SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta pöytäkirja 17.01.2023

Pöytäkirjan kansilehti ... 1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA ... 3
2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA ... 4
3 § Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA ... 5
4 § Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / TLA ... 6
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia ... 7
5 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA ... 8
6 § Kaavoitusohjelma 2023-25 / TLA ... 9
- Kaavoitusohjelma 2023-2025 ... 13
- Kaavoitusohjelma 2023-25 liite: Asemakaavahankkeet suuralueittain (II) ... 50
7 § Ratikan kaavarunko YK0049 / TLA ... 72
- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023 ... 80
- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset, 17.1.2023 ... 81
- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II) ... 104
- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti, 17.1.2023 ... 205
- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023_peitetty ... 254
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023 ... 325
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi, 8.12.2022 ... 365
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset, 2.9.2022 ... 502
8 § 053100 Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet / TLA ... 536
- 053100 selvitys, Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet, Veromies ja Pohjois-Pakkala, 13.12.2022 ... 541
9 § Asemakaavan muutos 002484 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10 / TLA ... 671
- 002484 asemakaavamuutosehdotus 20.9.2022 Ainontie 5 ja 10 ... 675
- 002484 selostus, asemakaavamuutos 20.9.2022, 17.1.2023 tarkistettu, Ainontie 5 ja 10 ... 676
- 002484 Lausunnot ja vastineet 17.1.2023, Ainontie 5 ja 10 ... 722
10 § Asemakaavan muutos 002398 ja tonttijako, 11 Hämevaara / Vaakapuisto / TLA ... 726
- 002398 asemakaavamuutosehdotus 17.1.2023, Vaakapuisto ... 729
- 002398 selostus, asemakaavamuutos 17.1.2023, Vaakapuisto ... 730
11 § Nimettömien paikkojen nimeäminen ja nimistön tarkistaminen kaupunginosissa 13 Vapaala, 16 Kaivoksela, 22 Keimola, 51 Pakkala ja 98 Sotunki / TLA ... 792
- Selitysliite 17.1.2023 / Nimettömien paikkojen nimeäminen ja nimistön tarkistaminen kaupunginosissa 13 Vapaala, 16 Kaivoksela, 22 Keimola, 51 Pakkala ja 98 Sotunki ... 794
12 § Helsingin hallinto-oikeuden päätös H6693/2022 suunnittelutarveratkaisuasiassa / Vantaanreitti 3b / TLA ... 799
- Helsingin hallinto-oikeuden päätös 7.12.2022, nro: H6993/2022/Oikaisuvaatimukset suunnittelutarveratkaisupäätökseen 1.9.2021 § 1088 / Vantaanreitti 3b ... 801
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus ... 809
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen ... 810
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto ... 812

Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 813

Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 818

Muutoksenhakuohje 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa 819

Kaupunkiympäristölautakunnan kokous

Aika 17.1.2023 klo 17.00–20.35
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	Atzmon Maiju	
Erkkilä Minna	-	Nevala Jukka	x
Hartikainen Janne	x	Isberg Jeppe	
Haverinen Soili	x	Axberg Jan	
Iivarinen Oskari	x	Garchi Camilla	
Jääskeläinen Jari	-	Järveläinen Anu	x
Karhu Suvi	x	Liinakoski Eija	
Kostilainen Anniina	x	Manninen Aleksi	
Merelä Mikko	x	Forsberg Magnus	
Mutanen Tuomas	x	Rautavaara Maija	
Rahkala Ville	x	Hakala Jaakko	
Suni Antti	x	Seppälä Petri	
Tamminen Ida	x	Friman Milla	
Virkamäki Pekka	-	Pesonen Petrus	-
Åstrand Stefan	x	Björkell Alex	
Kaupunginhallituksen edustaja		**Kaupunginhallituksen varaedustaja**	
Abdi Faysal	x	Tammi Visa	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Nuorisovaltuuston varaedustaja**	
Mehtälä Henri	x	Parvinen Lili	
Muut osallistujat			
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja	x		
Laine Tarja, kaupunkisuunnittelujohtaja	x		
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja	x		
Hamari Milla, viestintäpäällikkö	x		
Nummi Katariina, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä	x		
Siivola Mari, yleiskaavapäällikkö	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.30)		
Ahonen Mika, yleiskaava-arkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-17.25)		
Laine Ilkka, asemakaavapäällikkö	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.30)		
Kallaluoto Timo, aluearkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.30)		
Yläjääski Marjaana, aluearkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.30)		
Rajala Johanna, aluearkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.30)		

Koskivaara Noora, asemakaava-arkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.30)	
Laak Noora, asemakaava-arkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.30)	

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin.

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Anssi Aura

Pöytäkirjanpitäjä Katariina Nummi

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 20.1.2023 klo 11.00 mennessä

Stefan Åstrand Janne Hartikainen

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 23.1.2023 Vantaan kaupungin internetsivuilla, paatokset.vantaa.fi

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

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 1

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:
Todettiin.

2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA

Pöytäkirjan tarkastusvuorossa ovat Stefan Åstrand (varalla Minna Erkkilä ja Suvi Karhu) ja Janne Hartikainen (varalla Jari Jääskeläinen ja Soili Haverinen).

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 2

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) valita pöytäkirjan tarkastajat ja,
b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 20.1.2023 klo 11.00 mennessä.

Päätös:
Päätettiin

a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Stefan Åstrand ja Janne Hartikainen, ja
b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 20.1.2023 klo 11.00 mennessä.

3 § Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 3

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

Käsittely:
Kuultiin seuraavat selostukset:

Asia 7 / Ratikan kaavarunko YK0049 / Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola ja yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

Asia 6 / Kaavoitusohjelma 2023–25 / Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, asemakaavapäällikkö Ilkka Laine, aluearkkitehdit Timo Kallaluoto, Johanna Rajala ja Marjaana Yläjääski, asemakaava-arkkitehdit Noora Laak ja Noora Koskivaara.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

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

Kaupunkirakenteen ja ympäristön palvelualueen julkaisemat kaavatöiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 4

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi.

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

Päätös:
Merkittiin tiedoksi.

Liite:
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia

9.1.2023

Uusimmat ja tulevat MRL 63§ Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat

Kaava	Kaavan nimi	OAS julkaisupäivä	Linkki
002356	Muuran kaupunkikylät 1	12.12.2022	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/muuran-keskustan-ja-ensimmaisten-kaupunkikylien-kaavoitus-kaynnistyy

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

22.12.2022 jälkeen julkaistut ottokelpoiset päätökset

Kaupunkisuunnittelujohtaja vs. Risto Levanto

§ 49/2022 Asiantuntijapalvelu Vantaan rakennusvalvonnan rakennuslupakäsittelyyn

Päätökset, joita ei oikaisuvaatimusajan kuluessa ole otettu lautakunnan käsiteltäväksi:

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila

§ 89/2022 Osallistuminen U!REKA European Universities hankkeeseen
§ 90/2022 Osallistuminen Bonnier Business Arena Helsinki 2023 -tapahtumaan

Puuttuvat pykälät ovat päätöksiä, joita ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn.

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

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

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

Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavalla päätöksellä:

Kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine
§ 2/2023 Vantaan-Tuusulan kiertotalousalueen selvitystyön hankinta

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6 § **Kaavoitusohjelma 2023-25 / TLA**

VD/14622/00.01.02.00/2022
TLA/MSI/ILA/TKA/JOR/A-RK/MYL/MJA/LMU/KN/VIK

Vantaan kaavoitusohjelmalla 2023 toteutetaan kaupunkistrategian painopisteitä: mahdollistetaan taloudellisesti kestävää ja elinvoimaista kaupunkia sekä hyviä asukaslähtöisiä palveluja, estetään eriarvoistumista ja varmistetaan hiilineutraalisuutta.

Kaavoitusohjelman tavoitteena on toteuttaa Vantaan kaupungin strategiaa ja kaupunkitasoisia ohjelmia, sitovia tavoitteita, toimialan tavoitteita sekä kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen tuloskorttia. Kaavoituksella luodaan myös edellytyksiä saavuttaa kaupungin taloudellisia tavoitteita mm. maankäytöstä syntyvien tulojen ja työpaikkakehityksen avulla.

Kaavoitusohjelman valmistelua ovat ohjanneet mm. seuraavat strategiset tavoitteet:

- Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa vuonna 2030
- Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään
- MAL-tavoitteet toteutuvat
- Valmistuvien pientalojen määrä nousee 550 asuntoon
- Vantaan ratikkakaupungin suunnittelu etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti.

Kaavoitusohjelma valmistellaan kaupunkiympäristölautakunnan käsiteltäväksi vuosittain, ja se on rakenteeltaan rullaava. Ohjelma sisältää kuvauksen vuonna 2023 valmistuviksi ohjelmoiduista kaavahankkeista aikatauluineen sekä tavoiteltuine kerrosalamäärineen. Lisäksi ohjelmaan on hahmoteltu karkeammalla tasolla vuosien 2024–2025 kaavahankkeet, joita tarkennetaan tulevien vuosien kaavoitusohjelmissa.

Toimintaympäristön muutokset
Kuluvan MAL-tavoitekauden 2020–2023 Vantaan asuntokaavoitukselle asetettu tavoite on 960 000 k-m2 neljän vuoden aikana, mikä tarkoittaa 240 000 k-m2:ä vuodessa. Asemakaavoitus saavutti tavoitteen vuonna 2020, mutta on jäänyt siitä selvästi sekä vuosina 2021 että 2022. Vuoden 2023 kaavaohjelmassa uuden asumisen kerrosalaa on ohjelmoitu 305 000 k-m2, mikä on selvästi yli vuosittaisen 240 000 k-m2:n tavoitteen. Tästä huolimatta aiempien vuosien tavoitteista jääminen tarkoittaa sitä, että kaupunki ei tule saavuttamaan MAL-kauden 2020–2023 asuntokaavoituksen kokonaistavoitetta. Asumisen kaavoitus on yksi MAL-sopimuksen osatavoite. Koko MAL-kokonaisuuden toteutumisesta raportoidaan tarkemmin vuoden 2023 aikana.

Vuoden 2022 aikana asemakaavoituksessa on seurattu aiempaa systemaattisemmin kaavahankkeiden viivästysten syitä, ja niistä on myös raportoitu säännöllisesti kaupunkiympäristölautakunnalle. Seuranta osoittaa, että yleisimmät syyt kaavahankkeiden viivästymiselle ovat selvitysten viivästyminen tai lisäselvitysten tarve, henkilöstövaje sekä neuvotteluiden pitkittyminen maanomistajan tai kiinteistökehittäjän kanssa. Näistä kaksi ensimmäistä ovat osittain päällekkäisiä ilmiöitä ja niihin on reagoitu mm. henkilöstösuunnittelussa. Selvitysten kohdalla oleellista on myös huomioida selvitysten vaatima aika entistä paremmin jo ohjelmointivaiheessa sekä pyrkiä ennakoimaan etenkin laajempia alueita koskevia selvitystarpeita jo etukäteen. Neuvottelujen pitkittymisen syyt ovat monesti maanomistajakohtaisia, mutta kaupunki voi omia kumppanuuskaavoitusprosessejaan kehittämällä vaikuttaa neuvottelujen sujuvuuteen. Etenkin kumppanuuskaavoitushankkeiden näkökulmasta vuoden

2023 toimintaympäristö näyttää kuitenkin erittäin haastavalta ja epävarmalta. Yleisen taloustilanteen ja rakentamisen suhdanteen kehitys vaikuttaa väistämättä kaavoitusohjelman toteutumiseen.

Uusi rakentamislaki ja siihen liittyvä laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä (RYTJ) on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä ja tulossa mahdollisesti voimaan 1.1.2024. Vaikka lakiuudistukset eivät tulekaan voimaan vielä kuluvan vuoden aikana, niiden edellyttämät muutokset Vantaan kaupungin prosesseissa ja tietojärjestelmissä vaativat kaupunkiympäristön ja tietohallinnon resursseja jo vuonna 2023.

Kaavoitusohjelman painopisteet

Yleiskaavoitus

Yleiskaavayksikkö laatii strategisen tason kaupunkisuunnitelmia ja vastaa seudullisesta maankäytön yhteistyöstä. Yksikön erityisasiantuntijat osallistuvat kaupunkitasoisiin suunnitteluhankkeisiin ja asemakaavoitukseen.

Seudullisessa suunnittelussa ajankohtaisin työ on MAL2023 -suunnitelman laatiminen. Kyse on Helsingin seudun 15 kunnan ja valtion yhteisestä maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) kokonaissuunnitelmasta. Maakuntakaavoja ei ole käynnissä, mutta tiivis yhteistyö Uudenmaan liiton kanssa on jatkuvaa mm. lakiuudistuksien edunvalvonnassa.

Vantaan uusi yleiskaava 2020 (YK0048) tuli voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu ja ohjaaminen on yksikön keskeisiä työtehtäviä 2023–25. Tämä tarkastelu on tarkoitus tehdä teemoittain. Esimerkiksi työpaikka-alueista on ensimmäisenä käynnistynyt yhteistyöhanke Kiila - Ruotsinkylän tilanteen selvittämiseksi useiden tahojen kanssa (mm. HSY, Tuusula). Kasvun turvaamiseksi on toteuttamisen ohjelmoinnissa tarkoitus yhdistää kaksi keskeistä teemaa: asuminen ja arjen palveluverkko.

Vihreä ja virtaava Vantaa – viherrakenteen kehityskuva (VIVA) valmistuu pala kerrallaan. Vuonna 2023 laaditaan yleiskaavan ekologista verkostoa tarkentava selvitys sekä kehityskuvakartat ja selostus.

Uusina töinä yleiskaavoituksessa aletaan selvittää kokonaisheikentymättömyyden Vantaan mallia, jolla pyritään etsimään keinot luontoalueiden ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi kasvavan kaupungin kontekstissa. Lisäksi yleiskaavoitus seuraa Helsingin Östersundomin osayleiskaavatyötä ja valmistautuu Länsisalmen osayleiskaavan laadintaan, joka ohjelmoidaan rinnan Östersundomin osayleiskaavan kanssa. Yleiskaavaan pohjautuvia ja sitä tarkentavia alueellisia suunnitelmia käynnistyy 2023–2025 tarpeen mukaan muitakin.

Asemakaavoitus

Kaavoitusohjelmalla varmistetaan, että kaavoituksen käytettävissä olevia resursseja käytetään tasapuolisesti ja tarkoituksenmukaisesti kaikkien suuralueiden hyväksi. Kehittämisen pääpaino on valtuustostrategian mukaisesti kaupunkikeskustojen kehittämisessä. Keskustoja kehitetään monipuolisina asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueina. Tavoitteena on kestävä maankäyttö, kaupunkimainen korttelirakenne ja viihtyisä lähiympäristö, jossa jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne ovat luontevin tapa liikkua. Kaupungin kasvaessa on varmistettava myös riittävä palvelutonttien tarjonta. Kaavoitusohjelmaan sisältyy useita kaavoja päiväkoteja, kouluja ja muita palvelutiloja varten. Kaavoitusohjelmassa näkyvät myös asemakaavat, joita laaditaan keskustoja elävöittäviä urheilun, kulttuurin ja vapaa-ajan hankkeita varten. Vuonna 2023 kaavoitettavaksi ohjelmoidusta uudesta asuntokerrosalasta yli 80 % sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle.

Työpaikkahankkeiden asemakaavoja valmistellaan yhteistyössä yritysten kanssa sekä yksityisille että kaupungin maille. Vuodelle 2023 on ohjelmoitu asemakaavoitettavaksi yhteensä noin 92 000 k-m2 uutta työpaikkakerrosalaa.

Asuntokaavoitus painottuu keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Tavoitteena on tuottaa laadukasta ja toimivaa kaupunkiympäristöä ja saavuttaa MAL-sopimuksen tavoitteet. Lähivuosina uusi asuntokaavatuotanto painottuu Kivistöön, Myyrmäkeen ja Aviapolikseen, mutta myös Tikkurilassa, Hakunilassa ja Korsossa on suuria hankkeita. Kaavoitusohjelmakauden erityisenä tavoitteena on lisätä pientaloasumisen kaavoitusta ja kehittää Vantaata kodikkaiden pientaloalueiden kaupunkina. Kaavoitusohjelmaan sisältyykin uusia pientaloalueita eri puolilla kaupunkia. Uusilla pientaloalueilla suositaan monimuotoista asuinrakentamista niin että suunnitellaan myös omakoti, pari- ja erillistaloja sekä townhouse- tyyppisiä kaupunkipientaloja.

Laajemmat alueelliset tarkastelut luovat yksittäisille asemakaavatöille perustan, joka tukee tavoiteltua aluekokonaisuuden kehitystä. Näillä suunnitelmilla ohjataan kaupunkirakenteen tiivistymistä ja palveluiden sijoittumista hallitusti ja tavoitteellisesti kokonaisuus edellä. Valmisteilla ovat mm. Väritehtaan alueen, Rauhalanlaakson ja Korson kaavarungot sekä Katrinebergin kehityskuva ja Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet.

Vantaan ratikan kaavoitus painottuu vuonna 2023 asemakaavatasolle. Ratikan vaikutusalueella on käynnissä useita keskustojen kehittämisen ja täydennysrakentamisen mahdollistavia asemakaavahankkeita, minkä lisäksi ratikan katualueiden asemakaavoitus jatkuu.

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä myönteisen kehityksen mahdollistajana. Vanhoilla alueilla tuetaan kaupunkirakenteen uudistushankkeita, mikä luo edellytyksiä myös palveluverkon kehittämiselle. Eriytymiskehityksen torjunta on tärkeä huomioida myös uusilla kaupunkialueilla esim. asuntojakauman monipuolisuudesta ja palveluverkon riittävyydestä huolehtimalla. Viihtyvyyden lisäämisen ohella myönteistä kaupunkikehitystä edistävät alueiden saavutettavuutta parantavat toimet.

Asemakaavoituksella varmistetaan osaltaan kaupungin resurssiviisautta. Resurssiviisauden tiekartan tavoitteet ovat osa jokaista kaavahanketta, minkä lisäksi kaavoitusohjelmaan sisältyy kaupungin hiilineutraalisuustavoitteen kannalta merkittäviä yksittäisiä kaavatöitä. Tavoitteena on ohjata kaupungin kasvu joukkoliikennevyöhykkeelle ja edistää vähähiilisiä ratkaisuja rakentamisessa. Kaavoitus toimii myös osana poikkihallinnollista yhteistyötä, jossa edistetään puurakentamiskohteita, alueellisia energiaratkaisuja ja vähähiilistä koerakentamista.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteen mukainen kaavoitusohjelma 2023, ja
b) esittää kaupunginhallitukselle kaavoitusohjelma 2023 merkittäväksi tiedoksi.

Käsittely:
Merkittiin, että esittelijä täydensi päätöksen esittelytekstin asemakaavoitusta koskevaa osuutta seuraavalla lauseella: ”Uusilla pientaloalueilla suositaan monimuotoista asuinrakentamista niin että suunnitellaan myös omakoti, pari- ja erillistaloja sekä townhouse- tyyppisiä kaupunkipientaloja.”

Merkittiin, että esittelijä muutti esitystään siten, että Koivurinteen kaavamuutokseen Länsi-Vantaalla liittyvää kaava-aluetta laajennetaan koskemaan myös Koivurinteen pohjoisosaa. Kaavan arvioiduksi aloitusajankohdaksi vaihdetaan 3/2023.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että porvariryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien Liike Nytin ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Hakunilan keskustaa koskevan kaavatyön yhteydessä on pyrittävä voimakkaasti edistämään omistusasumista alueella. Mikäli vuokra-asumista tullaan mahdollistamaan Hakunilan keskustan alueelle, tulee sen olla niin kutsuttua kovan rahan asumista. Tällä tavoin pyritään estämään alueen eriarvoistumiskehitys.”

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmiston ryhmä yhtyi: ”Länsimäen ja Hakunilan keskusta-alueilla kuten koko Vantaalla huomioidaan ja edistetään monipuolista asuntotyyppikannan rakentamista niin että uusi asuntorakentaminen on sopivassa suhteessa jo olemassa olevaan omistus- ja vuokra-asuntokantaan. Vuokra- asuntotuotannossa pitää säilyä koko Vantaan alueella myös sosiaalisen Ara-tuotannon pitkän korkotuen asuntorakentaminen sisältyen myös uuteen Mal- sopimussuunnitelmaan ja tontteja on varattava riittävästi tähän tarkoitukseen.”

Merkittiin, että Liike Nytin lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman: ”Vuodelle 2023 odotetaan erityisen heikkeneviä talousnäkymiä ja sen myötä rakentamisen suhdanne väistämättä heikkenee. Kaupunki ei ole saavuttanut kahtena edellisenä vuotena MAL-sopimuksen vuotuista asumisen kerrosneliötavoitetta, joten kaavoitusohjelman 305 000 k-m2:n toteutumista vuodelle 2023 ei voida pitää realistisena.”

Liitteet:
- Kaavoitusohjelma 2023–25
- Kaavoitusohjelman liite: Asemakaavahankkeet suuralueittain (II)

Täytäntöönpano: Ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine, puh. 050 304 1921
yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159
asemakaavapäällikkö Ilkka Laine, puh. 050 540 2254
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KAAVOITUSOHJELMA 2023 - 2025

Hyvä kaupunki rakennetaan talo kerrallaan

Kaavoitusohjelma on työtä ohjaava, luetteloita sisältävä asiakirja. Sen taustalla on monenlaisia lukuja, aikatauluja, arviointeja ja päätöksiä. Kaavoitusohjelma ei kuitenkaan ole pelkkä tekninen taulukko, vaan sen taustalla on kaupungin kokoinen näkemys siitä, mihin suuntaan Vantaata kehitetään ja rakennetaan. Kaupunkia rakennetaan päätös kerrallaan, ja tässä ohjelmassa on osa niistä. Kaupungin rakentaminen vaatii myös yhteisen hyvän tunnistamista, se vaatii aikaa ja jatkuvuutta, sitkeyttä ja päivittyvää oppimista.

Vantaan kaavoitusohjelmalla 2023 toteutetaan kaupunkistrategian painopisteitä: mahdollistetaan taloudellisesti kestävää ja elinvoimaista kaupunkia sekä hyviä asukaslähtöisiä palveluja, estetään eriarvoistumista ja varmistetaan hiilineutraalisuutta. Kaavoitusohjelma käsittää yleiskaavaan ja asemakaavoitukseen liittyvät työt. Sitä valmistellaan yhteistyössä koko kaupungin ja kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden kanssa, sillä se vaikuttaa moniin työtehtäviin ja prosesseihin. Sekä yleis- että asemakaavoilla ennakoidaan tulevaa kehitystä ja varaudutaan yhteiskunnan tarpeisiin.

Kaavoitusohjelmalla varmistetaan, että kaavoituksen käytettävissä olevia resursseja käytetään tasapuolisesti ja tarkoituksenmukaisesti kaikkien suuralueiden hyväksi. Kehittämisen pääpaino on valtuustostrategian mukaisesti kaupunkikeskustojen kehittämisessä, mutta kaavoitusohjelmassa otetaan huomioon myös työpaikkojen tarve, erilaiset palvelut ja pientaloalueet. Kaikkialla Vantaalla meillä on tavoitteena maankäytön kestävyys sekä monipuoliset asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueet, viihtyisä lähiympäristö, jossa jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne ovat luontevin tapa liikkua. Kaupungin kasvaessa on varmistettava myös riittävä palvelutonttien tarjonta. Kaavoitusohjelmaan sisältyy useita kaavoja päiväkoteja, kouluja ja muita palvelutiloja varten. Kaavoitusohjelmassa näkyvät myös asemakaavat, joita laaditaan keskustoja elävöittäviä urheilun, kulttuurin ja vapaa-ajan hankkeita varten. Vuonna 2023 kaavoitettavaksi ohjelmoidusta uudesta asuntokerrosalasta yli 80 % sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle.

Vuoden 2023 erityisenä uutena tavoitteena on edistää luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Se on muuttuvassa ja nopeasti kasvavassa kaupungissa erityisen vaikeaa, mutta myös elämän edellytysten kannalta oleellista. Pystymmekö kehittämään sellaisia kaupunkirakentamisen keinoja, joiden avulla säilytetään jo olemassa olevaa luontoa ja jopa parannetaan jo tuhoutuneita ympäristöjä?

Uusi rakentamislaki ja siihen liittyvä laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä (RYTJ) on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä ja tulossa mahdollisesti voimaan 1.1.2024. Luonnonsuojelulaki hyväksyttiin jo loppuvuonna 2022. Vaikka lakiuudistukset eivät tulekaan voimaan vielä kuluvan vuoden aikana, niiden edellyttämät muutokset Vantaan kaupungin prosesseissa ja tietojärjestelmissä vaativat kaupunkiympäristön ja tietohallinnon resursseja jo vuonna 2023.

Kaupunkiympäristö vaikuttaa jokaiseen vantaalaiseen. Vantaa on asukkaidensa ja toimijoidensa kaupunki. Siksi tavoitteenamme on kaikissa olosuhteissa rakentaa ihmisille hyvää kaupunkia, ja hyvä kaupunki rakennetaan yhdessä.

Vantaalla 2.1.2023 Tarja Laine

Yleiskaavoituksen työt 2023-25

Yleiskaavoituksen työt 2023 - 2025

Vastaamme seudullisesta maankäytön suunnittelusta Vantaan osalta. Uuden MAL2023 – suunnitelman laadinta on luonnosvaiheessa ja osallistumme sekä luonnoksesta lausumiseen että viimeistelyyn 2023. Seuraavan suunnitelman laadinta käynnistynee 2025. Maakuntakaavoja ei ole tällä hetkellä käynnissä.

Kaupunkitasoisista yleiskaavatöistä merkittävin yleiskaava 2020 tuli voimaan 11.1.2023 lähes kokonaisuudessaan. 2023 tärkeimpiä töitä on uuden yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu ja siihen liittyvät selvitykset, joita alustavasti on pohdittu tehtäväksi sekä työpaikkakasvun turvaamisesta että urbaanista lähipalveluverkosta. Kiilasta käynnistyy oma selvitys yhteistyössä useiden tahojen kanssa. Yleiskaavasta ulos rajatulle Länsisalmen alueelle on suunniteltu osayleiskaavan laadintaa. Ratikan kaavarunko on hyväksymiskäsittelyssä.

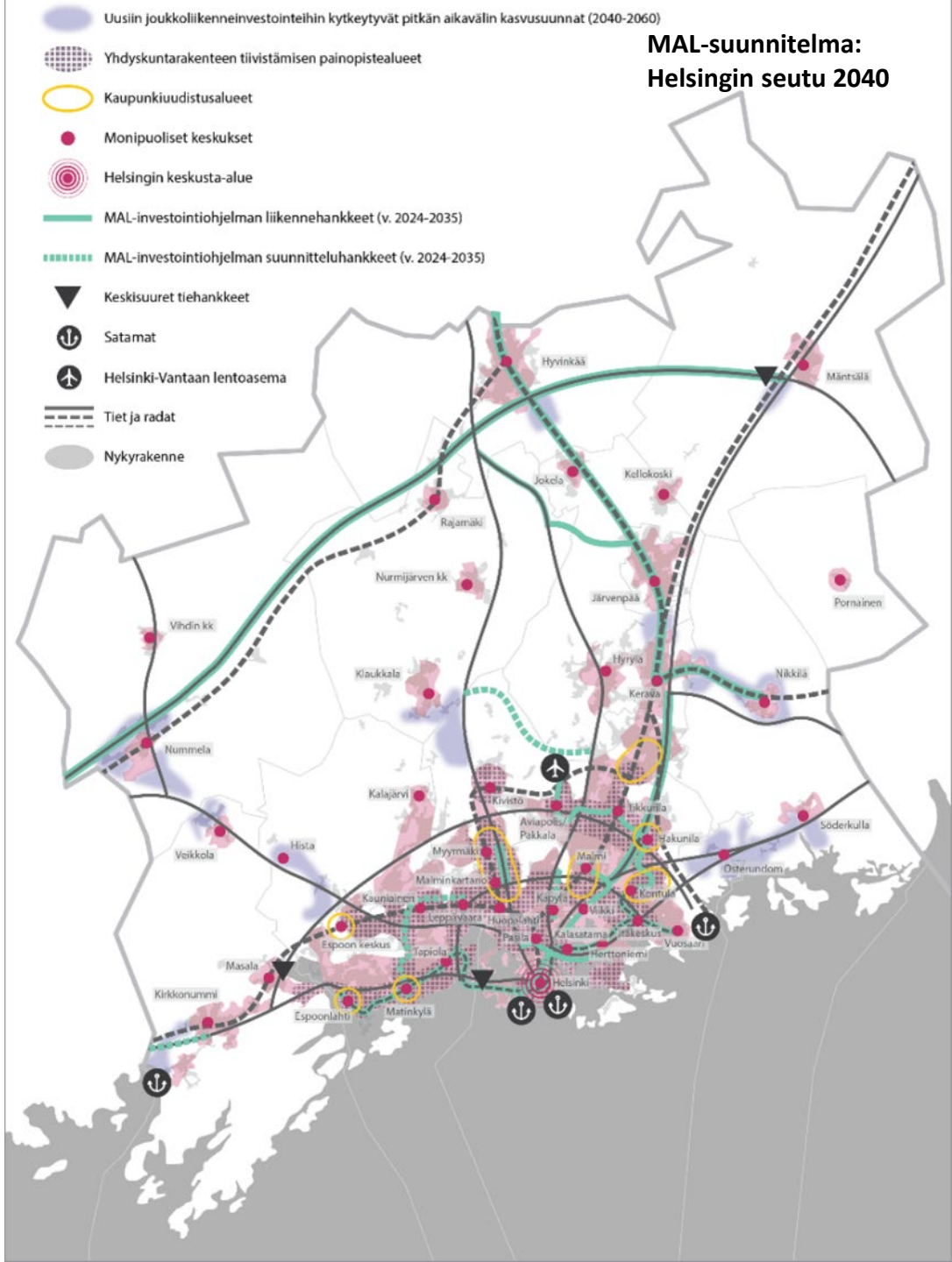
Kestävä kaupunki-tiimin jatkaa Vantaan viherrakenteen kehityskuvan VIVAn laadintaa. Sen osatyönä laaditaan yleiskaavan ekologista verkostoa tarkentava selvitys. Lisäksi käynnistetään Vantaan kokonaisheikentymättömyyden mallin laadinta.

Mari Siivola, yleiskaavapäällikkö
Laura Muukka, johtava maisema-arkkitehti

MAL2023-suunnitelma

MAL-suunnitelman luonnosta odotetaan lausunnoille alkuvuodesta 2023. Valmis työ toimii seuraavien MAL-sopimusneuvottelujen pohjana.

- Luonnoksessa seudun määrälliset kasvutavoitteet ovat 16 500 asuntoa vuodessa ja asuntoasemakaavaa 1,5 milj. kerrosneliömetriä vuodessa.
- Seudun kehitystä tukevissa liikennehankkeissa Vantaan ratikka on ensimmäisen kauden 2024 – 27 osuudessa.

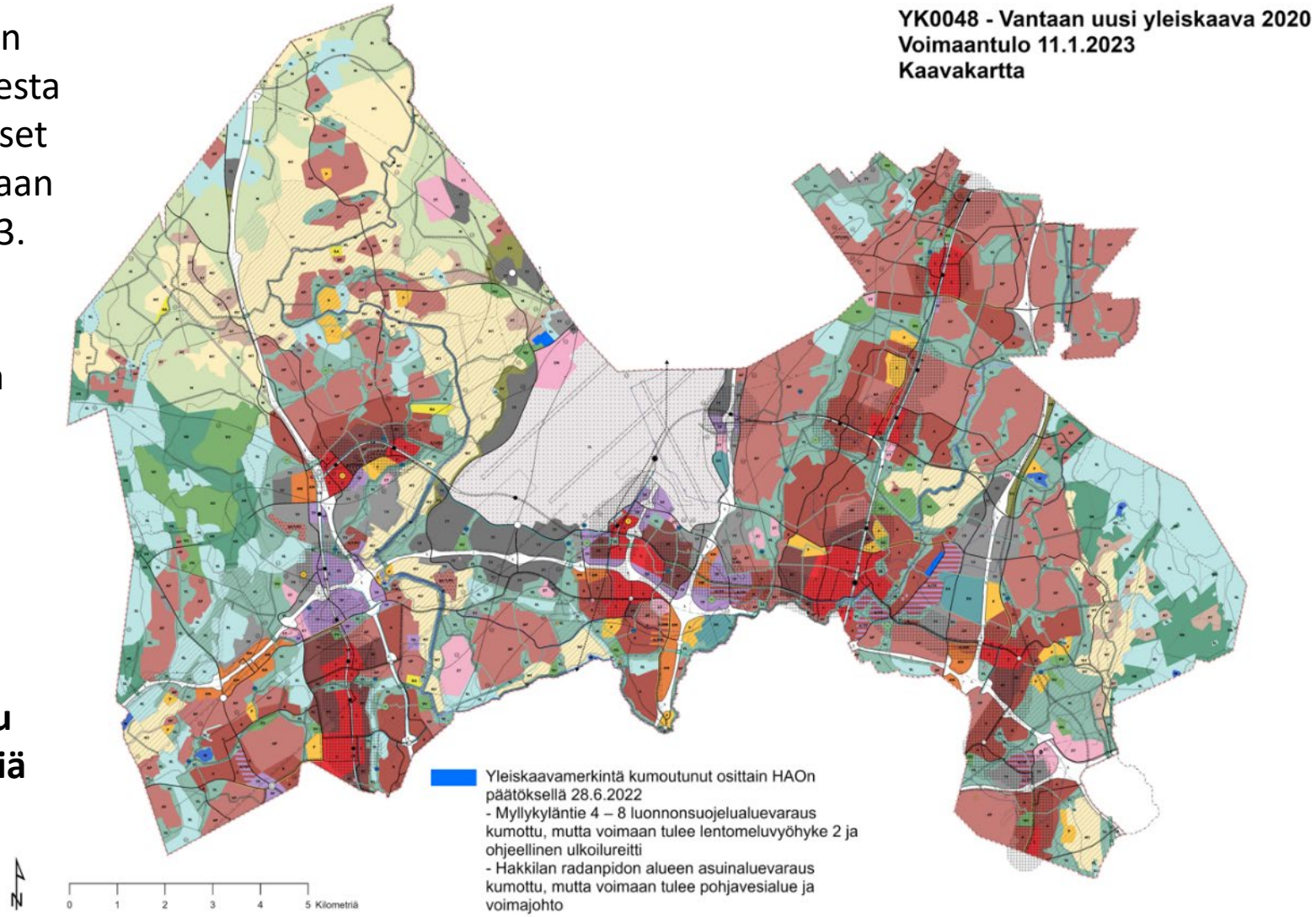


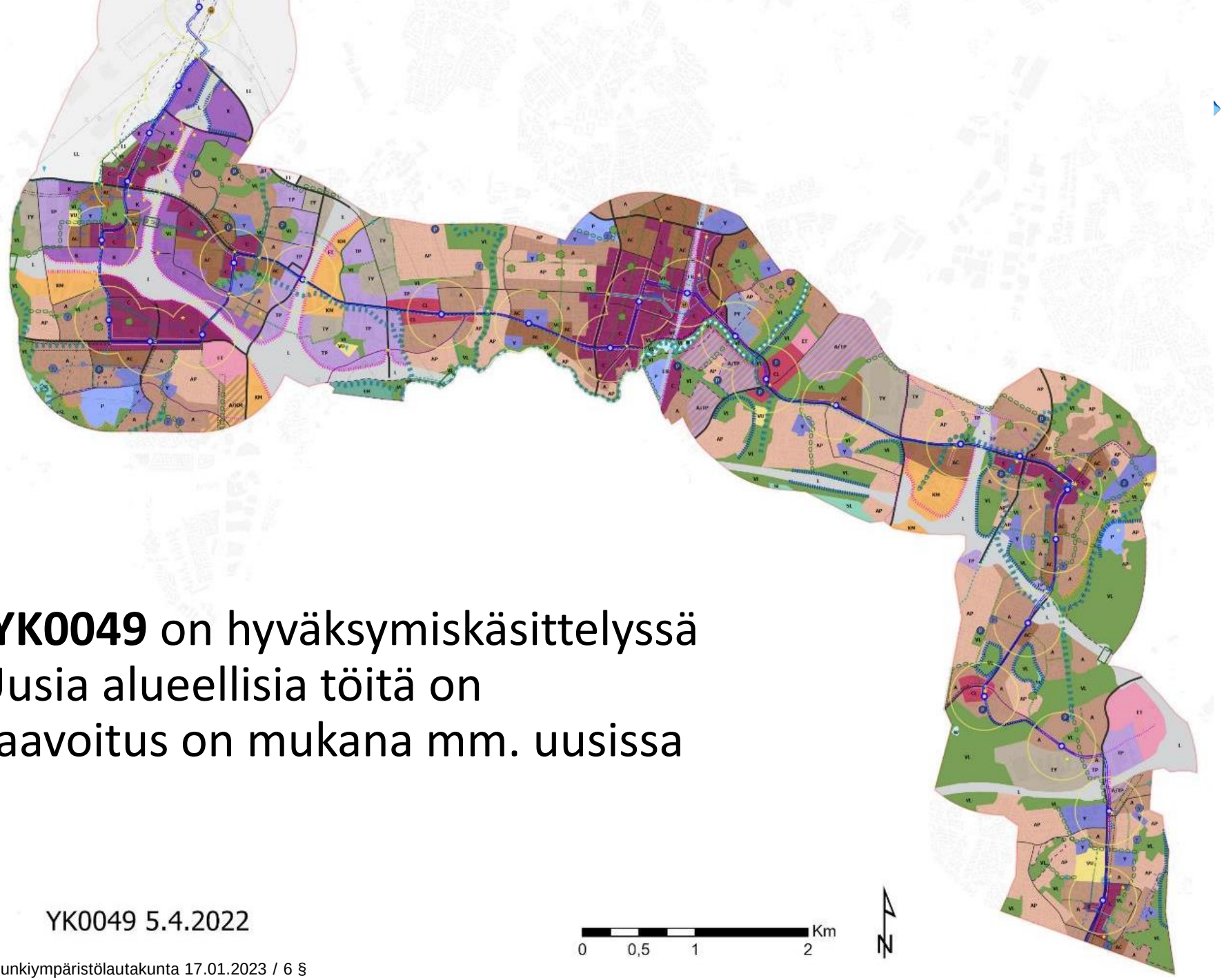
Yleiskaava 2020 valtaosin voimaan 11.1.2023

Korkein hallinto-oikeus hylkäsi Helsingin hallinto-oikeuden yleiskaavaa koskeneesta ratkaisusta tehdyt valituslupahakemukset 8.12.2022. Yleiskaava 2020 tulee voimaan HHO:n päätöksen mukaisena 11.1.2023.

Voimaantulo ei koske uudesta yleiskaavasta ulos rajattua Länsisalmea (YK2007 jää voimaan) eikä hallinto-oikeuden kumoamia:
- Kaupan alueen määräyksestä osa
- SL-alue Myllykyläntien varressa.
- A-alue Hakkilassa

Yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu tulee olemaan vuoden 2023 tärkeimpiä töitä.





Ratikan kaavarunko YK0049 on hyväksymiskäsittelyssä alkuvuodesta 2023. Uusia alueellisia töitä on pohdinnassa ja yleiskaavoitus on mukana mm. uusissa kaavarungoissa.

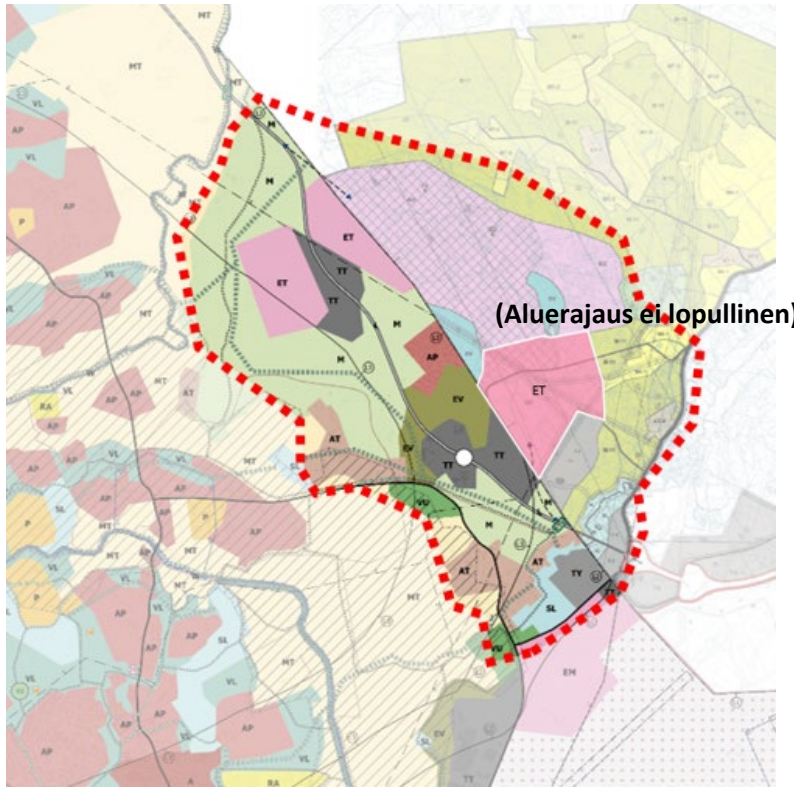
Vantaan-Tuusulan kiertotalousalue (KIILA): selvitys ja yleissuunnitelma

Konsulttityö 1-9/2023: Alueen maankäytön, viranomaistyön ja yritysten yhteistyön kehittäminen sekä toimintojen ja asutuksen yhteensovittaminen.

Ympäristöministeriö on myöntänyt rahoituksen (vihreää siirtymää edistävä hanke).

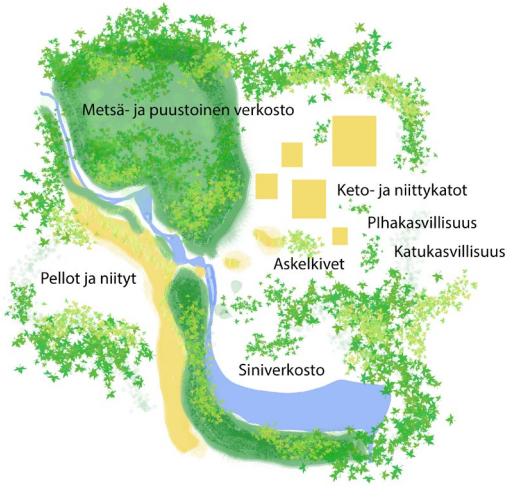
Partnerit: HSY, Tuusulan kunta. Sidosryhmät: alueella toimivat yritykset, alueen asukkaat ja asukasyhdistykset, ELY, AVI, Vantaan Energia, Uudenmaan liitto

- Mikä on alueen seudullinen merkitys kiertotalouden ja jätehuollon näkökulmasta?
- Mitkä ovat kehittämismahdollisuudet, mihin suuntaan aluetta tulisi kehittää? Miten aluetta ja nykyisiä toimintoja kehitetään (mm. prosessikuvaus)
- Miten lisätään vuoropuhelua asukkaiden, yritysten ja viranomaisten kanssa?
- Ympäristöhaittojen kokonaisvaltaisen hallinnan keinot?



JATKONA LAADITAAN YLEISSUUNNITELMA – SISÄLTÖ TÄSMENTYY SELVITYKSEN MYÖTÄ

Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA
– Vantaan viherrakenteen kehityskuva YK0050

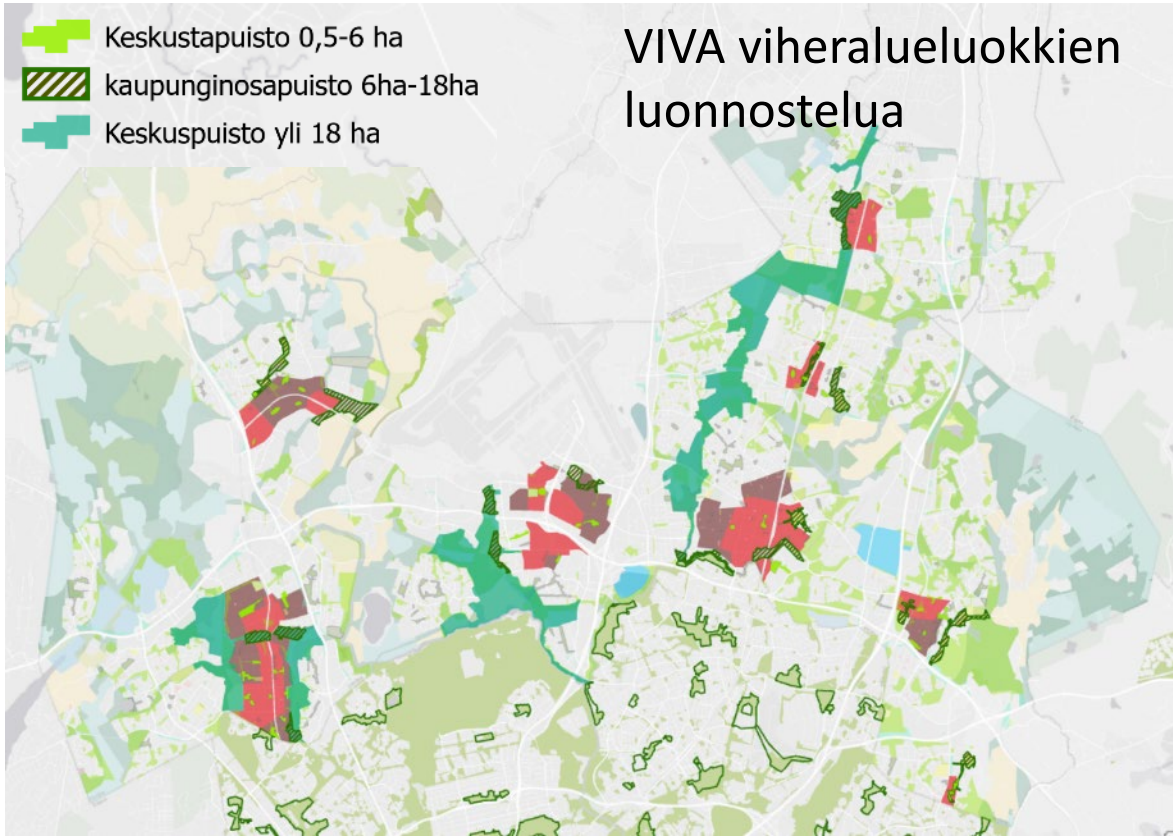


Vantaan Viherrakenteen kehityskuva VIVA ohjaa koko kaupungin viherrakenteen, viheralueverkoston ja ulkotilojen suunnittelua yleispiirteisellä tasolla. Viherrakenteeseen kuuluvat kaavoitettujen viheralueiden verkosto sekä muut kasvulliset alueet pihoilla ja kaduilla. Kehityskuvaa on tehty vuodesta 2021 alkaen.

Vuonna 2023 laaditaan ekologista verkostoa tarkentava selvitys, jonka pohjalta tehdään yleiskaavaa tarkentavia kehittämisehdotuksia ekologiselle verkostolle.

Kehityskuvakartat ja selostus laaditaan vuonna 2023. Diplomitöinä vuosina 2021-2022 laaditut alue- tai teemakohtaiset suunnitelmat nivotaan osaksi kokonaisuutta.

Lopuksi määritellään seuraavaksi tehtävät viherrakenteen ja maiseman kehittämiseen liittyvät asiat.



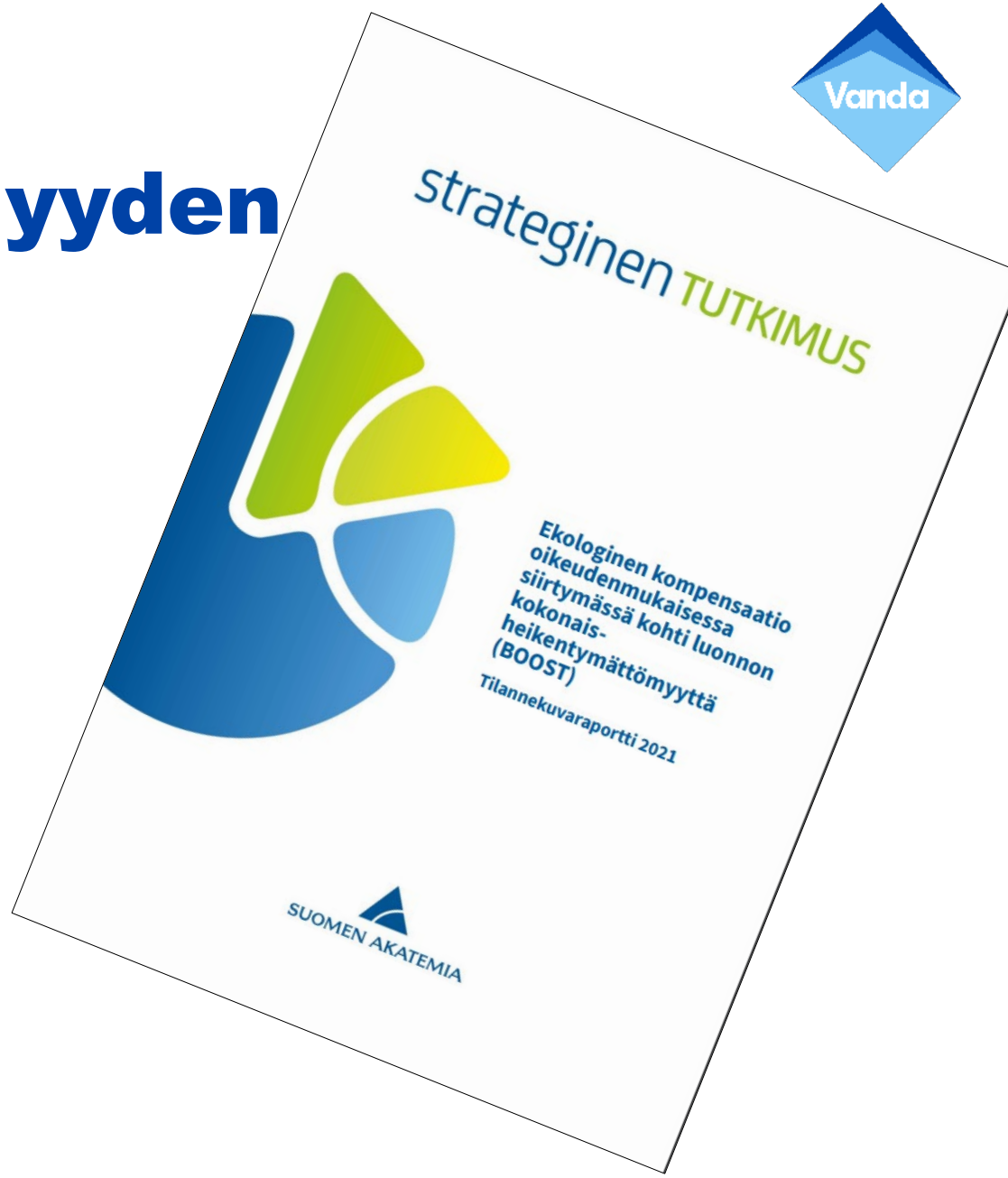
UUSIA TÖITÄ:

Vantaan kokonaisheikentymättömyyden malli

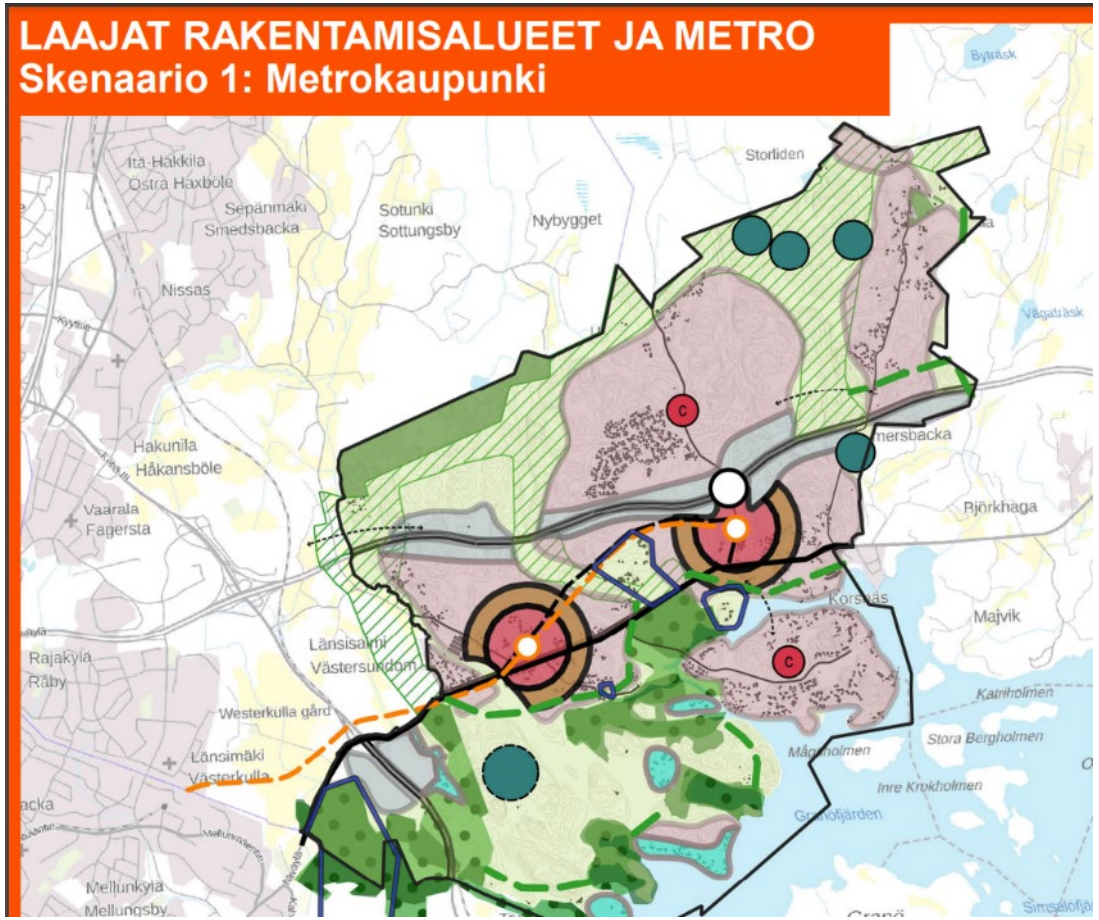
Uutena työnä yleiskaavoituksessa aletaan valmistella Vantaan kokonaisheikentymättömyyden mallia, jolla tavoitellaan tilaa, jossa luonnon tila ja monimuotoisuus ei heikkene.

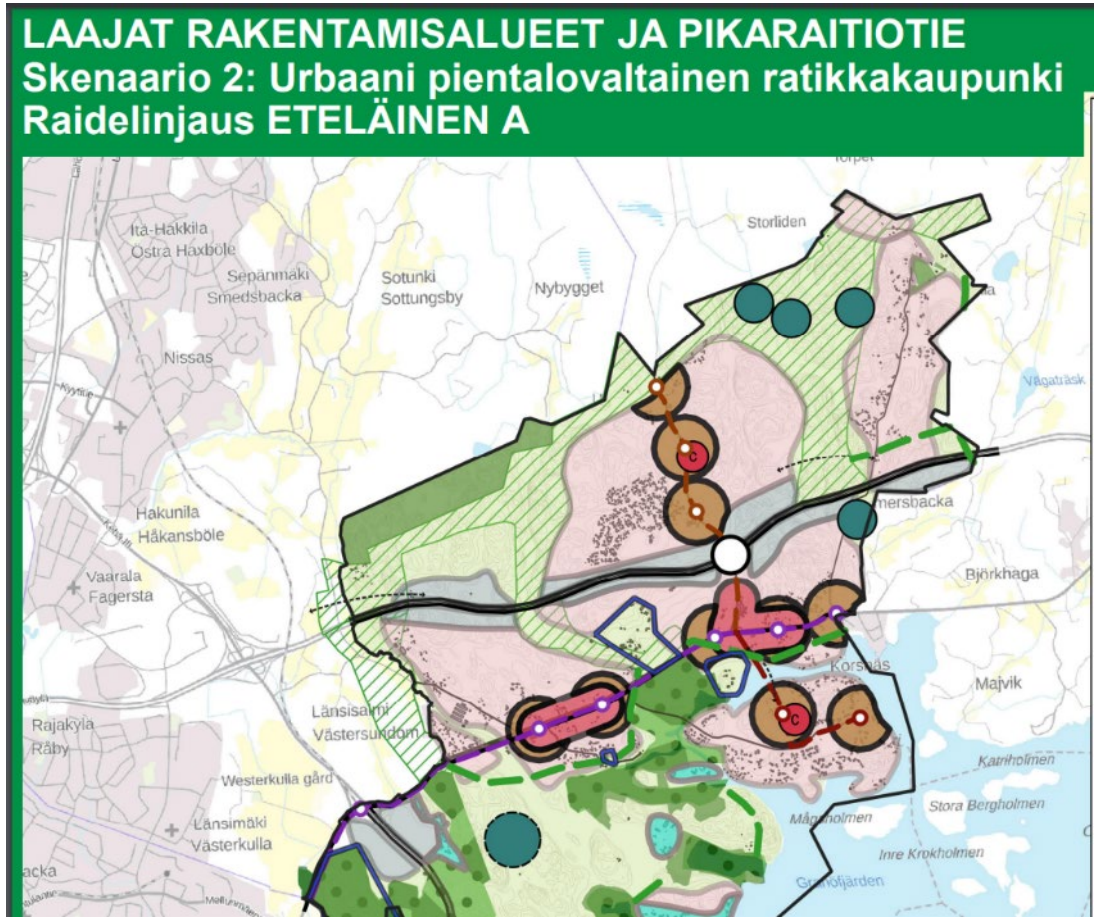
Kokonaisheikentymättömyyden mallin avulla sovitetaan yhteen Vantaan kaupungin kasvu ja luonnon monimuotoisuuden turvaaminen niin, että hankkeiden aiheuttamat haitat luonnonarvoille korvataan vastaavien luontoarvojen tuottamisella luonnossa toisaalla.

Kokonaisheikentymättömyyden malli nojautuu lieventämishierarkiaan, jossa pyritään ensisijaisesti välttämään tai lieventämään luontoarvojen heikkenemistä ja viimeisenä keinona on heikentyneiden luontoarvojen ekologinen kompensaatio.



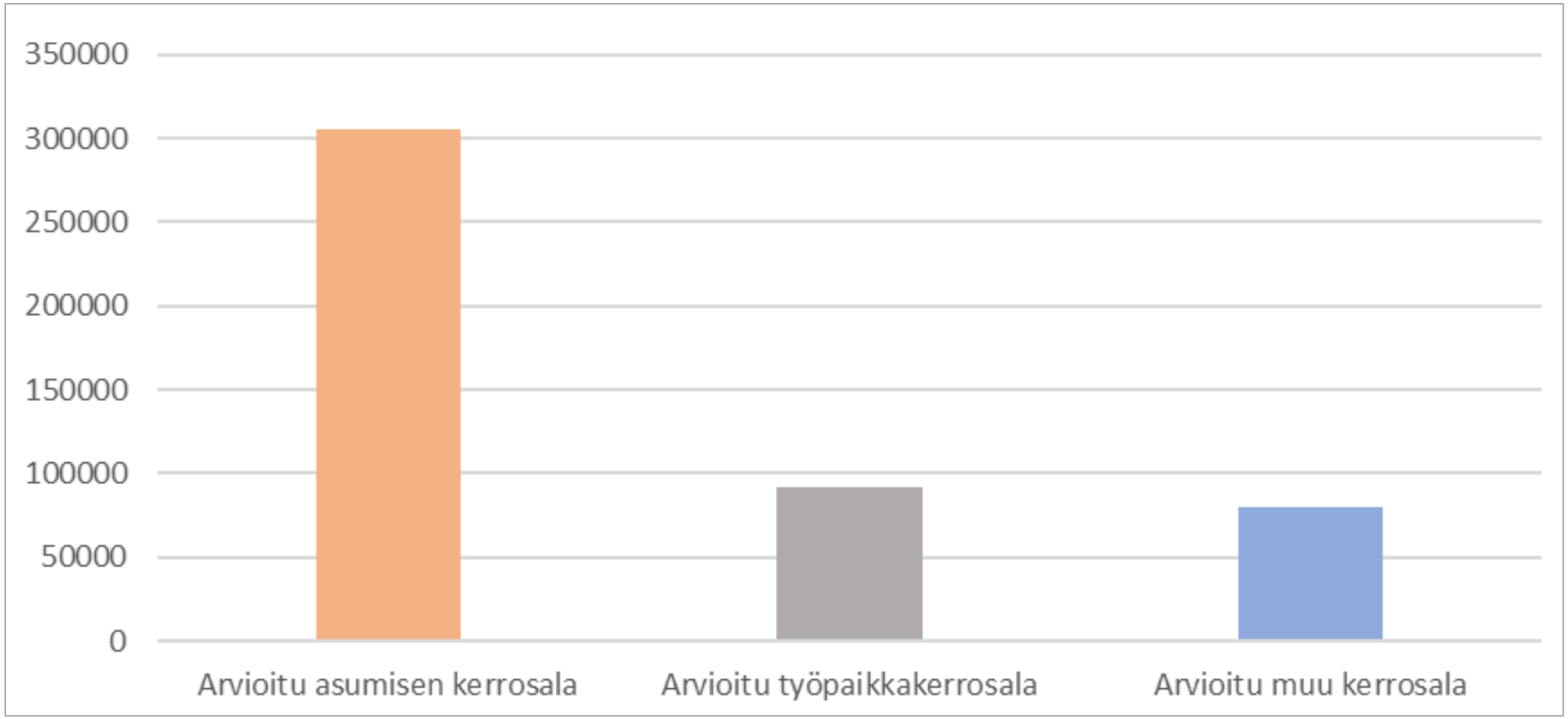
UUSIA TÖITÄ:
Mahdollinen Länsisalmen osayleiskaava odottaa Helsingin linjauksia mm. liikennejärjestelmästä syksyllä 2023. Helsinki on laatinut Östersundomin osayleiskaavan pohjaksi useita skenaarioita, joista on käynnistetty vaikutusten arvioinnit.





Asemakaavoituksen työt 2023-25

Vuonna 2023 valmistuvat kaavahankkeet



Kaupunkistrategian ja kaavoituksen painopisteet

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Elinkeinoelämän edistäminen
Asuntokerrosalaa 240 000 k-m2
Pientalojen suurkaupunki

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Eriarvoistumisen estäminen

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Kaupungin kärkihankkeet

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Taloudellisesti kestävän ja elinvoimaisen kaupunkirakenteen edistäminen on keskeinen kaavoitusohjelman strateginen painopiste, jonka nojalla kaavoitetaan kaupunkia niin asukkaiden kuin yritystenkin tarpeisiin. Kaavoituksen painopiste on elinvoimaisen kaupunkirakenteen pitkän aikavälin edellytysten luomisessa ja turvaamisessa, minkä lisäksi etenkin asemakaavoituksen työkaluilla edistetään yksittäisiä elinvoimahankkeita useilla suuralueilla.

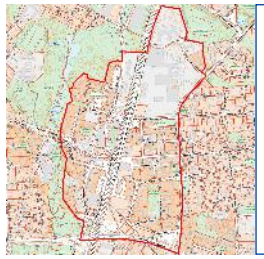
Työpaikkakaavoituksessa tehdään tiivistä yhteistyötä yritysten kanssa. Kumppanuuskaavoitushankkeita valmistellaan etenkin Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Vehkalassa kaavoitetaan kaupungin maa-alueita kaupungin yritystonttitarjontaa varten, ja Peijaksessa valmistellaan merkittävää sairaala-alueen laajennusta. Myyrmäessä valmistellaan innovaatiokaavaa alueen työpaikkakehityksen vauhdittamiseksi.

Keskustoja kehitetään monipuolisiksi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueiksi usealla eri kaavatasolla. Kaavarunkoja ja laajojen keskusta-alueiden asemakaavaluonnoksia valmistellaan Korsossa, Hakunilassa ja Aviapoliksessa, minkä lisäksi ydinkeskusta-alueiden asemakaavamuutoksia on vireillä mm. Myyrmäessä, Tikkurilassa ja Kivistössä. Keskusta-alueiden kaavahankkeita viedään eteenpäin rinnakkain vuonna 2023 valmisteltavien kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmien kanssa.

Asumisen kaavoissa tavoitellaan MAL-sopimuksen mukaista tavoitetta (240 000 km2 uutta asumista). Uutta asumisen kerrosalaa on ohjelmoitu 305 000 k-m2:ä vuodelle 2023. Suunnitelmassa on huomioitu asemakaavoituksen aikataulutukseen liittyvät epävarmuudet. Asumisen kaavojen painopiste kerrosalan mukaan laskettuna on Länsi-Vantaalla, Tikkurilassa ja Kivistössä. Vantaa on myös pientalojen suurkaupunki. Uusia pientalotontteja kaavoitetaan ympäri kaupunkia, minkä lisäksi pientalorakentamista tarkastellaan kehityskuva- ja kaavarunkotasolla Kivistön alueella.

TALOUDELLISESTI KESTÄVÄ JA ELINVOIMAINEN KAUPUNKI
- Kaavoja yritysten tarpeisiin ja elinvoimahankkeiden kaavoitus

VEHKALAN LÄNSIPUOLI 2
Toimitilaa
Kaavoitus 2023-2025



KORSON KAAVARUNKO

Kaavoitus 2023

MARKKATIE
Toimitilaa 18 000 k-m2
Asuntoja 15 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

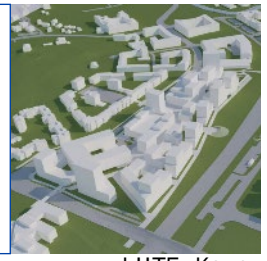
VEHKALAN KINKERIT
Toimitilaa 35 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

AVIAPOLIKSEN KESKUSTA
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2,
toimitilaa, palveluita
2020-2023

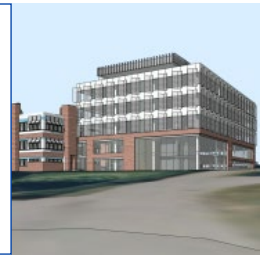
MYYRMÄEN
ASEMAKORTTELIT
Asuntoja 56 000 k-m2
Toimitiloja 12 000 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

TULLIMIEHENTIE
logistiikkakeskus
Kaavoitus 2023-2025

JOKINIEMEN KAMPUS
Toimitilaa 30 000 k-m2
Asumista 30 000 k-m2
Muu 45 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023



VÄRITEHDAS 1
Liike- ja toimitilaa 13 000 k-m2
Asumista 7500 k-m2
Kaavoitus 2023-2024



TIKKURI
Liike- ja toimitilaa
20 000 k-m2
Asuntoja 30 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2023

TALOUDELLISESTI KESTÄVÄ JA ELINVOIMAINEN KAUPUNKI
- Suuria asuntokaavoja, asuntokerrosalan sitova tavoite 240 000 k-m2

KIVISTÖN ONNENKIVI
Asumista 57 000 k-m2
Toimitilaa 2 300 k-m2
2021-2023

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 1
Asumista 152 700 k-m2
Koulu, 2 pvk 16 000 k-m2
Liiketilaa 2850 k-m2
Kaavoitus 2022-2024

ANNEFRED POHJOINEN
Asumista 36 000 k-m2
Toimitilaa 4 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2024

KIVISTÖNTÄHTI
Asumista 50 000 k-m2
Toimitilaa 1 200 k-m2
2022-2024

KORSON KESKUSTAN ITÄPUOLI
Asumista 25 000 k-m2
Liiketiloja 5 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

MYYRMÄEN ASEMAKORTTELIT
Asumista 56 000 k-m2
Toimitilaa 12 000 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

HAKUNILAN KESKUSTAN LAAJENNUS
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

LUHTIMÄKI 1 JA 2
Asumista 11 900 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

TIKKURI
Asumista aseman viereen
30 000k-m2
Kaavoitus 2021-2023

VÄRITEHTAAN ALUEEN KAAVARUNKO
Asuminen ja työpaikat
Ideakilpailu 2022
Kaavoitus 2021-2024

TALOUDELLISESTI KESTÄVÄ JA ELINVOIMAINEN KAUPUNKI
Pientalojen suurkaupunki

KOIVURINNE
Asumista
Kaavoitus 2023-2025

KATRIINANKYLÄ
Asumista 40 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

KATRINEBERGIN
KEHITYSKUVA
2022-2023

VAAKAPUISTON
KAUPUNKIPIENTALOT
Asumista 4 800 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

LEHMUSTONTIE osa2
Pientaloja
5 500 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

LAMMASLAMMEN
PIENTALOKAUPUNKI
Asumista 26 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

PÄIVÄKUMPU
PIENTALOTONTTEJA
9 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

LUHTIMÄKI 1 JA 2
Asumista 11 900 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

SMEDSINMETSÄN
PIENTALOALUE
15 000 kem2
2025-2027

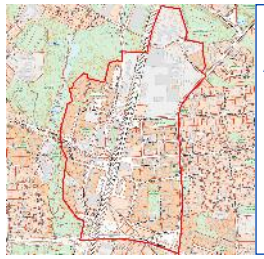
JOKINIEMI 6 osa 2
Asumista 25 000
(vain osa pientaloja)
Kaavoitus 2024-2026

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Vantaan keskukset toimivat kaupunkikehityksen vetureina. Keskustoja kehitetään monipuolisiksi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueiksi usealla eri kaavatasolla. Kaavarunkoja ja laajojen keskusta-alueiden asemakaavaluonnoksia valmistellaan Korsossa, Koivukylässä, Hakunilassa ja Aviapoliksessa. Laajemmat alueelliset tarkastelut luovat yksittäisille, usein tonttikohtaisesti laadittaville asemakaavatöille perustan, joka tukee tavoiteltua aluekokonaisuuden kehitystä. Näillä suunnitelmilla ohjataan kaupunkirakenteen tiivistymistä ja palveluiden sijoittumista hallitusti ja tavoitteellisesti kokonaisuus edellä. Keskusta-alueiden asemakaavamuutoksia on vireillä mm. Myyrmäessä, Tikkurilassa, Kivistössä ja Aviapoliksessa. Keskusta-alueiden kaavahankkeita viedään eteenpäin rinnakkain vuonna 2023 valmisteltavien kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmien kanssa.

KUKOISTAVAT KAUPUNKIKESKUKSET

KIVISTÖN ASEMAKORTTELIT
Palveluita, toimitila- ja liikerakentamista
300 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2025



KORSON KAAVARUNKO
Asumista, toimitilaa, palveluita
Kaavoitus 2022-2024

KOIVUKYLÄN KAAVARUNKO
Asumista, toimitilaa, palveluita
Kaavoitus 2020-2023

MYYRMÄEN KAUPUNKIKULTTUURITALO
Toimitiloja 3 500 k-m2
Kaavoitus 2023-2024

HAKUNILAN KESKUSTAN LAAJENNUS
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2
Kaavoitus 2020-2023

MYYRMÄEN ASEMAKORTTELIT
Asuntoja 56 000 k-m2
Toimitiloja 12 000 k-m2
Kaavoitus 2018-2023

JOKINIEMEN KAMPUS
Toimitilaa 30 000 k-m2
Asumista 30 000 k-m2
Muu 45 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

AVIAPOLIKSEN KESKUSTA
Kaavaluonnos
Asumista 100 000 k-m2, toimitilaa, palveluita
2020-2023

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 1
Asumista 152 700 k-m2
Koulu, 2 ovk 16 000 k-m2
Liiketilaa 2850 k-m2
Kaavoitus 2022-2024

TIKKURI
Liike- ja toimitilaa
20 000 k-m2
Asuntoja 30 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2023

Eriarvoistumisen estäminen

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen luomisessa ja myönteisen kehityksen mahdollistavien kaupunkikehityshankkeiden edistämisessä. Sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen edellytykset tulee huomioida niin vanhoilla kuin uusillakin kaupunkialueilla.

Vanhoilla alueilla kaupunkirakennetta uudistetaan etenkin täydennysrakennushankkeiden avulla. Hyvin suunnitellulla täydennysrakentamisella kehitetään alueiden asunto- ja hallintamuotojakaumaa nykyistä monipuolisemmaksi ja varmistetaan riittävä väestöpohja lähipalveluiden säilymiselle ja kehittämiselle. Toimivat joukkoliikenneyhteydet tuovat kannustimia kaupunkirakenteen uudistamiselle. Kaavoitusohjelmassa tämä näkyy sekä nykyisten asemanseutujen kehityksen vauhdittamisessa mm. Korsossa että varautumisessa mahdolliseen Vantaan ratikan rakentamiseen.

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

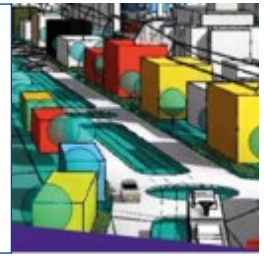
ERIARVOISTUMISEN ESTÄMINEN

RATIKAN ASEMAKAAVAT
2021-2024

KOIVUKYLÄN
KAAVARUNKO
Täydennysrakentamisen raamit
Kaavoitus 2022-2023

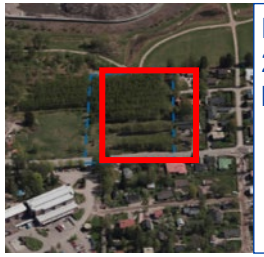
HAKUNILAN
VANHUSTENKESKUS
n. 7 000 k-m2
HÅKANSBÖLEN KOULU
Kaavoitus 2022-2023

MYYRMÄEN
INNOVAATIOKAAVA
2022-2023



HAKUNILAN KESKUSTAN
LAAJENNUS
KAAVALUONNOS
Kaavoitus 2023
100 00 k-m2

MYYRMÄEN
SPORTTIKORTTELIT
Asumista 29 000 k-m2
Päiväkoti 2 200 k-m2
Kaavoitus 2022-2023



PUUTARHATIEN PÄIVÄKOTI
2500 k-m2
kaavoitus 2023-2024

MYYRMÄEN KAUPUNKI-
KULTTUURITALO
8 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2025

MAALINAUHANTIE
Energiatehokas uudistus
Asumista 30 000 k-m2
Asemakaavoitus 2023-24

SIMONKYLÄN
ELINKAARIASUMINEN JA
PÄIVÄKOTI
4 000 + 1 500 k-m2 kaavoitus
2023-2024

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Kaavoitusohjelman valmistelun tausta-aineistona on ollut loppuvuodesta 2022 hyväksytty kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelma, jossa hahmotellaan kaupungin palveluverkon kehittyminen tulevina vuosina. Kaikkia keskusta-alueita kehitetään monipuolisiksi asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueiksi. Kaavoitusohjelmassa merkittäviä keskustakaavoituksen hankkeita on vireillä mm. Korsossa, Jokiniemessä, Hakunilassa, Kivistössä, Aviapoliksessa ja Myyrmäessä.

Kasvatuksen ja oppimisen palveluihin liittyen merkittävimmät yksittäiset kaavoitusohjelman hankkeet ovat Jokiniemen oppimiskampus, Aviapoliksen lukio sekä Myyrmäen Ojahaan yhtenäiskoulu. Lisäksi kaavoitusohjelmassa on useita päiväkotikaavoja ympäri kaupunkia.

Kaupunkikulttuurin palveluista kaavoitusohjelmassa näkyvät etenkin lähivuosien suuret kulttuurihankkeet Aviapoliksen ilmailumuseo sekä Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo. Liikuntapalveluiden kaavoitushankkeissa korostuvat lähiliikuntapaikat.

Vantaa-Keravan hyvinvointialueen palveluihin liittyen merkittävimmät kaavoitusohjelman hankkeet ovat Tikkurilan hyvinvointikeskus sekä Peijaksen sairaalan laajennus.

HYVÄT ASUKASLÄHTÖISET PALVELUT

KIVISTÖN ASEMAKORTTELIT
Palveluita, toimitila- ja liikerakentamista
300 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2025

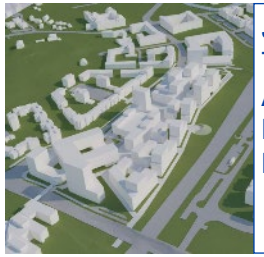
ASUINKORTTELI JA PÄIVÄKOTI, URHEILUKENTTÄ
TIKKURILANTIE 129
Päiväkoti 2 200 k-m2
Asumista 20 000 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

HUBERILA ALUEKESKUS
kaavaluonnos
Asumista 200 000 k-m2,
toimitilaa, palveluita,
viheralueet
Kaavoitus 2022-2024

PÄIVÄKOTIKAAVAT
Myyrmäki
Martinlaakso
Pähkinärinne
Vantaanlaakso
Matari
Hakunila

PEIJAS SAIRAALAN LAAJENNUS
35 000 k-m2
(Yht. 90 000 k-m2)
Kaavoitus 2022-2024

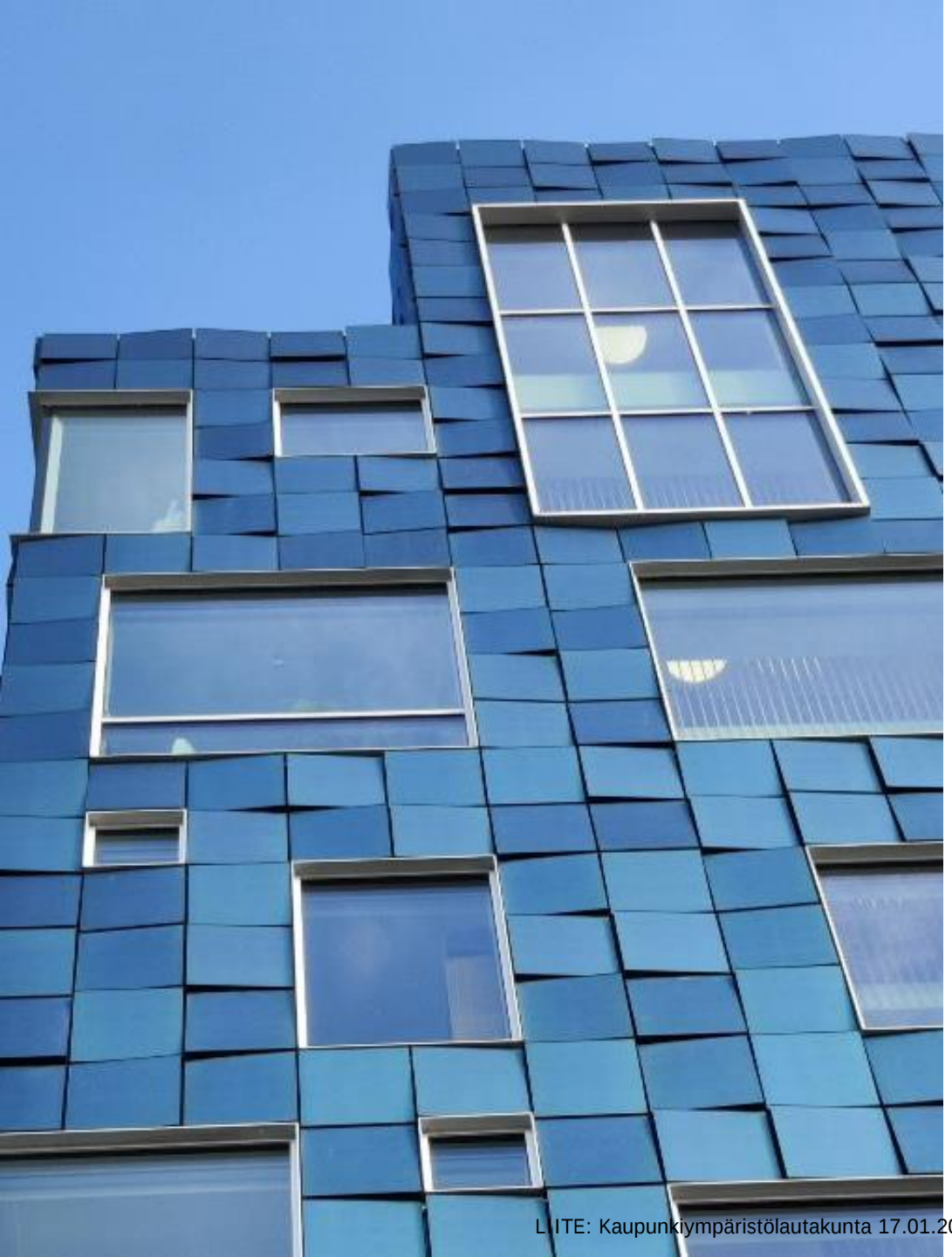
MYYRMÄEN OJAHAAN YHTENÄISKOULU JA LIIKUNTAHALLI
18 000 k-m2
Kaavoitus 2023-2024



JOKINIEMEN KAMPUS
Toimitilaa 30 000 k-m2
Asumista 30 000 k-m2
Muu 45 000 k-m2
Kaavoitus 2021-2023

AVIAPOLIKSEN LUKIO JA ILMAILUMUSEO
18 600 k-m2
2022-2024

SIMONKYLÄN ELINKAARIASUMINEN JA PÄIVÄKOTI
4 000 + 1 500 k-m2
Kaavoitus 2023-2024



Hiilineutraalisuuden edistäminen asemakaavoituksessa

Hiilineutraalisuutta edistetään asemakaavoituksessa

- Selvittämällä kaavakohtaisia keinoja hiilineutraaliusselvityksen avulla
- Hyödyntämällä laskentatyökaluja (KEKO-laskuri ja muut hiilijalanjälkilaskurit)
- Asemakaavan suunnitteluratkaisuilla ja asemakaavamääräyksillä

Yksittäisiä hiilineutraalisuustavoitteiden kannalta tärkeitä kaavahankkeita ovat energiatuotantoon liittyvät hankkeet kuten Vantaan Energian Power to gas –laitos sekä useat vähähiilisyyteen pyrkivät asuntokaavoituskohteet mm. Kivistössä ja Myyrmäessä.

Aviapoliksessa sovelletaan Hiilineutraalisuusprosessi – toimintamallia. Mallin avulla saadaan konkreettisia kaupunkistrategiaan perustuvia toimenpiteitä edistettyä asemakaavoissa yhteistyössä kaupungin sisäisten ja ulkopuolisten tahojen kanssa.

RESURSSIVIISAS JA HIILINEUTRAALI VANTAA

LENTOKENTTÄKAUPUNGIN SUUNNITTELU-PERIAATTEET
2020-2023

TIKKURILAN JOKIRANNAN SAUNA
Puurakenteinen sauna ja ravintola 800 k-m2
Kaavoitus 2022-2023

VANTAAN RATIKKA
Asemakaavoitus 2020-2023

PUU-KIVISTÖ *Vantaan puurakentamisen erityiskohde*
Asumista 53 000 k-m2
Päiväkoti 1900 k-m2
Kaavoitettu

HAKUNILAN KESKUSTAN LAAJENNUS
kaavaluonnos
100 000 kem2
Kaavoitus 2022-2023

KELOKUUSENMÄKI
Vähähiilisen rakentamisen kilpailu 2022
Asumista 38 000 k-m2
Kaavoitettu

VARIKON ASEMAKAAVA
Vantaan ratikan varikko hiilineutraalius,
Kaavoitus 2021-2023

VARISTON AKTIIVIHIILILAITOS
Kaavoitus 2023

TOLKINKYLÄN SÄHKÖASEMA
Kaavoitus 2023-2024

SATOMÄENTIE 1
Puukerrostaloja
Asuminen 9500 k-m2
Kaavoitus 2021-2024

POWER TO GAS –LAITOS
Kaavoitus 2022-2023

Kaupungin kärkihankkeet

Valtuustostrategian mukaiset kaupunkitasoiset kärkihankkeet ovat Vantaan ratikka, Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo, Jokiniemen oppimiskampus ja Kuusijärven kehittäminen. Vuoden 2023 kaavoitusohjelmassa korostuvat Vantaan ratikkaan sekä Jokiniemen oppimiskampukseen liittyvät kaavatyöt.

Ratikan katualueiden kaavoitusta on jo tehty vuosina 2019-2022 ja työ jatkuu vuonna 2023. Tavoitteena on, että kaavoitustilanne mahdollistaa rakennustöiden nopean aloituksen, mikäli valtuusto päättää ratikan toteutuksesta kevätkaudella 2023. Katualueiden leventämisen ohella ratikan reitin varrelle kaavoitetaan uutta asumista, palveluita ja työpaikkoja mm. Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa.

Jokiniemeen suunnitellaan tiivistä ja innovatiivista kaupunkiympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville työpaikoille, palveluille ja asumiselle. Kaupungin palveluista alueelle sijoittuvat ainakin Tikkurilan lukio, Varian tiloja sekä kasvupalvelut. Kampusalueen kaavoitus on tullut vireille vuoden 2022 aikana ja sen on tarkoitus edetä päätöksentekoon vuonna 2023.

Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon kaavoitus lähtee liikkeelle vuoden 2023 aikana. Hankkeessa suunnitellaan Myyrmäen ytimeen uusia tiloja keskusta-alueen vapaa-ajan palveluille. Tavoitteena on suunnitella tilat taidemuseolle, kirjastolle sekä asukastiloille.

Länsi-Vantaa

Alueelle suunnitellaan keskustojen täydentämistä Kehäradan asemille Myyrmäkeen, Louhelaan ja Martinlaaksoon sekä asumista uusien bussirunkolinjojen yhteyteen Hämevaaraan, Pähkinärinteeseen ja Varistoon.

Tavoitteena on rakentaa kaupunkimaisia keskustoja.

KAAVOITUKSEN PAINOPISTEET

Myyrmäessä tutkitaan asemakortteleiden toteutettavuutta. Kaupunkikulttuuritalon kaavoitus alkaa.

Kivikirveenkujan sporttikorttelit ja Karhunkierros valmistellaan nähtäville. Varian tontille tutkitaan yhtenäiskoulua ja asumista. Kaivokselaan ja Pähkinärinteeseen tehdään yleissuunnitelmat.

Aluearkkitehti Timo Kallaluoto

Länsi-Vantaa

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Myyrmäen keskusta

Asumista	55 000 k-m2
Toimitiloja	8 000 k-m2
Liiketiloja	4 000 k-m2
Kaupunkikulttuuritalo	8 000 k-m2

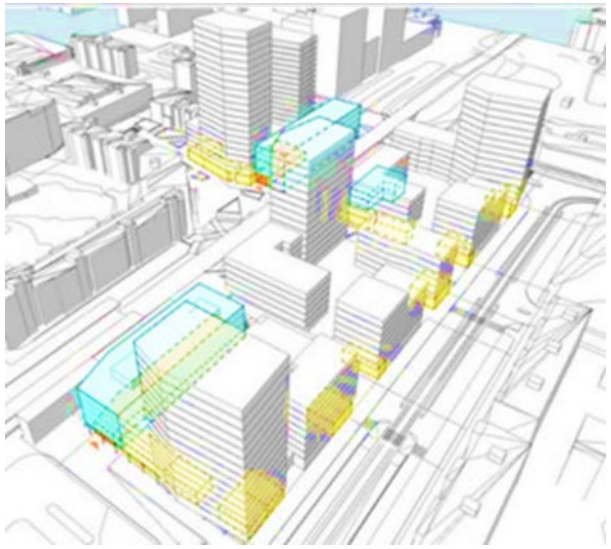
2. Myyrmäen innovaatiokaava
Myyrmäen työpaikkojen lisääminen

3. Kivikirveenkuja (Sporttikorttelit)
Asumista 27 000 k-m2 ja päiväkoti

4. Karhunkierros
Asumista 42 000 k-m2 ja päiväkoti

5. Ojahaka
Asumista 18 000 k-m2 ja yhtenäiskoulu

6. Martinlaakson keskusta
Asunto- ja liikerakentamista ja päiväkoti



Kivistö

KAAVOITUKSEN PAINOPISTEET KIVISTÖSSÄ

Kivistön suuralueella asemakaavoituksen pääpaino on Kivistön keskustassa, jossa toteutamme asemakaavoilla Kivistön keskustan kaavarunkoa. Edistämme ensisijaisesti Kivistön keskustarakentamisen ja Vehkalan työpaikkarakentamisen asemakaavoja.

VUONNA 2023 mahdollistamme uusia keskustakortteleita Kivistön keskustaan Kivistön Kvartsijuonen, Kivistön Onnenkiven ja Kivistöntähden asemakaavatöillä; *tavoittelemme sujuvaa arkea edistävää, elävää kaupunkia: koteja, päiväkoteja, kaupunkimetsiä, leikki- ja koirapuistoja, kävelyn ja pyöräilyn priorisoivia liikkumisen ratkaisuja.*
Työpaikkahankkeita edistämme Vehkalassa Kinkereiden asemakaavalla ja Kivistön keskustassa Kivistön asemakortteleiden asemakaavalla. Viimeistelemme Katrinebergin kehityskuvan ja sen pohjalta aloitamme Katriinankylän asemakaavahanketta. Lisäksi käynnistämme Rauhalanlaakson kaavarunkotyön, jossa tutkimme pientalorakentamista Keimolantien varteen.

Kaavatöiden ohella etsimme uusia keinoja Kivistön keskustan keskeneräisyyden hallitsemiseksi. Tavoitteenamme on, että keskusta olisi mahdollisimman asuttava ja elettävä jo nyt.

Aluearkkitehti Anna-Riitta Kujala

Kivistö

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Kivistön asemakorttelit, Nro 233100

Asumista n. 10 000 kem2, toimitilaa n. 150 000-250 000kem2, muuta n. 50 000-150 000 kem2

2. Kivistön onnenkivi, Nro 232600

Asumista n. 57 000 kem2

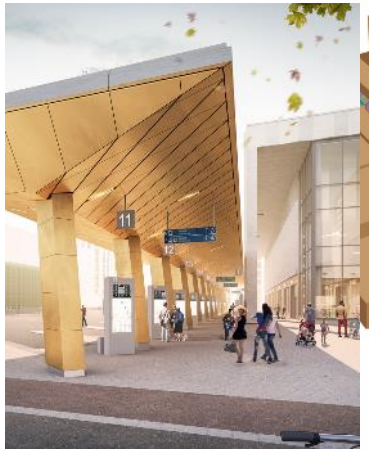
3. Kivistöntähti, Nro 233300

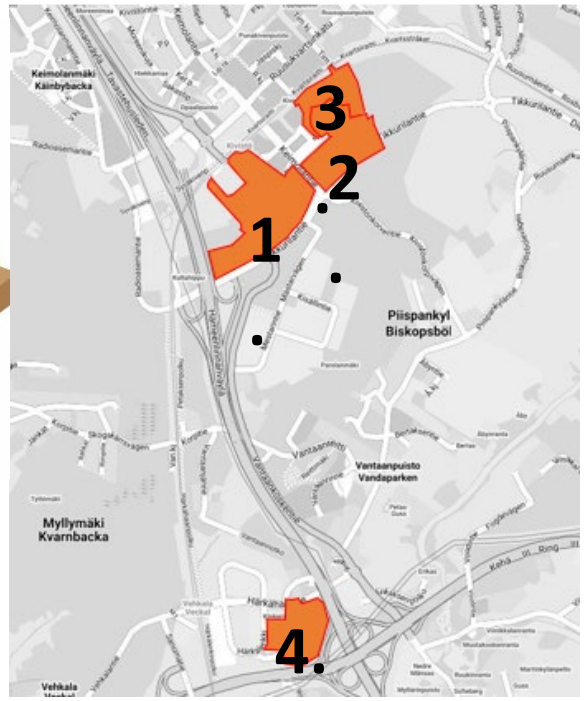
Asumista n. 50 0000 kem2, toimitilaa n. 1200kem2

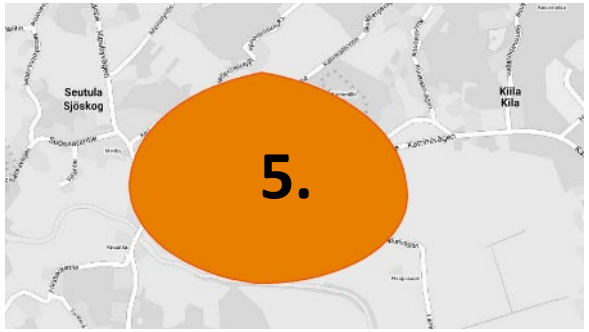
4. Vehkalan Kinkerit, Nro 251400

Toimitilaa n. 35 000 kem2

5. Katrinebergin kehityskuva, Nro 030800







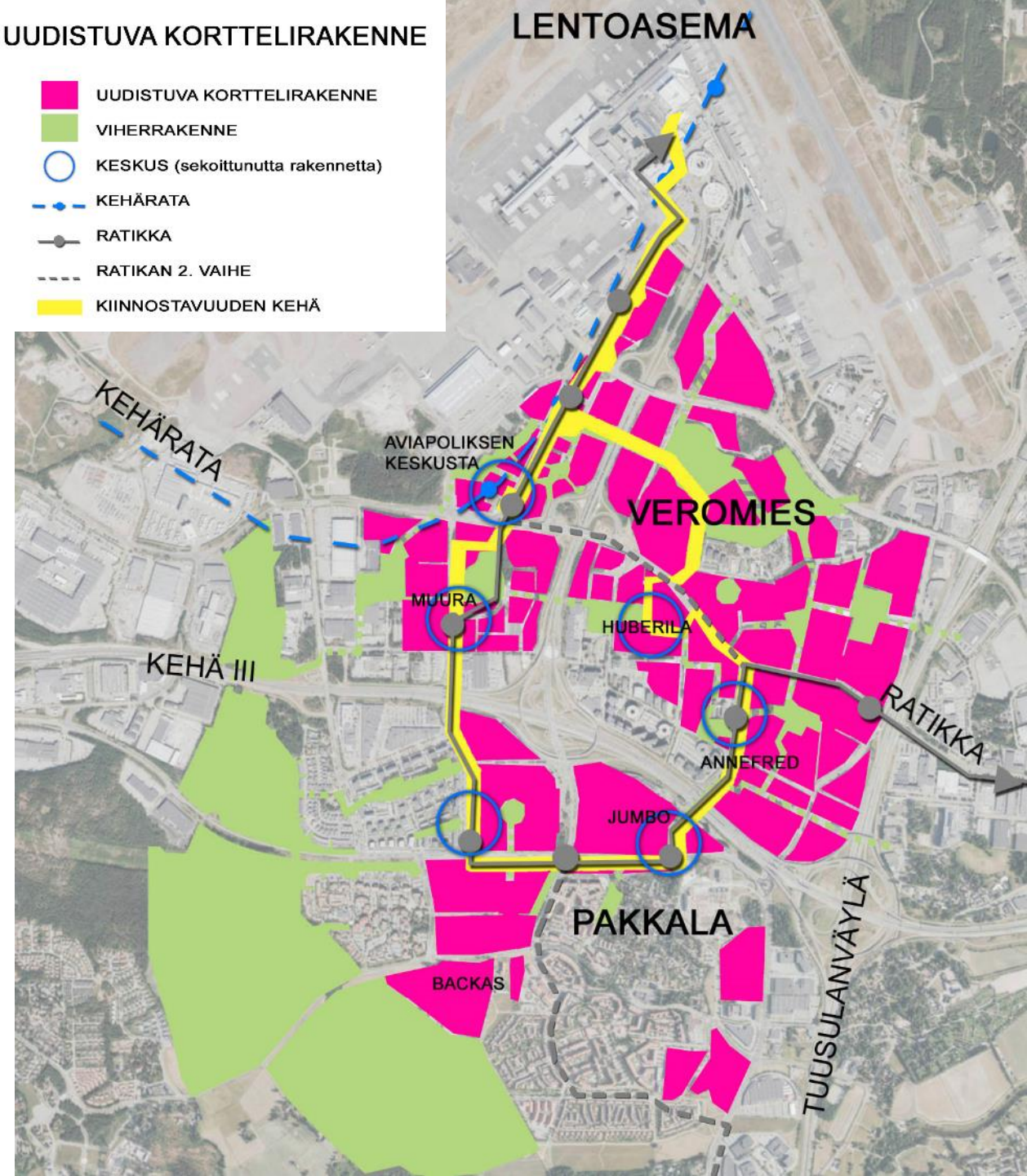
Aviapolis

Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Tulevaisuuden visiossa Aviapoliksesta rakentuu asukkaiden, palveluiden ja yritysten monimuotoinen kansainvälinen kaupunkikeskus, jossa jokaisella suurkorttelilla on oma tunnistettava identiteetti. Kaupunkitilasta tehdään viihtyisä asukkaille, työntekijöille ja vierailijoille. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena vuonna 2050 on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

Koska Aviapoliksessa tavoiteltava maankäytön muutos on luonteeltaan niin suuri ja sijoittuu laajalle alueelle, kaavoituksen painopisteissä korostuvat laajoja maankäytöllisiä kokonaisuuksia ohjaavat työt, kuten lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ja asemakaavaluonnokset Aviapoliksen keskustan sekä Huberilan alueilla.

Muuran kaupunkikylien alueella valmistellaan asemakaavaehdotusta ratikan reitin varrelle. Alueelle tavoitellaan laajaa keskustakortteleiden kokonaisuutta, jolle sijoittuisi asumista, työpaikkoja ja palveluita.

Aviapoliksen kaavoituksen painopisteissä korostuvat keskustamaisen asuntorakentamisen ohella palveluverkon kehittäminen. Alueelle on ohjelmoitu tuleville vuosille useita koulu- ja päiväkotihankkeita. Alueen kaavahankkeissa huolehditaan myös riittävien viheralueiden sekä virkistyspalveluiden turvaamisesta.



Aluearkkitehti Johanna Rajala

Aviapolis

Nostoja kaavoitusohjelmasta

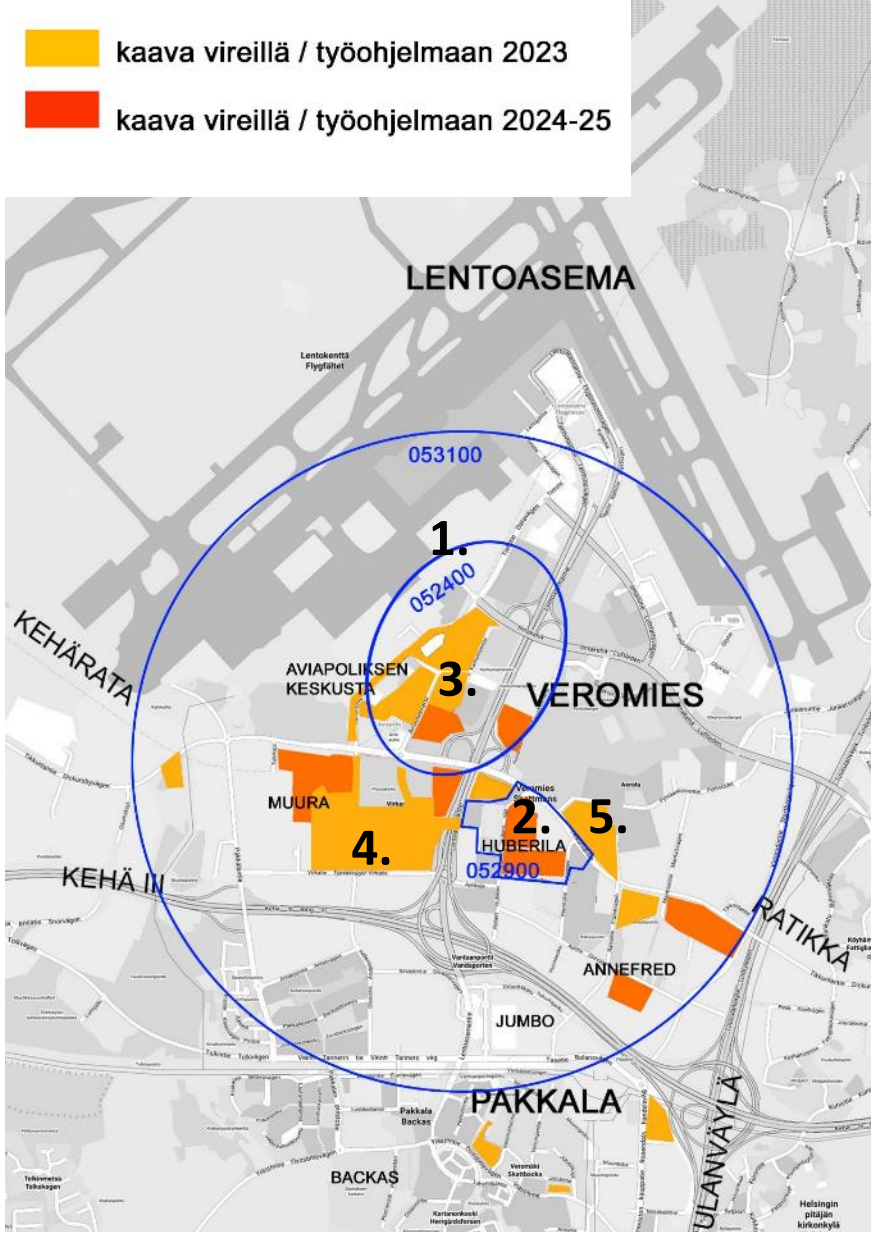
1. 052400 Aviapoliksen keskusta asemakaavaluonnos
Asumista 3000 – 4000 asukkaalle, toimistoja, palveluita, liiketilaa, viheraluetta

2. 052900 Huberilan asemakaavaluonnos
Asuntoja n. 4 500 asukkaalle, työpaikkarakentamista, virkistysalueita, päiväkoti ja muita palveluita

3. 002534 Lukio ja ilmailumuseo
Aviapoliksen lukio 12 000 kem2 ja uusi ilmailumuseo 7 000 kem2 Aviabulevardin varrelle

4. 002356 Muuran kaupunkikylät 1
Muuraan Toisen Savun itä- ja länsipuolelle keskuskortteli liiketiloineen, asuinkortteleiden kokonaisuus, toimitilaa, kaksi päiväkotia, yhtenäiskoulu ja viheraluetta Muuran kaavaluonnoksen mukaisesti. Samalla mahdollistetaan viheryhteys vihersillan kautta Huberilaan. Asumista 152 700 kem2, Liiketilaa 2850 kem2, työpaikkarakentamista 21 000 kem2

5. 002519 Asuinkortteli ja päiväkoti Tikkurilantielle
Asuinkortteli noin 20 000 kem2, päiväkoti ja liikuntakenttä



Tikkurila

KAAVOITUKSEN PAINOPISTEET VUOSINA 2023 – 2025
Tikkurilan monipuolinen kehitys jatkuu vuosina 2023-2025. Tikkurilan keskusta-alueelle tyypillinen toiminnoiltaan sekoittunut rakenne tiivistyy nykyisessä keskustassa Tikkurilan kaavarungon 2020 mukaisesti. Samaan aikaan keskusta laajenee radan itäpuolella Jokiniemen kampusalueella ja Väritehtaan alueella. Myös Hiekkaharjun aseman ympäristössä on käynnistymässä merkittäviä kaavatöitä.

VUONNA 2023 jatkamme Tikkurilan ydinkeskustan kehittymisen mahdollistavaa asemakaavoitusta muun muassa jo käynnissä olevien Tikkurin, Asematie 1-3 sekä Jokiniemen kampuksen kaavoilla. Käynnistyviä uusia asemakaavatöitä Tikkurilan keskustassa ovat useiden asuntokaavojen ohella hyvinvointikeskuksen asemakaavan muutos sekä uutta toimitilaa sisältävä asemakaavatyö Väritehdas 1 korttelissa.

Kaikissa keskustojen kaavatöissä panostamme erityisesti katutason toiminnallisuuteen, kävely- ja asiointiympäristön laatuun sekä palveluiden ja työpaikkojen riittävyyteen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa.

Aluearkkitehti Marjaana Yläjääski

Kuvasatoa Väritehtaan alueen suunnittelukilpailusta vuodelta 2022
Askelkivet

Paletti

Kaupunki, Luonto, elämä, värit

New Impressions

Parklife

Tikkurila

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Jokiniemen kampus, Nro 002517

Opetustiloja, yritystiloja, palveluita ja asumista

2. Hyvinvointikeskus, Nro 002548

Hyvinvointikeskus Tikkurilaan kaupungintalon naapuriin

3. Tikkuri, Nro 002488

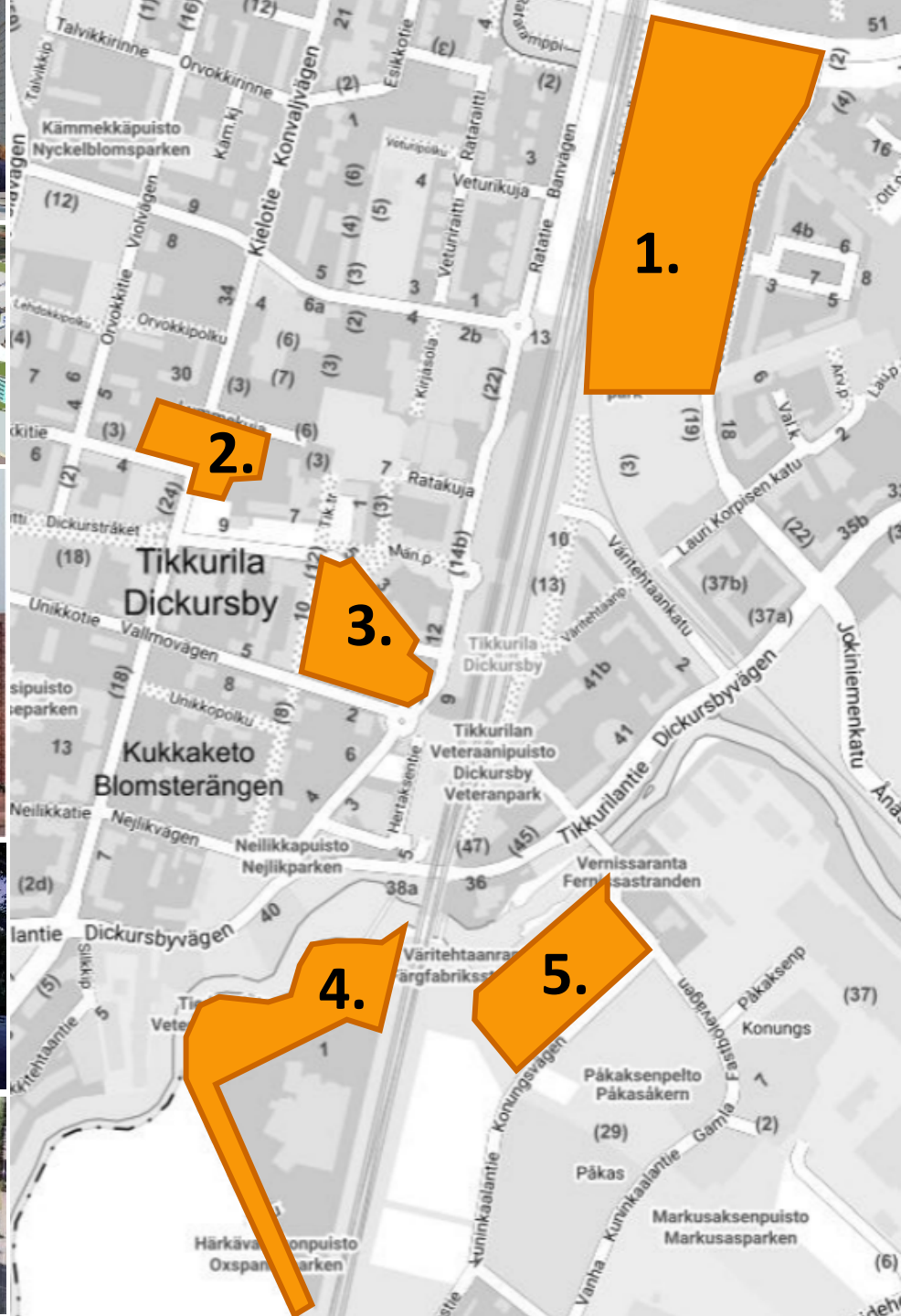
Hybridikortteli, asumista, palveluita, liike- ja toimitilaa

4. Tikkurilan sauna, Nro 002512

Jokirannan virkistyspalveluita parannetaan

5. Väritehdas 1, Nro 002494

Väritehtaan alueen aloituskortteli



Itä-Vantaa

(Korso, Koivukylä ja Hakunila)

Itä-Vantaan asemakaavayksikkö (Korson, Koivukylän ja Hakunilan suuralueet) keskittyy etenkin kaavoitusohjelmajakson alkupuolella alueen kaavarunkoihin ja kaupungin oman maan kaavoitukseen. Muina teemoina itä-Vantaan asemakaavayksikön työohjelmassa ovat strategian kärkihanke Vantaan ratikka sekä pientalojen suurkaupunki.

Kaupunkikehitystä sekä toimijoiden välistä vuorovaikutusta helpottavia kaavarunkoja Itä-Vantaan asemakaavayksikössä tehdään useita. Länsimäen kaavarunko hyväksyttiin vuonna 2022 ja vuonna 2023 on Korson ja Koivukylän kaavarunkojen vuoro.

Kaupungin oman maan kaavahankkeista suurimpia Itä-Vantaan asemakaavayksikössä ovat jo työn alla olevat Hakunilan keskustan laajennus 2, joka etenee ensin luonnoksena, vireillä olevat Korson keskustan itäpuolen asemakaavamuutos, Peijaksen sairaalan laajennus Koivukylässä sekä vuonna 2023 käynnistyvä Hakunilan vanhustenkeskus ja koulu. Lisäksi kaavoitetaan pienialaisempia kaupungin hankkeita, kuten Tervahaudantien päiväkoti Matarissa, uusi Ponihaan päiväkoti Hakunilan keskustassa ja Koillis-Vantaa liikuntahalli Korsossa.

Kaupungin ja yksityisen yhteisen maanomistuksen kaavahankkeista vuonna 2023 jatketaan esimerkiksi Rekolan keskustan asemakaavoittamista pientaloalueen henkeen sopivalla uudella keskustalla. Rekolan keskustan asemakaavamuutoksen jatkaminen on ajankohtaista uuden yleiskaavan vahvistumisen myötä. Lisäksi pyritään aloittamaan yhdessä VAV-yhtymän kanssa Länsimäessä jo aiemmin työohjelmassa ollut Maalinauhantien Länsimäkeä täydentävä asemakaavamuutos.

Pientalojen suurkaupungin asemakaavahankkeilla aloitetaan Päiväkummussa, jonne on asukkaiden viestien mukaan toivottu uutta kaavoitusta. Ensimmäisenä aloitetaan uuden yleiskaavan osoittamalla Päiväkummun rannan pientaloalueen täydennyksellä.

Itä-Vantaan asemakaavayksikköä työllistää edelleen myös Vantaan ratikan riittävän katutilan varmistava asemakaavoitus. Lisäksi vuonna 2023 valmistuu ratikan varikon mahdollistava asemakaava Vaaralaan.

Mari Jaakonaho, aluearkkitehti

Itä-Vantaa

Nostoja kaavoitusohjelmasta

1. Korson kaavarunko 081700

Korson keskustaan sopivan asuntorakentamisen mittakaavan ja palveluiden sijoittumisen tarkastelu

2. Korson keskustan itäpuoli 002489

Asuntoja ja palveluita pääradan itäpuolelle

3. Peijaksen sairaalan laajennus 002507

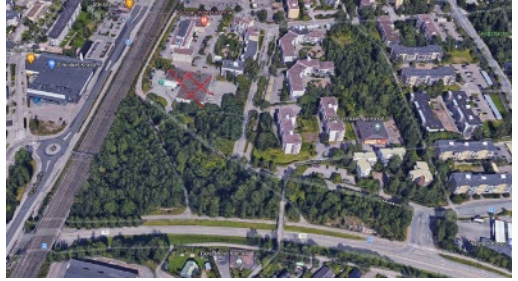
Nykyiselle sairaala-alueelle suunnitellaan uudisrakennuksia HUS:n ja hyvinvointialueen tarpeisiin

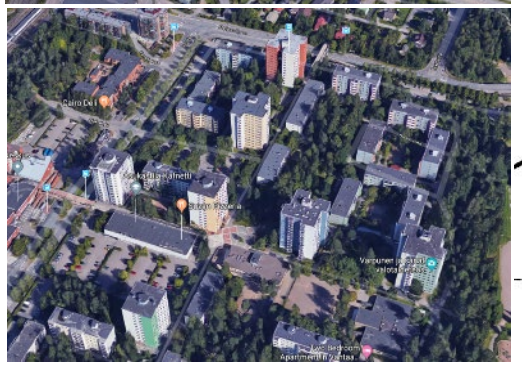
4. Koivukylän kaavarunko 072500

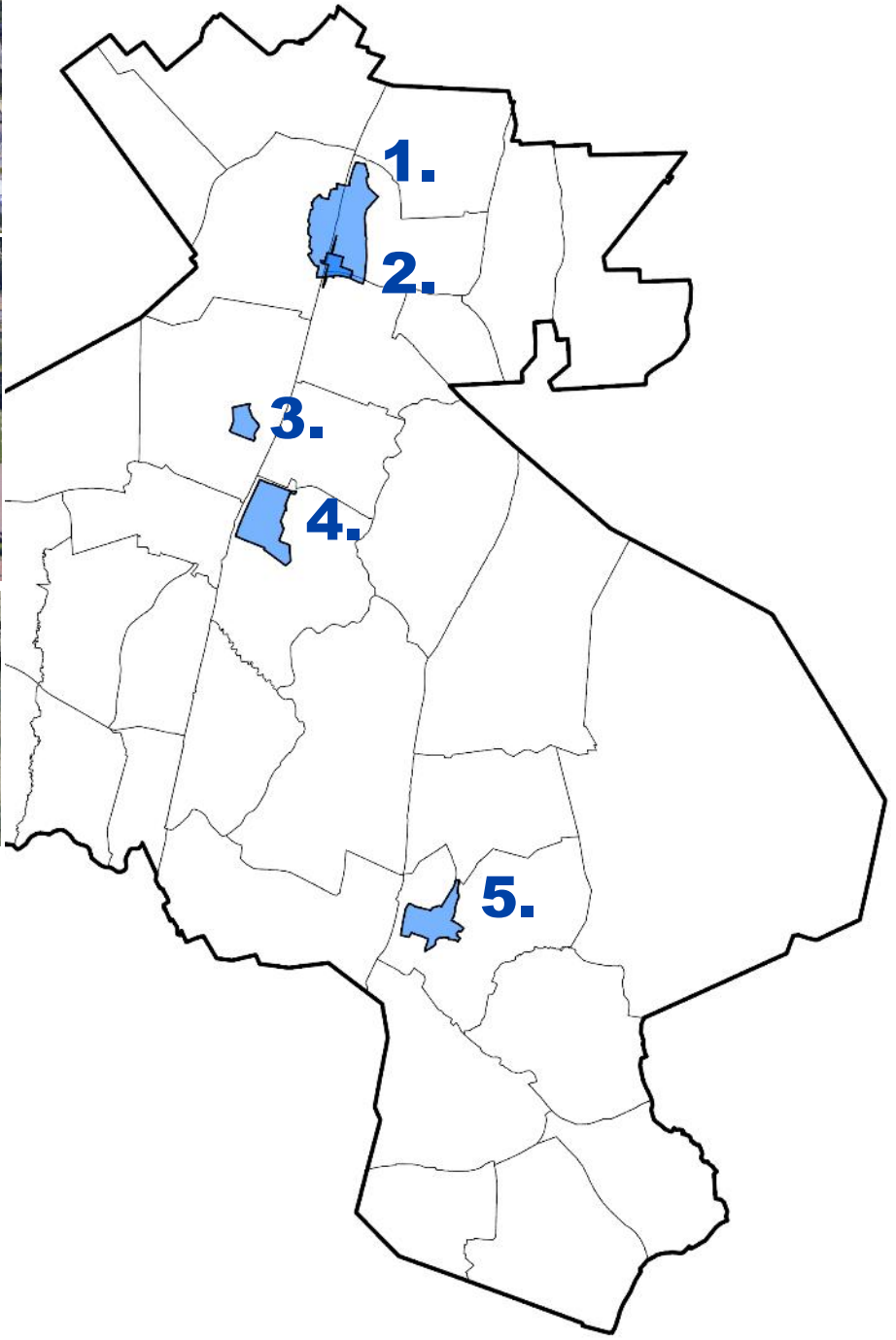
Suunnitelma Koivukylän keskustan kehittämisestä

5. Hakunilan keskustan laajennus 2 001873

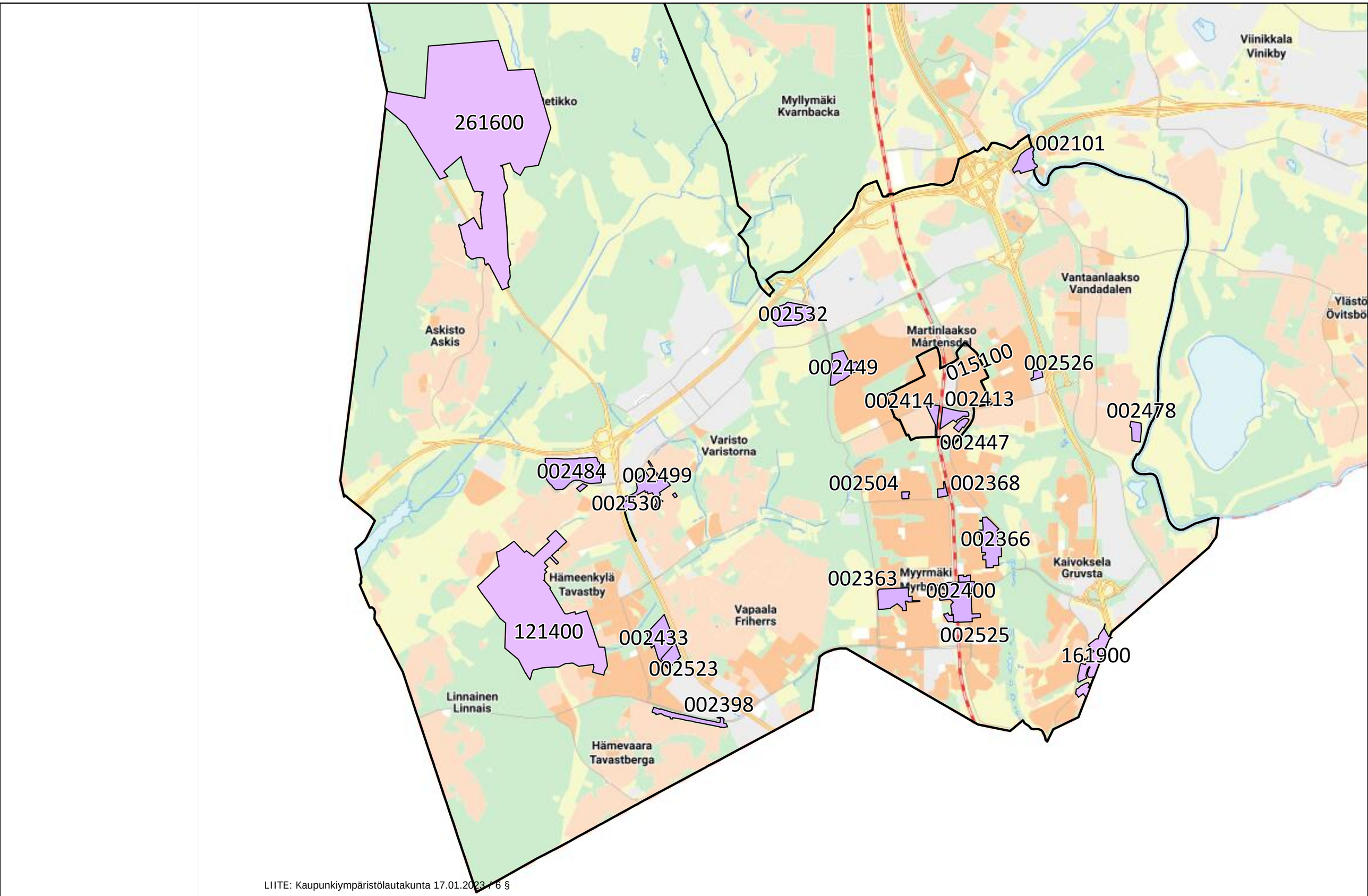
Merkittävä Hakunilan keskustan ratikkakaupunkiuudistus







Länsi-Vantaa



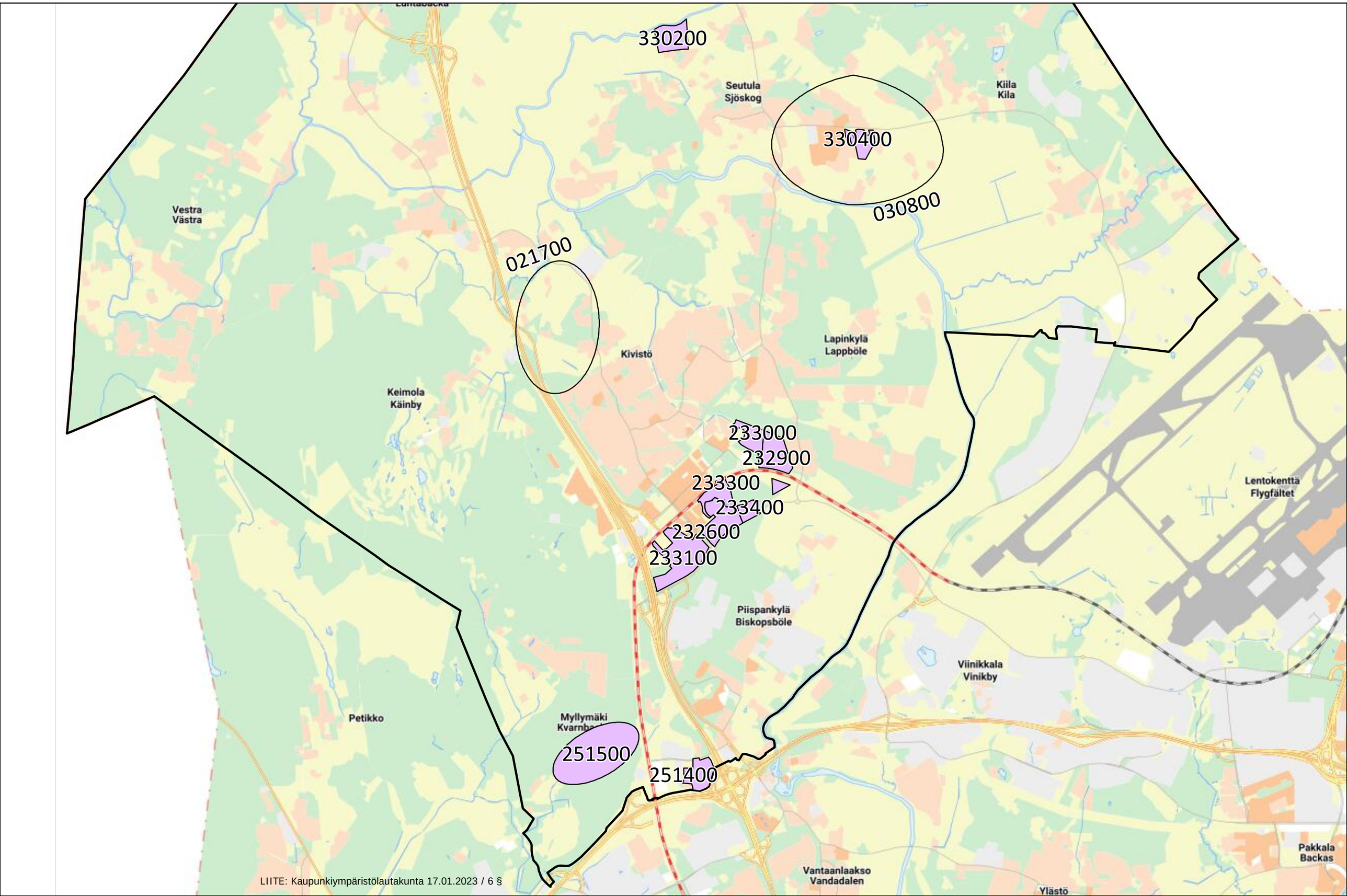
Länsi-Vantaa, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
002398 - Vaakapuisto	Asemakaavan muutos	04/2018	06/2023	Asemakaavamuutoksessa on tutkittu townhouse-tyyppistä rivitalorakentamista. Rakennus toimii melumuurina pihoille ja Vaakatien omakotitaloille Rajatorpantietä vastaan. Liito-oravan ydinalue säilyy suojaviheralueena.	4800		
002400 - Myyrmäen asemakorttelit (Myyr York Downtown)	Asemakaavan muutos	06/2018	10/2023	Myyrmäen asemakortteleista (Myyr York Downtown) rakentuu elävä keskusta, jossa yhdistyvät urbaani asuminen, palvelut, työ ja vapaa-aika sekä laadukas julkinen ulkotila.	55150	9000	3000
002363 - Kivikirveenkuja (Sporttikorttelit)	Asemakaavan muutos	09/2018	08/2023	Myyrmäkeen Kivikirveenkujalle kaavoitetaan Sporttikorttelit. Aleelle tulee uusia kerrostaloja, pysäköintitalo ja päiväkoti. Nykyisiä kerrostaloja puretaan.	11649	500	2000
002101 - Vantaankosken mylly	Asemakaavan muutos	02/2020	03/2023	Mylly kunnostetaan tapahtumakäyttöön ja sen viereen rakennetaan hotelli. Navetta puretaan ja sen paikalle rakennetaan ravintola- ja saunarakennus.			2090
002449 - Raappavuorenrinne 2	Asemakaavan muutos	03/2021	09/2023	Nykyiset vuokra-asuntokäytössä olevat asuinrakennukset korvataan tehokkaammalla kerrostalokorttelilla. Kaavan mukaan rakentaminen tulee olemaan enintään 12-kerroksista.	27000	100	
002484 - Ainontie 5 ja 10	Asemakaavan muutos	03/2021	04/2023	Ainontie 5:ssä entinen Tukon keskusvarastorakennus muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennukseksi. Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan vastaamaan poikkeamispäätöstä. Tontille on rakennettu kaksikerroksinen luhtitalo.	41	11210	
002447 - Vihertie 44-46 ja 48	Asemakaavan muutos	06/2021	12/2023	Osoitteeseen Vihertie 44-46 ja 48 kaavoitetaan monipuolista vehreää korttelia, joka muodostuu 2–9-kerroksiista rakennuksista ja sisäpihasta. Tonttien välistä tulee kulkemaan yleinen jalankulku ja pyöräily reitti Vihertieltä Jokiuomapuistoon ja Louhelantien bussipysäkille.	9500	130	
002414 - Martinlaaksontie 26, päiväkoti	Asemakaavan muutos	06/2021	08/2023	Osoitteeseen Martinlaaksontie 26, Rautatien länsipuolelle on suunnitteilla 6 ryhmäinen päiväkoti, joka olisi käytössä vuoteen 2027 mennessä.			3000

Länsi-Vantaa, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002368 Patotie 2 asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	10/2019	10/2024	Myyrmäki, Patotie 2:n tontille ja Patoaukiolle asuntorakentamista ja liiketilaa. Kilpailutus ja kaavoitus 2024.
002413 - Martinlaakson keskusta-asuminen	Asemakaavan muutos	06/2021	10/2024	Osoitteseen Martinlaaksontie 24 muodostuu kulmapiste; kortteli, joka toimii maamerkkinä ja kiinnekohtana. Alueelle kaavoitetaan 3-14 -kerroksisia kerrostaloja. Rakennukset ovat korkeimmillaan Martinlaaksontien varressa ja radan vieressä.
002478 - Lounaniityn päiväkoti	Asemakaavan muutos	08/2021	02/2024	Nykyinen Vantaanlaakson päiväkoti on liian pieni ja sijaitsee meluisalla paikalla. Tämä korvataan uudella päiväkodilla, joka sijoittuu Lounaniitylle osoitteeseen Auertie 19. Samalla kaavoitetaan omakotitontti Auertien päähän.
002499 - Ulkoniitty	Asemakaavan muutos	02/2022	01/2024	Ulkoniityn puistoon kaavoitetaan pientalotontteja olemassa olevaa kaupunkirakennetta tiivistäen. Niittäjäntietä jatketaan länteen päin, mutta nykyinen Vihdintien ja Martinkyläntien eritasoliittymävaraus jää entiselleen ja kevyen liikenteen yhteys Martinkyläntielle säilyy.
002504 - Kuohukuja 1-3	Asemakaavan muutos	03/2022	01/2024	Kuohukujan ostoskeskuksen asemakaavamuutos aloitetaan uudelleen. Hanke sisältää asuin- ja liiketalon Kuohukuja 1:n tontille ja Kuohukujan ostoskeskuksesta tutkitaan itäosan säilyttävä vaihtoehto. Pysäköinti pääosin Kuohukuja 3:n pysäköintitontilla. Uomatieltä poistetaan kaksi alikulkua.
002433 - Karhunkierros 4 ja 6	Asemakaavan muutos	04/2022	01/2024	Osoitteeseen Karhunkierros 4 ja 6 tehdään asemakaavamuutos, jonka tavoitteena on rakentaa kortteliin 6-8 -kerroksisia asuinkerrostaloja sekä pientaloja, pysäköintilaitos noin 400 autolle ja päiväkoti. Asuntoja tulisi yhteensä noin 800. Nykyiset rakennukset puretaan.
015100 Martinlaakson kestävä keskusta kaavoitushanke	Kehityskuva	05/2022	03/2024	
002532 - Raappavuorentie 38	Asemakaavan muutos	02/2023	04/2024	Varisto, Raappavuorentie 38, rakennusoikeuden lisääminen. Osallistuminen keväällä.
002530 - Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku	Asemakaavan muutos	02/2023	06/2024	Varisto, Haravakuja 6 palveluasumista ja Ulkoniitynpolun ajoyhteys.
002523 Karhunkierros 3 ja 5 asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Pähkinärinne, Karhunkierros 3 ja 5, asuntorakentamista. Kaavoitus alkaa.
002526 Kukintie 3 asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Martinlaakso, Kukintie 3, toimitalon paikalle asuinkerrostalo. Kaavoitus alkaa.
002525 Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Myyrmäki, uusi Artsi, johon tulisi taidemuseo, kirjasto ja asukastiloja.
002366 Ojahaka (Varia) asemakaavan muutos	Asemakaavan muutos	03/2023	03/2024	Myyrmäki, Ojahaka. Varian tontillle uusi yhtenäiskoulu ja asuntojs. Osallistuminen keväällä.
121400 Lammaslampi asemakaava	Asemakaava	10/2023	04/2025	Hämeenkylä, Lammaslammen pientaloalue sekä virkistys- ja luonnnosuojelualueita. Kaavoitus alkaa syksyllä.
261600 Koivurinteen asemakaava	Asemakaava	03/2023	05/2025	Askisto ja Petikko, Koivurinteen muutokset, joilla poistetaan Askiston eritasoliittymän ja Hieskoivuntien varaukset ja muutetaan osin maankäyttöä. Kaavoitus alkaa keväällä
161900 - Palotie	Asemakaava	02/2024	01/2025	Kaivokselassa Palotien, Yhtiönkujan ja Laitilankujan alueella pientaloalueen täydentyy. Rakennusperintökohteet suojellaan.

Kivistö


330200
330400
030800
021700
233000
232900
233300
233400
232600
233100
251500
251400
Vestra
Västra
Seutula
Sjöskog
Kiila
Kila
Kivistö
Lapinkylä
Lappböle
Keimola
Käinby
Piispankylä
Biskopsböle
Viinikkala
Vinikby
Petikko
Lentokenttä
Flygfältet
Vantaanlaakso
Vandadalen
Pakkala
Backas

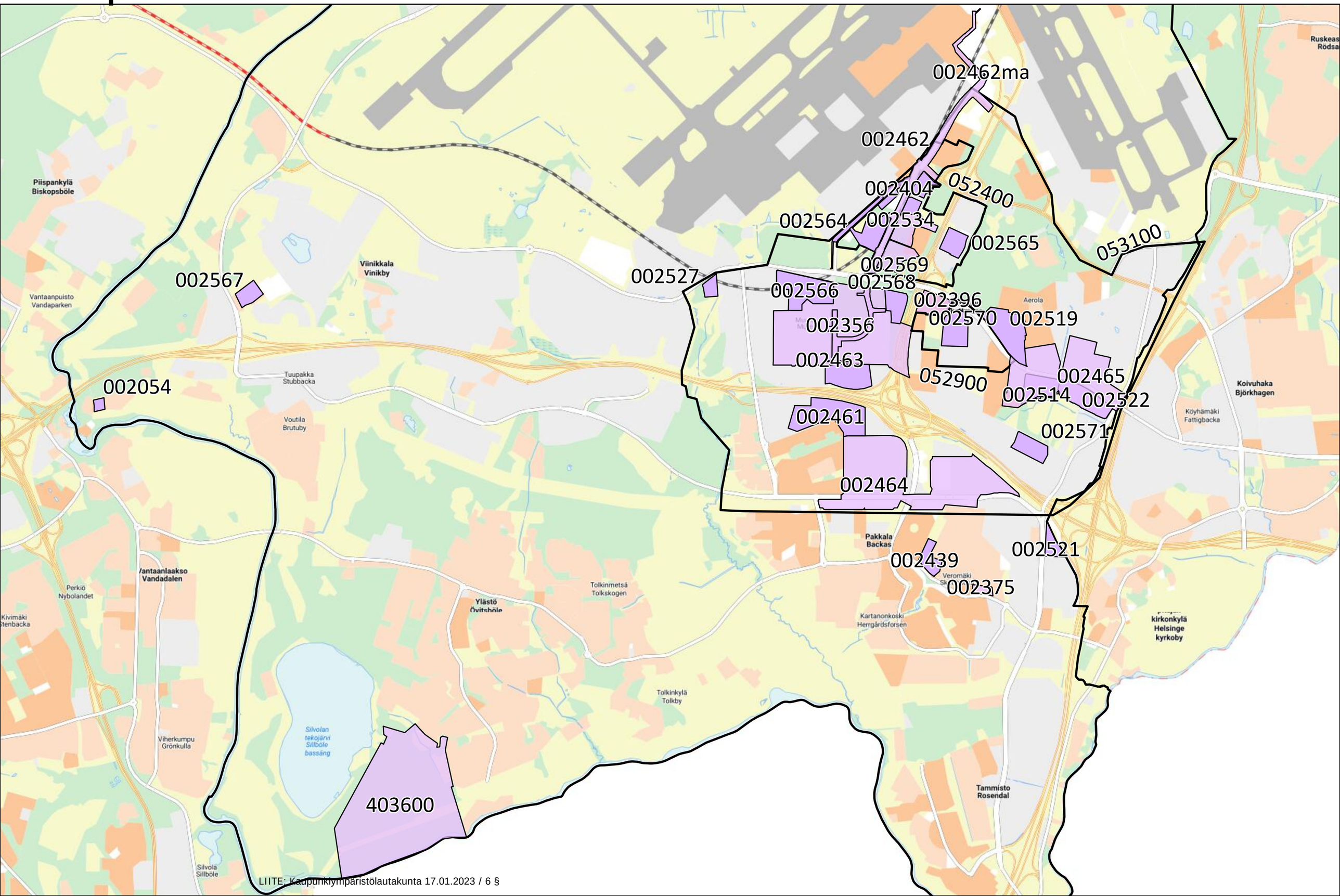
Kivistö, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
330200 - Pirttiranta	Asemakaava	08/2018	10/2023	Pirttiranta on Vantaanjoen tulvariskialuetta ja alueelle tutkitaan asemakaavaa loma-asumiselle. Se edellyttää tulvariskien hallintaa. Alun perin 1950-luvulla kesämaja-alueeksi perustetulla alueella on nykyisin 56 asuin- ja lomarakennusta.			5350
251400 - Vehkalan kinkerit	Asemakaava	12/2020	10/2023	Vehkalan kinkereiden asemakaavoituksen tavoitteena on mahdollistaa Kehäradan Vehkalan aseman läheisyyteen työpaikkarakentamista. Alueella sijainnut Vantaankosken koulu on purettu.		35000	
232600 - Kivistön Onnenkivi	Asemakaava	05/2021	12/2023	Keskustarakentaminen laajenee Kehäradan eteläpuolella Onnenkiven asemakaavatyöllä. Alueelle suunnitellaan koteja noin 1000 uudelle asukkaalle, päiväkoti, kivijalkaliiketiloja ja pysäköintilaitosta hybridipalvelukokonaisuutena.	57000		
030800 - Katrinebergin kehityskuva	Kaavarunko	03/2022	12/2023	Katriinan sairaalan nykyinen käyttö päättyy todennäköisesti vuosikymmenen lopulla. Kehityskuvalla tutkitaan minkälaisia kehitysmahdollisuuksia alue tarjoaa. Työssä selvitetään täydennysrakentamista kulttuurimaisema ja luontoarvot säilyttäen. Kehityskuva laaditaan asemakaavatyön pohjaksi.			

kivistö, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
232900 - Kivistön Turkoosikehä	Asemakaava	01/2020	12/2026	Kivistön Turkoosikehään suunnitellaan keskustakortteleita: asumista noin 2000 asukkaalle, hulevesipuisto, pysäköintilaitos, kivijalkaliiketiloja ja päiväkoti. Alue on Kehäradan pohjoispuolella, tulevan Lapinkylän aseman vaikutusalueelle.
233000 - Kivistön Kvartsijuoni	Asemakaava	08/2020	01/2025	Kvartsijuonen asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoisia, värikkäitä ja resurssiviisaita keskusta- ja kaupunkikorttelikoteja noin 850 uudelle asukkaalle sekä julkisia ja kaupallisia palveluja kuten päiväkoti.
233100 - Kivistön asemakorttelit	Asemakaava	04/2021	01/2026	Kivistön asemakortteleiden asemakaavalla mahdollistetaan kortteleiden kehittyminen keskustan keskeiseksi palvelukeskittymäksi, joissa julkiset ja kaupalliset palvelut limittyvät, toimitila- ja asuntorakentamiseen luontevasti. Suunnittelualue sijaitsee Kehäradan eteläpuolella.
233300 - Kivistöntähti	Asemakaava	09/2022	12/2024	Kivistöntähden asemakaavalla mahdollistetaan Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoisia korttelikoteja sekä kaupallisia palveluja kivijalkaliiketiloihin. Pysäköinti keskitetään pysäköintilaitokseen.
233400 - Kivistön Maitokvartsi	Asemakaava	04/2023	09/2024	Keskustarakentaminen laajenee Kehäradan eteläpuolella Maitokvartsin asemakaavalla. Alueelle suunnitellaan koteja, kivijalkaliiketiloja ja pysäköintilaitosta hybridipalvelukokonaisuutena.
251500 - Vehkalan länsipuoli 2	Asemakaava	06/2023	12/2025	Vehkalan länsipuoli 2 on Kehäradan Vehkalan aseman välittömään läheisyyteen työpaikkarakennusten, pysäköinnin sekä katu- ja tiealueiden rakentamisen mahdollistava asemakaavatyö.
330400 - Katriinan kylä	Asemakaava	06/2023	12/2024	Katriinan kylän asemakaavalla mahdollistetaan uutta asumista ja lähipalveluja Katrinebergin alueelle.
021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko	Kaavarunko	10/2023	10/2025	Rauhalanlaakson kaavarungolla tutkitaan alueen mahdollisuuksia pientalopainotteisen kaupunkirakenteen jatkamiseksi Keimolantien varressa Kivistön asemaan tukeutuen. Työssä selvitetään täydennysrakentamista alueen ominaispiirteet säilyttäen. Kaavarunko laaditaan asemakaavatyön pohjaksi.
Lapinkylän asemakorttelit 1	Asemakaava	03/2024	11/2026	Lapinkylän asemakortteleiden asemakaavalla mahdollistetaan kortteleiden kehittyminen keskustan keskeiseksi palvelukeskittymäksi, joissa julkiset ja kaupalliset palvelut limittyvät, toimitila- ja asuntorakentamiseen luontevasti. Suunnittelualue sijaitsee Kehäradan eteläpuolella.

Aviapolis


002462ma
002462
002404
052400
002564
002534
002565
053100
002569
002527
002567
002568
002566
002396
002570
002519
002356
002463
052900
002465
002514
002522
002461
002571
002464
002054
002439
002521
002375
403600
Piispankylä
Biskopsböle
Viinikkala
Vinikby
Vantaanpuisto
Vandaparken
Tuupakka
Stubbacka
Voutila
Brutuby
Aerola
Koivuhaka
Björkhagen
Köyhämäki
Fattigbacka
Pakkala
Backas
Veromäki
Perkiö
Nybolandet
Tolkinmetsä
Tolkskogen
Ylästö
Övitsböle
Kartanonkoski
Herrgårdsforsen
Tolkinkylä
Tolkby
Silvolan
tekojärvi
Sillböle
bassäng
Viherkumpu
Grönkulla
Silvola
Sillböle
Tammisto
Rosendal
kirkonkylä
Helsinge
kyrkoby

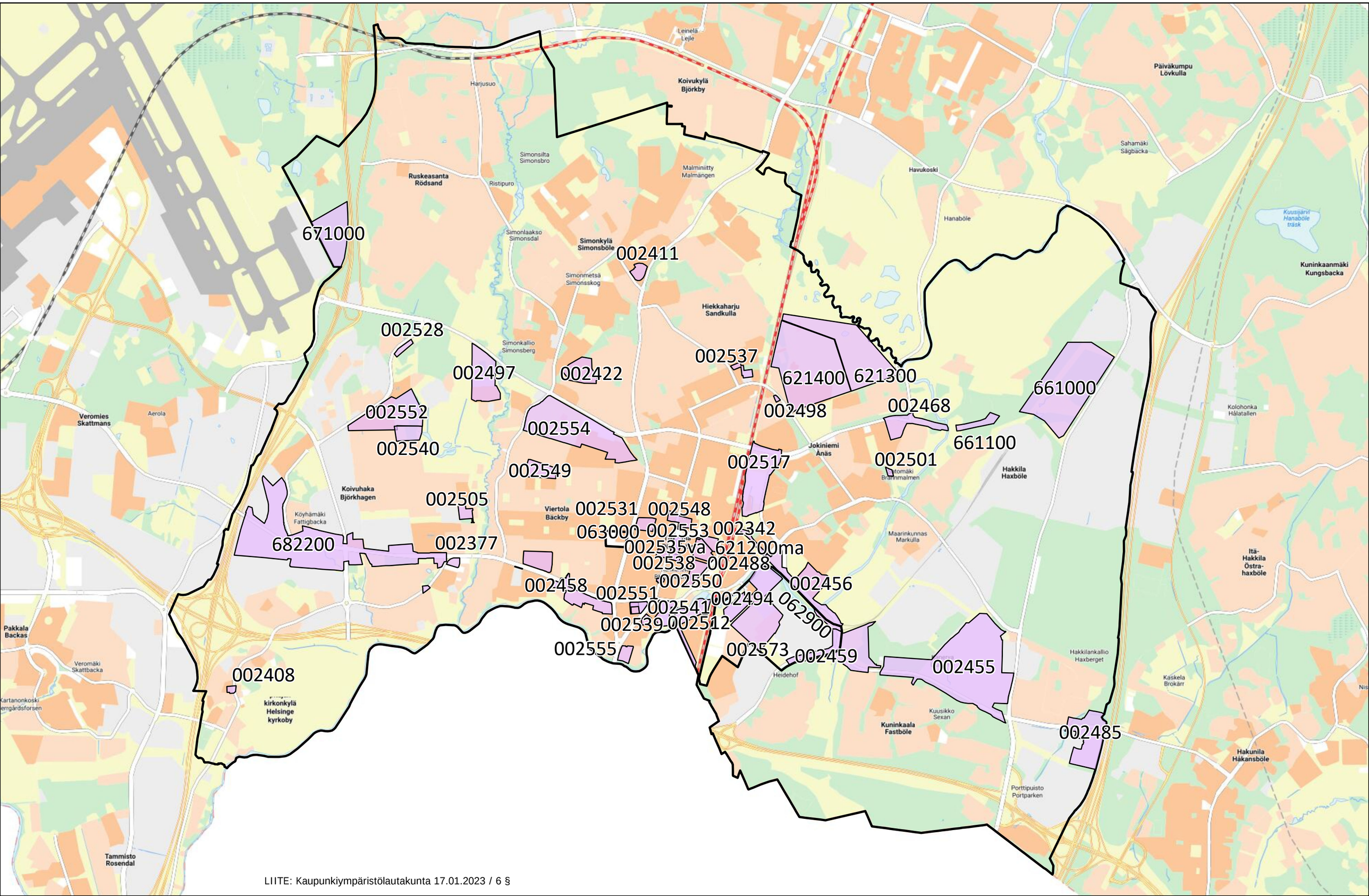
Aviapolis, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
052400 Aviapoliksen keskusta	Kaavarunko	06/2019	06/2023	Aviapoliksen rautatieasemien lähistölle muodostuu Aviapoliksen keskusta, jossa yhdistetään luonto, cityelämä ja lentokenttä kävely-ystävälliseksi lentokenttäkaupungiksi. Kaavaluonnos mahdollistetaan liiketilaa, palveluita ja tuhansia työpaikkoja sekä asuntoja 3000 - 4000 asukkaalle. Kaavaluonnos nähtäville keväällä 2023.			
002396 Markkatie 12-20	Asemakaava	02/2020	05/2023	Aviapoliksen rautatieaseman läheisyyteen rakentuu hotelli, toimisto, asuinkerrostalojen sekä pysäköintilaitoksen kortteli. Alue on osa uudistuvaa Huberilaa, josta kehitetään elävää ja viihtyisää kaupunkiympäristöä. Kaavamuutos päätöskäsittelyyn keväällä 2023.	14700	9000	
002439 Veromäen koulun laajennus	Asemakaavan muutos	02/2020	12/2023	Osoitteessa Ylästöntie 29 Veromäen koulun hiekkakentälle halutaan rakentaa paviljonkirakennus. Rakennukseen sijoittuisi esimerkiksi luonnontieteiden sekä kotitalouden oppimistilat. Kaavamuutos nähtäville syksyllä 2023.			1500
053100 Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet	Kaavarunko	02/2020	08/2023	Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteilla mahdollistetaan alueen kokonaisvaltainen suunnittelu, johon yksittäiset kaavamuutokset ja muut suunnitelmat liittyvät. Työ sisältää neljä osaa: Kiehtova kaupunki - Tulevaisuuden lentokenttäkaupunki, Käveltävä kaupunki, Kaupunkivihreän malli, Hiilineuraalisuus prosessina kaavoissa. Työ nähtäville keväällä 2023.			
002463 - Vantaan ratikka: Muura	Asemakaava	11/2020	10/2023	Osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä tehdään muut teknisesti välttämättömät kaavamuutokset Muurassa.			
002465 -Vantaan ratikka: Veromies, itä	Asemakaava	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä sekä uudella Rälssikujalla.	0	0	0
002462 - Vantaan ratikka: Lentoasema ja Tietotie	Asemakaava	11/2020	10/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Lentoasemalla ja Tietotiellä.	0	0	0
002464 - Vantaan ratikka: Pakkala	Asemakaava	11/2020	10/2023	Osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä tehdään muut teknisesti välttämättömät kaavamuutokset Pakkalassa.			
002461 - Vantaan ratikka: Osuustie	Asemakaavan muutos	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Osuustiellä Pakkalassa ja Veromiehessä.			
002519 -Tikkurilantie 129	Asemakaavan muutos	08/2022	12/2023	Aviapolikseen osoitteeseen Tikkurilantie 129 suunnitellaan hybridikorttelia, johon sijoittuu asumista, liikuntakenttä ja päiväkoti. Tavoitteena on toteuttaa kaupunkilaisia monipuolisesti palveleva korttelikokonaisuus. Kaavamuutos nähtäville syksyllä 2023.	20000		2000
002462ma - Vantaan ratikka: Lentoasema ja Tietotie	Asemakaavan muutos	01/2023	10/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle.			

Aviapolis, 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002404 Aviapolis pohjoinen	Asemakaavan muutos	02/2019	05/2024	Alue sijaitsee Aviapoliksen juna-aseman pohjoisen sisäänkäynnin pohjois- ja länsipuolella Aviabulevardin molemmin puolin. Tontin käyttöä tehostetaan uusilla toimitiloilla ja pysäköintilaitoksella. Kaavamuutos nähtäville keväällä 2024.
002054 Voudintie 1	Asemakaavan muutos	11/2019	09/2024	Voudintie 1:ssä oleva asemakaava muutetaan vastaamaan nykyistä toimintaa. Kuninkaan kartanon ravintolatoimintaa halutaan kehittää alueella. Kaavamuutos nähtäville alkuvuodesta 2024.
002514 Annefred pohjoinen	Asemakaavan muutos	04/2022	12/2024	Tikkurilantien ja Rälssitien risteykseen suunnitellaan Aviapolis Urban Blocks kaavaluonnoksen pohjalta monipuoliset asuinkerrostalokorttelit sekä liike- ja työtilaa korttelin kivijalkaan. Tavoitteena on kehittää Rälssitien raitiotiepysäkin ympäristö lähikortteleineen vetovoimaiseksi alueeksi. Syksyllä 2023 suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailu.
002356 Muuran kaupunkikylät 1	Asemakaava	11/2022	02/2024	Muuraan Toisen Savun itä- ja länsipuolelle kaavoitetaan keskuskorttelit liiketiloineen, asuinkerrostalokortteleiden kokonaisuus, toimitilaa, kaksi päiväkotia, yhtenäiskoulun kortteli ja viheraluetta Muuran kaavaluonnoksen mukaisesti. Samalla mahdollistetaan viheryhteys vihersillan kautta Huberilaan.
052900 Huberilan asemakaavaluonnos	Kaavarunko	11/2022	12/2024	Huberilan aluekeskuksen kehittämisen tavoitteena on kulttuurin, liikunnan ja päivittäisen asioinnin keskus. Alueelle osoitetaan asuntorakentamista noin 4 500 asukkaalle, työpaikkarakentamista, virkistysalueita, päiväkoti ja muita palveluita. Rakennushistoriallisesti arvokkaat rakennukset suojellaan.
002534 Lukio ja uusi ilmailumuseo Aviabulevardin varrelle	Asemakaava	01/2023	05/2024	Aviapoliksen lukiolle ja uudelle Ilmailumuseolle kaavoitetaan tilat Aviabulevardin varteen Tiiranpuiston eteläpuolelle kaupungin ja Finavian yhteisomistustontille. Kerrosalaa museolle esitettään n. 6 300 kem2 ja lukiolle n. 12 000 kem2. Museo sijoittuu suunnittelualueen pohjoisosaan ja lukio eteläosaan erillisiin rakennuksiin. Kokonaisuus sovitetaan toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti Aviapoliksen keskustan suunnitteilla olevaan kaupunkirakenteeseen. Kaavamuutos nähtäville alkuvuodesta 2024.
002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle	Asemakaavan muutos	04/2023	10/2024	Aviakujan pohjoispuolelle Aviabulevardin länsipuolelle muodostetaan asuinkerrostalokorttelit n. 20 000 kem2 ja viheraluetta sekä liike- ja työtilaa korttelin kivijalkaan. Kaavatyö alkaa keväällä 2023.
002527 Tolkinkylän sähköasema	Asemakaavan muutos	04/2023	01/2025	Sähköasema Tolkinkylään Tikkurilantien eteläpuolelle. Kaavatyö alkaa keväällä 2023.
002521 Liiketilaa Harkkokuja 2	Asemakaavan muutos	04/2023	03/2025	Liiketilaan Tammiston Kauppatien varrelle. Kaavatyö alkaa keväällä 2023.
002375 Johdintie 2-6	Asemakaava	11/2023	06/2025	Johdintielle esitetään pienimittakaavaista asuinrakentamista noin 2 500 - 3 000 kem2. Kaavatyö alkaa syksyllä 2023.
002522 Manttaalitie 1 ja 3	Asemakaavan muutos	12/2023	10/2025	Manttaalitielle asuinkerrostalokortteleita ja työpaikkarakentamista. Kaavatyö alkaa syksyllä 2023.
002567 Turvalaaksontie 1	Asemakaavan muutos	01/2024	12/2025	Asuntokortteli muutetaan lähialueiden mukaiseksi ja yleiskaavan mukaiseksi korttelialueeksi TKT, joka sallii tuotanto-, logistiikka- ja varastorakennuksien toteuttamisen. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002565 Teknobulevardi 7, 9	Asemakaavan muutos	01/2024	12/2025	Tavoitteena tehokas toimitila-, palvelu- ja hotellikokonaisuus. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002566 Muura Länsi 2	Asemakaavan muutos	02/2024	09/2025	Asuinkerrostalokorttelit, työpaikkarakentamista, urheilukenttä ja viheraluetta. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002569 Asuinkorttelit Aviabulevardin itäpuolelle	Asemakaava	05/2024	03/2026	Aviabulevardin varrelle suunnitellaan monimuotoista sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kortteleihin sijoitetaan asuntorakentamista, viheraluetta sekä liike- ja työtilaa Aviabulevardin varteen korttelin kivijalkaan. Kaavatyö alkaa keväällä 2024.
002570 Huberila/ Robert Huberintie 7	Asemakaavan muutos	03/2025	11/2026	Asumista, liiketilaa, palveluita, päiväkoti ja viheraluetta Huberin hallien ympäristöön.
002571 Asumista Rälssitien ja Äyritien risteykseen	Asemakaavan muutos	03/2025	11/2026	Asumista ja liiketilaa Äyritien eteläpuolelle Grandwing – Auramon kaavaluonnoksen mukaisesti
403600 Smedsinmetsän pientaloalue	Asemakaava	04/2025	12/2026	Ylästön lounaisosaan mahdollistetaan luonnonsuojelualueet ja reitit sekä monimuotoinen pientaloalue yleiskaavan täydennysrakentamisalueelle. Erityisteemana on puurakentaminen. Pientalorakentamista noin 15 000 kem2. Kaavatyön lähtökohtia ja vaihtoehtoja selvitetään.
002568 Yleisömagneetti Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmaan	Asemakaavan muutos	10/2025	05/2027	Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmaan tapahtuma-, liike- ja palvelutilaa

Tikkurila



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 6 §

Tikkurila, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

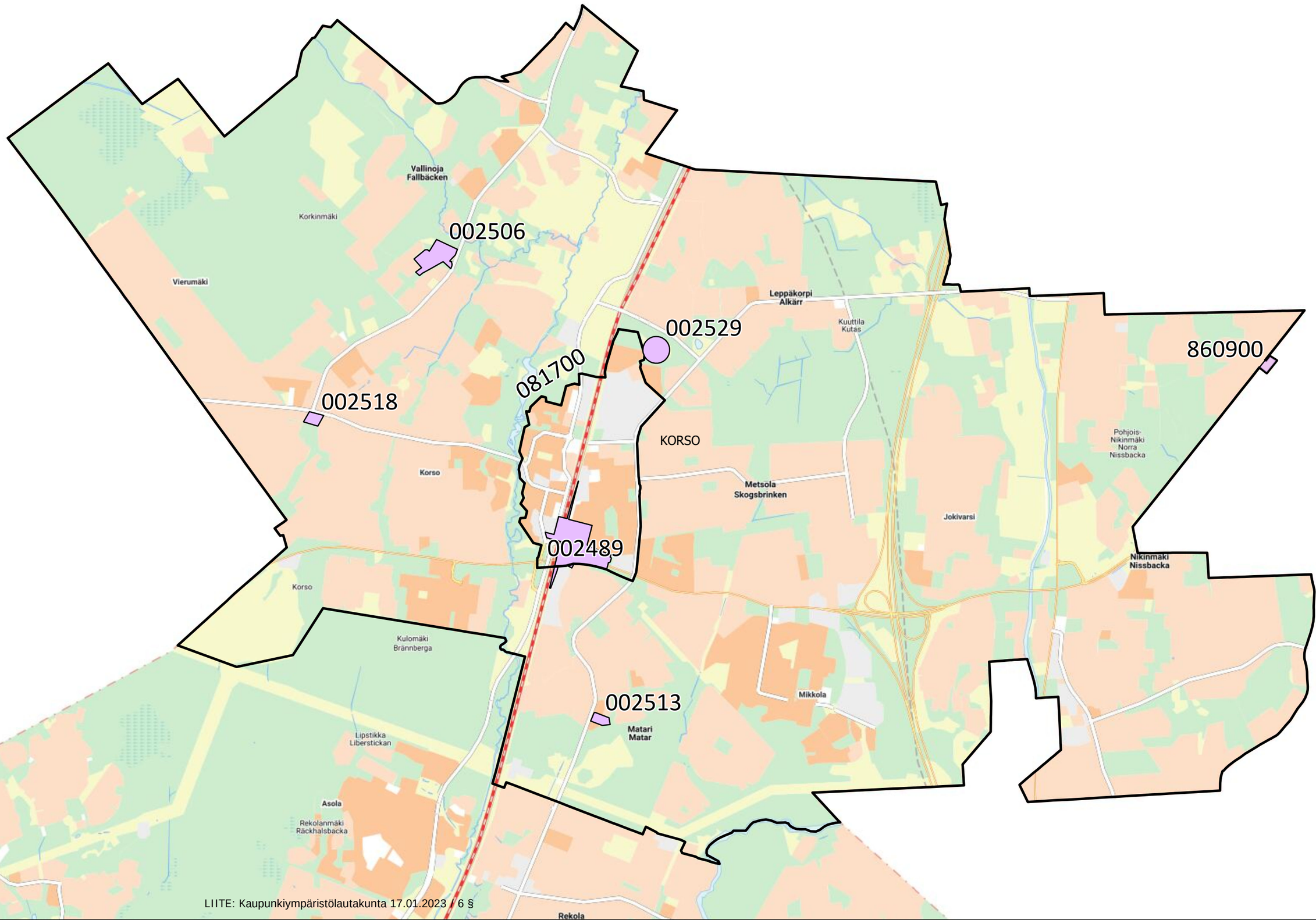
Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
002408 Knapas	Asemakaavan muutos	11/2020	10/2023	Osoitteessa Kyläraitti 1 kaupungin omistama päärakennus osoitetaan asuinkäyttöön ja suojellaan. Päärakennuksen asema osana historiallisen tien katunäkymänä säilyy. Samalla tutkitaan yksikerroksisen työtilan tai sivuasunnon rakentamisen mahdollisuutta tontin koillisosaan. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2020-2023.	0	0	0
002459 - Vantaan ratikka: Heidehof	Vaihekaava	11/2020	10/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kyytitiellä. Suunnittelualue sijaitsee Kuninkaalan kaupunginosassa.			
682200 - Vantaan ratikka: Koivuhaka	Asemakaava	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kyytitiellä sekä Kuusikon raitiotiepysäkille. Suunnittelualue sijaitsee Kuninkaalan ja Hakkilan kaupunginosien rajalla.			
002485 Vantaan ratikka: Pelto-oja	Asemakaavan muutos	11/2020	06/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Jokiniemen kaupunginosassa.			
002458 - Vantaan ratikka: Viertola	Asemakaavan muutos	11/2020	06/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kielotiellä ja Tikkurilantiellä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002455 - Vantaan ratikka: Kuusikko	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä sekä Koivuhaan raitiotien pysäkille.			
002456 - Vantaan ratikka: Jokiniemi	Asemakaavan muutos	11/2020	10/2023	Osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä tehdään muut teknisesti välttämättömät kaavamuutokset.			
002488 Tikkuri	Asemakaavan muutos	05/2021	11/2023	Tikkurin ja Raha-aseman tonteille suunnitellaan hybridikorttelia, johon sijoittuu asumista, palveluita sekä liike- ja toimitilaa. Tavoitteena on kaupunkilaisia ja Tikkurilassa asioivia monipuolisesti yhdistävä rakennus. Suunnittelussa yhteensovitetaan kaupunginmuseon arvottama rakennuskokonaisuus ja lisärakentamisen tapa. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2021-2023	34000	21100	0
002497 Koisotie 7, tukikohta	Asemakaavan muutos	01/2022	04/2023	Kaupungin tukikohtaa osoitteessa Koisotie 7 laajennetaan pohjoiseen nykyiselle talvipuutarhalle osoitetulle alueelle. Asemakaavaa muutetaan vastaamaan olemassa olevaa tilannetta ja tukikohdan tarpeita. Loppuosa talvipuutarha-alueesta liitetään osaksi Kaupungin puutarha -nimistä puistoa.			
002517 Jokiniemen kampus	Asemakaavan muutos	04/2022	08/2023	Jokiniemen kampusalueesta suunnitellaan tiivistä kampusympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Tarkoituksena on tehdä innovatiivinen kampusalue keskeiselle, helposti saavutettavalle ja näkyvälle paikalle pääradan varteen. Kaavatyö käynnissä vuosina 2022-2023	30000	0	38000
002512 Tikkurilan sauna	Asemakaavan muutos	10/2022	12/2023	Keravanjoen rantaan kaavoitetaan maisemaan soveltuva ravintola- ja saunarakennus. Tiedepuiston yleissuunnitelma päivitetään. Siinä tutkitaan tarkemmin saunan ja mahdollisen esiintymislavan sijaintia sekä puistoon tulevien muiden toimintojen sijoittelua. Kaavatyö käynnissä vuosia 2022-2023.		800	
002498 Pellavapolku	Asemakaavan muutos	11/2022	09/2023	Osoitteeseen Pellavapolku 6 kaavoitetaan kaksi viisikerroksista asuinkerrostaloa purettavien rakennusten tilalle Hiekkaharjun juna-aseman läheisyydessä Jokiniemessä.	2700		50
621200ma - Vantaan ratikka: Jokiniemi	Asemakaava	11/2022	10/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Jokiniemessä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002535va - Vantaan ratikka: Kielotie 11	Vaihekaava	12/2022	10/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kielotiellä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			

Tikkurila, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002342 Asematie 1-3	Asemakaavan muutos	06/2017	06/2024	Kaavalla mahdollistetaan uuden keskustakorttelin rakentaminen kaupungin ytimeen. Asuinrakennus purettaisiin ja paikalle sijoittuisi 22-kerroksinen asuintorni. Männistönpolun puolelle tulisi kuusikerroksinen toimistorakennus ja Asematien varteen asuintalo, jonka korkeus vaihtelee 5–8 kerroksen välillä. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2021-2024
002377 Tikkurilantie 84 b	Asemakaavan muutos	05/2018	04/2026	Tavoitteena on tontin kaavoittaminen asuinkerrostalotontiksi osoitteessa Tikkurilantie 84 b Koivuhaassa. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuutta sijoittaa palveluita tontille. Työssä tutkitaan alueelle soveltuvaa rakennusoikeuden määrää, jota on tarkoitus nostaa. Kaavaa valmistellaan vuosina 2024-26.
002468 Satomäentie 1	Asemakaavan muutos	06/2021	06/2024	Osoitteeseen Satomäentie 1 suunnitellaan puukerrostaloja, joissa asumisen lisäksi olisi liiketilaa. Ne tulisivat 70-luvun kaksikerroksisten talojen tilalle. Samalla mahdollistetaan Valkoisenlähteentien jatke itään päin Satomäen kohdalta. Kaavatyö käynnissä 2021-2024.
062900 Väritehtaan alue, kaavarunko	Kaavarunko	06/2021	05/2024	Nykyiseen keskustaan kiinteästi liittyvän uuden kaupunginosan suunnittelu käynnistyy kaavarungolla ja kansainvälisellä kutsukilpailulla. Alue sijaitsee Tikkurilan väritehtaiden, Heurekan pysäköintialueen, niiden väliin jäävien kartano- ja puistoalueiden sekä Keravanjoen rannan alueella. Kaavarunkotyö käynnissä 2021-2024.
002505 Mesikukantie 5	Asemakaavan muutos	10/2022	01/2024	Osoitteissa Mesikukantie 5 ja Mesikukankuja 6 purettavien rivitalojen ja omakotitalon tilalle kaavoitetaan 4-5-kerroksisia asuinkerrostaloja. Kerrosluku nousisi nykyisestä yhdestä kerroksesta pääosin neljään ja Peltolantien kulmassa mahdollisesti viiteen kerrokseen. Kaavatyö käynnissä vuosina 2022-2024.
002422 Simonkylän elinkaariasuminen ja päiväkoti	Asemakaavan muutos	01/2023	01/2024	Alueella tarkastellaan elinkaariasumisen mahdollisuuksia sekä päiväkodin sijoittumista tontille. Kaavatyö käynnissä 2023-2024.
002541 Silkkitehdas	Asemakaavan muutos	03/2023	05/2025	Silkkitehtaan korttelin pohjoisosaa kehitetään. Kaavatyössä tarkastellaan uuden rakentamisen mahdollisuutta vanhaan ja suojeltuun ympäristöön. Kaavatyöon käynnissä vuosina 2023-2025.
002501 Satomäenkuja 4	Asemakaavan muutos	03/2023	10/2024	Purettavan omakotitalon paikalle kaavaillaan neljän asunnon rivitaloa. Kaavaa valmistellaan vuosina 2023-2024.
002531 Tikkuraitti 15 ja 17	Asemakaavan muutos	04/2023	12/2024	Olemassa olevat asuin- ja liikerakennukset korvataan tehokkaammalla asuin-, työpaikka- ja liikerakentamisella. Kaavaa valmistellaan vuosina 2023-24.
002540 Puutarhatien päiväkoti	Asemakaavan muutos	04/2023	01/2024	Puutarhatielle suunnitellaan uusi päiväkoti vastaamaan Tikkurilan lisääntyvän väestön tarpeisiin. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2023-2024.
002539 Silkkitehtaantie 2	Asemakaavan muutos	05/2023	10/2024	Kielotien ja Silkkipolun väliin jäävän alueen eteläisen osan asemakaavaa muutetaan asuinkerrostalorakentamiseen soveltuvaksi. Kielotien puoleiseen katutasoon edellytetään liiketilaa. Kortteleissa on nykyisin liike- ja toimistotiloja. Kaavatyö on käynnissä 2023-2024.
002549 Lummetie 30-32	Asemakaavan muutos	05/2023	11/2024	Yksikerroksiset rivitalot puretaan ja tilalle rakennetaan 3-5 kerroksisia asuintaloja. Lummetien varrelle tulee kaksi liiketilaa. Kaavatyö on käynnissä vuosina 2023-2024.
002538 Unikkotie 10 ja 12	Asemakaavan muutos	05/2023	10/2025	Purettavien kerrostalojen tilalle rakennetaan uudet asuinrakennukset, joiden kivijalassa on liiketilaa. Kaavatyö käynnissä 2023-2025
002494 Väritehdas 1	Asemakaavan muutos	06/2023	12/2024	Väritehtaan alueen aloituskortteliin rakennetaan liike- ja toimitilaa sekä asumista. Kulttuurihistoriallisia arvoja sisältävien rakennusten suojelu ratkaistaan asemakaavassa. Kaavoitus alkaa 2023.
063000 Peltolantorin kehityskuva	Kehityskuva	06/2023	02/2025	Peltolantorin aluetta kehitetään sisäisen kilpailun kautta toimivana ja monipuolisena arjen palvelu-, työpaikka- ja asumiskortteleina.
002548 Hyvinvointikeskus	Asemakaavan muutos	08/2023	12/2024	Asemakaavaa muutetaan Tikkurilan hyvinvointikeskuksen sijoittumiseksi Kielotien varrelle kadun molemmin puolin. Kaavatyö on käynnissä 2023-2024.
661000 Rusokallio 2	Asemakaava	10/2023	05/2025	Alueelle kaavoitetaan työpaikka- teollisuus- ja logistiikkarakentamista. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2023-2025
671000 Tullimiehentie	Asemakaava	10/2023	12/2025	Alueelle tarkastellaan logistiikka-alan varikon rakentamista. Kaavoitus käynnissä vuosina 2023-2025
002528 Tikkurilan sähköasema	Asemakaavan muutos	10/2023	11/2024	Meiramitien läheisyyten sähkölinjan varovyöhykkeelle rakennetaan sähköasema.
002550 Ratatie 4, Unikkotie 2	Asemakaavan muutos	11/2023	12/2024	Tikkurilan asemanseudulle suunnitellaan uusia asuinkerrostaloja. Kaavatyö on käynnissä vuosina 2023-2024.
002552 Puutarhatie 60 ja 47	Asemakaavan muutos	01/2024	08/2027	Jehovantodistajien maille kaavoitetaan yhteisön toimintaa tukevaa asumista ja työpaikkarakentamista. Kaavyö on käynnissä vuosina 2024-2027.
002555 Virnakortteli	Asemakaavan muutos	01/2024	09/2025	Pientalojen tilalle suunnitellaan asuinkerrostalo Tikkurilan sisääntulokadun varrella Keravanjoen läheisyydessä. Suojeltu pientalo säilyy. Kaavoitus käynnissä vuosina 2024-2025.
002551 Horsmapolku	Asemakaavan muutos	01/2024	09/2027	Ratikan reitin varrella Tikkurilan keskusta tiivistyy uudella asumista sekä liike- ja toimitilaa sisältävällä korttelilla. Alueelta puretaan vanhoja toimitilarakennuksia. Kaavoitus on käynnissä 2024-2027.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002573 Väritehdas 2	Asemakaavan muutos	02/2024	11/2026	Väritehdas II alueelle suunnitellaan uutta kantakaupunkimaista aluetta. Alueelle osoitetaan lisäksi asukkaiden tarvitsemat julkiset ja yksityiset palvelut. Väritehdas II -alue tulee vapautumaan tulevaa käyttöä varten. Kaavoituksen alkaessa kaava-alueen rajausta voidaan tarkistaa jatkavien tehdastoimintojen mahdollistamissa rajoissa. Kaavatyö on käynnissä vuosina 2024-2026
002537 Hiekkaharjun ostari	Asemakaavan muutos	02/2024	09/2026	Hiekkaharjun ostarin ja Talkootorin alueita kehitetään. Ostari korvataan asuin- ja liikerakentamisella. Kyläkaivontiellä osoitteissa 4a ja 4b nykyiset rakennukset korvataan asuinkerrostaloilla. Kaavaa valmistellaan vuosina 2024-26.
002553 Tikkurilan toimitila	Asemakaavan muutos	03/2024	02/2025	Kaupungin uusi toimitila Tikkurilassa. Sijaintivahtoehtojen tarkastelussa kaavoitettava tontti tarkentuu. Kaavoitus käynnissä 2024-2025.
621400 Jokiniemi 6 osa 1	Asemakaava	03/2024	09/2025	Seurakuntayhtymien maille suunnitellaan Hiekkaharjun asemaan tukeutuvaa sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2024-25.
002411 Hiekkaharjun vesitorni	Asemakaavan muutos	10/2024	12/2026	Puretun vesitornin tontille suunnitellaan asuinkerrostaloja. Kaavoitus on käynnissä 2024-2026.
661100 Valkoisenlähteetie-Hakintie	Asemakaava	01/2025	01/2026	Katualueen rajausta muutetaan niin, että Itäisen Valkoisenlähteentien jatkaminen on mahdollista.
621300 Jokiniemi 6 osa 2	Asemakaavan muutos	02/2025	01/2027	Seurakuntayhtymien maille suunnitellaan Hiekkaharjun asemaan tukeutuvaa sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kaavoitus on käynnissä vuosina 2025-27.
002554 Tikkurilan urheilupuisto	Asemakaavan muutos	10/2025	05/2027	Urheilupuiston kaavaa muutetaan yleissuunnitelman mukaiseksi. Kaavatyö käynnissä 2025-2027.

Itä-vantaa,Korso



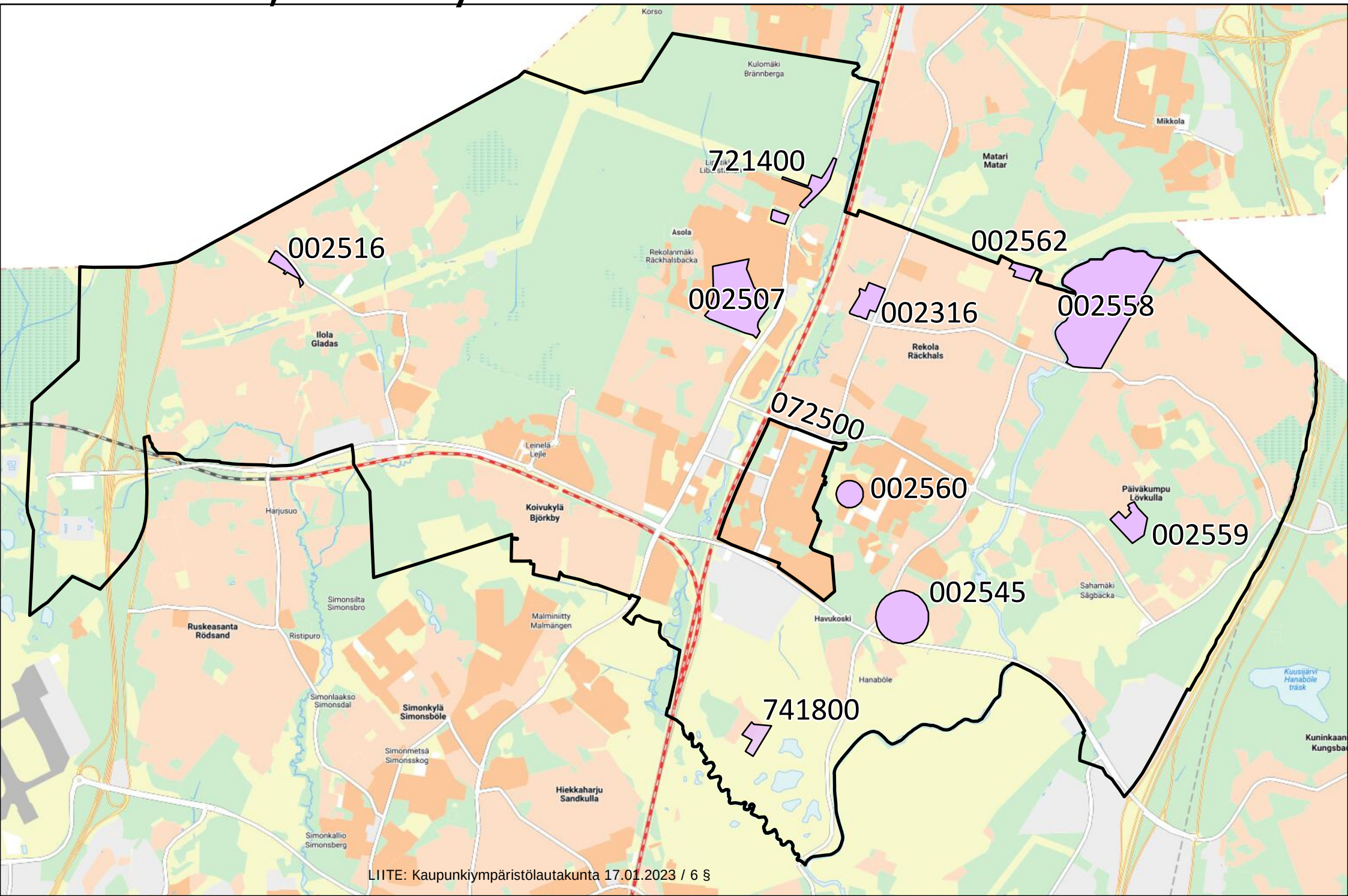
Itä-Vantaa, Korso, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
860900 - Nikinmäki liitosalue	Asemakaava	12/2020	08/2023	Kuntaliitoksella Sipoosta Vantaaseen liitetylle kiinteistölle, osoitteeseen Siikatie 15 c tehdään asemakaava ja katujärjestelyjä. Alue sijaitsee Pohjois-Nikinmäessä.	860		
002489 - Korson keskustan itäpuoli	Asemakaavan muutos	06/2021	12/2023	Kaavatyön tavoitteena on kehittää radan itäpuoli keskustamaiseksi asumisen, kaupan ja työpaikkojen alueeksi. Korson asemalle on noin 200 metriä.	30000	5000	
002506 - Lehmustontie osa 2	Asemakaavan muutos	12/2021	05/2023	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa alueelle täydentäviä, korkeintaan kaksikerroksisia pientaloja. Samalla kaavoitetaan uutta katutilaa.	3000		
081700 - Korson kaavarunko	Kaavarunko	12/2022	12/2023	Kaavarungon tavoitteena on tehdä kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen suunnitelma. Keskeisiä kysymyksiä ovat ydinkeskustan uudistaminen, palvelujen sijoittuminen, uudet asuinkorttelit keskustassa ja terveysaseman eteläpuolella, sekä 80-luvun rakennettujen kortteleiden täydennysrakentaminen.			

Itä-Vantaa, Korso, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002513 - Tervahaudantien päiväkoti	Asemakaavan muutos	12/2022	03/2024	Kaavamuutosalue sijaitsee pientaloalueen eteläreunalla, Tervahaudanmetsän laajojen viheralueiden vieressä. Tarkoituksena on laajentaa rakentamatonta korttelia lähinnä päiväkodin piha-alueita varten viereiseen Tervahaudanpuistoon. Uusi päiväkoti olisi kerrosalaltaan noin 2000 k-m2.
002529 - Koillis-Vantaan liikuntahalli	Asemakaavan muutos	03/2023	03/2024	Korpikontion kentälle bruttoalaltaan 2900 m2 liikuntahalli. Halli on vuonna 2020 valmistuneen liikuntahalliselvityksen mukainen uudisrakennuskohde. Kaava vireille keväälläe 2023.
002518 - Korsontie 60	Asemakaavan muutos	08/2023	12/2024	Alue kaupan, mahdollisen pientaloasumisen ja viheralueen käyttöön.

Itä-Vantaa, Koivukylä



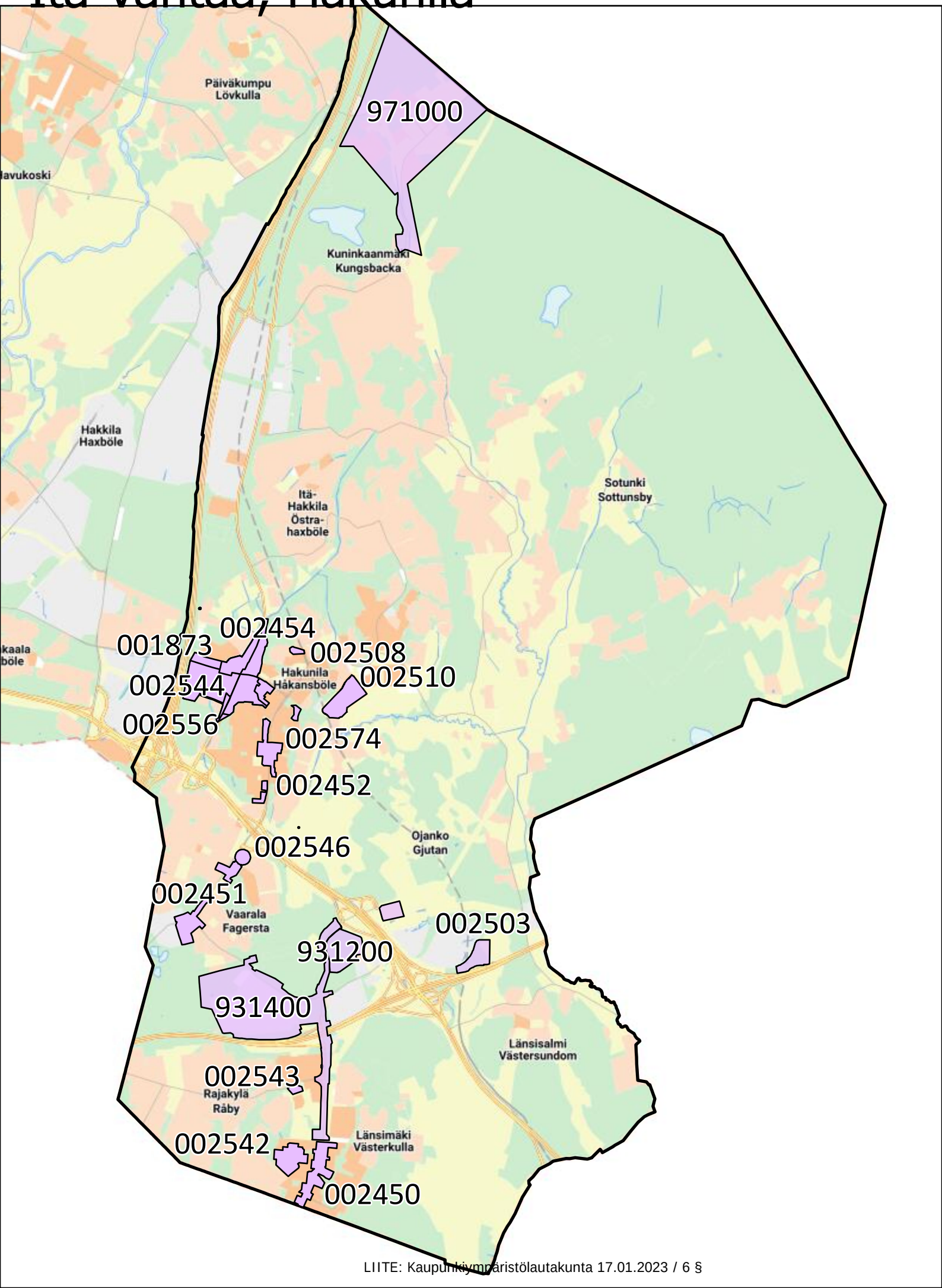
Itä-Vantaa, Koivukylä, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
072500 - Koivukylän kaavarunko	Kaavarunko	08/2020	12/2023	Kaavarunko ohjaa Koivukylän keskustan kehittämistä ja täydennysrakentamista. Se on yleispiirteinen suunnitelma, joka tukee asemakaavoitusta.			
721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle	Asemakaavan muutos	02/2022	04/2023	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa uusi ajoliittymä Asolanväylältä Elmon liikuntapuiston pysäköintialueelle Haxelberginhaan puiston läpi sekä uuden päivittäistavarakaupan sijoittaminen Valtimotien pohjoispuolelle.			2500
741800 - Rosenlund osa 2	Asemakaava	04/2022	06/2023	Rosenlund sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle Hanabölen peltoalueelle ja muodostaa perinteisen, metsäisen peltosaarekkeen. Nyt alue asemakaavoitetaan merkittävän maatilojen talouskeskusten korttelialueeksi sekä Rosenlundintien varteen sijoittuvaksi erillispientalojen korttelialueeksi.	500		

Itä-Vantaa, Koivukylä, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
002507 - Peijaksen sairaalan laajennus	Asemakaavan muutos	04/2022	01/2024	Tavoitteena on uudistaa Peijaksen sairaalakokonaisuutta Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen tulevaisuuden tarpeisiin. Sairaala-alueelle suunnitellaan uusia rakennuksia, jotta erityisesti sairaalan vuodeosastotoiminnalle saadaan nykyaikaiset toimivat tilat.
002516 - Leikkitie	Asemakaavan muutos	05/2022	08/2024	Osoitteissa Leikkitie 24–28 teollisuuskortteli muutetaan asuinpientalojen korttelialueeksi. Osa Louhikkopuistosta liitetään uuteen pientalotonttiin. Tavoitteena on laadukas kaupunkimainen pientaloasuminen. Kaavatyössä huomioidaan erityisesti viihtyisyys ja lähiympäristön laatu.
002316 - Rekolan keskus	Asemakaavan muutos	02/2023	06/2024	Rekolan aseman viereen on tarkoitus rakentaa asuinkerrostaloja ja liiketiloja.
002558 - Päiväkummun omakotitontit	Asemakaavan muutos	02/2023	12/2024	Omakotialueen laajennus ja viheraluetta uuden yleiskaavan mukaisesti. Rakentamisen tehokkuus selviää kaavatyön yhteydessä.
002545 - Piippilakki	Asemakaavan muutos	01/2024	06/2025	Monipuolista asumista Koivukylänväylän pohjoispuolelle maiseman luonne huomioiden.
002562 - Joukontie 42	Asemakaavan muutos	03/2024	06/2025	Teollisuustontin muutos pientaloasumiselle. Pihkalan talon kulttuurihistoriallinen arvo huomioidaan.
002559 - Päiväkumpu Kimmon- ja Mairenkuja	Asemakaavan muutos	08/2024	09/2026	Pientaloja olevan omakotitaloalueen jatkoksi yleiskaavan osoittamassa sijainnissa. Kaupungin ja yksityistä maata.
002560 - Marjattasäätiö	Asemakaavan muutos	01/2025	05/2026	Palveluasumisen uudistamishanke Paimenenkadulla

Itä-Vantaa, Hakunila



Itä-Vantaa, Hakunila, vuonna 2023 valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti	Arvioitu asumisen kerrosala	Arvioitu työpaikkakerrosala	Arvioitu muu kerrosala
001873 - Hakunilan keskustan laajennus 2	Asemakaavan muutos	01/2020	10/2023	Kaupungin omistuksessa olevalle reilun neljän hehtaarin kokoiselle varikkokäytöstä poistuvalle Vantaan itäiselle bussivarikolle ja sen ympäristöön suunnitellaan asumista, kivijalkatilaa ja päiväkotia. Alue osa kehittyvää ratikkareitin varren Hakunilaa.			
062800 - Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset	Asemakaavaselvitys	11/2020	03/2023	Ratikan asemakaavoilla ja asemakaavamuutoksilla osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutosalueet ja niiden määrä selviävät ratikan katu- ja puistosuunnittelun edetessä ja ratikan vaatimien tilavarausten selvitessä. Kaavatyön etenemistä voi seurata Vantaan ratikan nettisivuilla www.vantaa.fi/ratikka.			
002450 - Vantaan ratikka: Länsimäki, etelä	Asemakaavan muutos	11/2020	10/2023	Kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Länsimäentiellä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002451 - Vantaan ratikka: Vaarala	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Vaaralan kaavalla varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä, Kuussillantiellä ja Tilustiellä, sekä Kuussillan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Tilustielle. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002452 - Vantaan ratikka: Hakunilanmäki	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Kaavalla osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikalle Hakunilantiellä sekä Hepokujan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Hepokujan ja Hevoshaanpolun välille. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
002454 - Vantaan ratikka: Lahdentien siirto	Asemakaavan muutos	11/2020	03/2023	Kaavalla osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikalle Kyytitiellä sekä Kaskelan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Kyytitielle Lahdentien risteyksen läheisyyteen. Lisäksi asemakaavamuutoksella varaudutaan Lahdentien uuteen linjaukseen. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			
931200 - Vantaan ratikka: Varikko	Asemakaava	04/2021	10/2023	Vantaan ratikan varikko rakentuu Kehä III ja Länsimäentien liittymän eteläpuolelle. Raideliikenne varikkoalueelle kulkee Fazerintien ja Länsimäentien risteyksestä Länsimäentietä pitkin			20000
002508 - Vaunukuja 2	Asemakaavan muutos	12/2021	08/2023	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa kaava-alueelle täydennysrakentaminen. Alustavan suunnitelman mukaan alueelle sijoitettaisiin kaksi uutta 5-7 kerrosta korkeaa kerrostaloa.	4100		
002503 - Pitkäsuontie 2 ja 13	Asemakaava	05/2022	11/2023	Pitkäsuontielle asemakaavoitetaan Vantaan Energian synteettisen hiilineutraalin kaasun valmistuslaitos (Power to gas) ja polttoaineen jakeluasema. Alue sijaitsee Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosissa.			
931400 - Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki	Asemakaava	05/2022	06/2023	Kaavalla osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikalle Länsimäentiellä ja Fazerintiellä sekä Rajakylän raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Porvoonväylän eteläpuolelle, ja Fazerilan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Fazerin vierailukeskuksen läheisyyteen. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.			

Itä-Vantaa, Hakunila, vuonna 2024 ja myöhemmin valmistuvat asemakaavat.

Kaavan nimi	Kaavoitushankkeen tyyppi	Arvioitu aloituspäivä	Arvioitu lopetuspäivä	Julkaisuteksti
971000 - Kuninkaanmäki/Byända	Asemakaava	02/2016	12/2025	Pientaloja ja täydennystä, Sipoonkorpea palvelevaa pysäköintiä. Rajaus tarkentuu työn kuluessa.
002574 - Ponihaan päiväkoti	Asemakaavan muutos	02/2023	02/2024	Uusi korkealaatuinen päiväkoti vastaamaan alueen päiväkotitarpeeseen. Rajaus tarkentuu kaavatyön edetessä. Kaavoitus tehdään 2023 aikana.
002510 - Hakunilan vanhustenkeskus ja koulu	Asemakaavan muutos	03/2023	02/2024	Vanhustenkeskus ja yhtenäiskoulu entisen Hevoshaan koulun tontille ja sen viereiselle YSA-1 -tontille. Oleva päiväkoti säilytetään. Asemakaavoitus alkaa vuonna 2023.
002544 - Langinniitty	Asemakaavan muutos	09/2023	05/2025	Asumista noin 50 000 k-m2, viher- ja sinialueita, päiväkoti ja kivijalkaliiketilaa. Keskitetty pysäköinti pysäköintilaitoksessa. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, ensimmäinen osa.
002542 - VAV Maalinauhantie	Asemakaavan muutos	02/2024	11/2025	Kerrostaloalueen täydentämistä ja tehostamista Työ käynnistyy syksyllä.
002556 - Harmopuisto	Asemakaavan muutos	05/2024	10/2026	Asumista, viheraluetta, liiketilaa. Keskitetty pysäköinti. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, toinen osa.
002546 - Liiketilaa Lähdepuistontielle	Asemakaavan muutos	03/2025	12/2025	Useamman liiketilan kokonaisuus.
002543 - Maratontie 4-6	Asemakaavan muutos	06/2025	12/2027	Asumiselle osoitetun tontin tehostus. Kaupungin maata.

7 § Ratikan kaavarunko YK0049 / TLA

VD/4628/10.02.04.00/2020
TLA/MSI/MAH/LMU/JKU/JHO/JST/EMN/EJU/VIK

Ratikan kaavarunko on valmistunut hyväksyttäväksi. Suunnitelmassa määritellään visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, arvioidaan mitoitusta ja kehittämisen vaikutuksia. Kaavarunko täsmentää ja tarkentaa 11.1.2023 voimaan tulleen yleiskaava 2020 ratkaisuja alueittain. Kaavarunko toimii ratikan hankesuunnitelman ja siihen liittyvien vaikutusten arviointien pohjana.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi loppuvuodesta 2020 rinnakkain yleiskaavan viimeistelyn kanssa. Keväällä 2021 koottiin kattavasti lähtökohtia ja tavoitteita kaavarunkotyölle. Luonnoksen työstäminen alkoi syksyllä 2021 ja nyt se on valmistunut nähtäville asetettavaksi. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteelle ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolle on annettu kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021 § 14, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vehreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan

Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle.

Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös siniviherverkoston elementtejä keskeisille paikoille.

Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksesta, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

Kaavarungon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa. Luonnoksen työstövaiheessa on suunnittelun taustalle koottu asukkaiden jo aiemmin antamia ajatuksia sekä järjestetty eri ryhmille erilaisia mahdollisuuksia osallistua luonnoksen suunnitteluun. Keskustelu ja vuorovaikutus jatkuu luonnoksen pohjalta keväällä 2022.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.4.2022 § 5

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

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

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle lautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki teki seuraavan palautusesityksen: Esitän, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana. Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Kaupunkisuunnittelujohtaja täydensi esitystään lisäämällä listatekstin esittelyosan viidenteen kappaleeseen seuraavat lauseet (lisäys kursiivilla):
Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. *Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla.* Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva/kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana. Kehityskuvalle on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden perustana on säädelty käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.

Perusteluissa on useassa kohdassa esitetty, että kaavarunko täydentää, tarkentaa, supistaa tai muutoin määrittää valtuuston hyväksymää yleiskaavaa. Tämänkaltaisia vaikutuksia voi olla vain MRL:n mukaisilla laillisilla kaavoilla. Kuvatut vaikutukset ovat selkeästi osayleiskaavan liittyviä, eikä niitä voi muutoin kuin samassa järjestyksessä laaditulla kaavalla esittää hyväksyttäviksi. Perustuslaki edellyttää, että kaikessa viranomaistoiminnassa on noudatettava lakia.

Lakiehdotuksen sisällön mukainen tiivistäminen poikkeaa useassa kohdassa valtuuston hyväksymästä yleiskaavasta. Yleiskaavassa on lähtökohtana kaupunginosien luonteen säilyttäminen. Nykyisin kaupungin aluekeskuksissa pysäköinti perustuu asuinkortteleissa maantasopysäköintiinvaloisaan ympäristöön pihoilla ja vehreisiin pihoihin. Kaavarungossa esitetty rakentamisen maksimimäärä tarkoittaa uudisrakentamisessa kaikissa kerrostalokortteleissa siirtymistä pysäköintitaloihin tai muuhun rakenteelliseen pysäköintiin. Se muuttaisi alueiden luonnetta merkittävästi. Maantasopysäköinnin pysäköintipaikan hinta on n 20 €/ kk ja pysäköintitalon 100–150/kk

Esittelyssä oleva kehityskuva/kaavarunko luo hyvän pohjan varsinaisten osayleiskaavojen pohjaksi. Tällöin on kuitenkin tehtävä täydentäviä selvityksiä ja tehtävä vuorovaikutus maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Tämä sisältää myös yleiseurooppalaisen, perustuslain ja MRL:n takaamat laajat valitusoikeudet, joilla voidaan kontrolloida, että kaava sisällöltään on lain mukainen. Asia ei voi perustua vain virkamiesten vakuutteluihin kuten tässä esityksessä esitetään.”

_____

Kaupunginhallitus 23.5.2022 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana perussuomalaisten kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti seuraavan palautus- ja vastaesityksen, jota kaupunginhallituksen varajäsen Niilo Kärki kannatti:

”Esitämme, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana.”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundellin palautus- ja vastaesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen) ja 3 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Kärki), joten puheenjohtaja totesi palautus- ja vastaesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin, että asiaan jätettiin seuraava perussuomalaisten pöytäkirjalausuma:

”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva / kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana.

Kehityskuvalle on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden perustana on säädelty käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.”

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

_____

Kaavarungon tehtäviksi määriteltiin työn alussa visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, sen mitoituksesta ja kehittämisen vaikutuksista. Kaavarunkoluonnos määritteli ensimmäisen vision, jonka pohjalta voitiin tehdä vaikutusten arviointeja sekä keskustella ja vuorovaikuttaa suunnitelman sisällöstä.

Kaavarunkoluonnoksesta teetettiin vaikutusten arvioinnit. WSP Finland Oy on laatinut liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (loppuraportti 2.9.2022). Muut vaikutusten arvioinnit laati Ramboll (loppuraportti 8.12.2022). Molemmat valmistuneet arvioinnit ovat päätösesityksen liitteinä. Lisäksi ratikkahanke on tilannut erillisen täydentävän arvioinnin eriytymiskehityksestä, mutta se on vielä kesken.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta: alue- ja yhdyskuntarakenne, elinkeinoelämä, kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriympäristö, luonto, ilmasto sekä ihmiset ja yhteisöt. Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvin osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Vaikutuksia verrattiin nykytilanteeseen, ja toisaalta kaavarungon tuottamia vaikutuksia on pyritty vertaamaan uuden yleiskaavan vaikutuksiin. Työssä onkin ollut haasteena tunnistaa juuri ratikan kaavarungolle ominaisen suunnittelun tarkkuustason tuomat ratkaisut ja verrata niitä yleispiirteisempään yleiskaavaan ja toisaalta tarkempaan alueen nykytilannetta kuvaavaan aineistoon.

Yhdyskuntarakenteelliset ja liikennejärjestelmään kohdistuvat vaikutukset ovat arvioinnin perusteella suotuisia. Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestävällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 – suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Joukkoliikenteen runkolinjan siirtäminen raiteille mahdollistaa ratikan varren kehittämisen tasaisemmin ja kokonaisvaltaisemmin kuin ilman ratikkaa. Ratikka luo mahdollisuudet luoda Vantaalle henkilöautoilun kanssa tasavertainen kestävän liikkumisen järjestelmä, mikä taas on välttämätöntä, jotta kaupunki voi pysyä ilmastotavoitteissa ja ylipäätään kasvaa käyttäen resursseja mahdollisimman niukasti. Kaupunkikuvallinen arviointi oli ehkä vaikein osuus ja jäi keskeneräiseksi, koska suunnittelun tarkkuus pysäkinseuduilla ei vielä anna arvioinnille pohjaa.

Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 1.6.–30.6.2022 ja siitä pyydettiin lausunnot. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä kaupungin verkkosivuilla sekä Vantaa-infoissa. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta -sivustolla.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin ”Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki” -kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuuksissa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Kaavarunkoluonnoksen mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa. Heidän antamiaan kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Mielipiteet kohdistuivat melko tasaisesti pitkin kaavarungon suunnittelualuetta, kuitenkin Hakunilan suuralue aliedustettuna. OsallistuvaVantaa-palvelussa mielipiteet ohjattiin kahdeksaan teemalliseen kokonaisuuteen. Suosituimmat teemat olivat liikenne ja liikkuminen (38 %), kaupunkikuva ja maisema (14 %) sekä luonto ja viheralueet (14 %). Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin, joka on päätösesityksen liitteenä.

Lausuntoja saatiin 20 kpl, joista 14 sisälsi kaavarunkoluonnoksen sisältöön liittyvää palautetta ja näihin on laadittu vastineet. Viranomaislausunnoissa korostui Vantaan ratikan positiivinen vaikutus Helsingin seudun yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä ratikan rooli Helsingin seudun MAL-sopimuksen toteuttamisessa. Liikennejärjestelmän osalta korostettiin vaihtopysäkkien toteuttamista ja liityntäpysäköintiä idässä ja Tikkurilassa. Pyöräilyn pääreitit haluttiin kartalle baanaverkoston ohella ja reitteihin esitettiin muutoksia erityisesti Pakkalassa.

Yhdyskuntatekniikan osalta Fingrid toi esille, että raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita, joihin tulee varautua ajoissa. HSY esitti, että vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. Vaikutusten arviointien osalta Uudenmaan -ELY-keskus ohjeisti ilmastovaikutusten arviointia ja HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti. Monissa lausunnoissa nostettiin esille erityisesti maakunnallisten ekologisten yhteyksien vahvempi turvaaminen. Luontovaikutusten arvioinnissa ja luontojärjestöjen lausunnoissa kiinnitettiin huomiota tiivistyvän rakentamisen takia häviävään viherpeitteiseen maahan.

Kaavarungon karttaan, merkintöihin ja määräyksiin sekä selostukseen on tehty vuorovaikutuksen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta muutoksia, täydennyksiä ja korjauksia. Yleismääräykseen on lisätty velvoite ilmastopäästöjen vähentämiseen ja toisaalta kulttuuriympäristöinventointien huomioimiseen. Rakentamisalueilla on tarkennettu tiiviisti rakennettavien alueiden pysäköintimääräystä ja muuten tarvittaessa yhdenmukaistettu sanamuotoja, miten asioista määrätään.

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, tarkennettiin viherketjumääräyksen sisältöä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle sekä kirjoitettiin jatkosuunnitteluohjeita mm. koskien direktiivilaji viitasammakon elinympäristön turvaamista. Kaupunginmuseon lausunnon pohjalta määräyksiä ja selostusta täydennettiin turvaamaan paremmin kulttuuriympäristöä.

Lisäksi uusi 11.1.2023 voimaan tullut yleiskaava on huomioitu entistä tarkemmin ja sen tulkintavaraa on supistettu. Esimerkiksi Annefredissä ja Huberilassa keskusta-alue (C) on määritelty tiukemmin yleiskaavan mukaisesti.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja teki esitykseensä seuraavan teknisen korjauksen: korjataan kaavarungon selostuksen sivulta 2 vanhentunut organisaatiotieto muotoon: Vantaan kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, kaupunkirakenne ja ympäristö, yleiskaavoitus.

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen teki seuraavan palautusesityksen: ”Esitän kaavarungon palauttamista valmisteluun siten, että päätöksentekoon tuotava kaavarunko sisältää myös linja-autovaihtoehdon tutkimisen poikittaisliikenteen vaihtoehtoisena ratkaisuna.”

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, jota ei voida yksimielisesti hyväksyä. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen: Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Järveläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu. Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan korjattu esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmiston, sosialidemokraattien, kristillisdemokraattien ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Tärkeitä ekologisia yhteyksiä on merkitty kaavarunkokarttaan viherketjuina ja siniverkostona. Asemaavoissa on huolehdittava, että erityisesti ne viherketjut ja siniverkostot, jotka eivät sijoitu viheralueille, toteutetaan riittävän leveinä ja laadukkaina ekologisten käytävien turvaamiseksi. Tällainen viherketju löytyy esimerkiksi Länsimäestä, jossa tärkeä viherkäytävä Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta Fazerilan metsään jää kaavarungossa asuin- ja työpaikka-alueen alle.”

Merkittiin, että perussuomalaisten lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien ryhmä yhtyi: “Pidämme tärkeänä, että kaavarungossa on perusteellisesti selvitetty linja-autovaihtoehto. Viime kesänä ilmeni, että kaavarungon linjauksen mukainen vuosittainen matkustajamäärä on laskenut 80 000 matkustajasta 30 000 matkustajaan. Ratikan yhden matkan hinta on noussut kaksinkertaiseksi, koska pääosa kustannuksista on pääomakuluja. Linja-autovaihtoehto on matkustajamäärien mukaan skaalautuva/sopeutuva. Linja-autovaihtoehto on myös vetykennokalustolla toteutettuna ympäristöystävällisin vaihtoehto.”

Liitteet:
- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II)
- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 8.12.2022
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset 2.9.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159
yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen, puh. 050 302 9244 (27.1.2023 asti)
maisema-arkkitehti Laura Muukka, puh. 050 302 9396

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

YK0049 - Ratikan kaavarunko

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu

Vanda stad
Stadsplaneringen

Työn numero
YK0049

Arbetsnummer
YK0049

Kaavakartta

Plankarta

KALA 17.1.2023

Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef

Mittakaava: 1:12 868

0 1 2 Km

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Kaavamerkinnät ja –määräykset

VANTAAN RATIKKA

Yleismääräykset

Erityisesti keskusta- ja asuinalueilla pienilmasto-olosuhteet otetaan huomioon rakennusten suuntauksessa ja korkeudessa, ja kaupunkitilojen luomisessa. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.

Asemakaavoissa on esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset.

VANTAAN RATIKKA

Kehittämismerkinnät

Raitiotien pysäkki

Kohdemerkinnällä osoitetaan raitiotien pysäkin ohjeellinen sijainti.

Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on suunniteltava mahdollisimman sujuvaksi ja turvalliseksi.

Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.

Pysäkinseutu

Ratikan pysäkinseudut uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Lähikortteleihin tulee sijoittaa kullekin alueelle sopivia toimintoja niin, että pysäkinseudusta muodostuu monipuolinen ja kestävällä liikkumisella erinomaisesti saavutettava kasvukäytävä. Erityisesti isoja ihmisvirtoja edellyttävien toimintojen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina. Pysäkkiympäristöt ja kävelyreitit pysäkille suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi. Pysäkkiympäristön suunnittelun lähtökohdaksi on otettava kävelijän mittakaava ja kokemusmaailma. Kävelypainotteisen ympäristön laajuus on määritettävä pysäkkikohtaisesti kunkin pysäkkiympäristön ominaispiirteiden perusteella, mutta lähtökohtana on noin 300 metrin säde.

Alueesta tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Alueiden ominaispiirteet tulee tuoda esiin pysäkkiympäristön kehittämisessä. Pysäkin ympäristöistä tulee luoda omaleimaisia julkisen taiteen avulla ja/tai erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin avulla.

VANTAAN RATIKKA

Keskusta-alue (C)

Keskusta-aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Keskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

VANTAAN RATIKKA

Lähikeskustan alue (CL)

Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Lähikeskustan alueiksi on määritelty tärkeimpiä ratikan pysäkkiympäristöjä, joilla täydennetään yleiskaavan keskusverkkoa. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa ja keskustahakuista erikoistavarakauppaa.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

VANTAAN RATIKKA

Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC)

Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja korkealuokkaisina kaupunkiympäristönä kehitettäviä alueita. Alueelle tulee sijoittaa myös merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa esim. hybridirakennuksiin tai kivijalkaan ja toiseen kerrokseen.

Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alueella tulee olla riittävästi puistoja ja julkisia ulkotiloja.

Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Korttelien tulee olla läpikuljettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa. Alueella on paljon kävelyyn varattuja aukioita ja reittejä. Alueiden toteutuksena tulee olla korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

VANTAAN RATIKKA

Monimuotoinen asuinalue (A)

Monimuotoiset asuinalueet varataan pääosin monipuolisen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Muuhun kuin asumiseen tulee yleensä varata vähintään 10% alueen kerrosalasta. Alueelle sijoitettavan toimitilan luonteen tulee sopeutua asuinympäristön vaatimuksiin korttelitasolla.

Kaupunkikuvan ja julkisen kaupunkitilan toteutuksen tulee olla korkealaatuista.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet tulee rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisentapoja. 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.

VANTAAN RATIKKA

Pientalovaltainen asuinalue (AP)

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. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti tarkastella mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

VANTAAN RATIKKA

Kaupallisten palveluiden alue (KM)

Alue varataan kaupallisille palveluille ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille elinkeinotoiminnoille. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue ja rakentaminen tulee toteuttaa korkealaatuisesti. Rakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

- Alueille saa sijoittaa sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen.
- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Vantaanporttiin saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m^2. Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa AC-alueelle.

Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m^2.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM)

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.
Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa.
Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

VANTAAN RATIKKA

Julkisten palveluiden alue (Y)

Merkinnällä osoitetaan laajat julkisen palvelutuotannon alueet, kuten suuret koulut tai oppilaitosalueet. Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalveluiden tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kohde

Kohdemerkintä osoittaa olemassa olevat julkisen palveluverkoston kannalta tärkeät palvelukiinteistöt.
Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kehittämistarve

Kohdemerkintä osoittaa julkisen palveluverkoston kehittämistarpeen. Sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P)

Alue varataan pääosin monipuolisille julkisille ja yksityisille vapaa-ajan, matkailun ja urheilun palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Kauppa ei saa olla alueen pääkäyttötarkoitus, mahdollisten kaupan tilojen tulee olla alueen päätoimintaa tukevaa ja täydentävää.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

Hallintopalveluiden alue (PY)

Alue varataan julkisille hallinto- ja palvelutoiminnoille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista.
Alue tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään ja sen tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

VANTAAN RATIKKA

Tiivis työpaikka-alue (K)

Merkinnällä osoitetaan alueet, joita kehitetään korkealaatuisina ja tehokkaina työpaikkatiheydeltään korkeina liike-, toimisto-, palvelu- ja tuotantotilojen alueina. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista . Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Tuotantotoiminnot eivät saa tuottaa haitallisia ympäristövaikutuksia ja niiden tulee soveltua asumisen ja muiden keskustatoimintojen läheisyyteen.

Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Monipuolinen työpaikka-alue (TP)

Merkinnällä osoitetaan monipuoliset työpaikka-alueet, joille voi sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Olemassa olevia työpaikka-alueita kehitetään ratikan varressa nykyistä monipuolisemmiksi, tehokkaammiksi ja laadultaan korkeatasoisemmiksi. Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä.

Työpaikka-alueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävän maankäytön haasteisiin ja tuettava alueiden kytkeytymistä ratikkakaupungin kestävään liikennejärjestelmään.

VANTAAN RATIKKA

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)

Alue varataan sekä asumiseen että monipuolisille työpaikkatoiminnoille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY)

Alue varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Merkinnällä on osoitettu säilytettävät ja edelleen kehitettävät toimitila-alueet, joiden taajamakuvalliset vaatimukset tai työpaikkatiheys eivät ole erityisen korkeita.

Tuotanto- ja varastoalueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävän maankäytön haasteisiin. Tarkemmassa suunnittelussa on tutkittava alueiden liittymistä ratikkakaupungin kestävään liikennejärjestelmään.

VANTAAN RATIKKA

Lähivirkistysalue (VL)

Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja. Virkistysalueilla on monipuolisesti palveluja, kuten leikkipaikkoja, koirapuistoja ja toimintapuistoja.

Jatkosuunnittelussa luontoarvot sekä kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot tulee ottaa huomioon. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee varmistaa sekä turvata ekosysteemipalvelut.

Lähivirkistysalueiden rajaukset tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää.

Virkistysalue

Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Merkinnällä osoitetut virkistysalueet ovat säilytettäviä tai uusia virkistysalueita, jotka voivat olla viherverkostosta irrallisia tai viherketjuun liittyviä ja erityisen merkittävä. Virkistysalue voi olla puisto tai lähimetsä.

Viherketju

Merkinnällä osoitetaan toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Viherketjuun voi liittyä ulkoilureitti.

Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joiden kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

VANTAAN RATIKKA

Urheilukenttiä (VU)

Alue varataan urheilukenttien perustamiseen. Alue voi olla osa uutta tai nykyistä urheilupuistoa tai liikuntapuistoa, tai alueelle voidaan perustaa puistokenttiä. Alueella voi olla kenttiin liittyviä pieniä rakennuksia tai rakennelmia.

Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti

Merkinnällä osoitetaan vehreitä kulkureittejä, joita kehitetään viihtyisiksi kävelyn ja pyöräilyn ympäristöiksi. Katuympäristöön tehdään runsaasti istutuksia. Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta. Paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.

Viherkatujen varsilla on pieniä viheralueita, jotka eivät kaikki näy kaavarungon mittakaavassa. Niiden säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeää.

Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Hautausmaa-alue (EH)

Luonnonsuojelualue (SL)

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue.

VANTAAN RATIKKA

Vesialue (W)

Siniverkosto

Merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat, sekä viheralueet niiden varrella. Siniverkosto voi olla sekä ekologinen että virkistyksen verkosto, joka turvaa eliölajien liikkumista ja ihmisten virkistystä. Viheralueen suositusleveys on vähintään 30 metriä vesistön molemmilla puolilla. Varattavan viheralueen laajuus tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksen tai muun tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä. Puroympäristöissä on sekä säilytettäviä että kehitettäviä osuuksia.

Säilytettävä puroympäristö:
Uoma säilytetään. Rantojen kasvillisuutta kehitetään luonnonmukaisena. Kasvillisuus voi olla luontaisesti kehittyvää puustoa ja pensaikkoa tai niittämällä tai laiduntamalla hoidettavaa rantaniittyä. Puron äärelle voidaan rakentaa kevyitä kulkureittejä, ulkoilupolkuja, laitureita ja tasanteita. Luontoarvot otetaan huomioon ja uudet rakennelmat sovitetaan tarkoin maastoon ja kasvillisuuteen.

Kehitettävä puroympäristö:
Puro tai oja otetaan esille putkesta tai sen suoraksi kaivettua uomaa muokataan, tai luodaan uutta puroympäristöä. Puron tai ojan osuuksia voidaan leventää ja rakentaa tulvatasanteita. Puro tai oja voi olla osa rakennettua puistoa. Veden äärelle pääsemistä helpotetaan poluilla ja laitureilla. Siniverkostoon liittyy hulevesien hallinnan alueita.

Huleveden hallintarakenne

Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne. Ohjeellinen sijainti virtausreitin varrella.

VANTAAN RATIKKA

Metsäinen ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä virtaveden varren ekologinen yhteyskäytävä Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa paikallisesti tärkeät metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteydet. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa kaavarunkoalueen purouomat, jotka muodostavat paikallisesti tärkeän virtavesien varsien ekologisen verkoston. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

VANTAAN RATIKKA

Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen kaavarungossa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö

Merkinnällä osoitetaan kehitettävät historialliset tieympäristöt. Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdista. Tieosuus voi olla moottoriajoneuvoliikenteen käytössä oleva tie, pyörätie tai kävelytie. Tarvittaessa yhdistetään erilleen joutuneita tieosuuksia uusilla tieosuuksilla siten, että tie on kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä.

Tieympäristön luonnetta kehitetään liittyen paikkoihin, joiden läpi tie kulkee. Säilytetään ja istutetaan puita, kuten jaloja lehtipuita. Vanhojen pihapiirien kohdalle istutetaan perinteistä puutarhakasvillisuutta. Avoimessa maisemassa kehitetään kukkivia piennarniittyjä. Kadun leveitä osuuksia jäsennellään pinnoilla ja istutuksilla. Käytetään ympäristöön sopeutuvia materiaaleja.

Yksityiskohtaisemmista suunnitelmista, kuten katusuunnitelmista, tulee neuvotella paikallisen museoviranomaisen kanssa.

VANTAAN RATIKKA

Vahva kaupallinen julkisivu

Merkinnällä osoitetaan katujaksot, joilla suurin osa katutason julkisivupituudesta on toteutettava näyteikkunallisina liike- tai toimitiloina, joihin voi sijoittua monipuolisesti erilaista kauppaa ja palveluja. Kaupalliset julkisivut ja niihin liittyvä julkinen ulkotila tulee toteuttaa laadukkaasti. Tilojen tulee aueta katutilaan. Julkisivuun liittyvä katutila on toteutettava korkealaatuisena ja sen on tuettava tavoitetta vireästä ja monitoimintaisesta katutilasta.

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:

Tärkeä käveltävä kaupunkitila

Merkintä osoittaa tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja yhdistävät reitit ja akselit. Merkintä liittyy kaupunkikuvallisesti tärkeän avoimen kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Merkintä osoittaa kaupunkikuvan kannalta tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja, kuten toreja ja aukioita. Merkintä liittyy tärkeän käveltävän kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.

VANTAAN RATIKKA

Maamerkki

Kohdemerkinnällä osoitetaan paikkoja, joihin on tavoitteena toteuttaa mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit on toteutettava siten, että ne auttavat alueiden hahmottamisessa, alueen identiteetin luomisessa tai vahvistamisessa sekä alueen sisällä suunnistamisessa ja Maamerkki-merkintää käytetään myös osoittamaan saapumista korostavia porttiaiheita.

Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän maisemallisen elementin muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän tai kehitettävän reunan, jossa yhdistyvät rakennetun ympäristön kokonaisuus ja sen sijoittuminen maisemarakennetta tukevalla tavalla. Reunaa tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän rakennetun ympäristön muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

VANTAAN RATIKKA

Liikennealue (L)

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevalle väylälle.

Pääkatu tai tie

Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille väylille.

Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu

Paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kokoojakadut täydentävät liikennealueiden sekä pääkatujen ja teiden muodostamaa verkkoa.

Joukkoliikennekatu

Joukkoliikenteelle varattu katu, jolle linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys.

Kestävän liikkumisen katu

Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.

Kävelykatu

Jalankululle ja pyöräliikenteelle varattu katu.

Pyöräliikenteen baana

Ohjeellinen sijainti pyöräliikenteen baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräilyn reitti. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.

Selvitettävä baanareitti

Yhteystarve pyöräliikenteen baanalle, jonka sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena

VANTAAN RATIKKA

Raskaan raideliikenteen alue (LR)

Raskaan raideliikenteen alue.

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus.

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus.

Raitiotie

Raitiotien reitti.

Raitiotien tunneliosuus

Raitiotien tunneliosuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olemassa olevaa eikä kaavarungossa osoitettua maankäyttöä.

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Ohjeellinen sijainti joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Yhteydelle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus.

VANTAAN RATIKKA

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemalle. Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.

Rautatieasema

Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle. Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

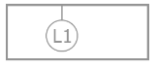
Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ohjeellinen sijainti seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueelle. Saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena.

VANTAAN RATIKKA

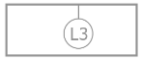
Lentoliikenteen alue (LL)

Lentoterminaalin alue



Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)

Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)



Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET)

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.

Kehitettävä voimajohtoalue

Alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle.

Kaupungin raja

VANTAAN RATIKKA

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Selostus

KALA 17.1.2023

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vantaan ratikka

RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049)

Vantaan kaupunki Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkirakenne ja ympäristö | Yleiskaavoitus

yleiskaava@vantaa.fi

Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

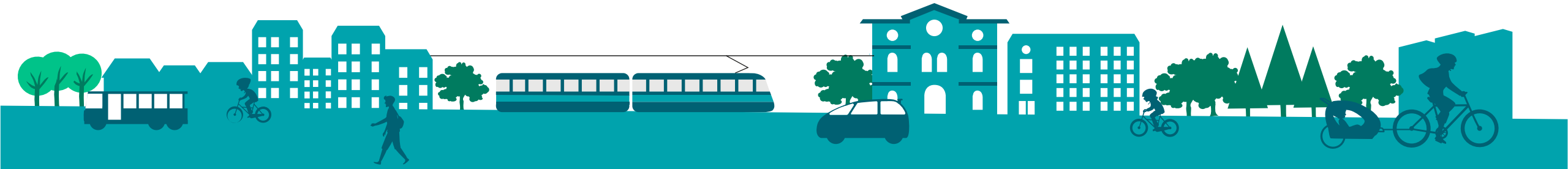
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Janni Honkavaara ja Matti Sahlberg

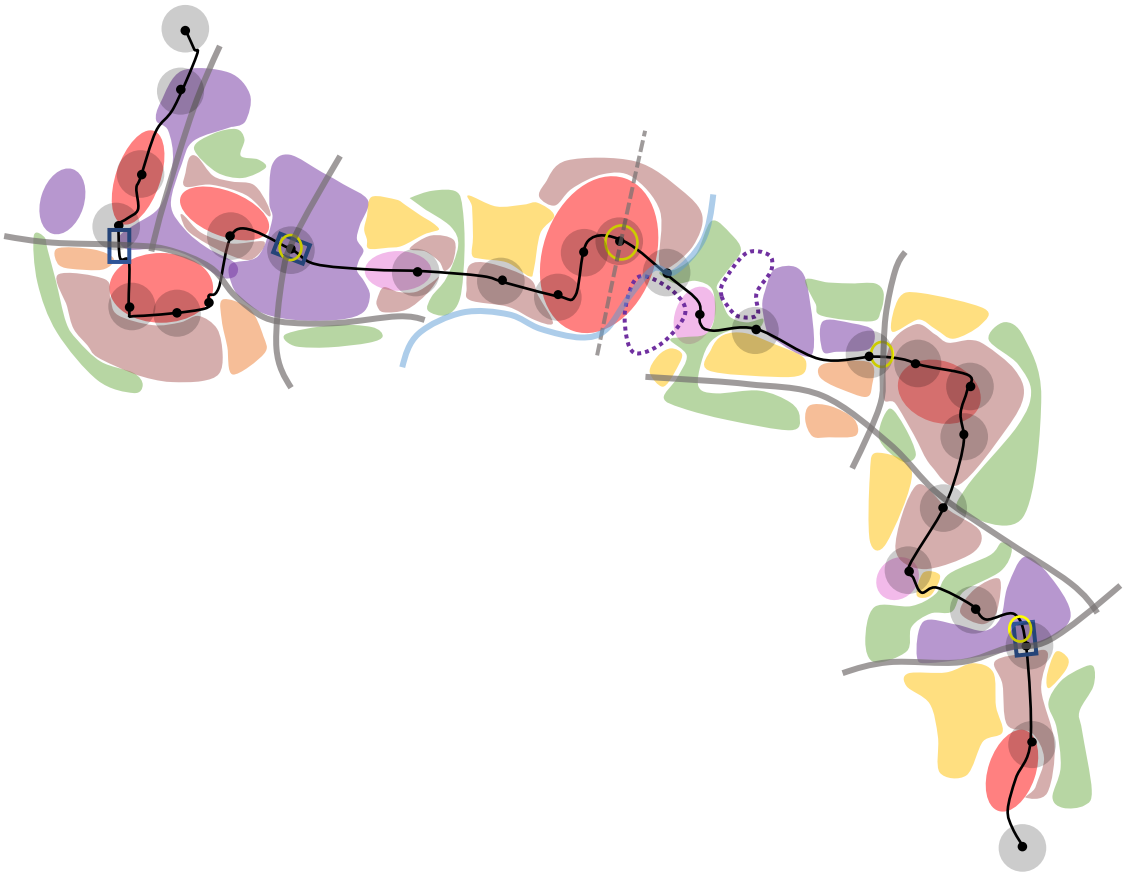
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Maisema-arkkitehti Eeva Eitsi

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §



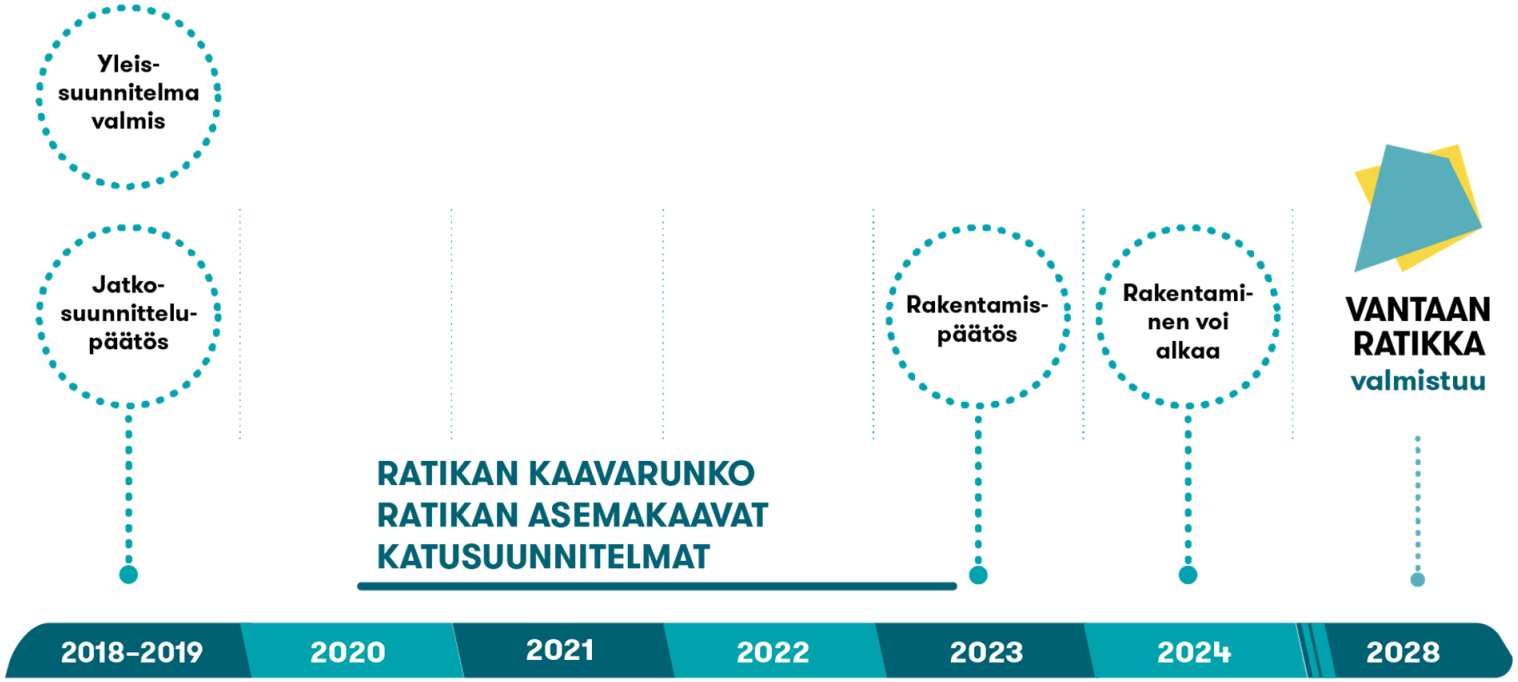
Sisällys

Johdanto 4
Tiivistelmä 5
Tausta suunnittelulle 6
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa 7
Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne 8
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia 9
Suunnitelmat ja strategiat 10
Vantaan yleiskaava 2020 13
Ratikan kaavarunko 15
Alueelliset kaavarungot 16
Suunnittelualue nyt 20
Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus 22
Asukkaiden toiveet -raportti 23
Asukkaiden toiveita suuralueittain 24
Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus 25
Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista 26
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Yhteenveto lausunnoista 27
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet 29
Visio Vantaan ratikkakaupungista 30
Ratikan kaavarungon tavoitteet 31
Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys 32
Mitoitus, asumisen alueet 33
Mitoitus, työpaikka-alueet 34
Kaavarunkokartta ja merkinnät 35
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja 37
Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia 38
Pysäkinseudut 39
Keskustat 40
Lähipalvelut 41
Elinkeinot ja työpaikat 44
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä 46
Kaupan ohjaaminen 47
Asuminen 52
Kaupunkitila ratikkakaupungissa 54
Kulttuuriympäristö 56
Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja 57
Siniviherverkosto 59
Ekologinen verkosto 60
Ratikkakaupunki suuralueittain 62
Ratikkakaupunki Aviapoliksessa 63
Ratikkakaupunki Tikkurilassa 68
Ratikkakaupunki Hakunilassa 74
Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 79
Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset 98

Johdanto

Vantaa on viime vuosina ollut maamme nopeimmin väestöltään ja työpaikkamäärältään kasvavia kaupunkeja. Vantaa hyötyy Helsingin seudun osana talouskehityksen trendistä, jossa kasvu kehittyy metropoleihin – ja Vantaa hyötyy tästä erityisesti lentokenttäkaupunkina. Kasvun perusta on pysyvä, ja Vantaan tulee varautua ja valmistautua kaupunkirakenteen kehittämiseen siten, että kaupunki pysyy toimivana ja vetovoimaisena kasvun mukanaan tuomista rasitteista huolimatta. Samalla kaupunkirakennetta pitää kuitenkin valmentaa mukautumaan ilmastonmuutoksen ja luontokadon kaltaisiin globaaleihin haasteisiin, joihin tulee reagoida erityisesti paikalliselta tasolta lähtien. Vantaa on tärkeä osa Helsingin seutua, jossa kestävän joukkoliikennekaupungin luominen on tärkein yhdyskuntarakenteellinen keino näihin haasteisiin vastaamiseen.

Vantaan yleiskaava 2020:ssa kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteeksi määriteltiin sisäänpäin kasvu joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kasvukäytävä on keskustojen rinnalla tärkeimpiä kaupunkirakenteen kehittämisen kohteita. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Tätä muutosta kuvataan käsillä olevassa ratikan kaavarungon selostuksessa.



Kuva 1. Vantaan ratikan hankkeiden aikataulu

Tiivistelmä

Vantaan ratikka on noin 19 kilometriä pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma vuonna 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

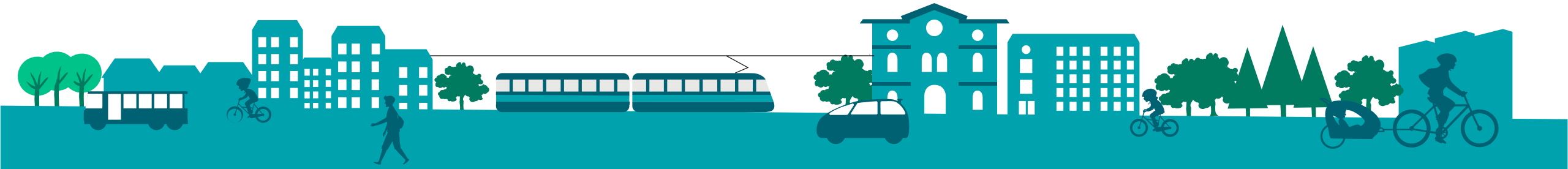
Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan yleiskaava 2020 (tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on hyödynnetty myös aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vehreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoon on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Julkisista palveluista kaavarungossa on kuvattu erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Viherverkoston ratkaisua on yleiskaavaan nähden tarkennettu. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.

Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä. Kaupunkiympäristön uudistukset toteutetaan korkealuokkaisesti siten, että ympäristö muodostuu kokemustiiviiksi, ja keskeisille paikoille tuodaan myös siniviherverkoston elementtejä.

Ratikan kaavarungossa on arvioitu, että suunnittelualueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000:lla ja työpaikkojen lukumäärä noin 30 000:lla vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia on arvioitu kaavarunkoluonnoksen pohjalta erillisessä raportissa. Liikennevaikutusten arviointia on tehty ja eriytymiskehitysvaikutusten arviointia tehdään yhteistyössä ratikan vaikutusten arviointityön kanssa. Kaavarunkoluonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta suunnitelmaa on muokattu.

Tausta suunnittelulle



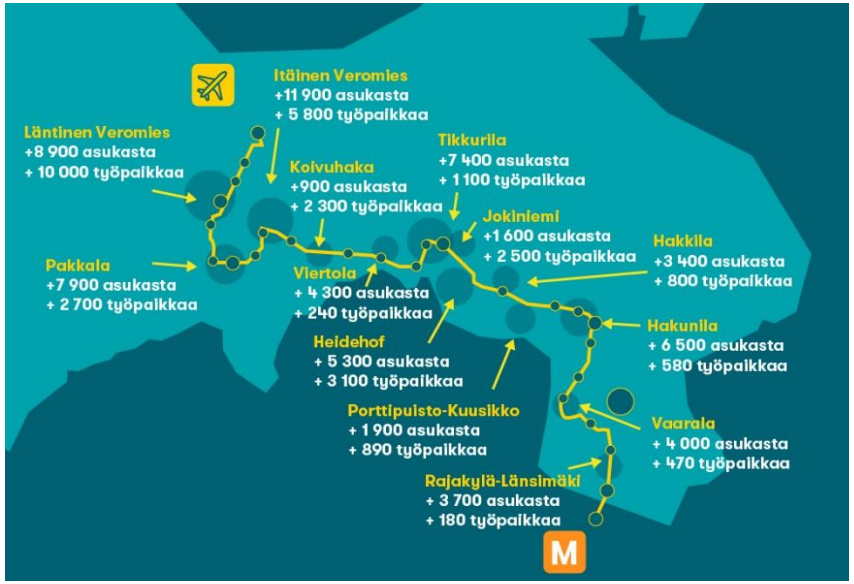
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa

Vantaan ratikka on suunniteltu modernina pikaraitiotieyhteytenä, jonka matkanopeus on perinteisiä kaupunkiraitioteitä korkeampi. Nopeuden mahdollistavat harva pysäkkiväli ja vahva erottelu muusta liikenteestä. Radan pituus on 19,3 km, josta 18,8 km sijoittuu Vantaalle ja 0,5 km Helsinkiin. Raitiotiellä on kaavarungossa 28 pysäkkiparia ja keskimääräinen pysäkkiväli on noin 720 m.

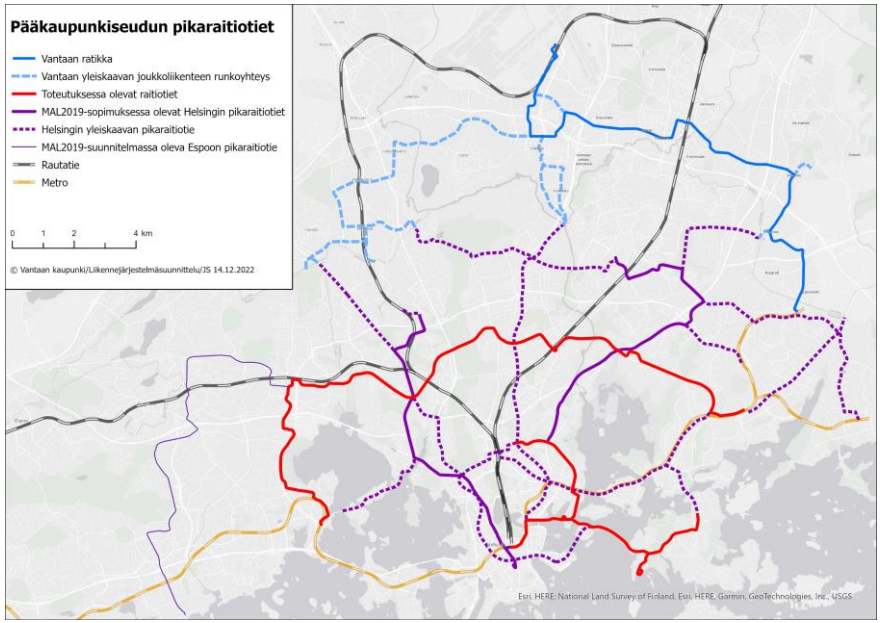
Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaavan 2020 raitiotie-merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Kaavarungossa esitetyt ratikan pysäkkien sijainnit perustuvat käynnissä olevan kadunsuunnitteluvaiheen ratkaisuihin.

Ratikasta on vaihtoyhteydet metroon Mellunmäessä sekä lähijuniin Tikkurilassa, Aviapoliksessa ja lentoasemalla. Lisäksi ratikalle on suunniteltu vaihtoyhteyksiä säteittäisiin seudullisiin bussilinjoihin Porvoonväylällä, Lahdenväylällä ja Tuusulanväylällä. Ratikka parantaa erityisesti Vantaan itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, parantaa kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja kutoo Aviapoliksen lentokenttäkaupungin eri osista toimivan kokonaisuuden.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL 2019 -suunnitelmassa on useita raitiotiehankkeita, joiden verkostoa päivitetään parhaillaan laadittavaan MAL 2023 -suunnitelmaluonnokseen. Pääkaupunkiseudun raitiotieverkostoa on tarkoitus laajentaa tulevina vuosikymmeninä. Vantaan ratikka on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin–Malmin ratikan jatke) ja Pakkalassa (Tuusulanväylän ratikka).



Kuva 2. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä



Kuva 3. Vantaan ja Helsingin yleiskaavojen sekä MAL 2019 -suunnitelman ja -sopimuksen mukainen pikaraitiotieverkosto pääkaupunkiseudulla

Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne

Ratikan vuoden 2020 yleissuunnitelmaan liittyen laadittiin kaksi selvitystä, joissa luokiteltiin ratikan pysäkkejä ja profiloitiin raitiotien eri osuuksia. Selvitykset vaikuttavat osaltaan ratikan varren maankäytön ja kaupunkikuvan suunnitteluun. Kummankin selvityksen on laatinut WSP Finland Oy kaupungin toimeksiannosta.

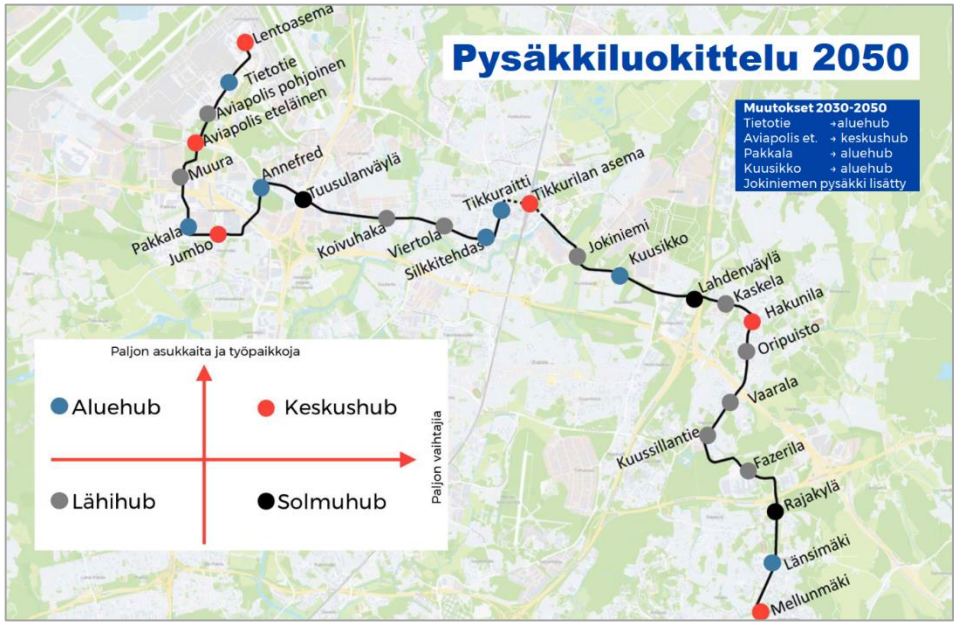
Mobility Hub -selvityksessä laadittiin pysäkkiluokittelu, joka toimi lähtökohtana Vantaan ratikkapysäkkien liikkumispalveluiden suunnittelulle. Luokittelu kuvastaa pysäkkien merkitystä kestävän liikennejärjestelmän luomisessa ja toisaalta pysäkkiympäristön maankäytön potentiaalia. Vantaan ratikkapysäkit on jaettu neljään luokkaan merkittävyyden ja kestävän liikkumisen järjestelmään kytkeytymisen kannalta: *lähihub*, *aluehub*, *solmuhub* ja *keskushub* (ks. viereinen kaavio). Luokittelu perustuu väestöennusteeseen (asukkaat, työpaikat) ja Vantaan ratikan yleissuunnitelman matkustajamääräennusteisiin (vaihtajat). Suurten liikkujamäärien ja hyvän joukkoliikennetarjonnan keskushubit ja solmuhubit korostuvat sujuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä. Aluehubit ja lähihubit palvelevat lähialuetta, ja niillä tärkeää on sujuva liittyminen joukkoliikenteeseen.

Design Manual -työssä luotiin Vantaan raitiotielinjan katutilojen kaupunkikuvallinen visio. Kaupunkitilat muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Katutilojen tyypittelyn tarkoituksena on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti merkittävimpien paikkojen esiin nostaminen. Tyypittelyn teemoina ovat:

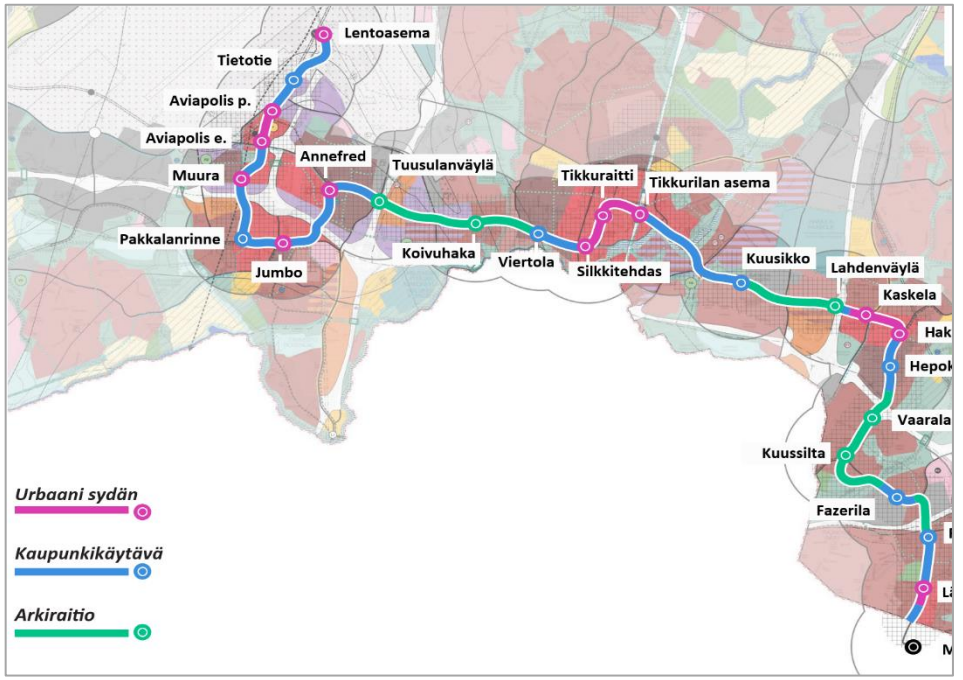
- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä.
- Ulkonääöltään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen ulkotilan materiaalit ja kalusteet.
- Raitiolinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen.
- Vihreiden, vettä läpäisevien pintojen suosiminen.

Ratikkalinjan varrelle toteutetaan kaupunkikuvallisesti **kolmea eri tyyppistä** katutilaa.

- Urbaani sydän: keskustat, solmukohdat ja muut keskeiset alueet
- Kaupunkikäytävä: tiiviit asuinalueet ja niiden aluekeskukset tai yritysalueet
- Arkiraitio: asuinalueet ja luonnonmukaiset alueet



Kuva 4. Vantaan ratikan pysäkkiluokittelu (Mobility Hub -selvitys, 2020)



Kuva 5. Ratikan linjan kaupunkikuvalliset katutilatyypit (Design Manual, 2020)

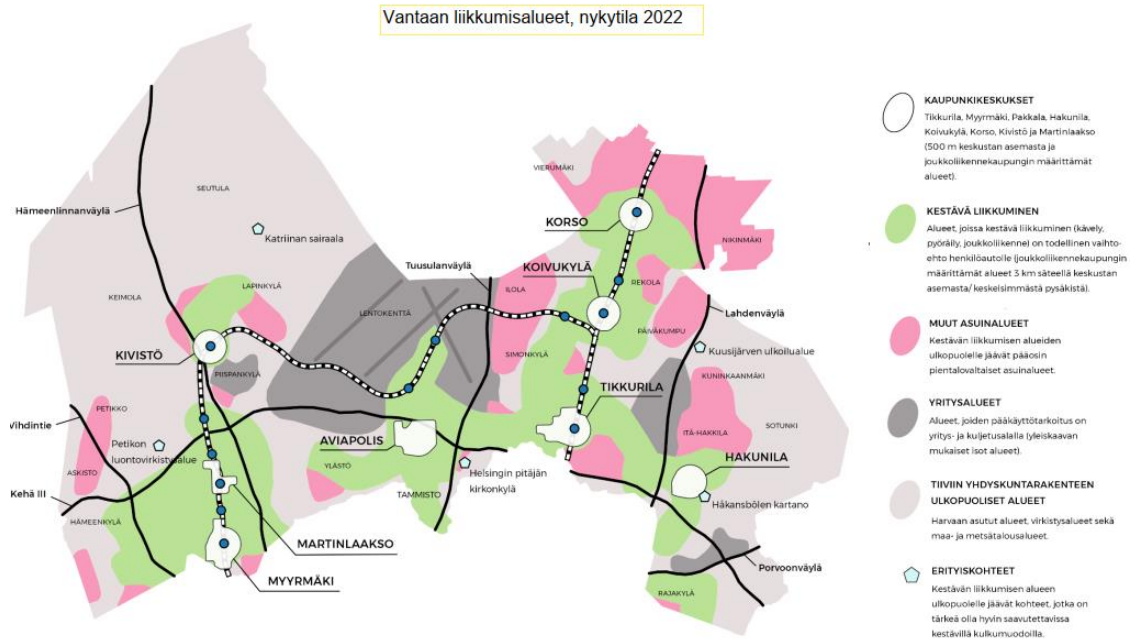
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia

Vantaan väestö kasvaa nopeasti ja vuonna 2050 asukkaita on jo yli 300 000. Uusi yleiskaava 2020 ohjaa kasvun sisäänpäin. Keskustat ja ratikan kasvukäytävä on määritelty yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeeksi, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisua. Kaavarungossa on arvioitu asuntorakentamismahdollisuuksia muodostuvan yli kolme miljoonaa kerrosneliömetriä ja uusia työpaikkarakentamismahdollisuuksia yli miljoona kerrosneliömetriä. Asukas- ja työpaikkamäärinä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta ja noin 30 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä.

Ratikka luo vetovoimaa ja raitiotien vaikutuksesta alueiden oletetaan kehittyvän nopeammin ja monipuolisemmiksi. Ratikan mahdollistama kaupunkikehitys kutoo nyt erilliset aluekeskukset yhtenäiseksi helminauhaksi, jossa alueiden erityispiirteitä tuodaan esiin. Alueita kehitetään edelleen niiden erityispiirteet huomioiden.

Aviapolis kehittyy verkostomaisena lentokenttäkaupunkina, ja Tikkurila eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna, jonka huippuluokan saavutettavuus houkuttelee alueelle asukkaita, työpaikkoja ja palveluita. Eniten ratikasta hyötyy kuitenkin reitin itäosa, joka tulee sidotuksi uudella tavalla kaupungin muihin osiin ja seudun metroverkkoon. Pääradan ja Kehäradan myötä Vantaasta on jo kasvanut raskaan raideliikenteen kaupunki, mutta ratikka palvelee paremmin pysäkkien lähiympäristön maankäyttöä. Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja askelta kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja sen nojalla kehitettävää kaupunkirakennetta. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikkareitin varrelle rakennetaan kadusta laadukasta kaupunkitilaa, joka helpottaa ihmisten mahdollisuuksia monipuoliseen liikkumiseen.

Ratikan pysäkkien lähiympäristöä kehitetään tukemaan kestävää liikkumisjärjestelmää. Pysäkkien lähiympäristöön keskitetään suurten käyttäjämäärien toimintoja. Kauppa, muut palvelut, koulut, päiväkodit ja monet vapaa-ajan kohteet tulevat saavutettaviksi kestävillä liikkumismuodoilla. Tämä edellyttää erityisesti joukkoliikenteen eri palveluiden välisten vaihtojen helppoutta, vaivattomampaa siirtymistä kävelystä ja pyöräilystä joukkoliikenteeseen sekä näiden periaatteiden esiin tuomista kaupunkikuvassa. Niinpä pysäkkiympäristöjä kehitetään kävelijän mittakaavasta ja kokemusmaailmasta lähtien toiminnallisesti sekoittuneina ympäristöinä. Pysäkkien ja asemien läheisyydestä varataan tilaa joukkoliikenteelle, matkustuspalveluille ja kevyille liikkumisvälineille. Autollakin pääsee edelleen, mutta niille ei enää varata etusijaa.



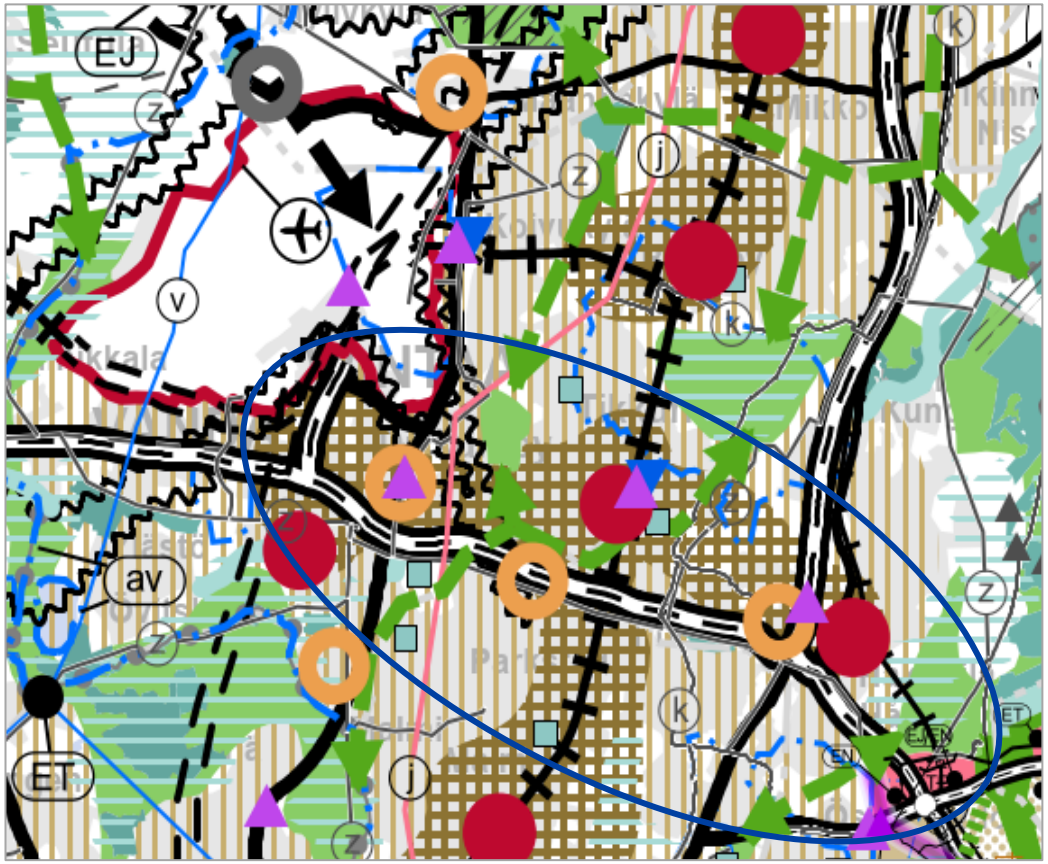
Kuva 6. Vantaan liikkumisalueet (Vantaan liikennepoliittinen ohjelma, luonnos 2022)

Suunnitelmat ja strategiat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät reunaehtoja kaikelle alueidenkäytön suunnittelulle. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä kuntien kaavoituksessa. Tavoitteet on huomioitu ja konkretisoitu yleiskaavan 2020 suunnitteluratkaisuissa.

Maakuntakaavoista ratikan kaavarungon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 -maakuntakaavakokonaisuuteen kuuluva **Helsingin seudun maakuntakaava**. Lisäksi Östersundomin alueella on voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

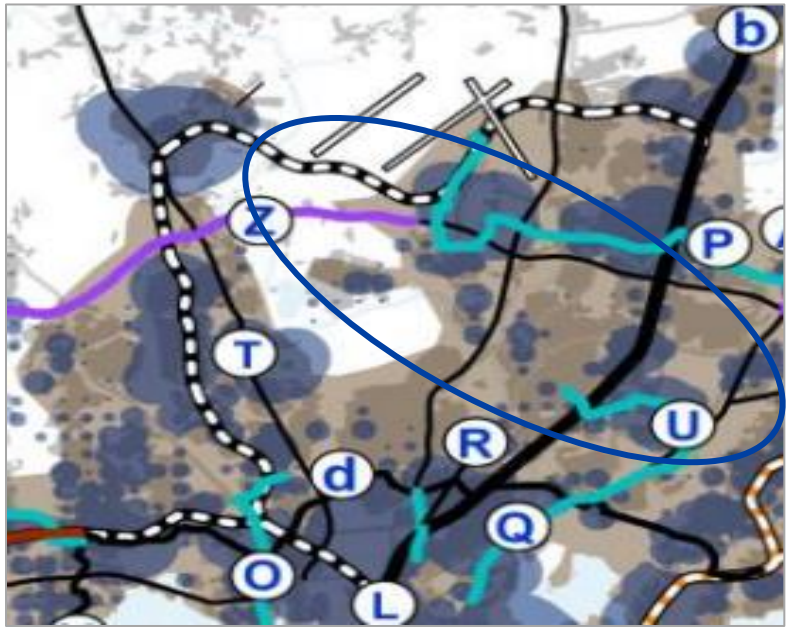
Helsingin seudulla tärkeitä teemoja ovat muun muassa kansainväliset yhteydet, kasvuun varautuminen sekä viherrakenteen vaaliminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Ratikkavyöhykettä koskee pääosin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä. Sillä on osoitettu muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään ja tukevat verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä. Tikkurila ja Hakunila on osoitettu keskuksina, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskukset ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Lisäksi ratikkavyöhykkeelle on esitetty mm. kolme kaupan aluetta, neljä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa ja viheryhteystarpeita. Lentoasemaan liittyvä melualue kurkottaa Koivuhaan suuntaan. Esitettyyn liikenneverkkoon kuuluvat myös päärata, kehärata, Kehä III, Lahdenväylä, Porvoonväylä ja Lentoasemantie. Yleiskaava 2020 laadittiin rinnakkain uuden maakuntakaavan kanssa, joten sen ratkaisut ovat maakuntakaavan mukaisia.



Kuva 7. Ote maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana **Helsingin seudun MAL-sopimukselle** vuosille 2020-2031, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä. Sopimuksessa on määritelty MAL 2019-suunnitelman mukaisesti mm. maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille kunnat sijoittavat uudesta asuntokaavoituksesta vähintään 90 prosenttia. Vantaan ratikka on MAL-sopimukseen sisältyvä hanke. Valtio on sitoutunut osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella. Kunnat taas ovat sitoutuneet jatkamaan MAL 2019 -suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua. Lisäksi kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen paikan, joka vastaa pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella. Radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä. Suunnitelman ytimessä on kestävä kaupungistuminen. Tarkasteluvuodet ovat 2040 ja 2060. Suunnitelmaluonnos lähtee lausuntokierrokselle Helsingin seudun kuntiin, valtion liikenne- ja ympäristöviranomaisille ja muille sidosryhmille alkuvuodesta 2023. Valmis MAL 2023 -suunnitelma hyväksytään seudun päätöksenteossa keväällä 2023. Lisätietoa: hsl.fi/mal-2023.



Kuva 8. MAL 2019- suunnitelman maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja liikennehankkeet (P - Vantaan ratikka).

Kuva 9. MAL 2023-suunnitelman kehityskuvan tavoitteet ja yhteensovittamisen periaatteet

Vantaan kaupunkistrategia on tullut voimaan 1.2.2022 ja se ohjaa kaupungin toimintaa seuraavan neljän vuoden ajan. Strategian visio ilmaisee tulevaisuuden tahtotilan: *Rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä*.

Kuva 10. Vantaan kaupunkistrategian painopisteet

Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia.

Kuva 11. Resurssiviisauden tiekartan visio 2030

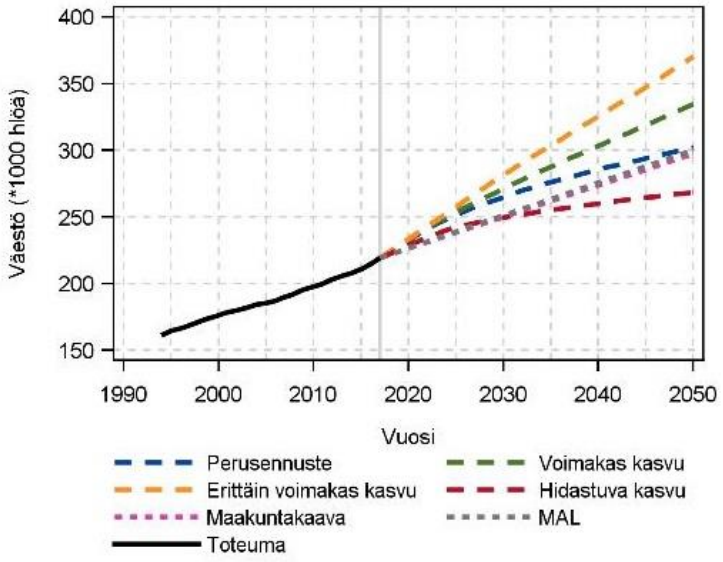
Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 § 14. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Helsingin hallinto-oikeus on ratkaisullaan 28.6. kumonnut osittain kaksi aluevarausta sekä osan kaupallisten palveluiden alueen (KM) kaavamääräyksestä. Korkein hallinto-oikeus on päätöksellään 8.12.2022 hylännyt valituslupahakemukset hallinto-oikeuden päätöksestä. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Nämä alueet sijoittuvat ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolelle.

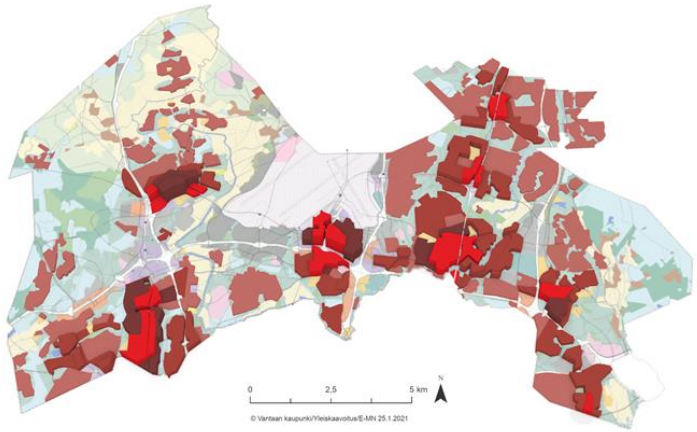
Ratikan kaavarunko perustuu uuteen yleiskaavaan. Yleiskaavaan on määritelty kaupunkirakenteen kehittämisen tavoitteet vuoteen 2050. Keskeisimmät ratkaisut ovat kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahvin kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa vahvan viherrakenteen säilymisen ja luontoarvojen turvaamisen.

Yleiskaavan väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustetaan jatkuvan vahvana myös tulevina vuosikymmeninä. Yleiskaava mahdollistaa kaupungin kasvun ohjaten sen nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja uudistaen. Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskehityksen uhkaamia alueita.

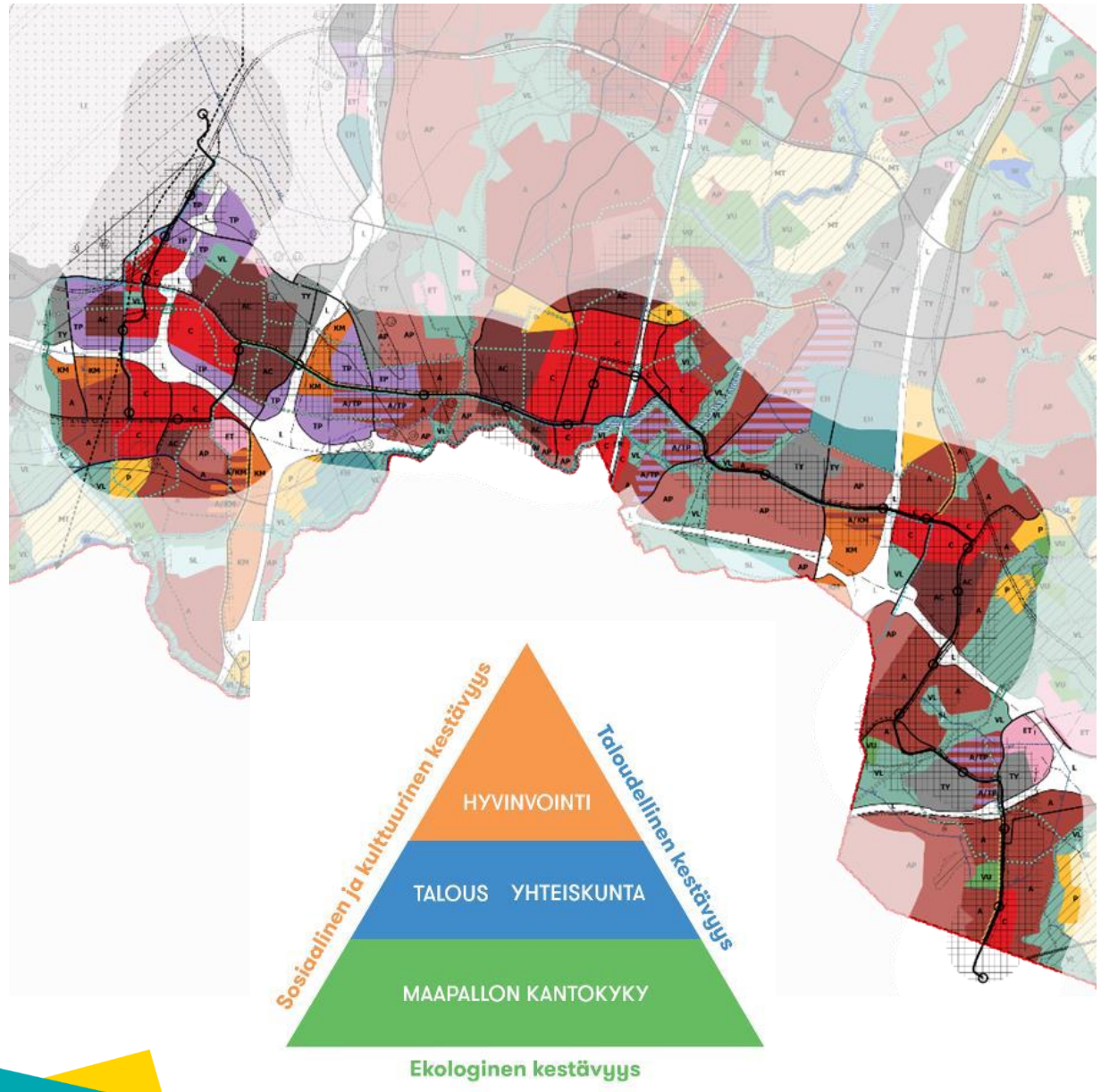
Kuva 12. Yleiskaavaratkaisun keskeiset periaatteet



Kuva 13. Yleiskaavan väestönkehitysvaihtoehdot



Kuva 14. 3D-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista



Kuva 15.Vantaan uusi yleiskaava 2020 ratikan kaavarungon suunnittelualuerajauksella sekä kestävyyden eri ulottuvuudet

Yleiskaavaratkaisussa asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu hyvin maltillisesti. Palveluiden sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävistä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin.

Kaupungin elinvoiman, kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavassa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä. Kaupan sijoittumista ohjataan erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta: tärkeimpinä linjauksina keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestävillä liikkumismuodoilla.

Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaan määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueillakin.

Liikennejärjestelmän toimintaa ja taloudellisuutta edistetään eri liikennemuodoin. Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenneyhteydet ja niiden kehittämismahdollisuudet on yleiskaavassa huomioitu. Paikallisesti yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräliikenteen baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston.

Terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön liittyy mm. ilmastonmuutoksen vaikutuksiin varautuminen sekä muiden ympäristöhäiriöiden, kuten lentomelun, pölyn ja tärinän aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy. Luonnon monimuotoisuuden säilyminen on nostettu yleiskaavan raamissa keskeiseksi kaupungin kehittämisen reunaehdoksi. Myös kulttuuriympäristön säilyminen ja saavutettavat ja verkostomaiset virkistys- ja viheralueet turvataan yleiskaavassa. Kiertotalousnäkökulman toimintaedellytykset on otettu kaavassa huomioon. Kaupungin huolto- ja toimintavarmuus on huomioitu turvaamalla energiahuollon verkosto.

Ratikan kaavarunko

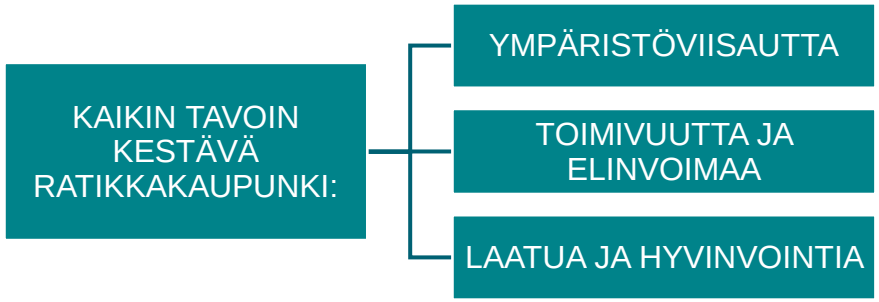
Ratikan kaavarunko on Vantaan uuden yleiskaavan 2020 ratkaisua tarkentava ja tulkitseva yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaavarunko on laadittu oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, koska tarvetta uuden yleiskaavan muuttamiseen uudella osayleiskaavalla ei ole.

Kaavarungon on laatinut yleiskaavayksikkö yhteistyössä ratikan suunnitteluun osallistuvien toimialojen kanssa. Kaavarunko on hyväksymiskäsittelyssä keväällä 2023.

Ratikan kaavarunko kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Suunnitteluvyöhyke sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä seudun poikittaista akselia ei vielä oikein ole: aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan ratikka kutoo aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Ratikan **kaavarunkotyöllä on kolme päätehtävää: (1)** luodaan visio Vantaan ratikkakaupungista, **(2)** määritetään tavoitemitoitus ratikan kaupunkitaloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi (”ratikka maksaa itsensä takaisin”) ja **(3)** arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset.

Kaavarunkotyö myös kokoaa yhteen vyöhykkeellä jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Lähtökohdiksi on nostettu mm. asukkaiden toiveet ratikkakaupungista.



Kuva 16. Ratikkakaupungin kestävyyden arvot

Kaavarunkosuunnitelma yhteensovittaa suunnitteluvyöhykkeen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita. Kaavarungossa sovelletaan yleiskaavan kestävyyden kolmiota, jossa ekologinen kestävyys on perustana taloudelliselle ja sosiaalisella kestävyydelle. Tarkentuvia tavoitteita ovat mm. kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille, kestävän liikkumisen lisääminen, kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen sekä kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen. Tavoitteiden toteutumista tullaan mittaamaan sekä tilastollisten että laadullisten mittareiden avulla. Mittaaminen tehdään pitkäkestoisesti, sillä ratikan tuomat hyödyt ja vaikutukset tulevat esiin vasta pidemmällä aikavälillä.

Kuva 17. Ratikkakaupungin sosiaalisen kestävyyden arvot

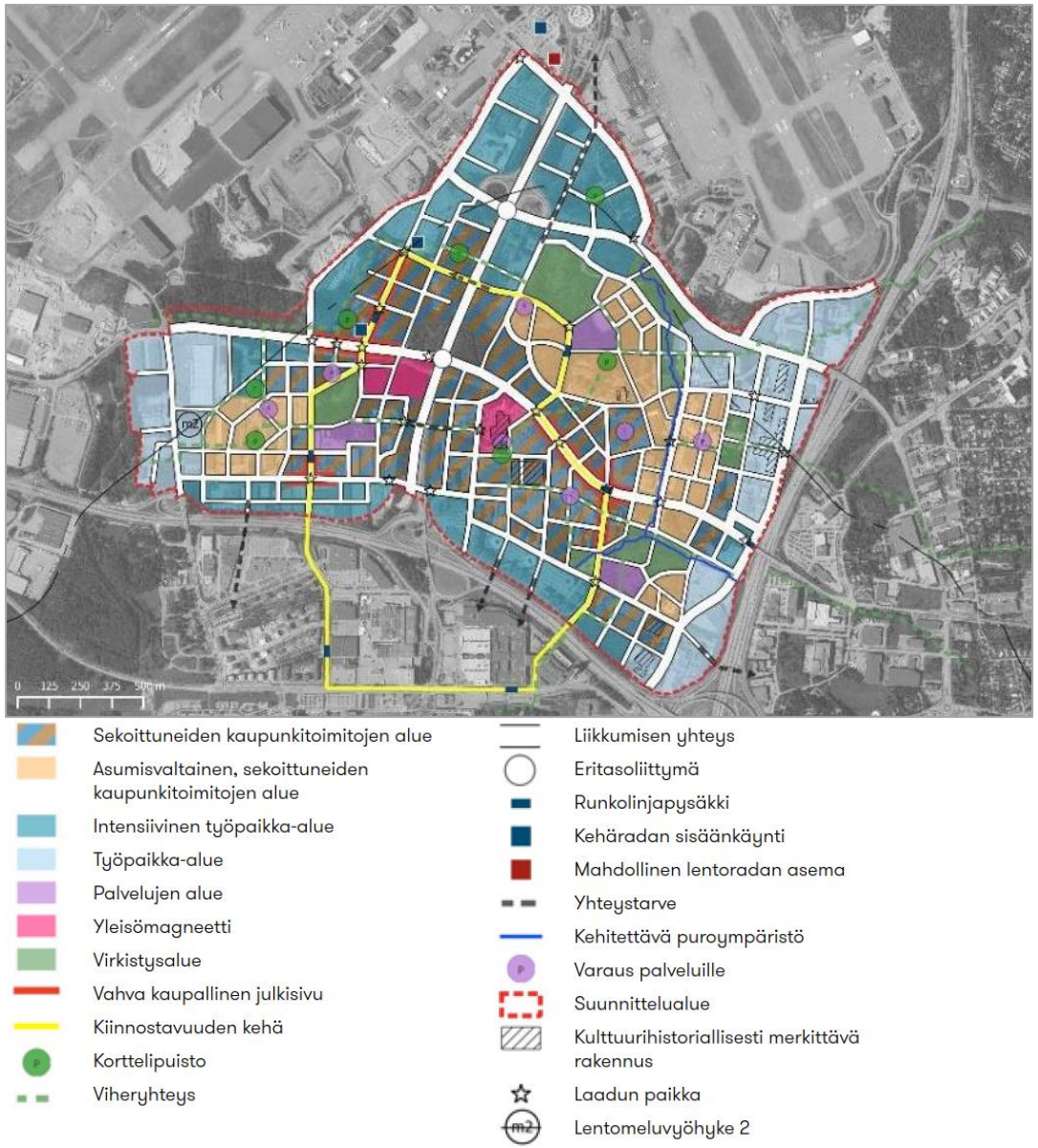
Alueelliset kaavarungot

Ratikkakaupungin alueelle on suunniteltu ja suunnitellaan esitystavaltaan yksityiskohteisempia ja ohjaukseltaan tarkempia, mutta suunnittelualueeltaan suppeampia alueellisia kaavarunkoja. Niiden tehtävänä on ollut täsmentää voimassa olevaa yleiskaavaa, ohjata asemakaavoitusta ja hankkeita sekä antaa suuntaa alueen kehitykselle. Ratikan kaavarunkotyössä alueellisten kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sovitettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

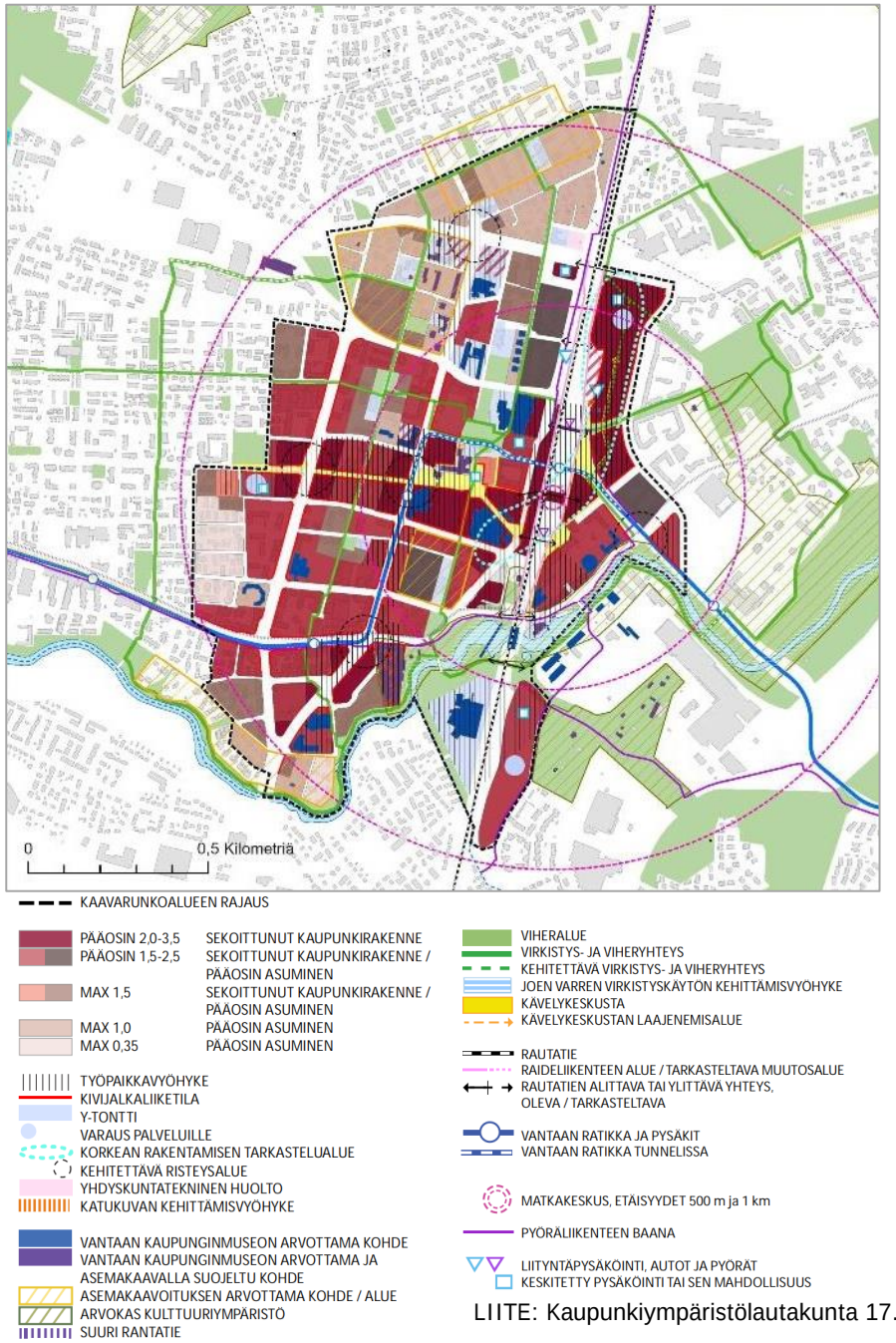
Aviapoliksen kaavarunko (2016)

Aviapolis on seudun voimakkaimmin kasvava työpaikka-alue, jonka kehittämiseen Vantaan kaupunki on sitoutunut. Kaavarungossa esitetään, että nykyisestä työpaikka-alueesta rakentuu tulevina vuosikymmeninä monipuolinen keskusta-alue, jossa työnteko, asuminen, palvelut ja virkistys yhdistyvät. Suunnitelmalla ohjataan tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutosta pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Korttelitehokkuuksien tulee olla vantaalaisittain suurehkoja ja katuympäristön ilmeeltään urbaania. Tehokkuuden ja tiheän katuverkoston vastapariksi rakentuu kaupunkimainen viherrakenne, joka koostuu pienistä korttelipuistoista, vihreistä sisäpihoista, katupuista sekä muutamasta laajasta puistoalueesta. Koko alue tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjoihin ja katuympäristö suunnitellaan jalankulkijan mittakaavaan.
Alueen keskeiset toiminnot on sidottu ns. kiinnostavuuden kehän yhteyteen, jolloin ne sijaitsevat keskeisesti ja ovat helposti saavutettavissa.

Aviapoliksen kaavarunko toimi uuden yleiskaavan pohjana, joten osa ratkaisuista on viety jo yleiskaavaan. Alueelle laaditaan parhaillaan ”Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita”, joissa erityisteemoja ovat kiehtova kaupunki, käveltävä kaupunki, resurssiviisas kaupunki ja kaupunkivihreä.



Kuva 18. Aviapoliksen kaavarunkokartta ja merkinnät



Tikkurilan kaavarungon päivitys

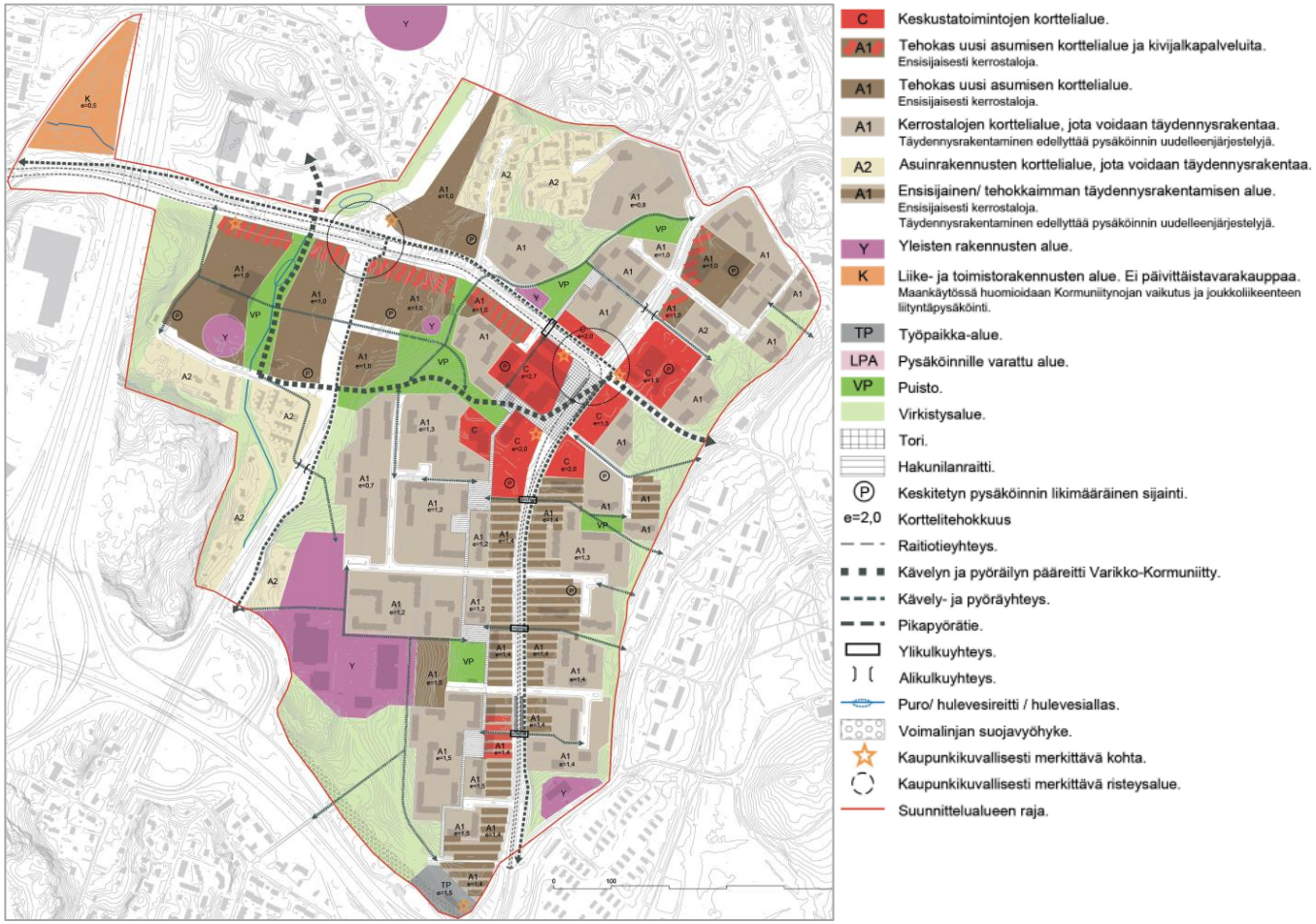
Tikkurilan kehitystä tarkastellaan suunnitelmassa vuoteen 2040 asti viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarungon tavoitteet kiteytyvät teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki, alue tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet, Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä, alueen valttina on saavutettavuus ja vehreiden virkistysreittien verkosto on kattava.

Tavoitteena on, 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. Kaupunkikuvassa näkyy kaikkien vuosikymmenten historia. Katutilojen ja korttelirakenteen vaihtelua vahvistetaan, ja virkistysreittejä kehitetään palvelemaan kasvavaa käyttäjäkuntaa. Mitoitus mahdollistaa 10 000 uutta asukasta ja 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä.

Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykettä kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu liike- ja toimitilaa, palveluita ja 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.

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 tonteilla että julkisessa kaupunkitilassa.

Kuva 19. Tikkurilan kaavarunkokartta ja merkinnät



Kuva 19. Hakunilan kaavarunkokartta ja käytetyt merkinnät

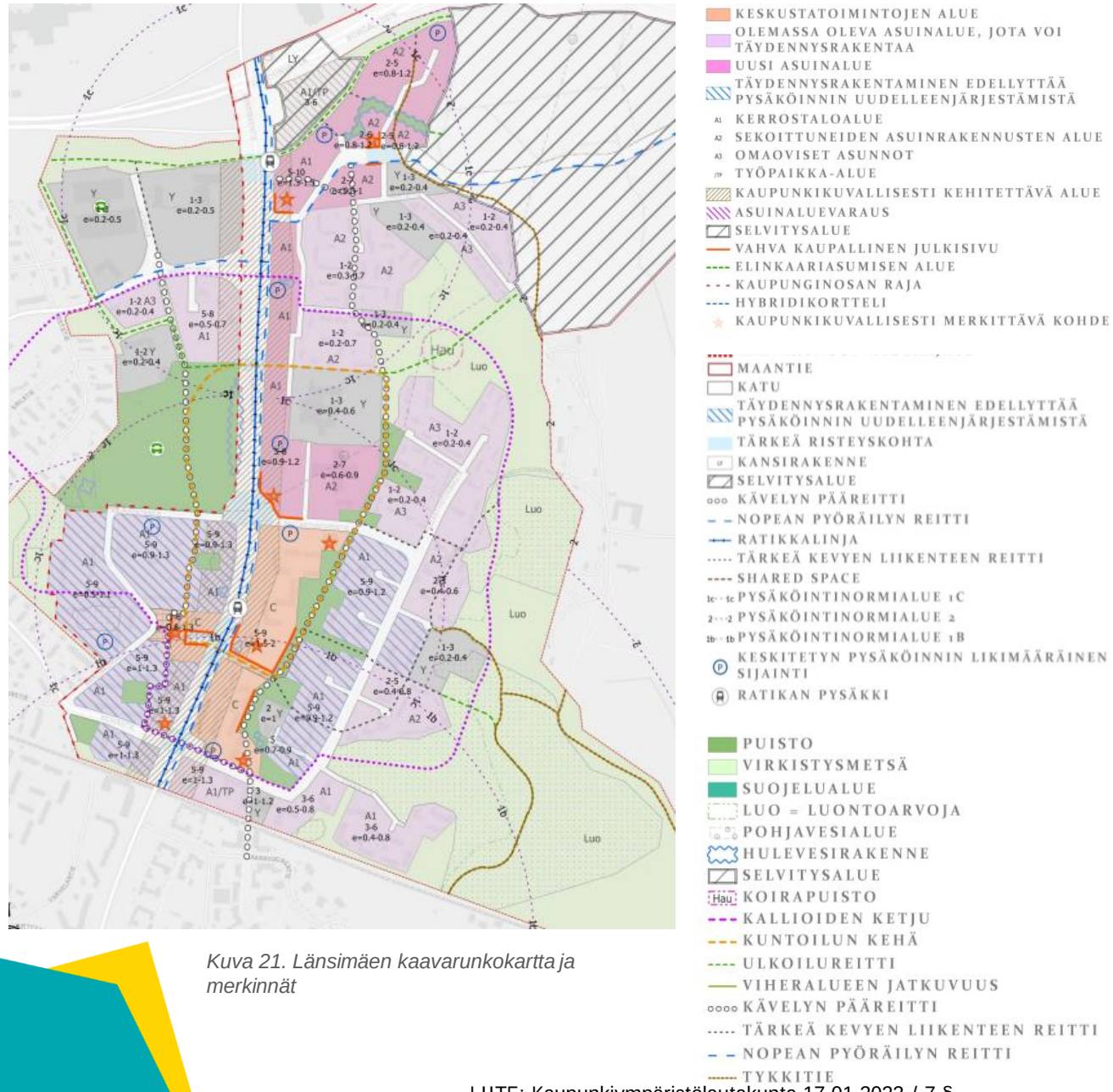
Hakunilan keskustan kaavarunko (2017)

Suunnitelman tavoitteena on, että Hakunila on tulevaisuudessa vireä ja houkutteleva asuinympäristö eri-ikäisille ja erilaisissa elämäntilanteissa oleville asukkaille. Keskustan kehitykselle on määritelty kaksi painopistettä: ostoskeskuksen ympäristön muutos sekä Kyytitien suuntainen keskustan laajentuminen bussivarikon alueelle. Hakunilan keskus palvelee laajaa Itä-Vantaan aluetta, mutta nykytilanteessa kaupallisten palvelujen tarjonta on liian vähäistä ja ostovoima karkaa merkittävissä määrin alueen ulkopuolelle. Keskustassa on paljon asuntoja suhteessa palvelujen ja työpaikkojen määrään ja potentiaalia olisi nykyistä merkittävästi suuremmalle kaupalliselle palvelutarjonnalle.

Asuntorakentamisen lisäämisen edellytykset ovat hyvät entisen bussivarikon maa-alueen vapauduttua keskustarakenteen laajentumiseen. Myös liikekeskustaa voidaan merkittävästi tiivistää. Vaikka Hakunilassa on vain vähän työpaikkatarjontaa, sen vieressä on paljon työpaikkoja. Kaavarunkosuunnitelmassa Hakunilan keskusta-alueelle sijoittuu noin 4 200 uutta asukasta. Asuinkorttelien täydennysrakentamispotentiaaliksi on tämän lisäksi karkeasti arvioitu noin 2 000 asukasta. Palvelujen osalta tavoitteena on omavaraisuuden huomattava nostaminen.

Suunnitelmassa on nostettu esiin erityinen Hakunilan vahvuus, keskustassa kiinni oleva ”vihreä olohuone”: urheilupuisto ja Håkansbölen kartanonpuisto, joista on yhteydet Sipoonkorven kansallispuistoon.

Hakunilan kaavarungon ratkaisuja on sisällytetty yleiskaavaan 2020.



Kuva 21. Länsimäen kaavarunkokartta ja merkinnät

Länsimäen kaavarunko

Kaavarunkotyö käynnistyi tarpeesta tarkastella Länsimäen alueen kehittämistä kokonaisvaltaisesti. Erityiskysymyksinä suunnitelmassa ovat mm. keskustan ja palveluiden kehittäminen, nykyisten asuinalueiden tiivistäminen, uusien asuinalueiden rakentaminen ja uusien tieyhteyksien linjaaminen. Kaavarunko tarkastelee Länsimäen kehitystä vuoteen 2045 asti.

Länsimäen keskusta lähiympäristöineen kehittyy ja uudistuu. Ratikka parantaa keskustojen saavutettavuutta ja mahdollistaa ratikan varren alueiden kehittämisen. Ratikan vaikutuksen lisäksi keskeisiä suunnittelukysymyksiä ovat uusien asuinkortteleiden sijoittaminen alueen pohjoisosaan 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.

Kaavarunkoluonnos mahdollistaa noin 180 000 k-m²:n uuden asuinrakentamisen (4 400 asukasta, 2 700 asuntoa) ja noin 10 000 kem² uusia palveluita. Rakentamisesta 90 000 k-m² voidaan toteuttaa vasta, mikäli Länsimäentien vieressä kulkeva 110 kV sähkön ilmajohto muutetaan maakaapeloinniksi. Asumisesta 110 000 k-m² (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.

Kaupunginhallitus hyväksyi Länsimäen kaavarungon 28.11.2022.

Suunnittelualue nyt

Poikittaisena joukkoliikenne-yhteytenä toimii nykyisin runkolinja 570, joka aloitti liikennöinnin sähkökäyttöisillä nivelbusseilla elokuussa 2022

Hakunilassa ja Länsimäessä asutaan tiiviisti mutta vehreästi, mutta pääkadun varsien laajat pysäköintikentät hallitsevat kaupunkikuvaa

Hakunila ja Länsimäki ovat ratikan itäpuolen keskuksia, jotka kärsivät alueen rakenteellisesta hajanaisuudesta ja huonosta saavutettavuudesta

Ratikkavyöhykkeen kaupunkikeskikeskukset ovat suurten liikenneväylien eristämiä ja huonosti kytkeytyneet keskenään

Työpaikat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 29 400
Tikkurilan suuralue
n. 18 600
Hakunilan suuralue
n. 3 600

Merkittäviä kaupan alueita ovat keskustojen ohella Jumbon, Flamingon ja Vantaanportin kokonaisuus, Koivuhaka, Tammisto ja Porttipuisto

Kaavarunkoalueella lähipalveluita (koulut, päiväkodit) 45+11. Haasteena palveluiden kapasiteetin täyttyminen ja ylittyminen sekä uusille palveluille sopivien tonttien löytyminen

Veromies on entinen tuotanto- ja varastotoimintojen leimaama kaupunginosa, jossa on käynnistetty muutos kohti monipuolista asumisen ja työnteon kaupunkia

Tikkurila on koko Vantaan hallinnollinen keskus, joka on jo nyt hyvin esim. junalla saavutettavissa

Ratikkavyöhykkeellä on alueita, joilla sosioekonominen eriytymiskehitys on haasteena

Hakunilassa ja Vaaralassa rakentaminen on sovitettu pienipiirteisesti vaihtelevaan maastoon kallioiden lomaan

Asukkaat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 8 800,
Tikkurilan suuralue
n. 25 000
Hakunilan suualue
n. 20 700

Ratikkavyöhykkeellä on monipuolisesti erilaisia asuinalueita kaupunkikeskustoista ja eri ikäisistä kerrostaloalueista pientaloalueisiin

Pientalovaltaisia asuinalueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä

Tikkurilassa on monipuolinen rakennusperinnön keskittymä

Aviapoliksesta Tikkurilaan ekosysteemi-palveluja syntyy vähän ympäristöön verrattuna, koska kasvillisuutta tai luonnon prosesseja on niukalti

Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot

Kaavarunkoalueen keskellä virtaa Kylmäojan puro ja Keravanjoki, jotka ovat maakunnallisesti tärkeitä ekologisia käytäviä

Vaaralassa suunnittelualueen poikki kulkee seudullisesti merkittävä viheralue ja ekologinen yhteys

Luontoselvityksessä rajatut linnustollisesti arvokkaat alueet, edustavat lahokaviosammaleen esiintymät ja lepakoiden alueet painottuvat kaavarunkoalueen itäosiin

Kaavarunkoalueelta rajatut 155 luontotyyppiä eivät täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä

Suunnittelualue rajautuu lännessä ja idässä laajoihin kulttuurimaisemiin

Suunnittelualueen keskellä on Keravanjoen rantojen virkistysalue-kokonaisuus.

Hakunilan urheilupuistolla, Rajakylän pallopuistolla ja Sipoonkorven kansallispuistolla on laajempaa ulkoilun ja liikunnan vetovoimaa

Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Vaaralassa ja Länsimäessä

Idässä ekosysteemipalvelujen tarjonta on hyvä

Tikkurilassa ja Viertolassa virkistysalueille on paikoin pitkä matka

Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus

Viestintä ja sen kanavat

Viestinnän pääkanavaksi valittiin verkkosivut. Sivustolle on koottu kaikki asiakirjat koskien suunnittelua sekä artikkelit, asukastilaisuuksien sekä vuorovaikutusaineistojen raportit ja tiedot. Kaikki tavat osallistua ja vaikuttaa ratikan kaavarungon suunnitteluun on koottu Vantaan kaupungin sähköiselle osallisuusalustalle osoitteeseen osallistuvavantaa.fi, minne pääsee myös edellä mainittujen verkkosivujen kautta. Lisäksi suunnittelutilanteen etenemistä on voinut seurata päivittyvältä suunnittelukartalta gis.vantaa.fi/ratikka/ sivustolla. Edellä mainittujen lisäksi suunnittelusta ja sen asiakirjoista on viestitty eri sosiaalisen median alustoilla, asukaslehdessä ja uutiskirjeissä sekä ratikan infotilaisuuksissa, joita on järjestetty säännöllisesti suunnittelun edetessä.

Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Kaavarungon ensimmäisenä työvaiheena oli koota sille lähtökohdat ja tavoitteet keväällä 2021. Tämä tehtiin uuden yleiskaavan, uusien selvitysten, osallisuus- ja arviointisuunnitelmasta saatujen mielipiteiden sekä asukkaiden toiveiden pohjalta sekä alueellisten kaavarunkojen ja sisäisten keskustelujen pohjalta. Kaavarungon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa.

Jo suunnittelun alussa kaavarungon suunnittelutiimi totesi, että asukkailta on saatu paljon ajatuksia ja tietoa viime vuosien aikana suunnitteluun liittyen eri suunnitteluhankkeissa, kuten yleiskaavaan, ratikan suunnitteluun sekä alueellisiin kaavarunkoihin liittyen. Tästä nousi ajatus koota kaavarungon suunnittelun taustaksi ja tueksi Asukkaiden toiveet -raportti, joka koostuu asukkaiden jo aiemmin jakamista ajatuksista ja toiveista kaupunkiympäristön suunnittelun liittyen.

Tämän johdosta aineistot, jotka koskevat kaavarungon suunnittelua kerättiin ja koottiin yhteen. Asukkaiden toiveet -raportti on kulkenut suunnittelun taustalla keväästä 2021 ja tuonut suunnitteluun ajatusta ja mielikuvaa siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä.

Asukastilaisuudet

Luonnoksen valmistelu:

- Länsimäen asukastilaisuus 12/2020
- Hakunilan asukastilaisuus 12/2020
- Tikkurilan asukastilaisuus 12/2020
- Aviapoliksen asukastilaisuus 12/2020
- Ratikan syysinfo 09/2021
- Asukastyöpajat 11-12/ 2021
  - Hakunila 23.11., Tikkurila 25.11., Aviapolis 1.12.

Kaavarunkoluonnoksen esittely- ja keskustelutilaisuudet 5-6/ 2022:

- Ratikka Goes Hakunila 21.5.
- Virtuaaliesittely 2.6.
- Aviapolis 9.6.
- Länsimäki 14.6.
- Tikkurila 21.6.
- Ratikan syysinfo 11/2022

Henkilöstöinfot

- Kevät 2021
- Syksy 2021
- Henkilöstötyöpajat syksy 2021
- Kevät 2022
- Syksy 2022

Asukkaiden toiveet -raportti

Asukkaiden toiveet -raportti pitää sisällään asukkaiden toiveita ja ajatuksia seitsemään teemaan jaettuna:

- Asuminen
- Tärkeät, omaleimaiset ja säilytettävät paikat
- Vehreys ja virkistys
- Liikkuminen
- Kaupunkielämä
- Avoimet toiveet
- Lapset ja nuoret

Käsiteltyjen teemojen pohjalta ratikkakaupungista on koottu yhteenveto siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä. Tämän lisäksi asukkaiden toiveita on koottu myös suuralueittain.

Kuvat 22-27. Kuvia vuorovaikutustilaisuuksista ja Vantaan asukkaista viime vuosilta

Ratikkakaupungin tulee olla yhteisöllinen ja asukkaittensa näköinen. Suunnittelussa tulee korostaa tasa-arvoisuutta, missä jokaisella asukkaalla on ääni. Ratikkakaupungin tulee edistää vahvasti yhdessä tekemistä ja yhteisöllisyyttä, missä eri ryhmille on paikkoja, joissa viettää aikaa ja kanavia, joiden kautta vaikuttaa. Ratikkakaupungin katukuvan toivotaan olevan vehreä ja värikäs, turvallinen ja valaistu, esteetön ja elävä. Katutilan tulee olla paikka, joka houkuttelee kaikenikäisiä viettämään aikaa ympäri vuoden. Kaupunkiympäristön toivotaan olevan toiminnallinen, joka vahvistaa vehreyttä ja virkistystä sekä alueiden ominaispiirteitä ja historiaa.

Ratikkakaupungissa tulee olla erilaisia asumisvaihtoehtoja kaikille ja palvelut ja työpaikat sekoittuvat asuinympäristöjen kanssa luoden monipuolisia alueita. Ratikkakaupungin suunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmastonmuutos ja kestävät ratkaisut sekä se, että saasteet eivät häiritse elämää. Ratikkakaupunki pitää sisällään luonnonmukaista moninaista viherympäristöä, mutta myös hoidettuja puistoja ja kuntoilumahdollisuuksia.

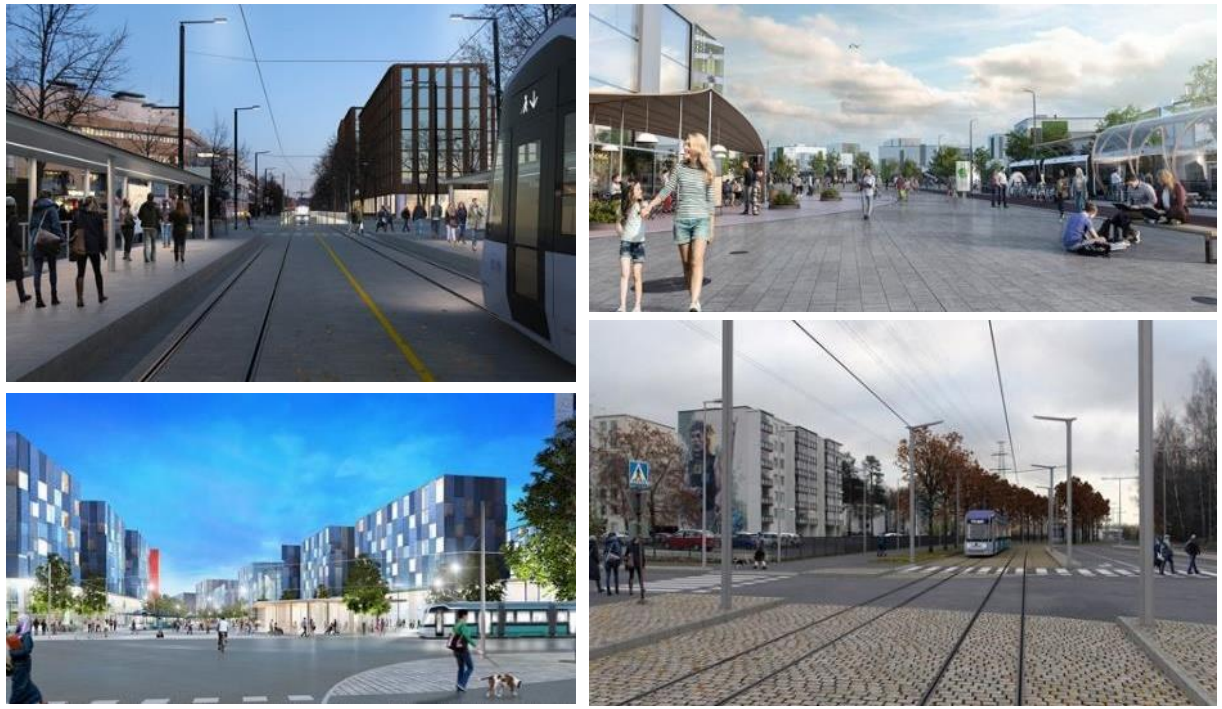
Liikkumisen näkökulmasta ratikkakaupungin toivotaan mahdollistavan helppoa liikkumista liikennemuodosta riippumatta. Toiveena on, että eri liikennevälineiden vaihtaminen on helppoa ja jouhevaa. Käveltävyyttä toivotaan korostettavan kaikkialla, etenkin keskustoissa. Eri liikkumismuotojen toivotaan olevan selkeästi eritelty ja merkitty turvallisen ja jouhevan liikkumisen takaamiseksi. Ratikan pysäkkien toivotaan sijoittuvan niin, että vaihtaminen muihin kulkuvälineisiin on helppoa. Pysäkkien toivotaan muodostavan arkkitehtuurisen kokonaisuuden rakennusten kanssa. Joukkoliikenneverkoston toivotaan olevan kattava, mikä tukee palveluverkoston kehitystä ja helppoa asioimista palveluissa.

Asukkaiden toiveita suuralueittain

Aviapoliksen suuralue nähdään kansainvälisenä porttina Suomeen, joka tällä hetkellä on vielä autoliikenteen varassa vahvasti ja myös paikoitellen ankea ja tylsä. Alueen potentiaali kehittyä näyteikkunaksi Suomen modernista ja urbaanista rakennuskannasta on kuitenkin vahva. Asukkaat näkevät tärkeänä sitoa Kartanonkosken ja Pakkalan alueen jouhevasti uuteen ympäristöön, joka on sekoittunut ja monipuolinen. Alueen koetaan olevan kaupan ja työpaikkojen keskittymä, joiden vastapainoksi alueelle tulisi saada vehreää ja elävää asuinympäristöä. Liikkumiseen liittyen alueella tulisi vahvistaa kestäviä liikkumisenmuotoja ja etenkin käveltävyyttä ja pyörätieverkostoa. Asukkaat toivovat alueelle lisää viheralueita ja reittejä niiden välille.

Tikkurilan suuralueella asukkaat korostivat omaleimaisena asiana alueen vanhoja rakennuksia sekä joenrantaa ja sen ympäristöä. Tikkurila nähdään liikenteen solmukohtana ja Vantaan tärkeänä keskuksena. Asukkaat kokevat tärkeänä korostaa alueen historiaa sekä vaalia tärkeitä pieniä viheralueita. Asuinrakentamisessa nähdään potentiaalia korkeassa, tehokkaassa ja urbaanissa rakentamisessa ja Tikkurila voisi kulkea esimerkkinä korkeista rakennuksista. Vastapainoksi keskustan ympäristöä tulisi rauhoittaa myös matalammalla rakentamisella. Alueelle toivotaan monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Liikenteen näkökulmasta keskustaa ja asemanseutua toivotaan rauhoitettavan liikenteeltä ja luotavan vahvemmin käveltävää keskustaa. Monipuolisuutta asukkaiden mielestä tukee myös liityntäpysäköinnin mahdollistaminen keskustassa. Katutilan elävöittämiseksi alueelle toivotaan lisää liiketiloja katukuvaan ja monimuotoisten tilojen mahdollistamista. Alueella on myös useita aukioita, joiden toiminnallisuutta tulisi asukkaiden mielestä lisätä.

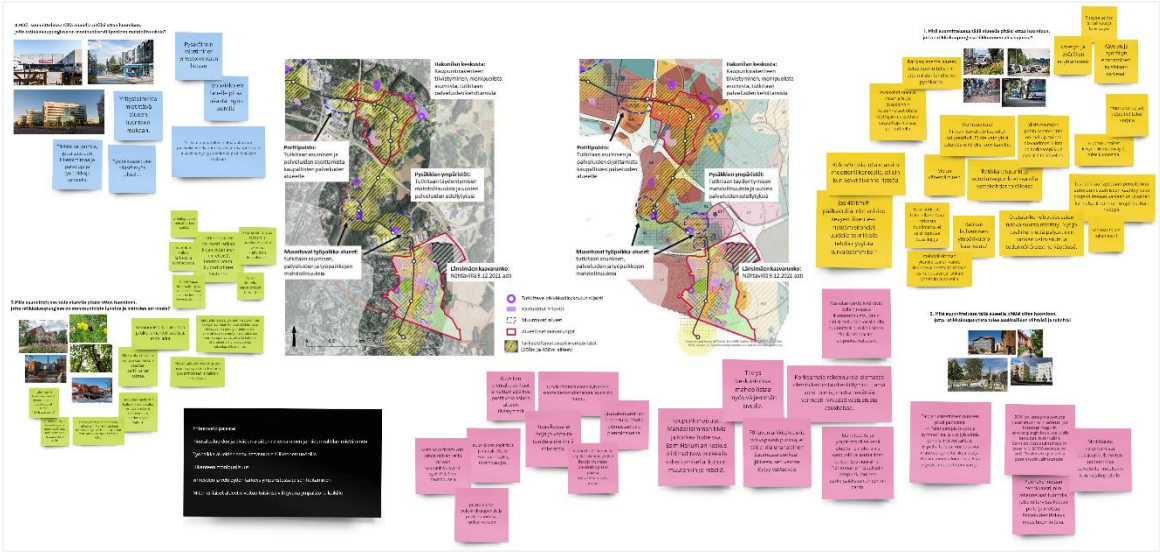
Hakunilan suuralue koetaan rauhallisena, yhteisöllisenä ja jopa kylämäisenä paikkana, missä luonto on heti läsnä, kun astuu ovesta ulos. Alueella nähdään kuitenkin olevan potentiaalia kehittyä myös paikoitellen urbaaniksi ja eläväksi paikaksi kuitenkin korostaen alueen vehreyttä. Asukkaat toivovat alueelle piristystä ja väriä katukuvaan sekä toiminnallisuutta. Luonnonmukaisten viheralueiden vastapainoksi alueelle toivotaan lisää hoidettuja puistoja, joissa viettää aikaa. Katutilan osalta esiin nousivat esteettömyys ja valaistuksen lisääminen. Liikkumista helpottamaan toivottiin joukkoliikenneverkoston vahvistamista. Alueelle toivotaan lisää palveluja ja enemmän asukastiloja.



Kuva 28-31. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä Tikkurilasta, Aviapoliksesta, Hakunilasta sekä Länsimäestä (WSP)

Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus

Lähtökohtien ja tavoitteiden pohjalta käynnistettiin kaavarungon luonnoksen laadinta syksyllä 2021. Luonnosvaiheen suunnittelua ja sen lähtökohtia ja tavoitteita koskien on syksyllä 2021 järjestetty erilaisia kyselyitä ja työpajoja, joilla on selvitetty asukkaiden ja muiden alueella toimivien mielipiteitä ja ideoita kaavarungon suunnittelualueen nykytilanteesta ja tulevaisuudesta. Näiden pohjalta suunnitelmaa on hiottu ja kehitetty eteenpäin.



Kuva 32. Esimerkkikuva Miro-vuorovaikutusalustasta Hakunilan asukastyöpajassa

Kaavarungon sisäiset työpajat 09/2021

- Kaupungin henkilöstölle järjestettiin kaksi työpajaa syyskuussa 2021. Työpajoissa pohdittiin kaavarungon suunnittelun lähtökohtia neljän eri teeman näkökulmasta.

Liikkumisen kysely 09/2021

- Syyskuussa 2021 avattiin ratikan ja kaavarungon suunnittelua koskien kaikille avoin verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin ratikan vaikutusta arkeen sekä liikkumista ratikalla.

Kaavarungon asukastyöpajat 11-12/2021

- Asukkaille järjestettiin kolme työpajaa marras-joulukuussa 2021. Työpajat käsittelivät kaavarungon suunnittelualueita suuralueittain (Hakunila, Tikkurila ja Aviapolis). Pajoissa pohdittiin yhdessä asukkaiden kanssa ratikkakaupungin kehittämistä ja asioita, mitä suunnittelussa tulisi ottaa huomioon eri teemojen näkökulmasta.

Kiinteistönomistajien kysely 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 avattiin kiinteistönomistajille suunnattu verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin näkemyksiä kaavarunkoalueen kehittämisestä ja uudistamisesta kiinteistönomistajien näkökulmasta.

Lasten ja nuorten Seppo.io-vuorovaikutuspeli kouluille ja oppilaitoksille 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 ratikan ja sen kaavarungon suunnittelua koskien kouluille ja oppilaitoksille avattiin Seppo.io-pelialustalle ratikan suunnittelupelit, joissa lapset ja nuoret pääsivät tutustumaan suunnitteluun sekä kertomaan ajatuksia omasta lähiympäristöstään ja ratikan suunnittelusta.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista

Luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen sekä asukkaiden toiveet -raportin pohjalta koottiin suunnittelun tueksi ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista, joka vetää yhteen vuorovaikutusaineistoista ja alueittain nousseet ajatukset ja tavoitteet koskien ratikkakaupungin suunnittelua. Muistilista toimii suunnittelun taustalla vahvistamalla asukkaiden ääntä suunnittelussa. Muistilistassa on esitetty yleisesti ratikkakaupungin ajatuksia aihe-alueittain sekä tarkemmin suuralueittain seuraavalla tavalla:

Asuminen

- Monipuolisen asumisen mahdollistaminen
- Pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiivis keskustamaisuus keskustoihin

Virkistys

- Virkistäytymisen paikkoja luonnon monimuotoisuutta korostaen
- Metsien ja purojen varjeleminen

Kaupunkivihreä

- Vehreyden tuominen kaupunkitilaan, katoille ja kaduille.
- Hoidettuja puistoja ja katuvihreää

Liikkuminen

- Liikkumisen monimuotoisuuden varmistaminen
- Kestävien liikkumismuotojen vahvistaminen ja korostaminen

Imago

- Alueiden kaupunkikuvallisen identiteetin ja omaleimaisuuden vahvistaminen ja niiden mahdollisuuksien tarkastelu ja selostus suunnitelmaan.

Toiminnot kaupunkiympäristössä

- Sekoittunut kaupunkirakenne
- Palvelujen monipuolisuus ja tuominen kivijalkaan kaduille
- Toimintojen monipuolisuus ja työpaikkojen mahdollistaminen

Historia ja esteettisyys

- Historian ja alueiden ominaispiirteiden korostaminen
- Kerroksellisuus ja esteettisyys kaupunkiympäristössä

Julkinen ulkotila

- Kohtaamispaikkojen luominen eri ryhmät huomioiden
- Ulkoliikuntamahdollisuuksien vahvistaminen
- Turvallisuuden ja valaistuksen korostaminen sekä elävyyden ja taiteen tuominen katukuvaan

Aviapolis

- Alueiden yhteensovittaminen
- Väylien estevaikutuksen ja melun ratkaiseminen
- Viherympäristön ja -verkoston vahvistaminen
- Pyöräily- ja kävelyverkoston kokonaiskuva ja yhteneväisyys
- Jumbon vetovoiman ja toiminnallisuuden korostaminen

Tikkurila

- Tunnettavuuden ja uniikkiuden korostaminen
- Keskustamaisuuden korostaminen laatu ja historia edellä
- Asemanseudun rauhoittaminen
- Koetun turvallisuuden vahvistaminen
- Jokivarren vetovoiman korostaminen

Hakunila

- Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Keskuksien kasvu ja pientaloalueiden rauhoittaminen
- Erilaisten alueiden yhteensovittaminen
- Palvelutarjonnan kehittyminen
- Erityisten paikkojen luominen ja korostaminen
- Segregaatiokehityksen tarkastelu ja kehittäminen

Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Yhteenveto lausunnoista

Tässä on koottu teemoittain keskeiset viranomaisten, verkostojen haltioiden ja järjestöjen lausunnoissa esiin nousseet huomiot, toivomukset ja vaatimukset. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet on raportoitu erikseen lausujakohtaisesti.

Yhdyskunta- ja kaupunkirakenne

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys, uusi laadukas joukkoliikennekäytävä sekä keskeinen kaupunkikehityshanke.(usea lausuja)
- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. .(usea lausuja)
- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue. Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella. (Uudenmaan liitto)
- MAL-sopimus: ratikka sopimuksessa mainittu hanke. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa. (HSL)

Ekologiset verkostot, luonnonsuojelu, viherverkostot

- Maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen on koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo Esitetään, että nostettaisiin pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi, ja että sille on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen, yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi. (Tringa ry)
- Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja. Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella. Långmossenin arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavia rakentamissuunnitelmia esitetään poistettavaksi Länsimäen kaavarungosta. (SLL:n Uudenmaan piiri)
- Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaaminen huomioitava LSL 49 §:n mukaisesti (Uudenmaan ELY-keskus)
- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Siniverkoston merkinnän määräyksen suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. (Uudenmaan liitto)

Liikennejärjestelmä

- Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi. Kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan**.** Tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. (Finavia)
- Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen. (Uudenmaan liitto).
- Vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. (HSL)
- Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan [Mellunmäen] liityntäpysäköinnin kuormitusta. (Helsingin kaupunki)
- Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. (VR-Yhtymä Oy)
- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia pyöräilybaanoille Pakkalan/ Lustikullan alueella. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin. (Helsingin seudun pyöräilijät ry)

Ympäristöhäiriöt

- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.(Uudenmaan ELY-keskus)

Kulttuuriympäristö

- Yleiskaava 2020:n kulttuuriympäristön suojelumääräystä tulee täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla. Määräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräykseen voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella. (Vantaan kaupunginmuseo)

Yhdyskuntatekniikka

- Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain. (Fingrid Oy)
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. (HSY)

Vaikutusten arviointi

- Kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa on syytä tarkastella miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. …Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ajalle 1.6.–30.6.2022 ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä, Myyrmäessä ja Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilla. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta -sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä (sivustoille tai profiiliin) klikattiin 1 645 kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* -kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams live -tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022).

Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, noin 300–400 osallistujaa
- 9.6. Aviapolis-teemapäivä Ilmailumuseolla, noin 50–60 osallistujaa
- 14.6. Länsimäen asukastila, noin 20 osallistujaa
- 21.6. Tikkurilan asukastila, noin 20 osallistujaa

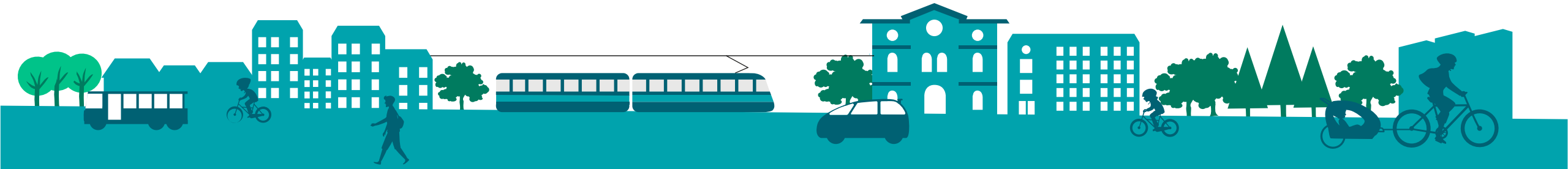
Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä.

Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohdemerkinnän sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta.

Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa, joista noin 37 saapui OsallistuvaVantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken OsallistuvaVantaa-palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin.

Kuva 33. Kaavarunkoluonnoksesta saatujen mielipiteiden eniten puhututtaneet aiheet

Visio Vantaan ratikkakaupungista



Ratikan kaavarungon tavoitteet

Ratikkakaupungissa…

Toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti

On eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja

On työpaikkakasvulle tilaa ja vaihtoehtoja

Vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja

Korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä

On pysäkki pysäkiltä omaleimaista kaupunkinauhaa

Liikkujan lähiympäristö paranee

On turvallista ja myös tuntuu siltä

Suunnitellaan laatu edellä

Mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista

On elinvoimaa ja vetovoimaa

Ratikka maksaa itsensä takaisin

Kasvun avulla saadaan kaupan verkosta kattava

On riittävästi ja helposti saavutettavia päivittäisiä palveluita

On erilaisia asumisen vaihtoehtoja

Vahvistetaan kulttuurisesti ja sosiaalisesti moninaista ja kestävää kaupunkiympäristöä

Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys

Vantaan ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu seudun yhdyskuntarakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tällaista poikittaista seudullista (ja Vantaan tarkastelussa keskeistä) akselia ei oikeastaan vielä ole. Aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan ratikka kutoo aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Laadukkaan ja pysyvän pikaraitiotien rakentaminen tuo esiin reitin varren mahdollisuudet uudelle maankäytölle, pitkäaikaisille investoinneille, maan arvon nousulle ja olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämiselle. Ratikkareitin varrella olevat palvelut ja työpaikat tulevat paremmin tavoitettaviksi paikallisesti, seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Parantuva saavuttavuus houkuttelee investointeja ja nostaa alueiden ja kiinteistöjen arvoja. Ratikan kiinteistötaloudellisissa arvioinneissa on haarukoitu, kuinka paljon nopeammin ratikan vaikutuspiirissä kiinteistöjen arvot nousevat. Arvonnousu mahdollistaa kaupungille kiinteistökehitystuloja, joiden avulla ratikka voi puolestaan maksaa itsensä takaisin.

Vantaan ratikan suunnittelun näkökulma on laaja-alainen, pitkäjänteinen ja kestävän kehityksen mukainen. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen päänäkökulmia ovat:

Asukkaat ja yritykset hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Hyvät liikenneyhteydet ja liikennepalvelujen toimivuus ovat perusedellytyksiä kuntien ja alueiden toiminnassa. Ratikan merkitys on suurin raskaan raideliikenteen asemien (mm. Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) välisillä alueilla. Ratikka vahvistaa huomattavasti näiden alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa ja kytkee ne entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon. Saavutettavuushyödyt ovat näiden alueiden osalta kaikkein suurimmat matkaa kohden ja hyödyt kohdistuvat moniin kyseisiltä alueilta lähteviin joukkoliikennematkoihin.

Raitiotie tuo vetovoimaa Itä-Vantaalle ja nykyisten ratojen katvealueille. Raitiotie mahdollistaa esimerkiksi Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila ja Mellunmäki liittyvät raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin aiemmin myönteiseen kehitykseen nousseeseen Tikkurila–Aviapolis-alueeseen ja sitä kautta myös muiden pääradan asemien yhteyteen.

Saavutettavuuden parantuminen edistää tontteihin kohdistuvaa kysyntää. Raitiotie parantaa saavutettavuutta erityisesti seudun poikittaisliikenteen näkökulmasta ja edistää kestävää liikkumista. Lisäksi syntyy verovoimaisia solmukohtia ratikan ja säteittäisen runkolinjan vaihtopysäkeille: Aviapolis eteläinen, Tuusulanväylä, Tikkurilan asema, Lahdenväylä ja Mellunmäki. Kaupungin maanhankintaa on pyritty kohdentamaan ratikan vaikutusalueelle. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen avulla aluekeskukset on tarkoitus kutoa yhteen jatkuvaksi kaupunkikudokseksi. Kun ratikkakaupunki on kytkeytynyt myös nopeaan junaliikenteeseen ja lentoliikenteeseen, ratikka parantaa koko ratikkakaupungin saavutettavuutta ja edelleen haluttavuutta asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijaintipaikkana.

Kunnan maankäyttöä ja palveluverkkoa koskevat valinnat vaikuttavat monella tavalla kuntalaisten arkeen ja yritysten toimintaedellytyksiin. Mitä tiiviimmin lähiympäristössä on asukkaita, sitä luontevammin alueelle keskittyy arjen palveluita. Esimerkiksi kaupalliset palvelut keskittyvät sinne, missä on toisaalta riittävän paljon asukkaita, toisaalta muita samantyyppisiä ja toisiaan tukevia palveluita. Julkiset peruspalvelut pyritään toteuttamaan lähipalveluina, jotka ovat saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Kaavoituksella mahdollistetaan hyvinvoinnin edistäminen kokonaisvaltaisesti ja viihtyisän elinympäristön toteutuminen. Tätä kautta kaavoituksella voidaan ehkäistä esimerkiksi segregaatiota ja muun eriarvoisuuden syntymistä.

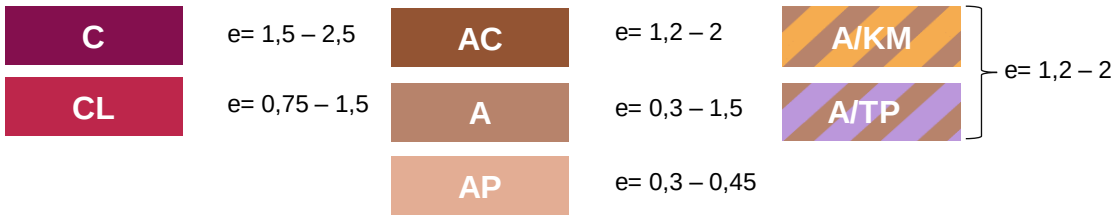
Mitoitus, asumisen alueet

Ratikan kaavarunkoalueelle on mitoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä. Asukasmääränä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta. Alueen mitoitus on laadittu tarkastelemalla alueen uudisrakentamis- ja täydennysrakentamismahdollisuuksia nykyisen tiedon pohjalta. Alueiden mahdollista uudistumista tulevaisuudessa on vaikea tässä yhteydessä ennakoida.

Mitoitusta laskettaessa on hyödynnetty tavoiteltavia korttelitehokkuuksia, jotka on määritelty alueen olemassa oleva rakennuskanta huomioiden. Tavoiteltavat korttelitehokkuudet vaihtelevat yleensä välillä e=0,3 – e=2,5 alueen käyttötarkoituksesta ja kaupunkirakenteellisesta sijainnista riippuen. Asumisen osuus rakentamisen määrästä on 50 % – 90 % käyttötarkoituksesta ja alueesta riippuen.

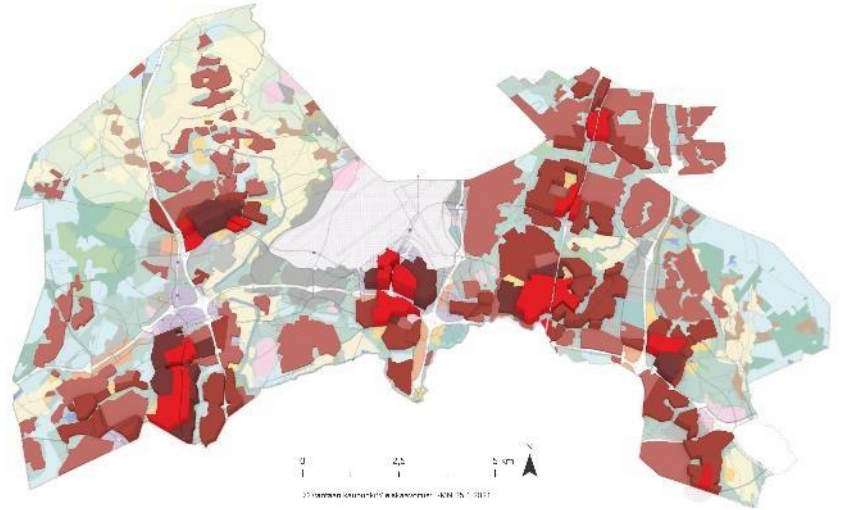
Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Suunnittelualueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joilla kaupunkirakenteen uudistuminen mahdollistaa nykyistä selkeästi korkeammat rakentamistehokkuudet niin asumisen kuin työpaikkarakentamisen näkökulmasta. Tällaisten selkeiden uudisrakentamisalueiden lisäksi alueella on paljon uudistumisen ja tiivistymisen mahdollisuuksia nykyisessä kaupunkirakenteessa. Olemassa olevilla pientalovaltaisilla alueilla mahdollistetaan maltillista täydennysrakentamista, joka sopeutuu lähiympäristöön.

Asuinrakentaminen



Kuva 34. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 35. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä



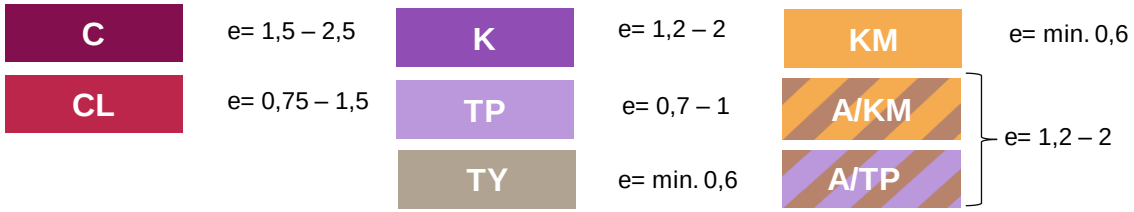
Kuva 36. Yleiskaavan 3d-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista

Mitoitus, työpaikka-alueet

Ratikan vaikutusalue muodostaa yleiskaava 2020:n merkittävimmän kasvu- ja kehityskäytävän. Alueelle sijoittuu jo nykyisin lähes 50 prosenttia Vantaan työpaikoista. Uusia työpaikka-rakentamisen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueella yli miljoona kerrosneliömetriä. Työpaikkarakentamis-potentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikka-arviot on laskettu keskimääräisten työpaikkaväljyyksien avulla (k-m^2/työpaikka), jotka vaihtelevat noin 30 k-m^2:stä 100 k-m^2:in toimialasta riippuen. Rakentamispotentiaali mahdollistaa työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.

Alueella on paljon monipuolistuvia sekä muuntuvia työpaikka-alueita. Tehokkain työpaikkarakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen. Näihin lukeutuvat Aviapolikseen sijoittuvat tiiviit työpaikka-alueet (K) sekä keskusta-alueet, joilla rakentamisen tavoitteellinen korttelitehokkuus on keskimäärin e=2. Myös monipuolisilla työpaikka-alueilla (TP) tavoitellaan nykyisten korttelitehokkuuksien merkittävää tehostumista erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä. Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista (korttelitehokkuus vähintään 0,6). Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi työpaikkarakentamista sijoittuu erityisesti myös keskusta-alueille, jotka ovat merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.

Työpaikkarakentaminen

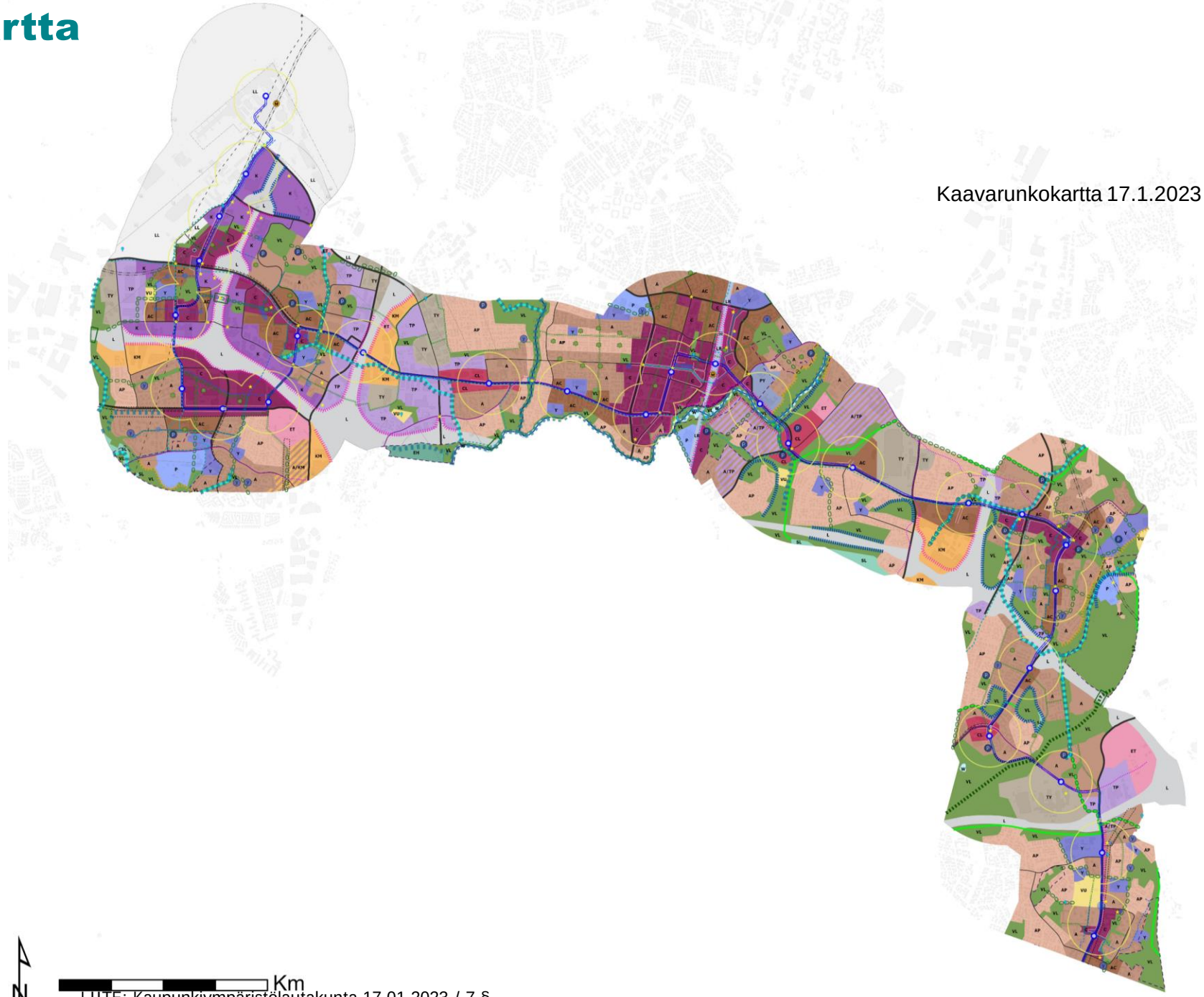


Kuva 37. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 38. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä

Kuva 39. Havainnekuva Aviapoliksesta Tietotien toimisto- ja hotellikehityshankkeesta (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Kaavarunkokartta ja merkinnät



Kaavarunkokartta 17.1.2023

0 1 2 Km

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

YK0049 merkintöjen selitteet KALA 17.1.2023

- C Keskusta-alue
- CL Lähikeskustan alue
- AC Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue
- A Monimuotoinen asuinalue
- AP Pientalovaltainen asuinalue
- KM Kaupallisten palveluiden alue
- A/KM Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue
- K Tiivis työpaikka-alue
- TP Monipuolinen työpaikka-alue
- A/TP Asumisen ja työpaikkojen alue
- TY Tuotanto- ja varastotoiminnan alue
- Y Julkisten palveluiden alue
- P Palveluiden alue
- PY Hallintopalveluiden alue
- VL Lähivirkistysalue
- VU Urheilukenttiä
- EH Hautausmaa-alue
- SL Luonnonsuojelualue
- W Vesialue
- ET Yhdyskuntateknisen huollon alue
- L Liikennealue
- LR Raskaan raideliikenteen alue
- LL Lentoliikenteen alue
- Maamerkki

- Vahva kaupallinen julkisivu
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja
  Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:
- *Tärkeä käveltävä kaupunkitila*
- *Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila*
- Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna
- Virkistysalue
- Huleveden hallintarakenne
- Viheryhteyden kehittämiskohta
- Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti
- Siniverkosto
- Viherketju
- Metsäinen ekologinen runkoyhteys
- Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys
- Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys
- Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys
- Arvokas kulttuuriympäristö
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö
- Julkisten palveluiden kehittämistarve
- Julkisten palveluiden kohde
- Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

- Kehitettävä voimajohtoalue
- Lentoterminaalin alue
- Pysäkinseutu
- Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Rautatieasema
- Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema
- Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue
- Raitiotien pysäkki
- Raitiotie
- Raitiotien tunneliosuus
- Raskaan raideliikenteen tunneliosuus
- Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus
- Joukkoliikenteen runkoyhteys
- Pääkatu tai tie
- Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu
- Joukkoliikennekatu
- Pyöräliikenteen baana
- Selvitettävä baanareitti
- Kestävän liikkumisen katu
- Kävelykatu
- Kaupungin raja

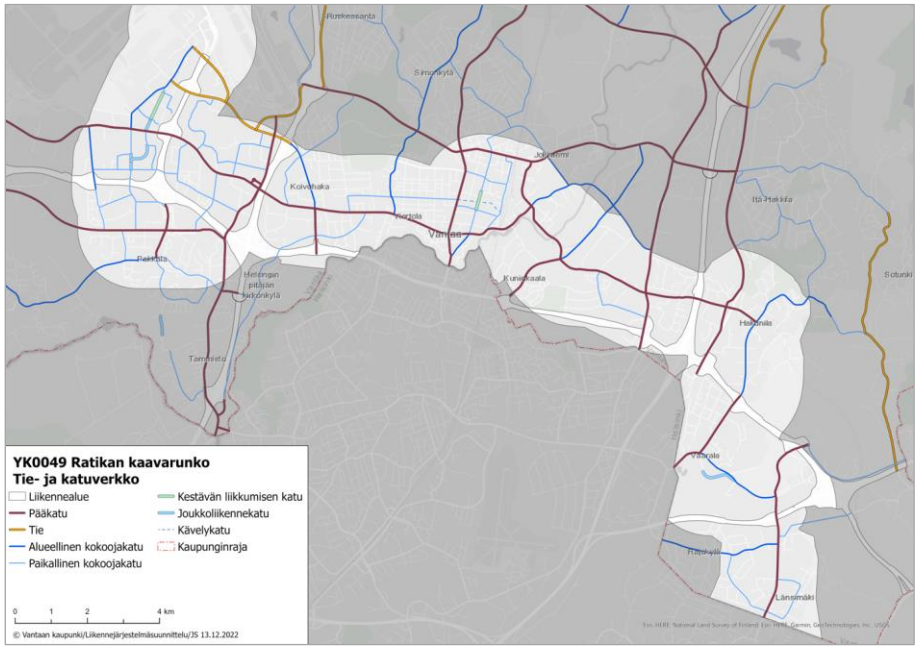
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja

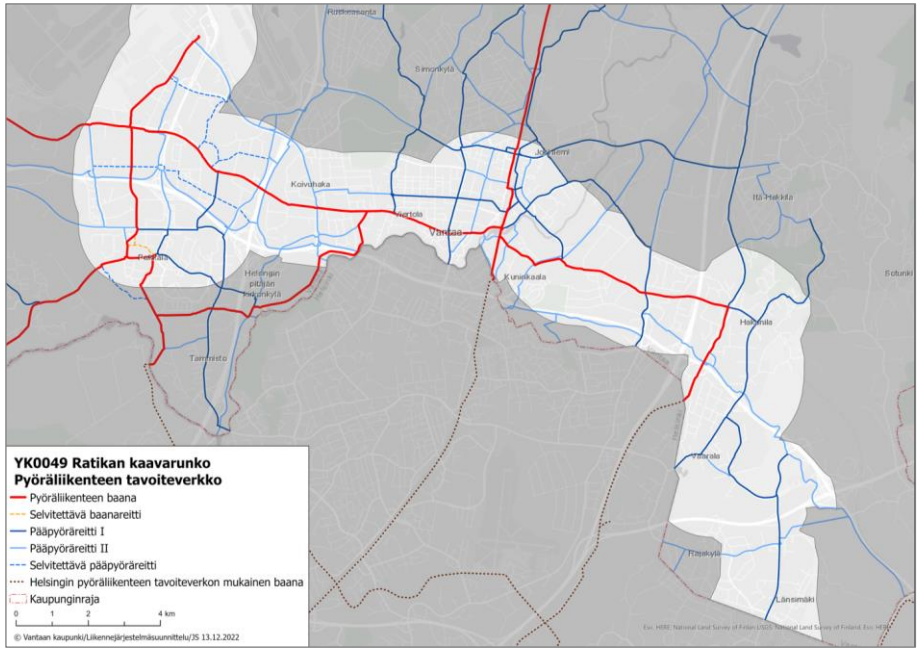
Kaavarunko täydentää ja tarkentaa yleiskaavassa esitettyä tie- ja katuverkkoa. Yleiskaavan tapaan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät on merkitty kaavarungossa liikennealueina. Muu tie- ja katuverkko on merkitty kahdella merkinnällä, jotka ovat *pääkatu tai tie* sekä *alueellinen tai paikallinen kokoojakatu*. Niitä koskevien määräysten mukaisesti keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylille. Kokoojakadut puolestaan täydentävät tätä verkkoa. Tie- ja katuverkon luokittelu ohjaa jatkosuunnittelua tuomalla esiin eri yhteyksien aseman liikenneverkolla, mikä vaikuttaa esimerkiksi katujen poikkileikkausten mitoitukseen. Keskeistä on myös varmistaa sujuva liikkuminen ja keskustojen saavutettavuus eri kulkumuodoilla.

Kestävän liikkumisen osalta ratikan kaavarungossa on merkintöinä lisäksi: *joukkoliikennekatu*, *kestävän liikkumisen katu* ja *kävelykatu*. Joukkoliikennekaduiksi on merkitty katuosuuksia Hopeatien ympäristössä, Muurassa sekä Aviapoliksen terminaalin alueella. Nämä ovat joukkoliikenteelle varattuja katuja, joille linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys. Muun liikenteen läpiajoa ei sallita joukkoliikennekaduilla. Kestävän liikkumisen kaduiksi on puolestaan merkitty osa Kielotiestä sekä Aviabulevardista. Näillä katuosuuksilla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla. Kävelykatuna kaavarungossa on merkitty Tikkuraitin ja Asematien muodostama yhteys, joka varataan jalankululle ja pyöräliikenteelle.

Kaavarunko tuo joitakin tarkennuksia pyöräliikenteen baanoihin. Linjaus Backaksen kartanon alueella on tarkentunut suunnitelmien edetessä ja siihen liittyy Ylästöntien pohjoispuolen selvitettävä baanareitti, jonka linjausta on vielä tutkittava. Kivistön-Tikkurilan-Hakunilan baana kulkee pitkälti Vantaan ratikan varressa ja sitä suunnitellaan toteutettavaksi ratikan yhteydessä. Lisäksi pyöräliikenteen teemakartalla on tarkennettu vuoden 2020 lopulla valmistunutta pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Siinä on esitetty baanat sekä pääpyöräreitit, jotka on luokiteltu kahteen luokkaan. Kaavarunko tarkentaa pääpyöräreittejä lähinnä Aviapoliksen alueella, missä maankäytön muuttuessa uusilla pyöräyhteyksillä on merkittävä vaikutus erityisesti alueen sisäiseen liikkumiseen. Pääpyöräreitit on esitetty vain teemakartalla kaavakartan luettavuuden takia.

Kaavarunko ei tuo esiin pienimpiä yhteyksiä, kuten tonttikatuja ja paikallispyöräteitä, mutta nämä on otettava huomioon jatkosuunnittelussa, jotta esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen reitit pysäkeille ja palveluihin voidaan toteuttaa mahdollisimman suorina ja turvallisina. Näihin vaikuttaa muun muassa korttelirakenne ja yhteyksillä on keskeinen vaikutus alueelliseen saavutettavuuteen sekä pysäkkien palvelutasoon.





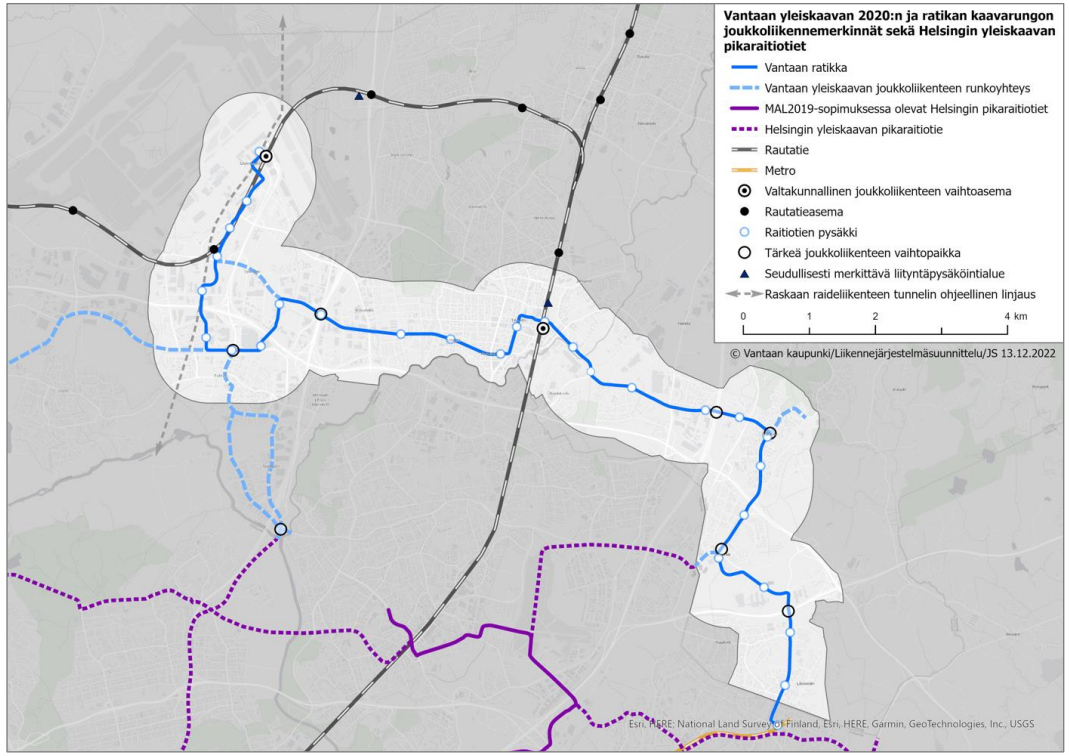
Kuvat 40 ja 41. Tie- ja katuverkon sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon teemakartat

Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia

Vantaan ratikka on yksi osa HSL-alueen joukkoliikennelinjaston runkoverkkoa ja tulevaisuudessa osa pääkaupunkiseudun pikaraitiotieverkostoa. Ratikan kaavarunkoon on merkitty raitiotien lisäksi yleiskaavan joukkoliikenteen runkoyhteydet, jotka voidaan toteuttaa raitioteinä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkumisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Pidemmän aikavälin varauksena on yleiskaavassa ja kaavarungossa osoitettu raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus, jolla mahdollistetaan Lentoradan ja Tallinna-tunnelin toteutuminen. Kaavarunkoon on merkitty myös tavaraliikennettä palveleva Vuosaaren satamarata.

Vantaan ratikka tuo uuden lisän liikkumisvaihtoehtoihin ja raideyhteyden Itä-Vantaalle. Raitiotie parantaa Vantaan poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna se parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä. Uusi liikennemuoto aiheuttaa myös haasteita. Koska katutilan kokonaismäärä ei kasva, pitää kaupungin liikennejärjestelmää järjestellä uudelleen siten, että eri kulkumuodoille ja palveluille löydetään optimaaliset paikkansa ja roolinsa osana kokonaisuutta. Ja vaikka raitiotie tuo uusia alueita raideliikenteen piiriin, se ei tarkoita, että bussiliikenne olisi näiltä alueilta kuitenkaan loppumassa. Esimerkiksi Hakunilan ja Pakkalan alueilla säilyy myös jatkossa vahva bussiliikenne, joka osaltaan toimii liityntänä ratikan pysäkeille ja toisaalta tarjoaa suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan.

Vaihdot ovat olennainen osa joukkoliikennejärjestelmää ja raitiotien myötä paranee vaihtoyhteydet erityisesti nykyisiin ratoihin sekä säteittäisten pääväylien bussiliikenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat, joista Tikkurilan ja Lentoaseman asemat on nostettu omalle merkinnälleen. Vaihtoyhteyksien sujuvuus raitiotien ja muun joukkoliikenteen välillä on kuitenkin keskeisessä asemassa kaikkien raitiotiepysäkkien suunnittelussa. Kaavarungon alueella on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue Tikkurilassa.



Kuva 42. Joukkoliikenneverkoston teemakartta. Kuvassa ei ole mukana Vuosaaren satamarataa, koska se palvelee vain tavaraliikennettä.

Pysäkinseudut

Ratikan kaavarungossa Mobility Hub- ja Design Manual -selvitysten tulokset heijastuvat pysäkkien ympäristön maankäytössä ja kaupunkitilan suunnitteluratkaisuissa. Pysäkkien vaikutus kaupunkiympäristöön on esitetty kahdella eri merkinnällä, joissa pysäkin kohdemerkintä ohjaa itse pysäkin ja sen välittömän lähiympäristön liittymistä kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämiseen. Pysäkinseudun kehittämismerkintä taas kattaa laajemman pysäkin vaikutusalueen, ja se ohjaa alueen liikennejärjestelmän kehittämistä, kaupunkitilan muutosta käveltävyys ensi sijalla ja toimintojen sijoittamista. Pysäkinseudun kehittämismerkinnän vyöhykkeelle pyritään keskittämään mm. tehokkain rakentaminen, ja palvelujen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Ratikalla edistetään kestävien liikkumismuotojen käyttömahdollisuuksia mm. nostamalla kävely sekä keskustojen että pysäkkien lähiympäristöjen ensisijaiseksi liikkumiskeinoksi. Valintaa ilmennetään pysäkkien lähiympäristön suunnittelulla, jossa suunnitteluratkaisut ja materiaalit lähtevät kävelijän nopeustasosta ja kokemusmaailmasta: virikkeitä ja kokemuksia tulee tarjota monin verroin tiheämpään kuin autoiluun perustuvassa kaupunkirakenteessa. Kävelyreitit pysäkeille suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi.

Pysäkinseuduista tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Pysäkkien yhteyteen varataan tilaa julkiselle taiteelle ja/tai erottuvalle ja mieleen jäävälle arkkitehtuurille. Ratikkakatujen ja muiden pää- ja kokoojakatujen risteyspaikat toisten pääkatujen, kehitettävien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien sekä viherverkostojen kanssa on kehitettävä erityisluonteisina paikkoina. Erityisluonne voidaan tuoda esiin esimerkiksi erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin tai kaupunkitilan tai julkisen taideteoksen avulla.

Kuvat 43 ja 44. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä (WSP).

Keskustat

Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaavan nostamista kolmesta pääkeskustasta kaksi, Tikkurila ja Aviapolis, sijoittuvat ratikan kaavarungon alueelle. Lisäksi suunnittelualueella sijaitsevat aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki, jotka muodostavat tärkeän osan kaupungin monikeskuksisuuden vahvistumista.

Keskustoista Aviapolis on luonteeltaan verkostomainen. Vantaan ratikka kutoo yhteen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen ytimiä mm. Aviapoliksen keskustassa, Muurassa, Huberilassa ja Annefredissä. Lisäksi Jumbon alue kehittyy kaupan ja palvelujen keskittymästä monipuoliseksi kaupunkikeskustaksi. Pakkalassa ratikan varteen sijoittuvat laajat uudistuvat keskustatoimintojen alueet. Uudistumisen myötä myös nykyisten umpinaisten rakennusten tulisi avautua ulospäin ympäröiville kaduille. Tikkurila kehittyy monen liikennemuodon ja toiminnon tiiviinä ja laadukkaana kaupunkiytimenä, jonka vetovoimaa lisäävät jokimaisema ja sen kulttuuriympäristöarvot. Hakunila hyötyy eniten ratikan mahdollistamasta saavuttavuuden paranemisesta sekä keskeisiä kaupunkitiloja uudistavista ja parantavista hankkeista, kuten Vanhan Lahdentien siirron mahdollistamasta keskustan läntisestä laajennuksesta. Samantapainen uusiutuminen ja täydentäminen on mahdollista myös Länsimäessä.

Keskustat ovat toiminnallisia solmuja, ja niitä luonnehtivat toimintojen monimuotoisuus, rinnakkaisuus ja korkea intensiteetti verrattuna muihin alueisiin. Keskustat ovat ennen kaikkea kohtaamisten, kulttuurin ja elämysten paikkoja. Kaupunkielämä edellyttää rakentamiselta tehokkuutta ja toiminnoilta tiheyttä. Toiminnallisen tiheyden vastapainoksi tarvitaan tunnistettavia erottuvia paikkoja, suunnittelun ja toteutuksen laatua, viihtyisiä julkisia kaupunkitiloja ja viheralueita. Keskustaympäristössä saavat myös näkyä kestävyyden ja esimerkiksi sään ääri-ilmiöiden edellyttämät ratkaisut.

Kaupunkikeskustojen muutosta kestävämpään suuntaan edustaa myös liikennejärjestelmän muutos. Joukkoliikenteen eri muodoille ja niiden matkaketjuille luodaan tasavertaiset olosuhteet verrattuna autoiluun. Ennen kaikkea keskustoja ja erityisesti pysäkkien ympäristöjä kehitetään kävely ensisijaisena kulkumuotona. Tarkemmassa suunnittelussa tämä näkyy kaupunkitilan käytön priorisoinneissa, huolellisessa suunnittelussa ja laadukkaassa toteutuksessa niin julkisen kaupunkitilan, rakennusten arkkitehtuurin kuin tonttien piha-alueiden käytössä. Keskustoissa myös pysäköintijärjestelmä uusiutuu: maantasopysäköintejä korvataan rakenteellisilla pysäköintiratkaisuilla, mikä vapauttaa arvokasta keskustamaata joko rakentamiseen tai kaupunkilaisten ja asukkaiden käyttöön.

Ratikan kaavarungossa keskusta-alueita on osoitettu suppeammin kuin yleiskaavassa. Toisaalta yleiskaavan esitystapa on sekä tarkastelumittakaavaltaan että esitettyjen maankäyttöluokkien osalta yleispiirteisempi kuin ratikan kaavarungossa. Siten osa yleiskaavan keskusta-alueista on tulkittu joko tarkemmin muihin käyttötarkoituksiin tai sijoitettu käyttötarkoituksiin, joiden voidaan ajatella ainakin lyhyemmällä aikavälillä täsmentävän yleiskaavan keskustamerkintää, kuten keskustojen selvästi asuinpainotteisten laitaosien osoittaminen keskustamaisina asuinalueina. Toisaalta keskustojen alueilla ei esitetä erikseen yksittäisille toiminnoille varattuja alueita, esim. koulujen ja päiväkotien tarpeisiin varattuja julkisten palvelujen alueita.

Keskusta-alueiden verkkoa on täydennetty muutamalla lähikeskustaksi merkityllä ratikkapysäkin ympäristöllä (Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta). Nämä eivät ole yleiskaavan mukaisia keskusta-alueita, vaan täydentävät toiminnallisesti monimuotoisina pysäkkiympäristöinä keskusverkkoa. Lähikeskuksiin ei voi sijoittua esim. suuryksikkökoon ylittävää kauppaa, vaan palvelut on suunnattu lähiympäristön tarpeisiin.

Lähipalvelut

Julkisten palveluiden osalta kirjastot ja terveyspalvelut keskittyvät keskustoihin, kun taas asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään.

Ratikan kaavarunkoalueen palveluverkko täydentyy vuoteen 2031 mennessä useilla uusilla palveluilla. Kaavarungon alueelle on investointiohjelmaan kirjattu kaksi uutta yhtenäiskoulua sekä 14 uutta tai tilapäistä päiväkotia. Seuraavan kymmenen vuoden palveluverkkotarpeet on määritelty talousarvion investointiosassa.

Aviapoliksen suuralueella Veromiehen kaupunginosan muuttuessa suurelta osin asumiseen, on myös uusien lähipalvelujen tarve tiedostettu. Näistä mainittakoon monitoimirakennus Atomi, jonne sijoittuvat päiväkoti, yhtenäiskoulu ja nuorisotila. Tikkurilassa uusi hyvinvointikeskus ja kaupungin uudet toimitilat ovat suuria tulevaisuuden hankkeita. Jokiniemen oppimiskampus kehittää radan itäpuolelle merkittävän ammatillisen ja toisen asteen koulutuskeskittymän. Tikkurilan urheilupuiston alueen toimintoja kehitetään. Hakunilan suuralueella tulevaisuuden kohteita ovat usean päiväkodin lisäksi mm. Hakunilan vanhustenkeskus sekä asukastilat.

Merkittävimpien muutosten lisäksi kaupungin eri toimialoilla on kehitystarpeita, jotka edellyttävät uutta tai muuntuvaa tilaa. Lisäksi kaupungilla on palvelutiloja, joiden kunto saattaa aiheuttaa lisätarpeita uusien palveluiden toteuttamiselle. Kaupungin tulee voida vastata näihin tarpeisiin osoittamalla riittävästi tonttimaata, ja asemakaavoittaa joustavasti tarpeisiin soveltuvia aluevarauksia.

Kuvat 45-47. Esimerkkikuvia päiväkodeista, kouluista ja leikkipaikoista

Palveluverkko ratikkakaupungissa

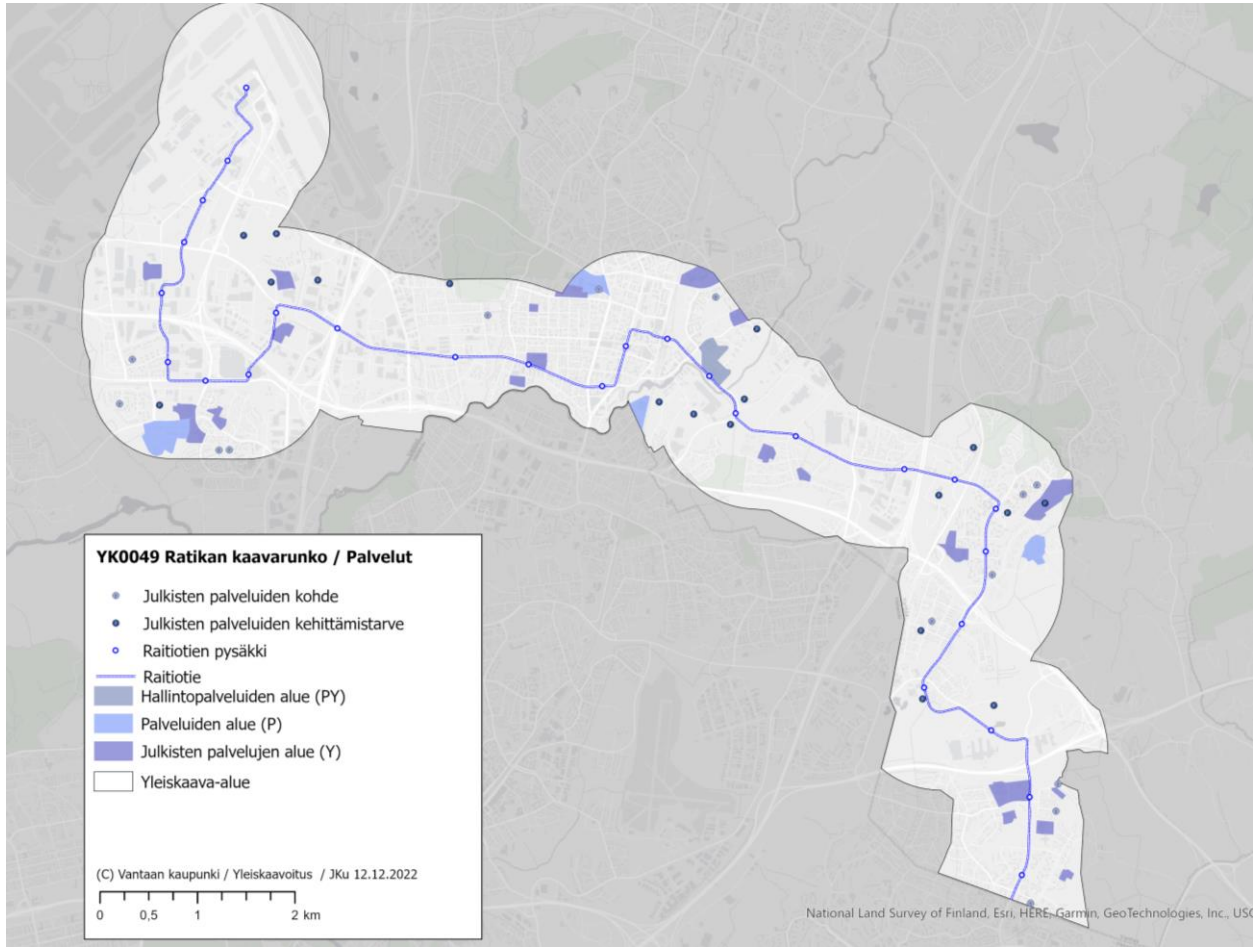
Toimivassa ratikkakaupungissa palvelut ovat sujuvan kävely-, pyörä- tai ratikkamatkan päässä. Palvelut on helppo saavuttaa niin ratikkapysäkiltä kuin myös kotiovelta. Matkaketjut kodin, palveluiden ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä tulisi olla turvalliset ja helposti kuljettavat. Hiilineutraalit matkaketjut syntyvät toimivasta kaupunkirakenteesta ja liikennejärjestelmästä, joka kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön asiointimatkoilla. Alueiden vetovoiman ja myönteisen imagon kannalta on keskeistä, että päivittäisiä lähipalveluita on tarjolla riittävästi – sujuvan, turvallisen ja helposti hahmotettavan matkan päässä.

Ratikan varren kaupunkikehitys ja sen mahdollistama asukasmäärän kasvu tarkoittaa luonnollisesti myös palvelutarpeen kasvua. Voimakkaimmin kasvu näkyy varhaiskasvatus- ja perusopetuksen palveluiden tarpeessa. Ratikan kaavarunkotyön yhteydessä tarkentuneet kasvuluvut tuottavat palvelutarpeen 20 päiväkodille ja 5 yhtenäiskoululle vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi sosiaali- ja terveyspalveluille tarvitaan tilaa kasvavan väestön tarpeisiin. Paikoin vanhentuneet ja palvelutarpeen kasvuun heikosti vastaavat tilat lisäävät haasteita. Palveluiden osalta kaupunkisuunnitteluun liittyviä periaatteita ovat mm. hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä, jalan sekä pyörällä, täydennysrakentamisen mahdollistama keskittäminen, tilojen yhteiskäyttö ja tilatehokkuus sekä monikäyttökiinteistöt. Palveluiden sijoittamisessa on huomioitu ympäristöterveysnäkökulmat, kuten ilmanlaatu ja melu.

Iäkkäiden palveluasumisen kannalta sijainti monipuolisen palvelutarjonnan keskusta-alueilla ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella on eduksi, sillä keskeinen sijainti helpottaa palvelutaloissa asuvien, siellä asioivien ja työssäkäyvien arkea.

Päiväkodin tulisi löytyä lähipalveluna samasta kaupunginosasta, ja koulun tulisi olla korkeintaan 3 kilometrin turvallisen koulumatkan päässä, mieluiten kuitenkin 1 kilometrin päässä. Päiväkoti- ja koulutontin koko tulisi olla nykymitoituksen mukaan noin 1–3 hehtaaria. Haasteena riittävän ja saavutettavan palveluverkon toteuttamisessa on löytää tiivistyvästä kaupunkirakenteesta oikeankokoinen tontti, joka on myös rakennettavuudeltaan hyvä ja ympäristöltään terveellinen. Palveluverkon kehittämisen haasteena on myös kaupungin omistaman maan vähäisyys palvelun tuotantoon soveltuvissa sijainneissa.

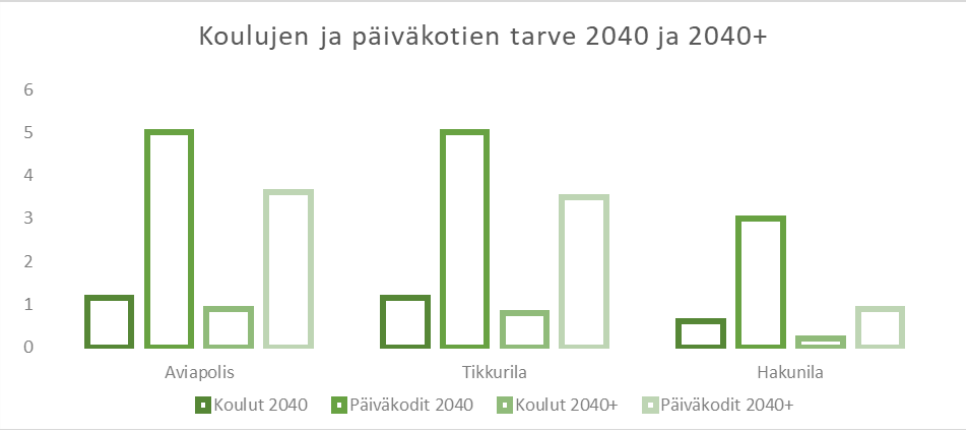
Kaavarunkokartalla on osoitettu aluemerkintöinä olemassa olevien kohteiden lisäksi sellaiset tulevat palvelut, joiden sijainti on jo tiedossa. Symboleilla on osoitettu uusia palvelutarpeita, joiden sijaintia ja aluevarauksen laajuutta tulee selvittää tarkempien suunnitelmien, kuten asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta. Alueellisissa kaavarungoissa, kuten Tikkurilan sekä Länsimäen kaavarungoissa on tutkittu uusien palvelutarpeiden sijaintia, ja ne on huomioitu ratikan kaavarungossa. Palveluiden kehittämiskohteita on haettu sellaisista sijainneista, jotka sujuvoittavat asukkaiden arkisia matkaketjuja ja joissa voidaan hyödyntää ratikan pysäkin läheisyyttä ja ratikkaa kulkumuotona asiointimatkoilla.



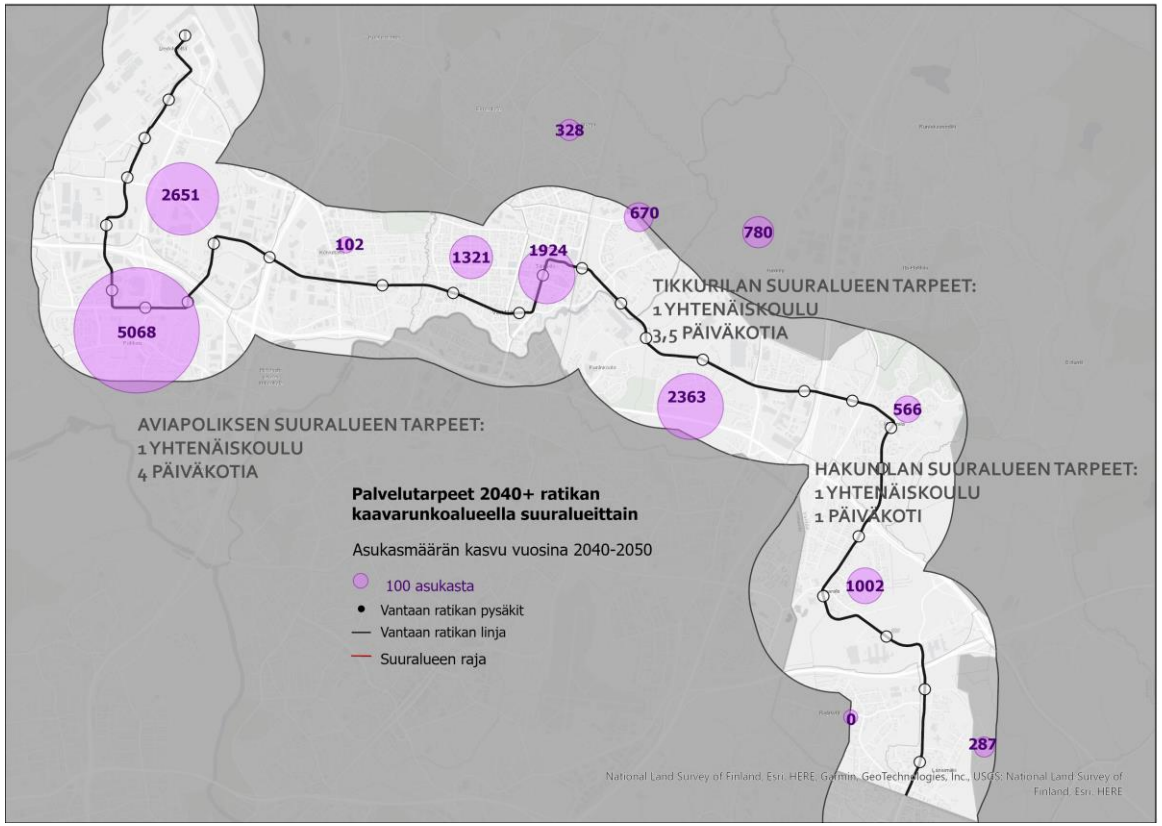
Kuva 48. Lähipalvelut ratikan kaavarungossa

Vuoden 2040 jälkeen tarvittavat palvelut esitetään oheisessa teemakartassa. Kartalla on kuvattu suuralueittain ratikan tuottama väestönkasvu vuosina 2040–2050 sekä nykyisen palvelumitoituksen mukaiset uudet päiväkotien ja koulujen tarpeet. Tämän kasvuarvion lisäksi on syytä ottaa huomioon yleiskaavan A/TP-alueiden asumisen osuuden toteutuminen ja painotus sekä olemassa olevien asuinalueiden täydennysrakentamisen potentiaali, jotka voivat tuottaa lisätarpeita lähipalveluille. Yleiskaavan mitoituslukujen pohjalta laskettuna palveluiden lisätarpeita tullee erityisesti Tikkurilan ja Hakunilan suuralueiden kaupunginosissa ratikan vyöhykkeellä.

Kaavarunkokartalla on osoitettu erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin mm. Tikkurilan urheilupuisto sekä Backaksen ja Håkansbölen kartanoalueet. Kartanoalueiden kehittämisessä tulee huomioida ympäristön kulttuurihistorialliset arvot.



Kuva 49. Koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+ suuralueittain



Kuva 50. Väestönkasvu kaupunginosittain 2040–2050 sekä koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+

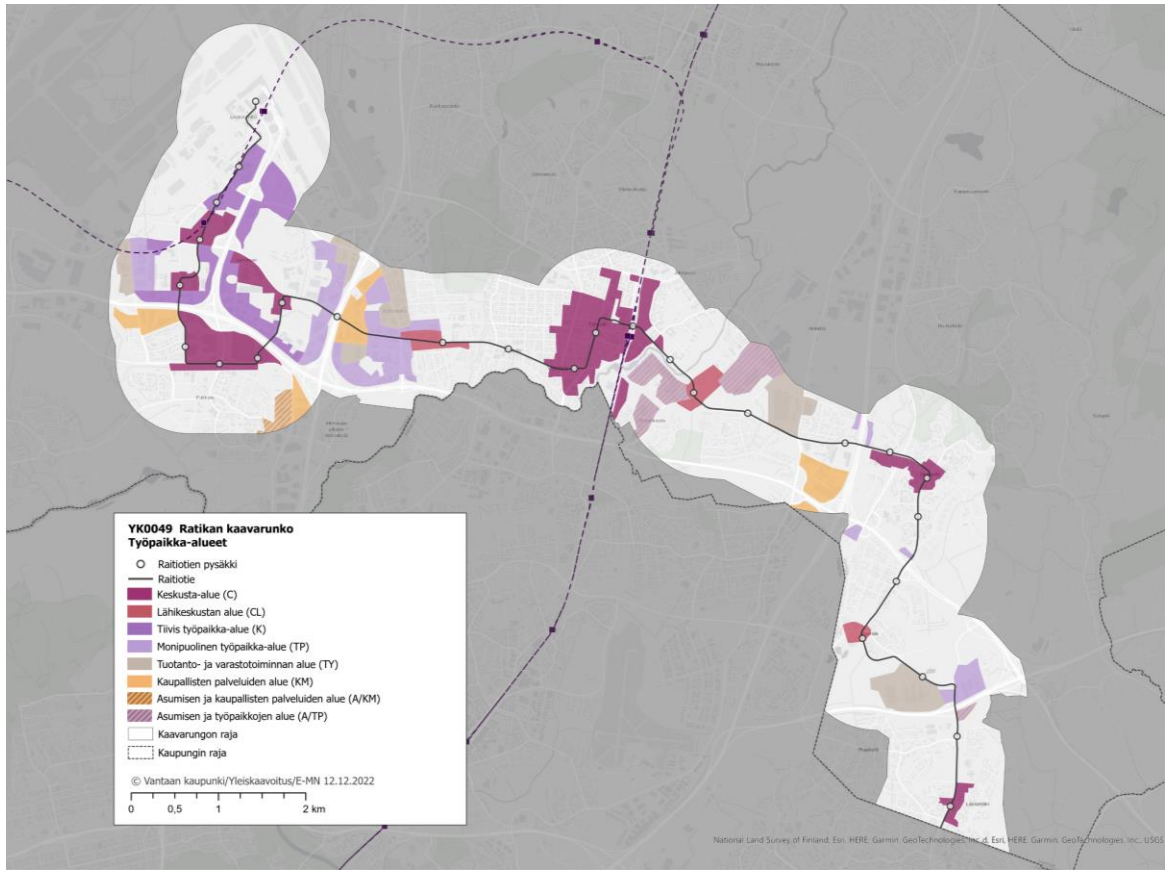
Elinkeinot ja työpaikat

Ratikan kaavarungon kehitys- ja kasvukäytävällä sijaitsee jo nykytilanteessa lähes 50 % koko Vantaan työpaikoista. Kaavarungon ratkaisuilla halutaan turvata alueen elinvoimaisuus ja työpaikka-alueiden kehittämisedellytykset mahdollistamalla monipuoliset ja riittävät työpaikka-alueiden varaukset. Työpaikkamäärään tavoitellaan kasvua: alustavasti on arvioitu, että alueella olisi vuonna 2050 yli 30 000 uutta työpaikkaa. Tämä tarkoittaa yli 1 miljoonaa kerrosneliötä uutta työpaikkarakentamista. Tavoitteen saavuttaminen onnistuu nykyisten työpaikka-alueiden ja keskustojen tehostamisella ja monipuolistamisella.

Työpaikka-alueet on kaavarungossa jaoteltu tiiviisiin työpaikka-alueisiin (K), monipuolisiin työpaikka-alueisiin (TP), tuotanto- ja varastotoimintojen alueisiin (TY), kaupallisten palveluiden alueisiin (KM) sekä asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueisiin (A/TP ja A/KM). Näiden lisäksi keskusta-alueet (C ja CL) ovat merkittäviä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä. Työpaikkoja sijoittuu myös lentokentän ja palveluiden alueille sekä asuinalueille.

Tiiviitä työpaikka-alueita (K) kehitetään tehokkaina ja kaupunkitilaltaan korkealaatuisina toimisto- ja palveluvaltaisina alueina, joille on mahdollista sijoittua myös tehokkaan tuotannon tiloja. Alueet sijaitsevat asutuksen läheisyydessä, joten toiminnot eivät saa aiheuttaa ympäristöhäiriöitä. Kaupunkitilan laadun parantaminen on yksi tärkeä kehittämistavoite. Tiiviiksi työpaikka-alueiksi on osoitettu alueita erityisesti Aviapoliksessa: ratikan varrella lentokentän läheisyydessä, Lentoasemantien ympäristössä sekä Kehä III:n varrella. Aviapolis kehittyy jatkossakin Vantaan suurimpana ja tärkeimpänä työpaikkakeskittymänä.

Tehokkain ja korkealaatuisin toimitilarakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseuduille ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään alueen saavutettavuutta ja logistisesti ainutlaatuista sijaintia lentokentän, Aviapoliksen aseman ja Kehä III:n läheisyydessä.



Kuva 51. Työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa

Monipuolisina työpaikka-alueina (TP) on kaavarungossa osoitettu alueet, jotka säilyvät työpaikka-alueina. Alueille on mahdollista sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä tehokkaita ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Monipuoliset työpaikka-alueet sijoittuvat ratikan lähiympäristöön hyvin saavutettavilla alueilla, joiden katsotaan kehittyvän ja tehostuvan ratikan vaikutuspiirissä. Alueilla ei sallita ympäristöhäiriöitä eikä suurimittakaavaista logistiikkaa.

Rouheammille työpaikkatoiminnoille on tilaa tuotanto- ja varastotoimintojen (TY) alueilla muun muassa Aviapoliksessa Viiman alueella, Koivuhaassa, Hakkilassa sekä Fazerilassa. Tuotanto- ja varastotoiminnot eivät saa aiheuttaa merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Kaupallisten palveluiden alueiksi (KM) on osoitettu alueet Tammistossa, Vantaanportissa, Koivuhaassa ja Porttipuistossa, joille saa sijoittua vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Pelkkien työpaikka-alueiden lisäksi kaavarungossa on osoitettu ”raitamerkinnällä” asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueita. Työpaikkojen ja asumisen sekoittaminen mahdollistaa kaupungin tiivistymisen ja rakenteen monipuolistumisen joukkoliikennevyöhykkeille tavoitteiden mukaisesti. Samalla on kuitenkin huomioitava, ettei alueiden rakenne yksipuolistuisi vain asuinalueiksi. Kun olemassa olevia toimitila-alueita muutetaan asumiseen, tulee mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet huomioida. Lisäksi useille alueille sijoittuu ympäristöhäiriöitä tai -riskejä aiheuttavia laitoksia, joiden asettamat reunaehdot tulee ottaa tarkemmassa suunnittelussa huomioon.

Kuvat 52–55. Havainnekuvia Jumbon ja Aviapoliksen työpaikka- ja kaupallisten palvelujen keskittymistä (WSP)

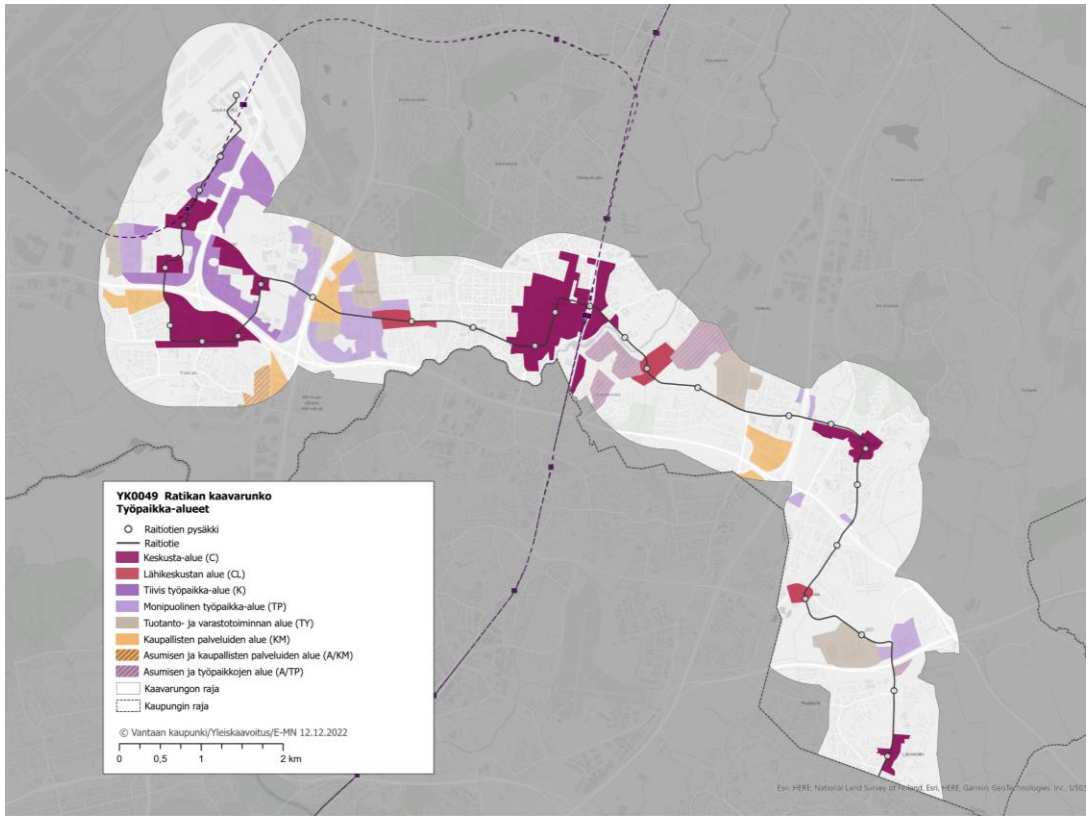
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä

Keskusta-alueet ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia. Alueita kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina monipuolisina alueina, joihin keskittyy jatkossakin merkittävästi työpaikkoja ja palveluita. Tuottavuuden näkökulmasta laajenevat ja tiivistyvät keskusta-alueet ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulisi pyrkiä keskittämään. Toiminnot keskittyvät helpommin tietyille jo vetovoimaisille alueille, joilla etuna on esimerkiksi muiden toimijoiden ja asiakkaiden läheisyys sekä alueen palvelutarjonta. Yritysklustereiden muodostumisen kannalta parhaat edellytykset ovatkin tiiviillä ja rakenteeltaan monipuolisilla alueilla, kuten keskusta-alueilla tai tiiviillä ja monipuolisilla työpaikka-alueilla.

Tiiviin maankäytön myötä syntyy keskittymisetuja, jotka ovat taloudellisen kehityksen moottori. Tehokkain rakentaminen sijoittuukin saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään keskusta-alueiden saavutettavuutta. Hyvä saavutettavuus on yritysten kannalta yksi tärkeimpiä sijoittumistekijöitä. Se myös mahdollistaa paremman työvoiman saatavuuden. Tässä suhteessa joukkoliikennesaavutettavuuden ja erityisesti raideliikenteen asemien läheisyyden merkitys on noussut viime vuosina. Erityisesti Aviapolis ja Tikkurila kehittyvät vahvoina seudullisesti vetovoimaisina työpaikkakeskittyminä, joissa painopiste on osaamisintensiivisissä palvelu- ja kaupan aloissa.

Jotta keskusta-alueet kehittyisivät aidosti monipuolisina toiminnoiltaan sekoittuneina alueina ja työpaikkakehitys säilyisi positiivisena, on varmistettava, että toimitilarakentamista mahdollistetaan erityisesti asemien ja ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä. Pelkät kaupalliset palvelut ja kivijalkarakenne eivät riitä ylläpitämään elinvoimaisia ja toiminnoiltaan aidosti monipuolisia keskustoja. Tarkemmassa suunnittelussa tuleekin varmistaa, että asuntorakentamisen lisäksi myös toimitilarakentamiselle varataan riittävästi sijoittumismahdollisuuksia erityisesti asemanseutujen ja ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.

Alueella työssäkäyvät vaikuttavat positiivisesti myös alueen palveluihin ja kaupalliseen tarjontaan. Esimerkiksi ravintolapalveluille lounasajan asiakasvirta on erittäin tärkeä. Asukkaat ja työntekijät yhdessä mahdollistavat elävän ja elinvoimaisen kaupungin eri vuorokauden aikoina.



Kuva 56. Keskustat ja työpaikka-alueet kaavarungossa

Kaupan ohjaaminen

Kaupan ohjaus perustuu yleiskaavan 2020 ratkaisuun, voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä useisiin selvityksiin. Vuonna 2015 laadittu *Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040* määritteli kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet, joista tähän on nostettu ratikan kaavarunkoaluetta koskevat osuudet. Samat periaatteet toimivat myös yleiskaavan kaupan ratkaisun perustana.

Kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet Vantaalla

- 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 asemanseudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.
- Kaupungin tulee edistää riittävää kaupan tonttitarjontaa.

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.

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

- Tavoitellaan kauppaa, joka ei suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille ja joissa myytävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asioimista kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1 000 k-m^2) ja tukeutuvat asuntorakenteeseen
- Koivuhakaa kehitetään paljon tilaa vaativan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppa

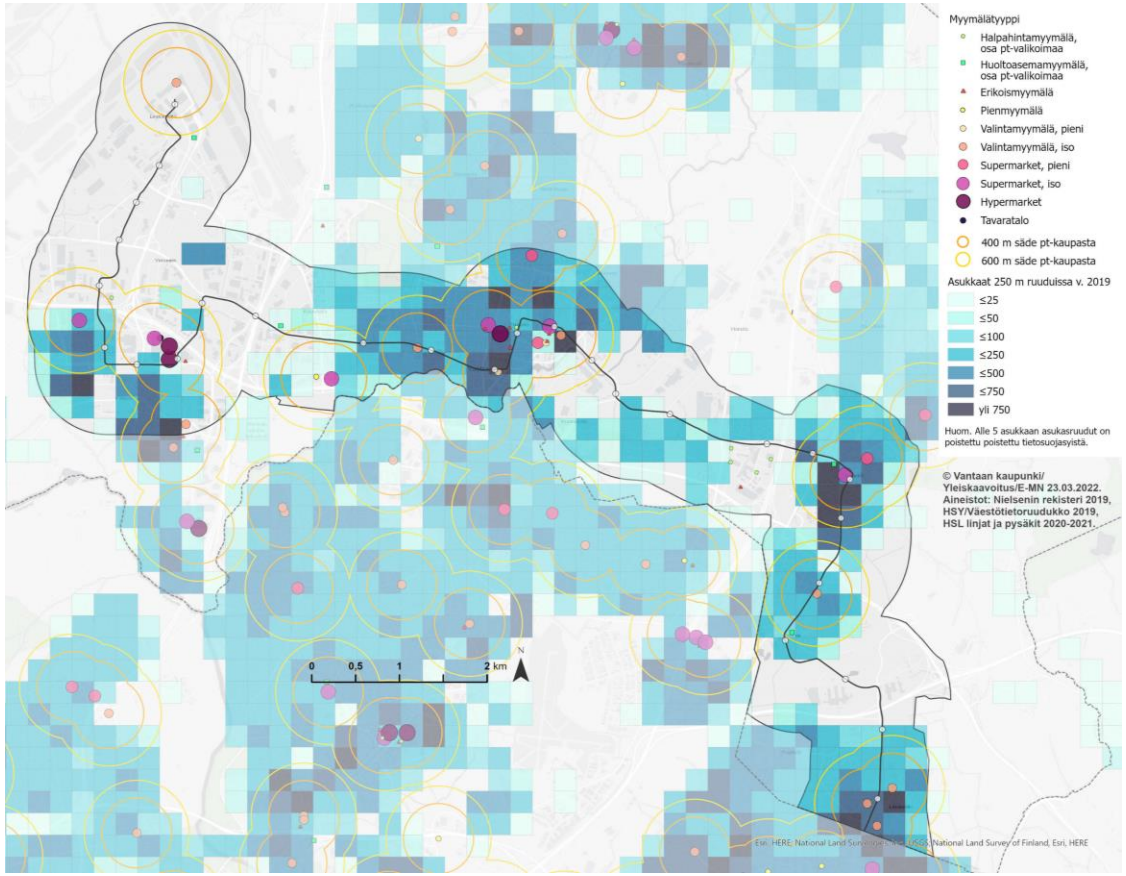
Yleiskaava 2020:n keskeisenä periaatteena kaupan ohjaamisessa on keskustojen ensisijaisuus monipuolipuolisina kaupan ja palveluiden alueina. Tähän linjaukseen ohjaa myös lainsäädäntö sekä yleiskaavatyötä tukenut maakuntakaava. Ratikan kaavarunkoalueella näitä keskustoja ovat Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila, joihin voi sijoittua merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lisäksi Länsimäen keskustatoimintojen alueelle voi sijoittua merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Ratikan kaavarungon keskusta-alueille tavoitellaan laaja-alaisesti monipuolista kauppaa ja kaupallisia palveluita. Pysäkkien yhteyteen sijoittuvilla lähikeskustojen alueilla tavoitteena on lähiasutukseen ja työpaikkoihin tukeutuva monipuolinen kaupan ja palveluiden keskittymä.

Asukkaiden eniten käyttämä yksittäinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa. Kaavarungon kaupan ratkaisu nojaa niidenkin osalta yleiskaavan ratkaisuun, jossa päivittäistavarakauppa ohjataan keskustoihin ja asuinalueille. Päivittäistavarakaupan myymälätilaa sisältävät suuryksiköt ohjataan ensisijaisesti keskusta-alueille eikä niiden sijoittuminen saa heikentää lähipalveluiden saavutettavuutta. Asuinalueille saa sijoittaa suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Sama koskee muuntuvia A/TP- ja A/KM-alueita. Tällä halutaan varmistaa, että päivittäistavarakaupan hankkeiden kokoluokka pohjautuu lähialueen asukaspohjaan eikä haittaa kaupan palveluverkon tasapainoa.

Kaupallisten palveluiden alueet säilyvät rajauksiltaan ja toimintoja ohjaavilta määräyksiltään yleiskaavan muodossa. Kaupan alueiden, kuten esimerkiksi Porttipuiston ja Koivuhaan, saavutettavuus paranee uuden poikittaisen yhteyden myötä, mikä voi edesauttaa niiden kehittämismahdollisuuksia.

Ratikan kaavarungon ratkaisu mahdollistaa asukasmäärän merkittävän kasvun kaavarunkoalueella. Kasvava ostovoima ja kysyntä edistävät kaupan palveluverkon kasvua ja korjautumista tasapainoiseksi. Erityisesti päivittäistavarakaupan palveluverkosta on mahdollisuus kehittää nykyistä kattavampi. Usein käytettävän palvelun asiointimatkojen pituudet lyhenevät ja saavutettavuus kestävin kulkumuodoin paranee. Kasvu mahdollistaa myös muiden kaupallisten palveluiden verkon tihentymisen.



Kuva 57. Päivittäistavarakaupan verkosto vuonna 2019 (Lähde: A.C. Nielsen 2019)

Syksyllä 2022 valmistuneessa Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitystyössä (WSP) on tarkasteltu keskustoja ja päivittäistavarakaupan verkkoa koko kaupungin tasolla. Tarkastelualueena olivat yleiskaavan 2020 mukaiset keskusta-alueet sekä yleiskaavan 2007:n alakeskukset. Selvityksen tuloksena saatiin mm. näkemyksiä ja suosituksia päivittäistavarakaupan verkon kehittymisestä ja keskustojen kaupan kehityspotentiaalista. Tässä yhteydessä selvityksestä on koottu tiiviit nostot ratikan kaavarungon alueelle sijoittuvien keskustojen kehityskuvista, päivittäistavarakaupan sijoittumisesta sekä kaupan mitoituksesta.

Keskustojen kehityskuvien yhteydessä on muodostettu suosituksia päivittäistavarakaupan sekä kaupallisten palveluiden ja liiketilojen sijoittumisesta. Selvityksessä on osoitettu potentiaalisia päivittäistavarakaupan sijaintipaikkoja. Huomioitavaa on, että sijaintiehdotukset ovat suosituksia eikä niiden toteuttamisedellytyksiä ole selvityksen yhteydessä tarkasteltu tarkemmin. Sijainnit ovat myös osittain keskenään vaihtoehtoisia. Kaupan hankkeet vaativatkin aina lisäksi tapauskohtaisen hankearvioinnin. Kehityskuvissa on lisäksi muodostettu suositusalueet niin sanotuille kaupan ydinalueille ja ydinalueen vyöhykkeille, joille kivijalkaliiketiloja kannattaa keskittää. Kaupan ydinalueella tavoitellaan tiivistä ja urbaania kivijalkakeskustaa, jolla maantasokerros on pääosin aktiivisessa palvelukäytössä. Alueille tavoitellaan ravintola- ja kahvilapalveluita, kaupallisia palveluita, lähikauppoja ja erikoistuneita kaupan myymälöitä. Ydinalueen vyöhykkeellä kivijalkapalveluita tavoitellaan keskitetysti sopiviin sijaintipaikkoihin. Vyöhykkeelle voi sijoittua mm. lähikauppoja, kaupallisia toimintoja sekä muuta toimitilaa ja yritystoimintaa. Kivijalkaliiketiloja tavoitellaan myös kaupan ydinalueiden ulkopuolella keskeisillä sijainneilla ja luontevien asiakas- ja kulkuvirtojen varsilla. Selvityksen painopiste koskee keskusta-alueita, mutta myös asuinalueilla sijaitsevien ratikkapysäkkien yhteydessä on hyvä varautua mahdollisten lähikauppojen ja lähipalveluiden sijoittumiseen.

Ratikan kaavarunkoalueella sijaitsee selvityksessä tarkastelluista yleiskaavan mukaisista keskusta-alueista Aviapoliksen keskusta-alueet, Tikkurilan, Hakunilan sekä Länsimäen keskustat. Ratikkapysäkkien ympäristöt toimivat luonnollisina keskusta-alueiden ytiminä. Aviapoliksen nähdään kehittyvän moninapaisena keskustana, jossa Jumbo muodostaa edelleen seudun monipuolisen kauppa- ja viihdekeskuksen. Uusia kehittyviä keskusta-alueita ovat Aviapoliksessa Jumbon ympäristön lisäksi Aviapoliksen keskusta, Muura, Annefred, ja Huberila. Jumbon kauppakeskukseen keskittyvät monipuoliset kaupan palvelut, hypermarketit sekä erikoiskauppa ja vapaa-ajan palvelut. Uusilla keskusta-alueilla tavoitellaan tiivistä kivijalkakeskustaa päivittäistavarakauppojen rinnalla. Ne palvelevat pääosin omaa lähialuettaan mahdollistaen arjen palvelut lähellä asukkaita. Huberilaan on lisäksi mahdollista muodostaa esimerkiksi vapaa-ajan palveluiden elävä keskus, joka palvelisi erikoistuneella tarjonnallaan laajempaa aluetta.

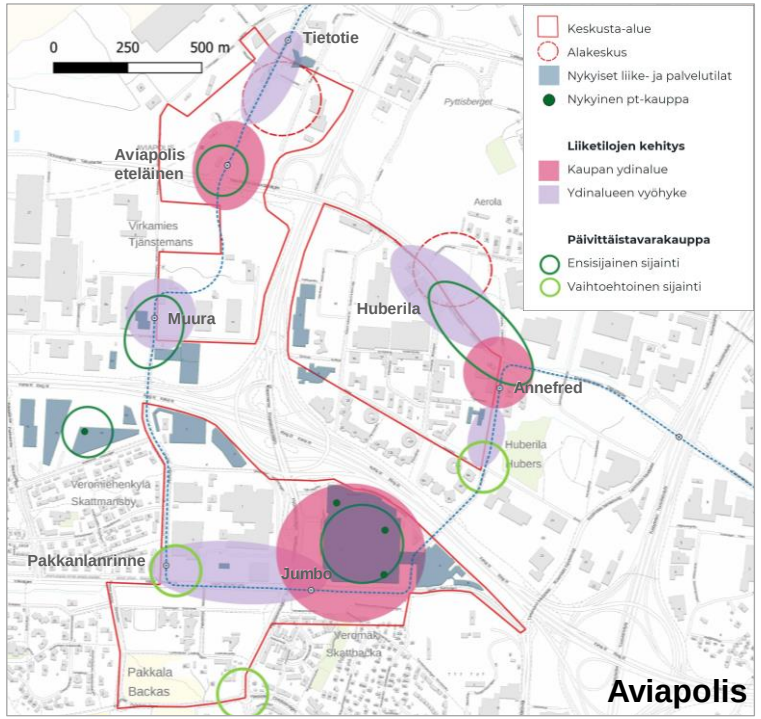
Kuva 58. Keskustojen palveluprofiilit. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

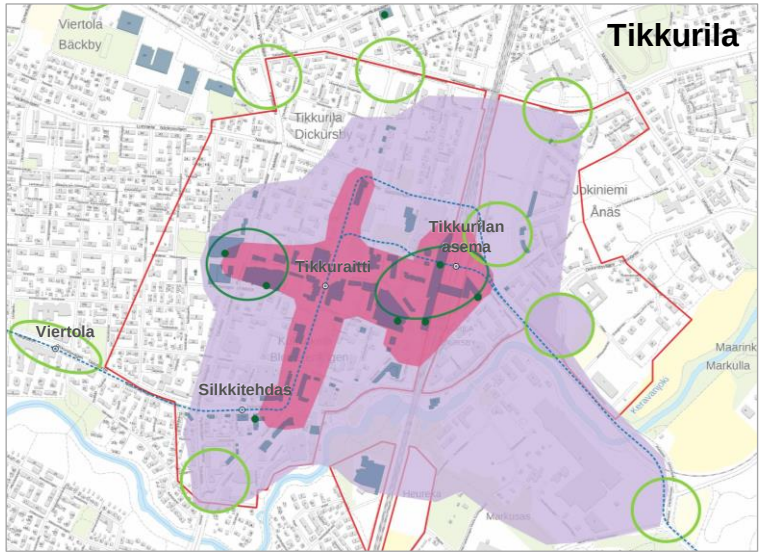
Kaupan ydinalueet keskittyvät Aviapolis eteläisen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin (kuva 59). Ydinalueen vyöhykkeet sijoittuvat puolestaan Aviabulevardilla Tietotien pysäkille saakka, Muuran pysäkkiympäristöön, Pakkalanrinteen ja Jumbon pysäkkien väliselle akselille sekä Tikkurilantien ja Rälssitien varteen. Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus on Aviapoliksen keskusta-alueilla selvityksen mukaan 19 000 – 24 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Näistä pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jouston sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022)

Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään 10 800 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa Aviapoliksen uusilla keskusta-alueilla Kehä III:n pohjoispuolella. Alkuvaiheessa asukasmäärän ja kysynnän ollessa vielä matalat päivittäistavarakaupat voivat toteutua pienempinä lähikauppoina, jolloin on tärkeää varata kaupoille mahdollisuus laajentua suuremmiksi yksiköiksi kysynnän ja asukasmäärän kasvaessa. Uusia supermarketteja on mahdollista sijoittaa sekä Aviapoliksen keskusta–Muura- että Annefred–Huberila -akseleille asukasmäärän kasvun myötä.

Tikkurilan keskustan nähdään kehittyvän edelleen tunnistettavana Vantaan pääkeskustana, jota luonnehtivat urbaani kivijalkakeskusta, pienet kauppakeskukset ja vapaa-ajan ja kulttuuripalveluiden, hyvinvointipalveluiden sekä koulutuksen keskittyminen alueelle. Kaupan ydinalue sijoittuu keskusta-alueen vetovoimaisten pääkatujen ja -kävelyakseleiden ympäristöön Kielotien, Tikkuraitin, Asematien ja Ratakadun varsilla sekä aseman ympäristöön. Kaupan ydinalueen vyöhyke ulottuu puolestaan laajasti ydinalueen ympärille aina Talvikkitieltä Jokiniemeen sekä Väritehtaan alueelle, jonne keskustamainen rakenne laajenee (kuva 60).

Tikkurilassa sekoittunut rakenne, tiivis asuminen, työpaikat sekä julkiset ja kulttuuripalvelut tukevat kaupallisia palveluita. Tikkurilan keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 30 000 – 38 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään supermarkettien laajentamiseen. Uusille supermarketeille on kysyntää jo nykytilanteessa. Kaupallinen painopiste ja merkittävimmät kaupalliset palvelut tulee säilyttää radan länsipuolelle, jotta vältetään kaupan hajaantuminen.



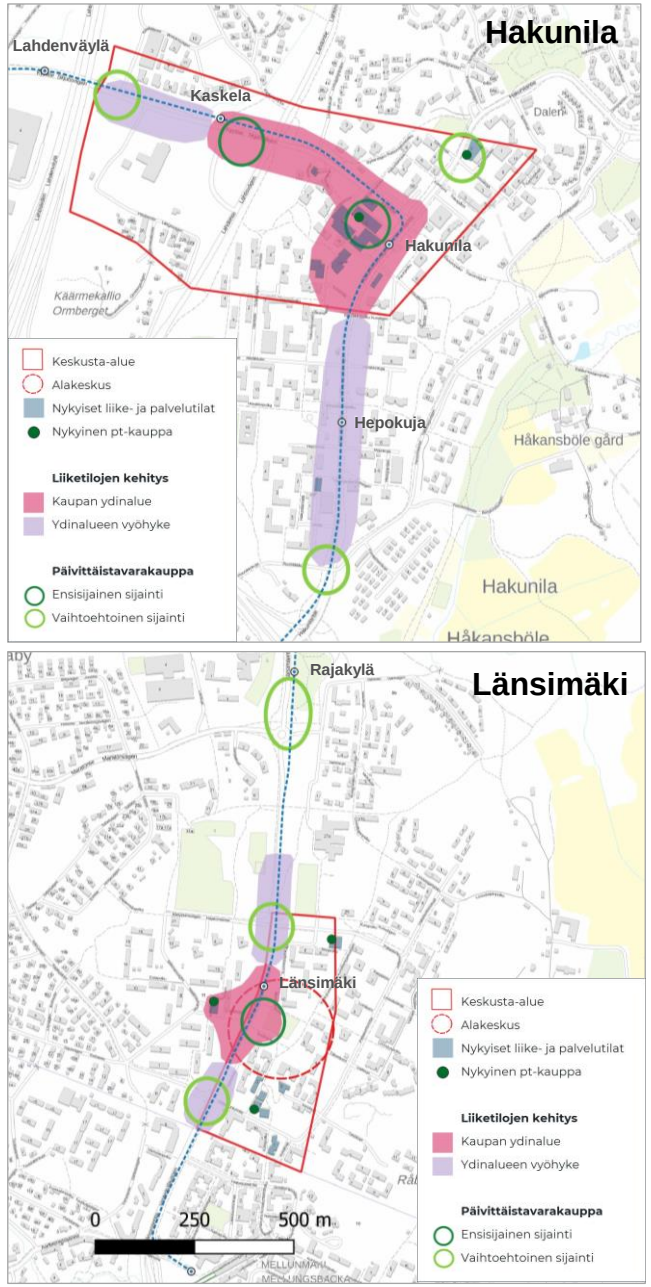


Kuvat 59 ja 60. Aviapoliksen ja Tikkurilan keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Huom. Ratikkapysäkeistä puuttuvat Flamingon sekä Jokiniemen pysäkit.
Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

Hakunilan ja Länsimäen keskustat kehittyvät paikalliskeskustoina, joita luonnehtivat lähipalvelukeskukset sekä kivijalka- ja lähipalvelut erityisesti ratikkapysäkkien ympäristössä. Hakunila kehittyy kaksinapaisena keskustana, jossa napoina toimivat nykyinen ostoskeskus sekä tuleva keskustan laajenemisalue. Hakunilassa keskustan vetovoiman kehittäminen edellyttää nykyisen ostoskeskuksen uudistumista. Kivijalkaliiketilaa tulee osoittaa tiivisti keskustan ympäristöön. Kaupan ydinalue muodostuu keskustan laajenemisalueelta nykyiselle ostarille jatkuen ratikan vartta Hiirakkokujalle asti (kuva 61). Kaupan ydinalueen vyöhyke jatkuu edelleen lännessä Kaskelan pysäkiltä Lahdenväylälle asti sekä Hepokujan pysäkin molemmin puolin aina Hiirakkokujalta Ruunikkokujalle saakka.

Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus Hakunilan keskusta-alueella on selvityksen mukaan 10 000 – 13 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jousten sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022). Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava koko Hakunilan suuralueella vähintään 11 600 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa. Suurin osa tästä päivittäistavarakaupan potentiaalista sijoittuu ratikan vaikutusalueelle painottuen Hakunilan ja Länsimäen keskustoihin, joihin on osoitettu päivittäistavarakaupan ensisijaiset sijainnit. Hakunilan keskusta-alueella on jo nykyisin tarvetta uudelle vähintään supermarkettasoiselle päivittäistavarakaupalle ja pitkällä aikajänteellä mahdollisesti hypermarketille.

Länsimäen keskusta kehittyy ratikkapysäkin ympäristössä tunnistettavammaksi ja tiiviimmäksi. Ratikkapysäkin viereen on mahdollista sijoittaa uusi lähipalvelukeskus, johon voisi sijoittua lähipalveluiden lisäksi päivittäistavarakauppa ja asumista. Se voisi toimia supermarketin sijaintipaikkana. Keskustan kehittymisen kannalta on tärkeää, että Länsimäentien varteen muodostuu kaupallinen julkisivu keskustan ytimessä. Kaupan ydinvyöhyke sijoittuukin Länsimäen pysäkin ympäristöön (kuva 62). Ydinalueen vyöhyke jatkuu Länsimäentien varressa ulottuen pysäkin eteläpuolella Helsingin rajalle sekä pysäkin pohjoispuolella Länsimäen koululle asti. Myös Rajakylän pysäkin ympäristöön on tärkeä luoda kivijalkapalveluita, vaikka se ei lukeudukaan kaupan ydinvyöhykkeisiin. Länsimäen keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 5 000 - 7 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä.



Kuvat 61 ja 62. Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

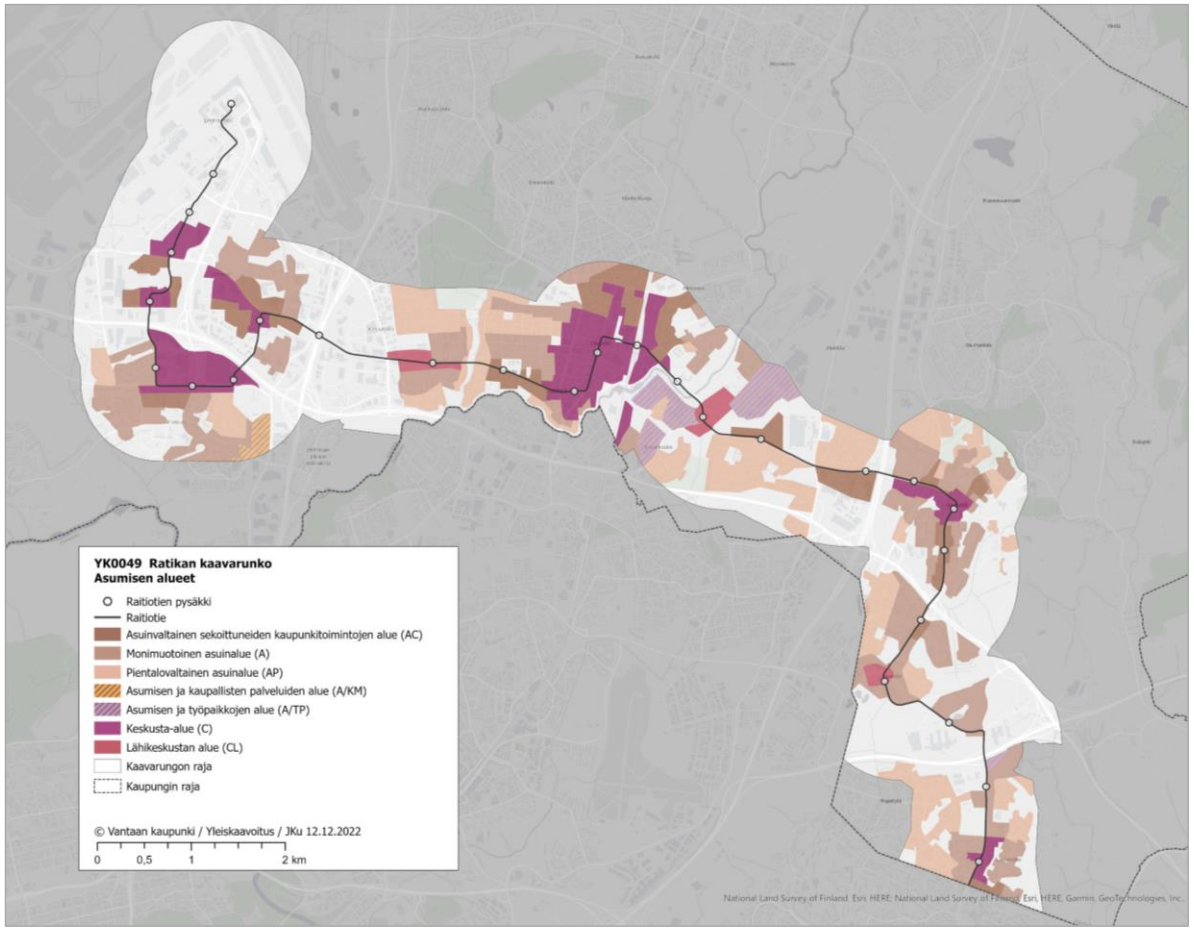
Asuminen

Kaavarungossa asumista sijoittuu keskusta-alueille, lähikeskuksiin sekä erilaisille asuinalueille. Nykyiset asuinalueet täydentyvät, ja uusia rakentuu käyttötarkoitukseltaan muuttuville alueille, kuten jo rakennetuille tai rakentamattomille työpaikka-alueille. Erityisesti keskustoissa ja tiiviimmillä asuinalueilla osa kehityksestä perustuu olemassa olevan rakenteen uudistumiseen

Asuinalueiden ei ole tarkoitus olla yksipuolisesti asumisen alueita vaan niihin sijoittuu myös lähipalveluita ja pienimuotoisesti asuinympäristöön soveltuvia työpaikkoja. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys. Rakennuskannan ja asumisen vaihtoehtoja tavoitellaan mahdollistamalla erilaisten talotyyppien sijoittuminen kuitenkin niin, että olemassa olevat pientaloalueet täydentyvät ensisijaisesti pientaloilla. Pientaloasumisen odotetaan silti uusiutuvan ja kehittyvän: erillisten omatonttisten omakotitalojen sijaan tarjolle tulee erilaisia taloryhmiä, kytkettyjä pientaloja ja eurooppalaismallista townhouse-asumista

Kaavarungon aluekohtaisissa määräyksissä on lisäksi kuvattu mm. pysäköintiin, kauppaan ja vihertehokkuuteen liittyviä linjauksia. Asuinalueita on kolmea erilaista:

Asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC) sijoittuvat pääosin keskusta-alueiden laidoille ja ratikan pysäkkien ympäristöihin. Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristöinä kehitettäviä alueita. Merkintää on käytetty kaavarungossa hieman eri tavoin kuin yleiskaavassa, mutta kummassakin tavoitteena on ympäristön muutos toiminnallisesti ja laadullisesti kohti keskustamaisen rikasta asuinympäristöä. Tarkoitus on muodostaa kaupunkiympäristöstä toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Tavoitetilana on korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla kävelyvyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus.



Kuva 63. Asumisen alueet ratikan kaavarungossa

Monimuotoiset asuinalueet (A) varataan pääosin monipuoliseen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Merkinnällä on osoitettu laaja kirjo eri tyyppisiä asuinalueita, ja osa määräyksistä on kohdistettu asuinaluetyypin mukaan.

A-merkinnällä osoitetut uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet eivät sijoitu aivan keskeisimmille paikoille ratikan varteen, mutta ratikka parantaa näidenkin alueiden tavoitettavuutta. Siksi nämä on tarkoitus rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää mm. pysäköintijärjestelmän kehittämistä kohti rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat varataan asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Merkinnällä on osoitettu myös olemassa olevia pientalovaltaisia alueita, joiden uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Tällaisia alueita on erityisesti Koivuhaan, Viertolan, Hakunilan ja Vaaralan kaupunginsoissa. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tuleen laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Yleiskaavassa ja samalla ratikan kaavarungossa A- ja AP-alueilla pientaloalueiden suurimmaksi sallituksi rakennuskorkeudeksi on määritelty kolme kerrosta, ja niille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Pientaloasumisen yhdeksi tunnusmerkiksi on nostettu omaovisuus: asuntoon kuuluu oma ulko-ovi ja siihen liittyvä etupuutarha. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tarkastellaan tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Pientalovaltaisilla asuinalueilla (AP) asumista kehitetään uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti. Valtaosa kaavarungon pientaloalueista on jo rakennettua ympäristöjä, jotka täydentyvät vastaavalla rakennuskannalla. Vähät uudisalueet ratikan vaikutuspiirissä on tarkoituksenmukaista toteuttaa toteutettava erilaisin tehokkaiden kytkettyjen pientalojen talotyypein.

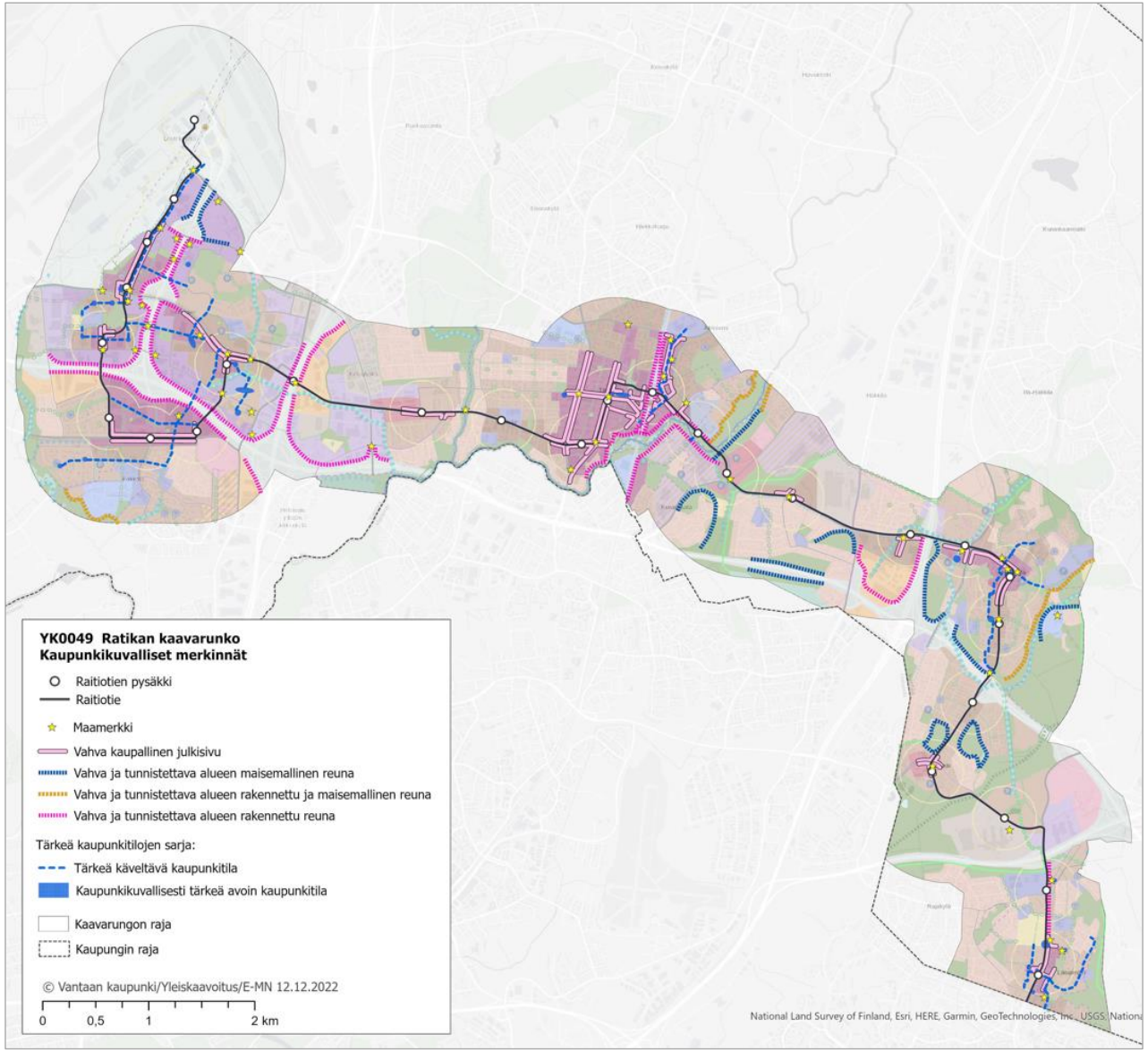
Kuva 64. Havainnekuva Tikkurilasta Silkkitehtaantien alueelta

Kaupunkitila ratikkakaupungissa

Kaavarungon yksi keskeinen tehtävä on ohjata ratikkakaupungin uudistumista, minkä johdosta karttaan on nostettu näkyviin myös kaupunkitilan kehittämistä koskevia tavoitteita. Nämä merkinnät välittävät viestiä siitä, millaista kaupunkiympäristöä ja julkista kaupunkitilaa ratikkakaupunkiin halutaan toteuttaa. Kaupunkikuvallisten kehittämistavoitteiden ilmentämiseksi ja välittämiseksi tarkempaan suunnitteluun on luotu Kevin Lynchin kehittämän (The Image of the City, MIT Press, 1960) kaupunkikuva-analyysin pohjalta kaupunkikuvallisia merkintöjä.

Vahva ja tunnistettava alueen reuna -merkinnät liittyvät paikan tunnistamiseen, hahmottamiseen ja rajautumiseen ympäristönsä suhteen suuremmassa mittakaavassa. Reunan luonne voi olla maisemallinen, rakennettu tai näiden yhdistelmä. Vahvan reunan havaitseminen edellyttää yleensä maisemallisen suurelementin näyttävää esiintuloa avoimessa maisematilassa. Ratikkakaupungissa avoimia maisematiloja ovat suuret liikenneväylät, kuten Kehä III, ja Keravanjoki avoimine rantapeltoineen. Maisemaelementti voi olla luontainen, kuten selkeästi erottuva selännealue, tai kokonaisuutena hahmottuva rakennetun ympäristön reuna. Merkintää on käytetty esimerkiksi Kehä III:n ja Tuusulanväylän varsilla, joissa väylien varren yhtenäinen rakennusrivistö luo vaikutelman Aviapoliksesta saarena kalliorantoineen.

Maamerkki-kohdemerkinnällä osoitetaan paikkoja, joissa on tai joihin on tavoitteena toteuttaa mieleenjäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit auttavat alueen identiteetin luomisessa tai vahvistamisessa, alueella suunnistamisessa ja alueiden hahmottamisessa. Merkinnällä osoitetaan myös omaleimaisia alueita erottavia tai niille saapumista korostavia porttiaiheita. Maamerkillä ei tarkoiteta nimenomaisesti korkeaa rakentamista, mutta eräänä käytettävänä arkkitehtonisena keinona voi olla ympäristöään suurempi korkeus. Käytettävät keinot ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.



Kuva 65. Ratikan kaavarungon kaupunkikuvalliset merkinnät

Tärkeä kaupunkitilojen sarja –yhdistelmämerkintä koostuu kahdesta osasta: tärkeästä käveltävästä kaupunkitilasta ja kaupunkikuvallisesti tärkeästä avoimesta kaupunkitilasta. Merkinnöillä osoitetaan keskustoissa ja muilla tiiviisti rakennettavilla monipuolisilla alueilla olevia arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan korkealuokkaisia kaupunkitilojen sarjoja tai jatkumoita, jotka tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin. Merkinnät koostuvat kaupunkitilan solmupisteistä (aukiot, torit) ja niitä yhdistävistä, korkealuokkaisina toteutettavista oleskelun, liikkumisen ja urbaanin elämän paikoista. Tilasarjat tulee sijoittaa paikkoihin, joissa on riittävästi kulkijoita.

Vahva kaupallinen julkisivu -viivamerkinnällä osoitetaan keskeisiä katuosuuksia, joilla on vahva potentiaali kaupallisten palveluiden sijoittumiseen ja joita samalla halutaan kehittää korkealuokkaisina oleskelun, kävelyn ehdoilla tapahtuvan liikkumisen ja urbaanin elämän näyttämöinä. Vahvan kaupallisen julkisivun osuudet vastaavat pitkälti kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, 2022) osoitettuja kaupan ydinalueita ja ydinalueen vyöhykkeitä. Näiden lisäksi vahvaa kaupallista julkisivua on osoitettu myös keskusta-alueiden ulkopuolella ratikkapysäkkien läheisyyteen, jotka ovat hyvin saavutettavissa ja joihin muodostuu luonnollisia kulku- ja asiakasvirtoja.

Kivijalkaliiketilojen osalta oleellista on ns. keskittymisen ja tiiviyden periaate eli liiketilat on suositeltavaa keskittää keskeisille hyvin saavutettaville sijainneille lähelle toisiaan, jotta muodostuu yhtenäistä nauhamaista kivijalkaliiketilaa (WSP, 2022). Tämä lisää tilojen vetovoimaa ja mahdollisia synergiaetuja. Hajallaan olevien tilojen houkuttelevuus ja kysyntä on haasteellisempaa. Liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää tilojen erottuvuus muusta julkisivusta ja näkyvyys kadulta.

Liiketiloja suunniteltaessa on hyvä varautua siihen, että mahdollistetaan eri kokoisia tiloja eri toimijoiden tarpeisiin. Esimerkiksi ravintolat ja päivittäistavarakaupat tarvitsevat suurempia liiketiloja. Ravintolatoiminnot on huomioitava jo suunnittelun alkuvaiheessa edellyttämällä mm. rasvanerottelukaivoja. Huomioitavaa on myös kadunvarsipysäköinti: liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää mahdollistaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä liiketilojen läheisyydessä.

Tarkemman suunnittelun yhteydessä on huomioitava, että liiketiloja tulee edellyttää asemakaavassa, jotta ne saadaan myös toteutettua.

Kuva 66. Havainnekuva katunäkymästä Hakunilan keskustan laajennuksen alueella

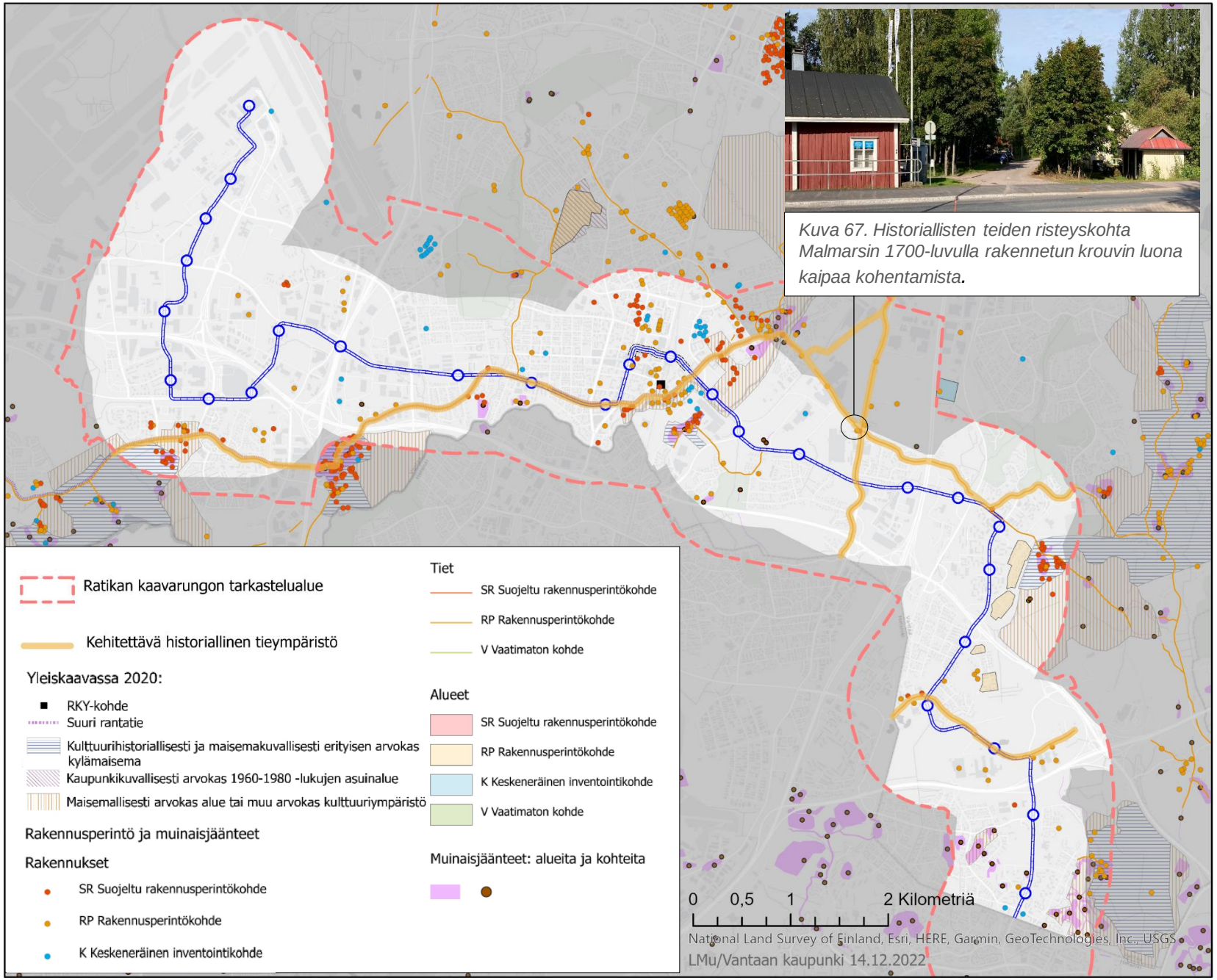
Kulttuuriympäristö

Ratikan kaavarungossa on tuotu esille Vantaan historiaa liikkumisen ja risteävien kulkureittien kaupunkina: kaupunkirakenteessa edelleen kuljettavissa olevat, mutta kohentamista kaipaavat historialliset tiet on otettu esille omalla merkinnällään. Tavoitteena on, että näitä teitä pitkin kävellen ja pyörällä liikkuminen olisi elämyksellistä, ja historiaa henkivät paikat, pihapiirit, rakennukset ja kasvillisuus, nousisivat teiden varrella paremmin esiin.

Tarkastelualueella, joka on ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella, on yleiskaavan määräyksen mukaisesti esitetty Suurta rantatietä täydentävä osuus Hakkilassa, jossa tie on kadonnut kokonaan. Jos nykyinen työpaikka-alue muuttuisi asuinalueeksi, voitaisiin samalla suunnitella Suuren rantatien kadonnutta osuutta korvaava osuus jälleen kuljettavaksi.

Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä sekä muinaisjäännöksiä koko kaupungissa yleismääräyksellä. Yleiskaavan yleismääräys toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta se ei unohtuisi. Määräyksen mukaan rakennusperintö, muinaisjäänteet ja muut kulttuuriperintökohteet on otettava huomioon ja ratkaistava niiden suojelutarve ja -edellytykset asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä.

Kuva 67. Historiallisten teiden risteyskohta Malmarsin 1700-luvulla rakennetun krouvin luona kaipaa kohentamista.



Kuva 68. Kulttuuriympäristö ratikan kaavarungon tarkastelualueella

Viherrakenne tuottaa ekosystemipalveluja

Monimuotoinen luonto on paras ekosysteemipalvelujen tuottaja. Suurin osa kaavarungon luontoselvityksissä tunnistetuista luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeistä alueista säilytetään viheralueilla. Kaikki viherpeitteiset alueet tuottavat joitain ekosysteemipalveluja. Viherpeitteisistä alueista yli kaksi kolmannesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Ekosysteemipalvelujen tuotantoa voidaan myös lisätä, tai kompensoida rakentamisesta väistämättä aiheutuvia menetyksiä lisäämällä kaupunkivihreän määrää ja parantamalla sen laatua.

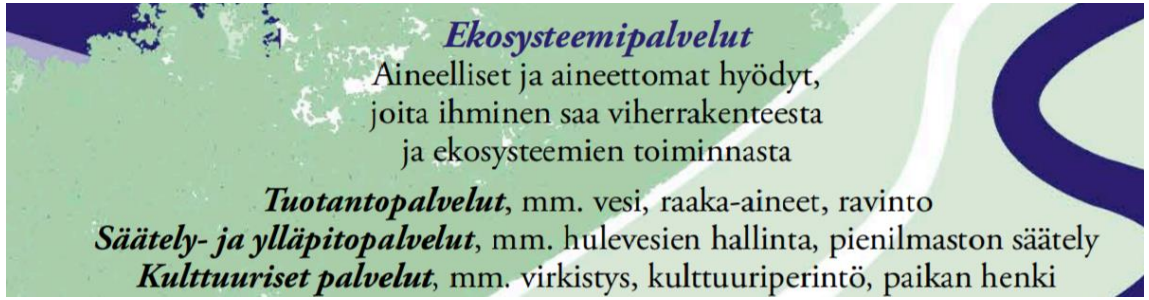
Rakennettavaksi varatut alueet kehotetaan rakentamaan mahdollisimman vehreiksi, jolloin myös niillä syntyy ekosysteemipalveluja. Ratikan kaavarungon yleismääräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. kasvikatoilla.

Säätely- ja tukipalvelut, esimerkiksi puhdas ilma ja vesi, tulvasuojelu, globaalin ja paikallisen ilmaston säätely

Purot ja joet korostuvat monien säätely- ja tukipalveluiden tuottajina. Toisaalta ne ovat myös luontaisia ekologisia käytäviä, ja vesimaisema on useimmille ihmisille kaikkein halutuinta ja virkistävintä maisemaa. Kaavarungossa on nostettu esille joet ja purot ja niiden rantavyöhykkeet siniverkostomerkinnällä. Tavoitteena on vaalia arvokkaita puroympäristöjä ja luoda uutta ekosysteemipalvelujen tuotantoa sinne, missä nykyisin purot on viety maan alle putkeen tai turhan ahtaisiin paikkoihin. Joitain nykyisiä, aikoinaan peltojen kuivattamiseksi kaivettuja ojia, on nostettu siniverkoston osiksi. Nykyisiä ja mahdollisia uusia luonnonmukaisen hulevesien hallinnan alueita on esitetty. Edellä mainituista voidaan kehittää monipuolisia puro- ja kosteikkoympäristöjä.

Samalla, kun vaalitaan viheralueverkostoa ihmisten virkistyskäyttöön, säilytetään monipuolista säätely- ja tukipalvelujen tarjontaa – kuten ilman puhdistaminen, melun torjunta ja veden kierron säätely – sekä maaperän ja puuston hiilivarastoja.

Kuva 69. Ekosysteemipalveluja



Kuva 70. Virtaa viherrakenteesta -esite 2015 (Viherympäristöliitto ry ja Suomen ympäristökeskus)

Kulttuuriset palvelut: esimerkiksi virkistys, opetus ja esteettisyys

Kaupungissa fyysistä ja psyykkistä terveyttä ja hyvinvointia tukeva riittävän kattava virkistysalueverkosto on olennainen ekosysteemipalvelu. Ratikan kaavarungossa on varattu toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. Siellä, missä ei ole mahdollista varata virkistysalueita, on viheralueita kytketty toisiinsa vehreillä kaduilla. Muodostuu reittejä, joita pitkin voi liikkua vehreissä ympäristöissä. Samalla kytkeytyneet viheralueet palvelevat myös muiden lajien kuin ihmisen liikkumista ja mahdollistavat ekologisia verkostoja.

Viheralueverkoston lähtökohtana ovat nykyiset asemakaavoitetut viheralueet. Kaavarungon itäisissä osissa asemakaavoitettuja viheralueita on runsaasti, ja suuri osa niistä on pystytty säilyttämään. Kaavarunkoalueen länsipäässä, eritoten Veromiehen alueella, asemakaavoitettuja virkistysalueita ei juuri ole, koska alueella ei ole ennen ollut asuntojakaan siten virkistysalueita käyttäviä asukkaita. Kaupunkirakenteen muuttuessa on ensiarvoisen tärkeää varata virkistysalueita nykyisten ja tulevien asukkaiden käyttöön. Asemakaavoitettavaa virkistysalueverkostoa on täydennetty Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työn pohjalta.

Kuvat 71–75. Ekosysteemipalveluja: pölytys, veden puhdistus, veden kierto, tulvasäätely, kauneusarvot, fyysinen ja psyykkinen terveys, fotosynteesi jne.

Kouluja ja päiväkoteja on pyritty mahdollisuuksien mukaan sijoittamaan lähelle viheralueita. Maiseman esteettisiä arvoja on korostettu kaupunkikuvallisilla merkinnöillä, esimerkiksi nostamalla esille metsäisiä mäkiä kaupunkikuvallisesti tärkeinä reunoina.

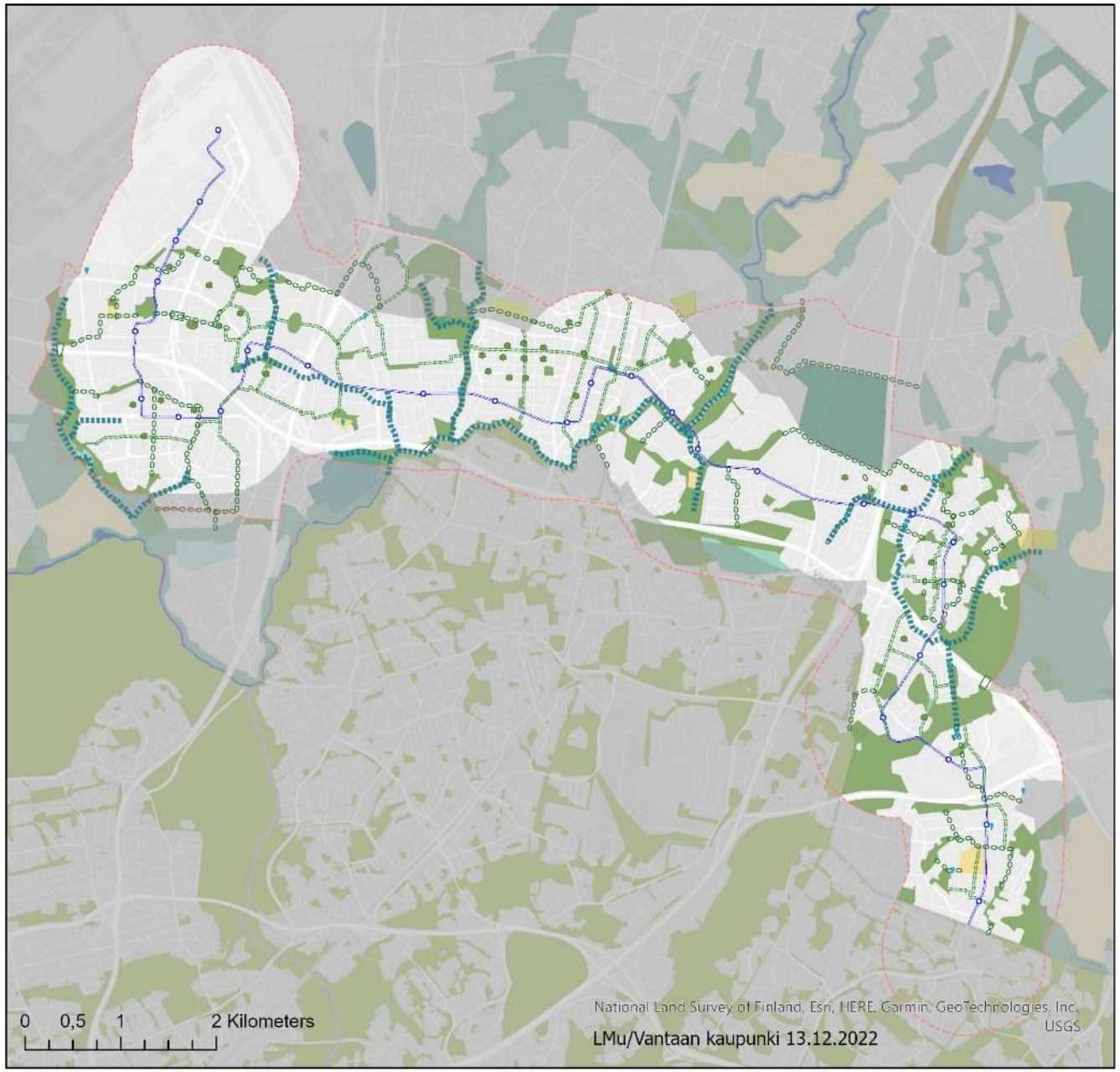
Tuotantopalvelut, esimerkiksi viljeltävä ravinto, marjastus ja sienestys sekä käyttövesi

Tuotantopalveluilla on kaavarunkoalueen kaltaisessa urbaanissa ympäristössä ekosysteemipalveluista kaikkien pienin rooli. Viljelypalstoilla ja pihoilla viljellään kasveja ravinnoksi. Marjastuksen ja sienestyksen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueen itäosan laajemmilla viheraluekokonaisuuksilla.

Siniviherverkosto

Siniviherverkostolla tarkoitetaan viheralueiden ja vesialueiden verkostoa, jossa yhteyksiä alueiden välille luodaan myös viherkatujen avulla. Yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia. Ekologinen verkosto on esitetty seuraavalla sivulla omalla kartallaan. Siniviherverkostoa tarkasteltiin ratikan kaavarunkoaluetta hieman laajemmalla alueella.

Viheralueverkosto on esitetty kaavarungon yleispiirteisessä mittakaavassa siten, että alle 1 hehtaarin kokoisia viheralueita ei ole esitetty alueina. Erityisen tärkeitä pieniä virkistysalueita ja sellaisia virkistysalueita, joiden koko tarkentuu vasta asemakaavoituksen yhteydessä, on esitetty symbolimerkinnällä. Kapeat viheralueet ja toisiinsa kytkeytyneet pienet viheralueet on esitetty viherketju-merkinnällä. Joet ja purot sekä kehitettävät ojat rantoineen on esitetty siniverkosto-merkinnällä.



Kuva 76. Siniviherverkosto ratikan kaavarungon tarkastelualueella

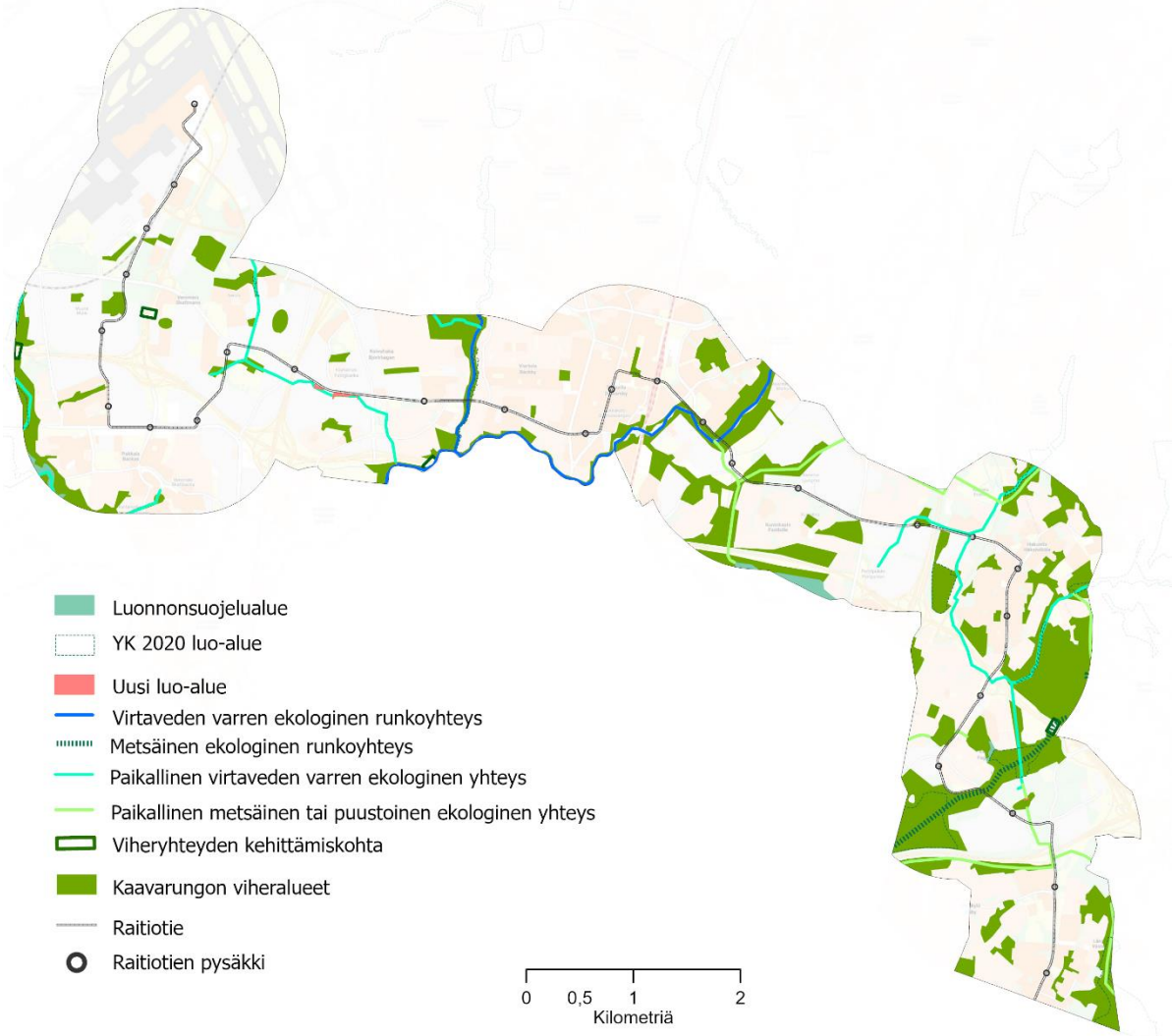
Ekologinen verkosto

Kaavarungon luonnonsuojelualueet perustuvat yleiskaavaan 2020. Kaavarungon länsipuolella Aviapoliksen suuralueella Pakkalassa Krakanojan luonnonsuojelualue ulottuu osittain kaavarungon alueelle. Tikkurilan suuralueella Kuninkaalassa on Kalkkikallio, joka on osittain kaavarungon alueella. Hakunilan suuralueella Vaaralassa on Koivumäen lehmuslehdon luonnonsuojelualue.

Kaavarungon alueella on useita luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta (luo-alue), jotka perustuvat yleiskaavan 2020 luo-alueisiin. Näitä ovat Aviapoliksen suuralueella olevat Tuulensuunpuisto, Sarkaniitty-Peltovuorenmetsä ja Pytinoja, Tikkurilan suuralueella olevat Kyläojan alajuoksun luo-alueet, Hakunilan suuralueella Käärmekallio, Itä-Hakkilanoja ja Liinapelto, Kormuniitynoja, Lähdepuisto, Slåttmossen ja Myllymäki. Lisäksi kaavarunkoalueelle on osoitettu kaksi uutta luo-aluetta, jotka ovat Kirkonkylänojan arvokas puroluonto-osuus ja Fazerilan pohjoinen lampi, joka luontoselvityksen mukaan on viitasammakon lisääntymisaluetta, joka on yksi kaavarungon merkittävimpiä vaalittavia luontoarvoja. Kaavarungossa esitetyt uudet luo-alueet eivät ole oikeusvaikutteisia, kuten yleiskaavan luo-alueet, mutta kaavarunko ohjaa ottamaan ne huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon alueella kolme maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteysaluetta, sekä paikallisesti tärkeitä ekologisia yhteyksiä. Maakunnallisesti merkittävät yhteysalueet on osoitettu kartalla "metsäinen ekologinen runkoyhteys" - ja "virtaveden varren ekologinen runkoyhteys" -merkinnöillä. Paikallisesti tärkeitä yhteyksiä on osoitettu paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä ja paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä.

Ekologiset yhteydet yhdistävät toisiinsa kaavarungon alueella olevia luonnonsuojelualueit a ja luo-alueita ja ne on osoitettu jo asemakaavoitetuille VL-alueille. Kokonaisuudesta muodostuu näin luontoalueiden verkosto, joka turvaa elinympäristöjä ja mahdollistaa lajien leviämisen ja liikkumisen alueelta toiselle. Kaavarungon alueella on myös kolme viheryhteyden kehittämiskohtaa, joita tulee vaalia ja kehittää mahdollisimman leveänä, erityisesti metsäisen ekologisen runkoyhteyden kohdalla metsäisenä.



Kuva 77. Ekologisen verkoston teemakartta esittää kaavarungon alueella olevat luonnonsuojelualueet ja luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo-alueet) sekä maakunnallisesti merkittävät ja paikallisesti tärkeät ekologiset yhteydet, ja ekologisen verkoston viheryhteyden kehittämiskohdat. Kartan taustalla näkyy kaavarungon viheralueverkosto.

Ekologiset yhteydet kaavarungon alueella

Kaavarunkoalueen yksi merkittävin ja vaalittava luontoarvo on maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteysalue, joka yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Slåttmossenin kautta Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, ja sieltä Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Kaavarunkoon on yhteysalueen kohdalle osoitettu metsäisen ekologisen runkoyhteyden merkintä. Yhteyttä tulee siten vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Lisäksi yhteysalueen jatkuvuuskohtaa tulee parantaa vihersilta- tai kansirakenteella kehä III:n väylän kohdalla siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Myös Keravanjoen ja Kylmäojan varret ovat kaavarunkoalueen merkittäviä ja vaalittavia luontoarvoja ja tunnistettu maakunnallisesti merkittäviä ekologisia yhteyskäytäviä. Niille on kaavakartassa osoitettu virtaveden varren ekologinen runkoyhteys –merkintä, jonka mukaan yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Lisäksi yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä osoittaa paikallisesti tärkeän metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteysverkoston, joita tulee vaalia ja kehittää. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

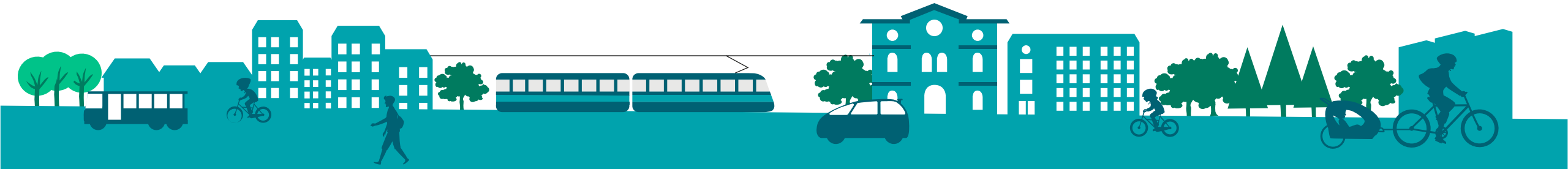
Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä osoittaa virtavesien verkoston, jota tulee vaalia ja kehittää paikallisesti tärkeänä luontoarvona ja vesilain hengessä.

Jatkosuunnittelussa epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

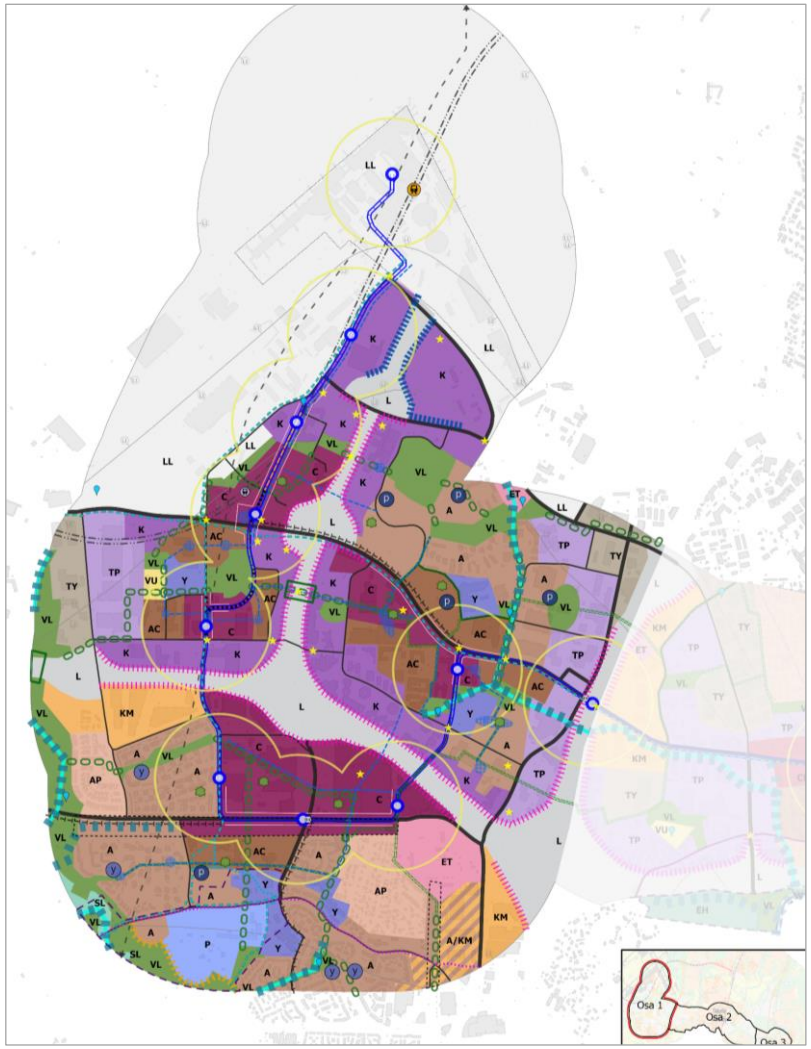
Kuva 78. Fazerilan pohjoisen lammen luo-alueelta, joka on viitasammakon lisääntymisaluetta.

Kuva 79. Kirkonkylänojan luo-alue, jonka arvokas puroluonto on osa paikallista virtaveden varren ekologista yhteyttä.

Ratikkakaupunki suuralueittain



Ratikkakaupunki Aviapoliksessa

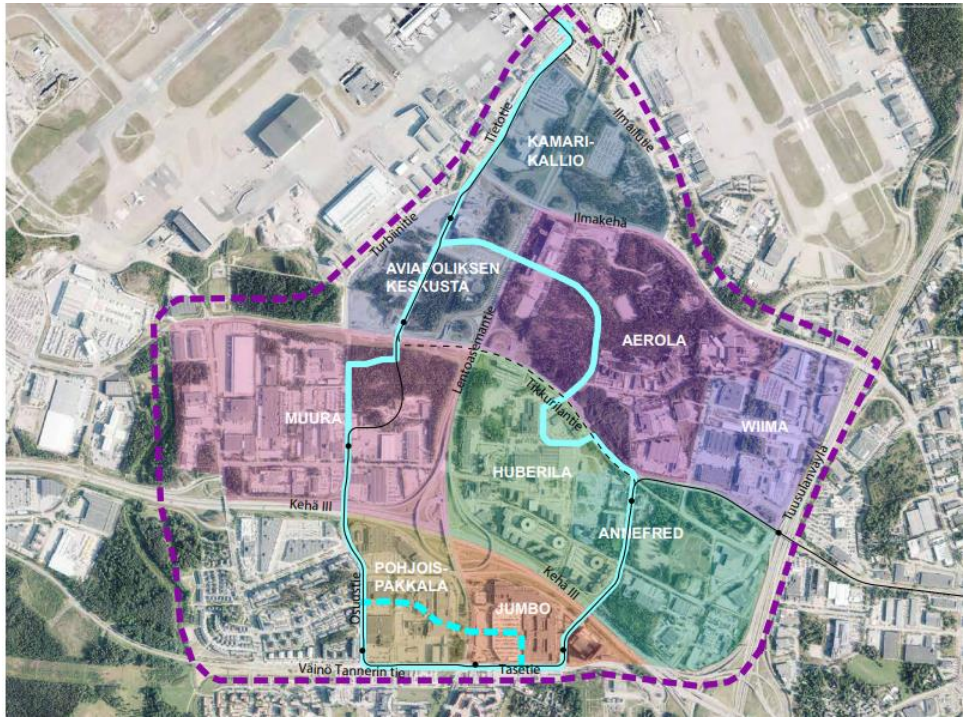


Ratikkakaupungin tarinassa kuljetaan ratikan reittiä lännestä itään, ja havainnoidaan alueittain, kuinka ratikan ja siihen perustuvan kaupunkikehityksen toteuttaminen voivat vaikuttaa reitin varren omaleimaisten kaupunginosien identiteettien vahvistamiseen ja kehittämiseen, alueiden erottautumiseen toisistaan ja alueiden luonnetta vahvistavien maisemallisten elementtien näkymiseen ja näkyväksi tekemiseen.

Kuvat 80 ja 81. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Aviapoliksen suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

Aviapoliksen keskeinen osa koostuu yhdeksästä omaleimaisesta alueesta, jotka erottautuvat korttelirakenteen, talotyyppien, kattomuotojen, kerroslukujen, materiaalien ja väripalettien suhteen toisistaan. Alueilla on omat alakeskuksensa ja persoonalliset piirteensä. Ratikka sitoo Aviapoliksen yhdeksi Vantaan kolmesta pääkeskuksesta parantaen samalla kestävän liikkumisen edellytyksiä alueella.

Keskustan ”kiinnostavuuden kehä” on kaupunkitilassa näkyvä ja tunnistettava, alueen toiminnot yhdistävä, viihtyisä ja viipymään houkutteleva kävelyn ja joukkoliikenteen kehä, joka nivoo palvelut, työpaikat, asunnot ja viheralueet yhteen. Maankäytön muuttuessa monipuoliseksi ja intensiiviseksi kaupunkiympäristöksi myös alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti.



Kuva 82. Lentokenttä-kaupungin suunnitteluperi-aatetyössä rajatut omaleimaiset osa-alueet sekä kiinnostavuuden kehä (sininen reitti) ja ratikan tuleva linjaus pysäkkeineen (musta reitti).

Samalla paranevat alueen pyöräliikenteen yhteydet, kun muun muassa pääpyöräreittien määrä kasvaa. Aviapolikseen sijoittuu aseman lisäksi kolme keskeistä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa: Lentoasema, Lentoasemantien ja Tasetien liittymäalue Jumbon edustalla sekä Tuusulanväylän vaihtopysäkit. Näiltä on yhteyksiä bussiliikenteeseen ja Kehäradan juniin sekä Lentoaseman kautta muualle Suomeen ja maailmalle. Yhteyksiä joukkoliikenteen pysäkeille ja asemille parantaa omalta osaltaan myös täydentyvä pyöräliikenteen baanaverkko.

Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä. Metsäistä viheraluetta varataan myös Aerolan pohjoispuolisille kallioille. Tämä ja Pyttisberget yhdessä ovat Veromiehen kaupunginosapuisto, joten kartalle merkittävät viherketjut on toteutettava riittävän laajoina siten, että viheralueista todella muodostuu kokonaisuus. Koulun piha kaupunginosapuiston vieressä mahdollistaa toisaalta koululaisten metsäretkiä ja toisaalta laajentaa puiston toimintoja kouluajan ulkopuolella. Kaupunginosapuisto kytkeytyy Palo-ojan latvojen kosteikkoihin. Siniverkoston runkona on Palo-oja, joka virtaa Tuusulanväylän ali Koivuhakaan. Palo-ojan varrella ovat Rälssipuisto ja Annefredinpuisto, jonne voidaan sijoittaa liikunta- ja leikkikenttiä sekä muuta toimintaa.

Lentokentän suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Näitä virkistysalueita on kaavarungossa kuvattu soikioina, koska niiden tarkka rajaus ratkeaa vasta asemakaavoituksen yhteydessä. Julkisia virkistysalueita on Veromiehessä vähän, joten on tärkeää asemakaavoittaa alueelle mahdollisimman laajoja virkistys-aluekokonaisuuksia. Tärkeää on myös parantaa yhteyksiä laajoille viheralueille etelässä ja lännessä. Ratikan kaavarungossa toistetaan yleiskaavan 2020 tavoite viheryhteyden kehittämisestä Kehä III:n poikki. Viherkadut on esitetty jatkumaan Tuusulanväylän poikki. Veromiehessä kaupunkivihreä perustuu monilta osin katujen ja pihojen vehreyteen. Kaavarunkoon on merkitty virkistysaluepisteitä turvaamaan riittäviä pieniä lähipuistoja. Viheralueet ja puistot nivotaan verkostoksi viherkatujen ja pienempien viheralueiden avulla.

Lentoaseman pysäkki on tärkeä kulkumuotojen solmukohta ratikan, junan ja lentoliikenteen välillä.

Tietotien pysäkin ympäristö lentoaseman eteläpuolella on kehittymässä merkittäväksi toimistovaltaiseksi työpaikkakeskittymäksi, jonka suhteellisen korkea rakentaminen kallioselänteen päällä näkyy kauas.

Aviapoliksen keskustan suunnasta tuleva kävelypainotteinen bulevardi päättyy Aviapoliksen rautatieaseman eteläisen sisäänkäynnin luo. Kamarikallio kehittyy lentoaseman huoltoalueesta monipuoliseksi työpaikka-alueeksi kävelymatkan päässä lentoasemalta. Alueesta tavoitellaan kansainvälistä business cityä, joka on Vantaan käyntikortti maailmalle. Niinpä alueen arkkitehtuurin halutaan olevan futuristista ja kokeellista, mutta samalla tunnistettavan skandinaavista. Rakennukset suodattuvat Lentoasemantielle metsämaiseman läpi.

Kuva 83. Havainnekuva Tietotien toimistovaltaisesta työpaikkakeskittymästä (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Aviapoliksen uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä. Aseman lähiympäristö on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä: Aviabulevardin alue on kaavarungossa joukkoliikennekatu. Tehokas ja monitoimintoinen keskus aseman lähellä pitää sisällään korkeita rakennuksia, vaihtelevia kattomuotoja ja kerroslukuja. Aseman läheisyyteen ollaan sijoittamassa lukiota ja Ilmailumuseota. Lentoasematien itäpuolen Technopoliksen alue muodostaa merkittävän työpaikkakeskittymän, joka sidotaan Aviapoliksen keskusta-alueeseen viher- sekä jalankulun ja pyöräliikenteen silloin.

Tikkurilantien eteläpuolella Muura muuttuu tuotantoympäristöstä keskusta- ja asuinalueeksi. Lentoasematien liittymän kainaloon toteutettava ”yleisömagneetti” mahdollistaa suurten ihmisvirtojen tapahtumat. Muuran alue on jyrkkäpiirteisen Plootukallion suojassa. Ratikkapysäkin ympärille rakentuu kodikas kaupunginosa, jossa kaupunkirakenne on kylämäinen ja sekoittunut. Muuran ydin kaupunkiaukioineen ja keskustakortteleineen toteutuu uuden ratikkakadun varaan. Itse raitiotie kulkee Muuran alueen läpi joukkoliikennekatua pitkin. Alueen laidalla Kehä III:n ja Lentoasemantien varret ovat kehittymässä tiiviiksi työpaikkavyöhykkeeksi, jonka rakennusmuuri liikenneväylien varsilla suojaa Muuraa melulta ja pölyltä. Nämä tiiviit toimistokorttelit tulee sitoa paremmin ratikkakaupunkiin korkealaatuisesti toteutettavain käveltävin yhteyksin.

Pakkalanrinteen pysäkkiympäristön ytimessä on nykyinen teollisuusalue, joka tulevaisuudessa muuttuu keskustamaiseksi. Alueen suurta mittakaavaa pilkotaan mm. viheralueiden jatkumolla. Väinö Auerin tien – Tasetien vartta kulkevien 110 kV ja 400 kV voimajohtojen sijoittaminen maan alle vapauttaisi nykyisen voimajohtoalueen ratikkabulevardia reunustavaan tiiviiseen keskustarakenteeseen. Alueella on kaavarungossa Vantaan ratikan lisäksi kaksi varausta raitiotieverkon laajentumista varten: toinen Lentoasemantietä etelään, joka mahdollistaa Tuusulanväylän pikaraitiotien jatkumisen lentoasemalle ja toinen Väinö Tannerin tietä/Tulkintietä pitkin länteen kohti Martinlaaksoa. Varsinkin länteen suuntautuva joukkoliikenteen runkoyhteys on pitkän aikavälin varaus.

Pakkala rajautuu etelässä Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Krakanoja on siniverkoston runko. Kartanonkoskella Illenpuro laskee Krakanojaan. Muitakin Krakanojaan laskevia ojia voidaan muotoilla monimuotoisemmiksi ja kauniimmiksi ja niitä voidaan hyödyntää hulevesien hallinnassa. Nykyiset kapeahkot viheralueet sekä kaupunkirakenteen muuttuessa kehitettävät toisiinsa kytkeytyvät viheralueet on osoitettu viherketju-merkinnällä.

Pakkalassa Lentoasemanbaana risteää Myyrmäen-Tikkurilanbaanan kanssa. Ylästöntien pohjoispuolella on lisäksi selvitettäviä baanareittejä, joita on tutkittava alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Jumbon kauppakeskus ja Flamingon viihdekeskus ovat Pakkalan puolella, mutta ratikka sitoo ne paremmin koko lentokenttäkaupungin tärkeimmäksi kaupan ja viihteen keskukseksi. Keskittymän toimintoja on tarkoitus monipuolistaa ja avata niitä myös ratikkakadun suuntaan. Samalla viherympäristöä ja kävely-yhteyksiä voidaan kehittää. Lentoasemantien liittymän viereen kaavoitettu toimistotorni toimii alueen maamerkkinä.

Kuva 84. Jumbon ja Flamingon kokonaisuus on ratikkakaupungin tärkein kaupan ja viihteen keskus.

Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen rajautuminen määrittyy uudelleen, kun kaupan alueen koillisosan kiinteistöjä voidaan joukkoliikenneyhteyksien parantuessa muuntaa asumispainotteiseen suuntaan. Voimajohtojen maakaapeloiminen alueella mahdollistaisi tehokkaamman ja monipuolisemman maankäytön.

Lentoasemantien itäpuolella Huberila on saanut nimensä tunnistettavista yläikkunallisista teräsbetonisista kaarihalleistaan. Halleihin voi sijoittua yksityisiä ja julkisia palveluja, kulttuuria ja taidetta, kauppaa sekä erilaista aloittelevaakin tuotantotoimintaa. Hallien ympäristöön rakentuu Huberilan uusi keskusta, johon muodostuu monitoimintaista kävelypainotteista kaupunkitilaa, joka tekee ympäristöstä luontevan kohtaamisten paikan. Huberilan ja Muuran alueen välille kehittävä toiminnallinen ja visuaalinen akseli heijastuu suunniteltuna vihersiltana Lentoasemantien yli, minkä lisäksi vehreät kävelyreitit yhdistävät Huberilan myös Annefrediin ja Muuraan. Tikkurilantien bulevardin varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin aluekeskukset nauhamaisesti. Huberilan pohjoispuolella Tikkurilantielle on merkitty joukkoliikenteen runkoyhteys, joka mahdollistaa raitiotielinjauksen Rälssitien ja Aviabulevardin väliselle osuudelle. Varaus on osa Tuusulanväylän mahdollista pikaraitiotietä.

Aerola on lentokenttäkaupungin pohjoisreunan selänteiden metsäkaupunki, jossa katujen varret ovat tiivistä kaupunkia ja kortteleiden pihat ovat suuria, kallioisia salametsiä. Rakentaminen sovitetaan kallioiseen metsämaastoon, ja maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa. Alueen värit ja materiaalit hakevat inspiraatiota luonnosta.

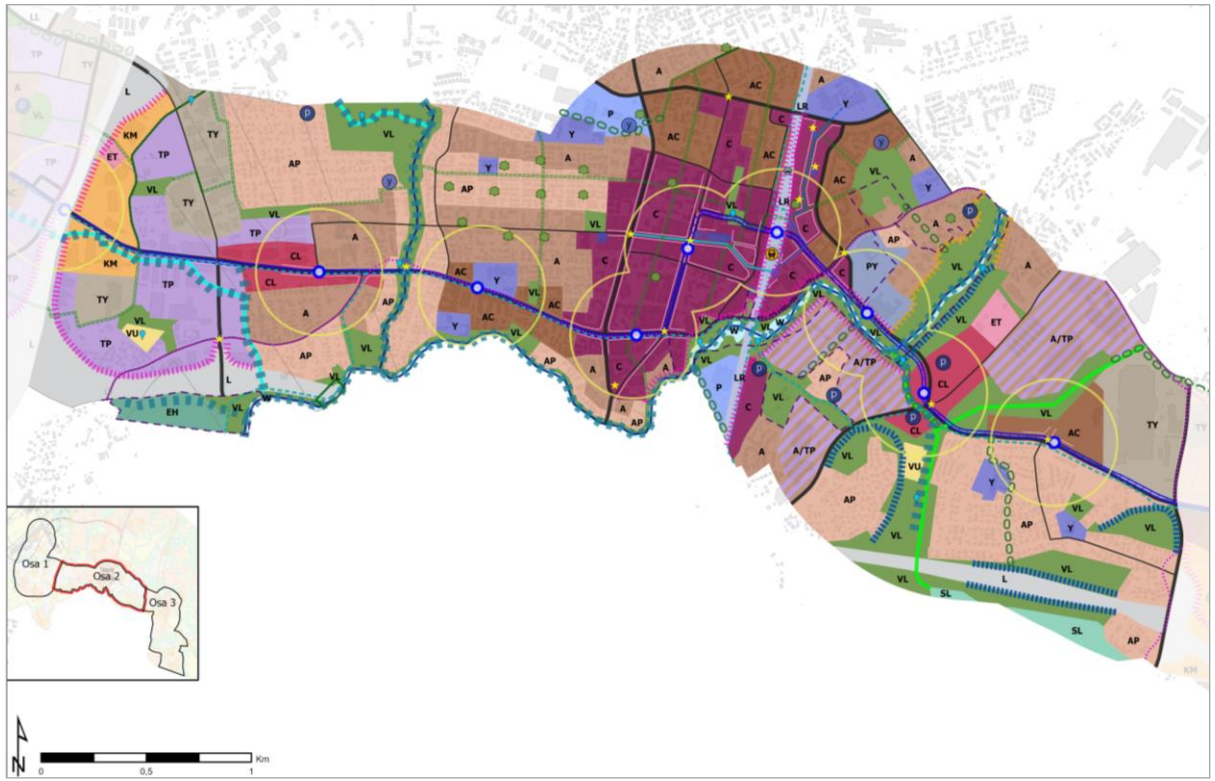
Annefredin alue Aerolan eteläpuolella on ratikkapysäkin ympärille rakennettava alakeskus, joka muodostaa parin viereisen Huberilan kanssa. Tikkurilantien varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin nauhamaisesti. Aerolan ja Huberilan alueelle sijoittuu useampi oppilaitos, ja tulevaisuudessa on edelleen tarve sijoittaa kaupunginosan kasvavan väestön tarvitsemia kouluja ja päiväkoteja. Alueen muuntuminen asumiseen edellyttää useita päiväkoteja ja kouluja, joiden toteuttamista helposti saavutettavissa sijainneissa tulee tarkastella jatkosuunnittelussa.

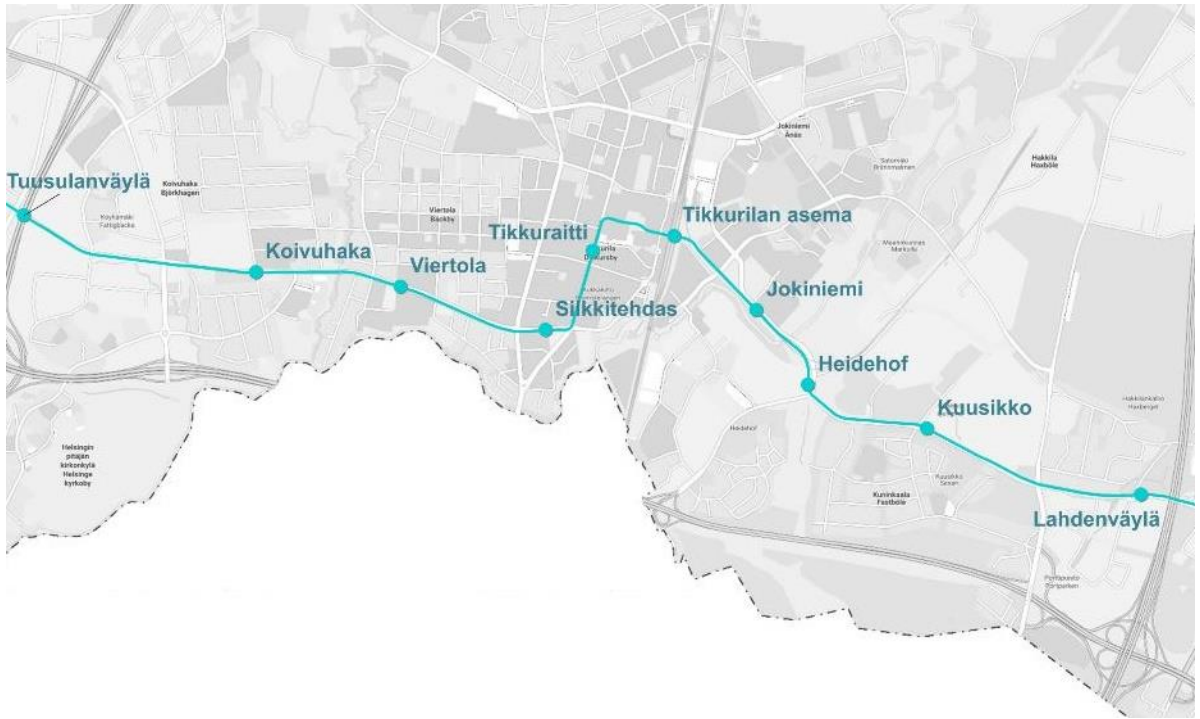
Kuva 85. Havainnekuva Annefredinpuistosta

Wiiman alue on Huberilan ohella Aviapoliksen tärkeitä teollisuushistoriallisia ympäristöjä, joissa ainakin osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään uuteen käyttöön. Alue sijoittuu Tuusulanväylän länsipuolelle kohtaan, jossa voidaan hyväksyä kaupunkikuvan rouheampi ilme verrattuna Lentoasemantiehen ja Kehä III:n varteen, joten alue soveltuu myös tuotantotoimintaan, harrastetiloiksi sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tuusulanväylä**,** Kehä III ja Lentoasemantie ovat Aviapolista halkovia valtakunnallisesti merkittäviä suuria liikenneväyliä. Ne jakavat Aviapoliksen erillisiin osiin, mutta liikenneväylien vaatima suuri avoin tila mahdollistaa myös suurille ohikulkijamäärille alueen hahmottamisen väylän reuna-alueiden kautta. Niinpä näiden väylien reunat on osoitettu rakennetun kaupunkikuvallisen reunan merkinnällä: se ilmaisee, että väylää reunustavan rakentamisen tavalla voidaan rakentaa alueellisia identiteettejä tajota tunnistettavia kohokohtia ja nostaa näiden tunnettavuutta.

Ratikkakaupunki Tikkurilassa





Kuvat 86 ja 87. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Tikkurilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

Tikkurilan suuralueen maisemaa luonnehtivat Keravanjoki, siihen laskevat purot ja Kehä III:n väylämaisema. Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäojan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Tikkurilan kohdalla jokirannan puistomaisema on urbaani: rakennettu silhuetti kohoaa rantapuiston yläpuolelle. Idempänä maisemarakenne muuttuu mäkisemmäksi, ja maiseman äärialueiden (mäenlaet ja laaksonpohjat) säilyttäminen viher- ja virkistysalueina korostuu.

Tikkurilan keskusta hallitsee suuralueen rakennettua ympäristöä. Tikkurilan keskustaan on muodostunut jo useita historiallisia kerrostumia, ja 2010-luvulla kiihtynyt muutos Kehäradan toteutumisen myötä on taas nostanut vanhan asemanseudun uuteen kukoistukseen. Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie on jo noussut uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikkapysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikkumisen järjestelmää.

Koivuhaka kehittyy edelleen kaupan, työpaikkojen ja asumisen alueena kytkeytyen ratikkaan kahden pysäkin kautta. Länsipäässä Tuusulanväylän ylittävän sillan vaihtopysäkin ympäristö muodostuisi houkuttelevammaksi, jos siitä voitaisiin kehittää rakennuksin suojattu Firenzen Ponte Vecchion sillan tapaan. Koivuhaan pysäkki sijoittuu kaupunginosan itäpuolelle Kuriiritien risteyksen tuntumaan. Aluetta on tarkoitus uudistaa siten, että pysäkin lähiympäristö muuttuu käveltäväksi monitoimintaiseksi lähikeskukseksi, johon tulee lähiseudun asukkaita palvelevaa kauppaa ja muuta yritystoimintaa.

Kiitotien suuntainen lentomelualue rajoittaa asumisen ja muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista alueen länsiosaan. Uusia asuinrakennuksia ei sallita voimakkaimman lentomelun (Lden yli 60 dB) alueelle. Muualla täydennysrakentaminen on mahdollista, mutta melu tulee huomioida rakennusten ääneneristyksessä. Työpaikkatoimintoja voi sijoittaa melualueelle. Erityisesti sisäosiltaan työpaikka-alue voi kehittyä myös rouheamman tuotantotoiminnan alueena.

Alueen reunat Tuusulanväylän ja Kehä III:n varsilla antavat alueelle yhtenäisen rakennusjulkisivun. Niittytien liittymä Kehä III:lle toimii alueen porttina.

Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäojan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Alueen toista puroa, jolle on annettu monia nimiä (Pytinoja, Palo-oja, Kirkonkylänoja, Pyhtäänkorvenoja) ei kuitenkaan olla kaavallisessa suunnittelussa ikinä otettu huomioon. Ratikan kaavarungon ekosysteemipalveluja ja luonnon monimuotoisuutta korostavien tavoitteiden mukaisesti puro on nyt nostettu esille siniverkoston olennaisena osana. Puron pohjoiseen erkanevaa haaraa voidaan kehittää hulevesien hallintaan.

Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Kylmäoja rantoineen on osa Tikkurilan keskuspuistovyöhykettä ja seudullinen ekologinen yhteys. Puro erottaa Koivuhaan Viertolasta. Ratikkalinjan pohjoispuolella puron yli kulkee vanha Suuren rantatien linjaus. Kohta on maisemallinen portti, jota voidaan edelleen korostaa.

Viertola muodostaa vaihettumisvyöhykkeen Tikkurilan tiiviin kaupunkikeskustan ja Koivuhaan välille. Viertolan pientalo- ja pienkerrostalovaltainen miljöö muuttuu kaupunginosan eteläpuolella tiiviimmäksi ja kerrostalovaltaisemmaksi. Viertolaan muodostuu lähivuosikymmeneksi kolmen itä–länsi-suuntaisen kerrostalovaltaisen rakentamisen sormea. Muutos on jo alkanut erityisesti ratikkakatu Tikkurilantien ja Peltolantien ympäristöissä, ja uudeksi maankäytön tehostumisen käytäväksi nousee Lummetie. Näiden väliin sijoittuu hieman väljempiä alueita. Viertolan identiteetti ei nykytilanteessa erotu kovin selkeästi Koivuhaan asuinpainotteisista osista, joten erityisesti näiden alueiden erottautuminen selkeämmin toisistaan olisi tarpeen.

Viertolassa on vähän virkistysalueita. Palstoittamalla syntyneen kaupunkirakenteen jäänteenä on pieniä puistoja. Kaupunginosan väestöä palveleva virkistysalueverkosto kehittyy pienten puistojen ja viherkatujen varaan. Kaupunginosan pohjoisosassa on Tikkurilan urheilupuisto, jonka kentät ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella, mutta merkitty siniviherverkoston teemakartalle. Vehreänä kehitettävä yhteys Tikkurilan keskuspuistosta Tikkurilan keskustaan on merkitty viherketjuna.

Koivuhaan ja Viertolan läpi kulkeva Tikkurilantie on ratikkakatu, jolla ratikan rinnalla kulkee myös pyöräliikenteen baana. Baana palvelee väliä Kivistö – Tikkurila – Hakunila. Katu on kaikkien kulkumuotojen osalta keskeinen yhteys Tikkurilan ja Aviapoliksen välillä, mikä vaikuttaa osaltaan sen suunnitteluun ja mitoitukseen.

Tikkurilan keskusta kehittyy työpaikkojen, palveluiden ja kaupan keskittymänä. Keskeisten katujen varret on osoitettu kaupallisiksi julkisivuiksi. Näihin kuuluu muun muassa kaavarungossa omilla merkinnöillään olevat kävelykatu ja kestävän liikkumisen katu, joilla halutaan korostaa kestävien kulkumuotojen roolia ja tärkeyttä keskusta-alueen liikkumisessa sekä sen suunnittelussa. Viherkaduista ja virkistysalueista muodostuu kytkeytynyt viherverkko, joka houkuttelee liikkumaan ja viihtymään tiivistyvässä kaupungissa. Tikkurilan keskeisiä risteysalueita korostetaan arkkitehtuurin ja kaupunkitilan toteutuksen keinoin omaleimaisina paikkoina. Pohjoisessa Valkoisenlähteentie rajaa Tikkurilan keskusta-aluetta, ja eteläpäässä Kielotien ja Talvikkitien risteyksen ympäristöstä kehitetään maamerkkiä.

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta.

Kuva 88. Havainnekuva Tikkurilan keskustasta.

Ratikan myötä Tikkurilaa lähestytään raiteita pitkin jokaisesta pääilmansuunnasta. Tikkurilan aseman eteläpuolella risteää kaksi pyöräliikenteen baanaa: pääradan suuntainen Pohjoisbaana ja poikittainen Kivistön-Tikkurilan-Hakunilanbaana.

Keravanjokilaakso muodostaa Tikkurilan ja Jokiniemen siniviherrakenteen tärkeimmän elementin. Sitä kehitetään edelleen kokoavana virkistysalue- ja puistokokonaisuutena kulttuuriympäristö- ja luontoarvot huomioon ottaen. Keravanjoen rantamaisemassa rakentamiskorkeudet porrastuvat rannan pientaloista alkaen. Tikkurilan keskustassa rantapuiston taustalla kohoaa tunnistettava rakennettu kaupunkijulkisivu.

Tikkurilan kaavarungossa on esitetty keskustaa ympäröivä viherkehä, joka yhdistää keskeiset puistoalueet, urheilupuistot, koulut, Winterinmäen ja jokirannan. Viherkehä on merkitty viherkatuina, viherketjuna ja lähivirkistysalueina ratikan kaavarunkokartalle.

Jokiniemen kampusaluetta kehitetään tehokkaana mutta monipuolisena kaupunkiympäristönä, jonka ytimenä on korttelialueen halkaiseva jalankulun raittiympäristö, johon toiminnot avautuvat. Myös eteläosa Jokiniemestä säilyy työpaikka-alueena ja itäosat asumisen alueena.

Kuva 89. Jokiniemen kampusalueen katunäkymää (Harris & Kjisik)

Jokiniemen koelaitoksen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osana on Keravanjoen laaksossa edelleen vaalittavaa viljelysmaisemaa, jonka reunat on nostettu kaavarungossa esille. Metsäinen Winterinmäki piirtyy edelleen suurmaisemassa ja on tärkeä lähimetsä alueen asukkaille. Maarinkunnaalla kulttuurimaisema ja seudullinen virkistys- ja ekologinen yhteys jatkuvat Keravanjoen rantaa pitkin koilliseen.

Kuninkaalassa väritehtaan aluetta tullaan kehittämään keskustamaisena sekoittuneena kaupunkirakenteena. Alueen tulevasta muutoksesta aivan Tikkurilan keskustapalvelujen ja ratikkalinjan äärellä on käyty kutsumuotoinen arkkitehtikilpailu. Ratikan kaavarunkoon kilpailualue on piirretty yleiskaavan mukaisesti.

Kuninkaalan vanha kylä muodostaa tärkeän viheralueen, jossa Vanha Fastbölen kyläkeskus muodostaa väritehtaan alueen sisällä oman arvokkaan rakennetun ympäristön kokonaisuutensa. Viherketju osoittaa yhteystarpeen Väritehtaan alueelta Keravanjoen rantaan ja Jokiniemeen.

Kuvat 90 ja 91. Visualisointi Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Kaupunki, luonto, elämä, värit” (Arkkitehtitoimisto Noan Oy)

Kuninkaalassa ja Hakkilassa uusi neljän kadun risteys Heidehofintien, Kyytitien, Santaradantien uuden linjauksen ja Jokiniemenkadun kesken on osoitettu uutena keskusta-alueena. Risteyksen yhteydessä on varaus raitiotien pysäkille. Paikasta muodostuu liikennesolmu. Katujen varsille olisi potentiaalia toteuttaa suljettua korttelirakennetta, joka aukeaa viheralueille. Liikenneväylät ja energiaverkostot kuitenkin jakavat keskusaluetta useaan pieneen osaan, mikä hankaloittaa suunnittelua. Ympäristössä on paljon rajoitteita, mutta myös mahdollisuuksia ja tarpeita monille eri toiminnoille – tästä syystä risteysalue on esitetty kaavarungossa lähikeskustana, jonne voivat sijoittua Tikkurilan keskusta-aluetta palvelemaan esim. uusi koulu ja päiväkoti.

Lähikeskustan suunnittelun ja rakentamisen myötä suunnitellaan uusi maisemallinen reuna Jokiniemeen pohjoisessa jatkuvalle avoimelle maisematilalle. Maisemallinen reuna on piirretty keskelle lähivirkistysaluetta, ja se voidaan muodostaa puistorakentamisen keinoin. Yleiskaavan rakentamisalueita on tarkennettu Hakkilassa siten, että Maarinojanpuiston puistoleikkipaikka ja koira-aitaus ovat ratikan kaavarungon virkistysalueella.

Kuninkaalassa Heidehofissa yleiskaavan viheralueverkosto tarkentuu ratikan kaavarungossa siten, että Oräddarsinoja on otettu osaksi kehitettävää siniverkostoa ja urheilukentille on osoitettu paikka laakson pohjalta. Kuninkaalan kylän ja Heidehofin välissä on metsäinen mäki, joka on Kuninkaalan kylän suunnasta katsottuna näkymän päätteenä ja siten osa arvokasta kulttuuriympäristöä. Mäellä on lehtoa ja lehtomaista kangasmetsää sekä arvokasta linnustoa. Mäki kytkeytyy yleiskaavan viheralueverkkoon Heidehofinpuistossa.

Hakkilan teollisuus- ja varastoalueen kehittyminen asumista ja työpaikkatoimintoja yhdistäväksi alueeksi voi tuottaa pitkällä aikajänteellä useita lähipalvelutarpeita, riippuen asumisen painotuksesta.

Pysäkkiympäristöön Kyytitien pohjoispuolelle on osoitettu mahdollisuus toteuttaa uusi pysäkin läheisyyttä hyödyntävä keskustamaisen tiivis asuinalue kivijalan lähipalveluineen.

Santaradan ympäristön maankäytön kehitys Maarinkunnaan ja Kanervannummen alueilla on riippuvainen siitä, kuinka ja missä aikataulussa rata voidaan mahdollisesti poistaa käytöstä. Rata palvelee nyt ennen kaikkea radanpitoa. Korvaavan paikan osoittaminen muualta vapauttaisi alueen intensiivisempään maankäyttöön. Santarataa ei ole merkitty Vantaan uuteen yleiskaavaan, ja radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

Kuusikon alue muodostaa Kuninkaalan kaupunginosaan kuuluvan yhtenäisen pientaloalueen, jota kehitetään uuden yleiskaavan raamittaman pientalokäsitteen puitteissa. Uusi ratikkapysäkki Kanervantien risteyksessä parantaa alueen saavutettavuuden uuteen luokkaan.

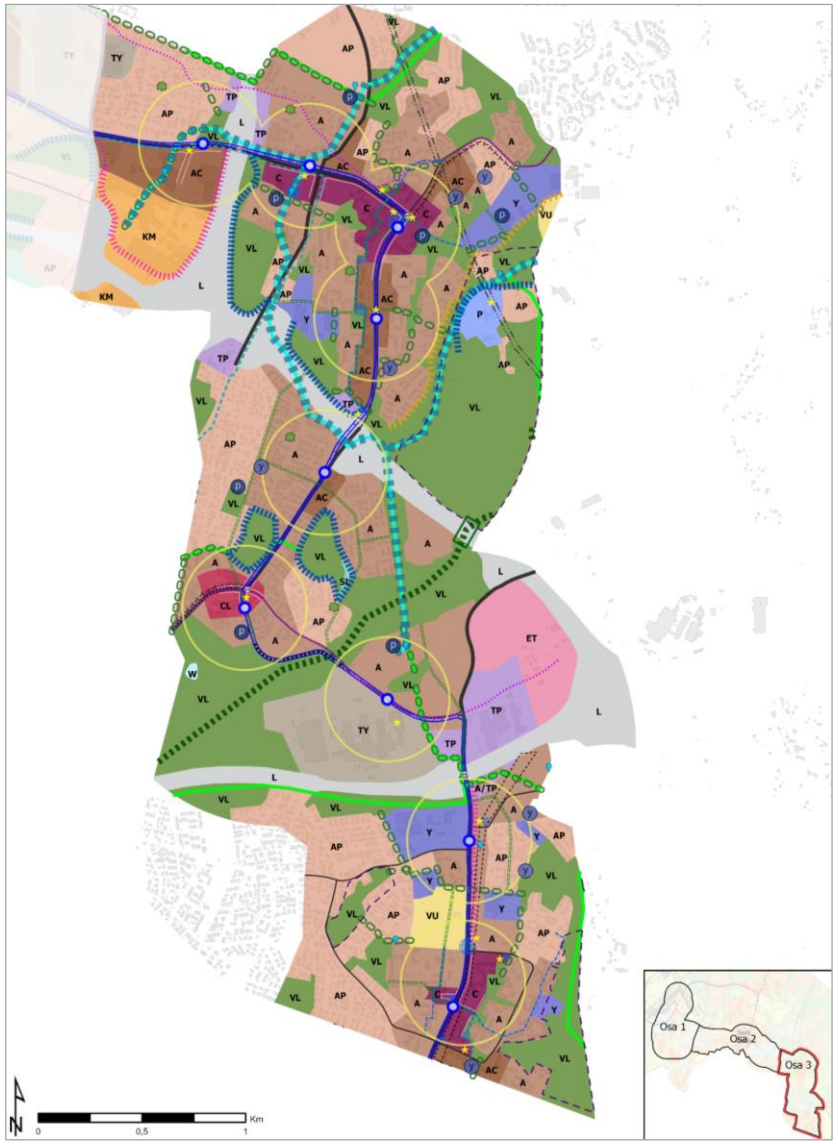
Kuusikossa Variskallio on osa ekologista ja virkistysalueverkostoa, joka liittyy Kalkkikallion luonnonsuojelualueeseen. Arvokas avokallio ja kalliometsä, jossa on havaittu mm. kuusitiainen, säilyy. Untipakan komea kalliomäki ja kalliometsä sekä etelärinteen tuore kangasmetsä säilytetään maiseman ja luonnon arvojen takia. Ratikkareitin välittömästä läheisyydestä Lindmaninkorvessa ja Untipakan pohjoisosasta osoitetaan maata rakentamiseen. Yli yhden hehtaarin virkistysalue on näinkin alle 300 metrin etäisyydellä kaikista asunnoista. Päiväkodin pohjoispuolella leikkipaikka ja metsää säilyy.

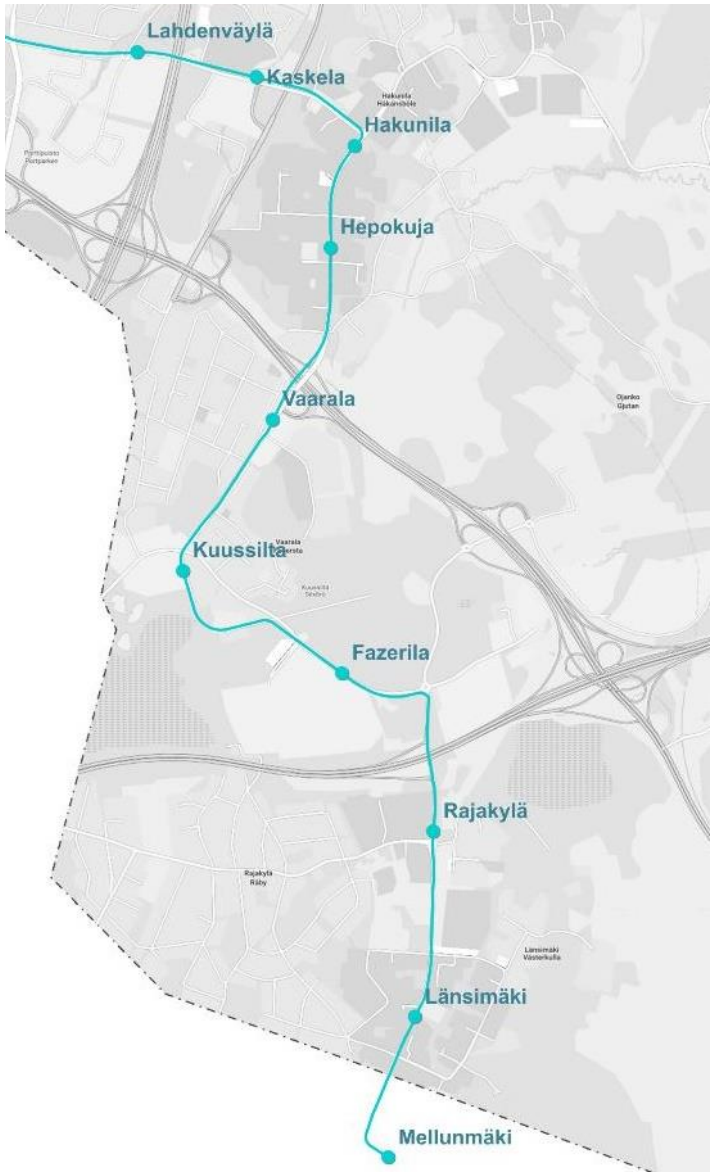
Kormuniitynojan latva Porttipuistossa on esitetty siniverkoston osana. Jos alue alkaa kehittyä asumiseen, voidaan kehittää keskeinen hulevesipuisto (ks. kuva). Porttipuiston Kyytitien puoleinen korttelirakenne uusiutuu asuinvaltaisena sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueena. Eteläpuoli säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena.

Ratikan vaihtopysäkki Lahdenväylän kohdalla mahdollistaa myös kaupunkirakenteen katkosten korjaamisen Kaskelan ja Hakunilan suuntiin.

Kuva 92. Hulevesipuiston ideointia Hakunilan keskustan laajennuksessa (Maanlumo). Tähän tyyliin voitaisiin kehittää myös Kormuniitynojan Porttipuistossa kulkevaa uomaa.

Ratikkakaupunki Hakunilassa





Kuvat 93 ja 94. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Hakunilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Isot väylät – Kehä III, Porvoonväylä ja Lahdenväylä – toisaalta pilkkovat suuraluetta erillisiin osiin, toisaalta ne muodostavat selkeät rajat alueiden identiteeteille. Alueen pohjoisin kolmannes koostuu Hakunilan kaupunginosasta, joka on myös alueen keskus. Hakunilan suuralueen maisemarakennetta korostetaan kukkulakaupunkia tiivistämällä siten, että Hakunilan mäkeä ympäröivät lähimetsät säilyvät yhtenäisinä ja kytkeytyneinä. Kehä III:lle ja Lahdenväylälle alue näkyy jyrkkärinteisten kallioselänteiden kautta. Tälle kontrastina alueen itäpuolella Kormuniitynojan laakso säilyy kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kartanoympäristöineen, viljely- ja laidunalueineen sekä urheilupuistoineen asukkaiden ja kaupunkilaisten keskeisenä virkistysalueena ja siniverkoston arvokkaana osana. Itä-Hakkilanoja sivuhaaroineen ja ympäröivine luontoalueineen säilyy pääosin tärkeänä siniviherrakenteena. Hakunilan urheilupuiston kautta alue liittyy Sipoonkorven kansallispuiston verkostoihin.

Hakunilassa ratikka muuttaa keskustan saavutettavuutta merkittävästi ja lisää sen vetovoimaa. Hakunilan kehitys hyötyy ehkä eniten ratikkalinjan toteuttamisesta: kaupunginosan yhteydet kaupungin muihin osiin ja myös valtakunnalliseen joukkoliikenteeseen paranevat. Kaupunginosan ilme ja palveluvarustus paranevat oleellisesti asukasmäärän kasvun myötä, mutta alueen vetovoimatekijät tulevat paremmin myös muiden tavoitettaviksi.

Ratikan toteutuessa bussilinjat tarjoavat jatkossakin suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan toimien samalla osittain liityntälinjoina ratikan pysäkeille. Raitiotien lisäksi joukkoliikenteen palvelutaso paranee Hakunilan alueella Lahdenväylän vaihtopysäkkien myötä. Vaihtojen toimivuus parantaa matkaketjujen sujuvuutta, mikä voi parantaa joidenkin kohteiden, kuten esimerkiksi Kuusijärven, saavutettavuutta alueelta.

Kaupallisen keskustan uudistuminen saa vahvemman pohjan ratikan tuomien yhteyksien avulla. Asuntokorttelin uudistuminen ja täydentyminen jatkuu varmasti jo käynnissä olevien hankkeiden tapaan.

Keskustan laajennus länteen, johon liittyvät Vanhan Lahdentien siirto ja Kyytitien eritasoliittymän muuttaminen tasoristeykseksi, on yksi merkittävimpiä kaupunkirakenteellisia muutoksia. Yhdessä vanhan bussivarikon alueen kanssa risteyksen ympäristöön muodostuu mahdollisuus luoda kokonaan uusi keskusta-asumisen alue, joka täydentää ja luo kontrastia Hakunilan vanhalle keskustalle. Alueen kaupunkikuvallista erityismerkitystä tulee korostaa.

Hakunilantien länsipuolella kulkee Hakunilanraitti, jonka jalankulkumiljöö yhdistää mm. ostoskeskuksen, kirkon, kirjaston ja asuinalueiden pieniä taskupuistoja sekä aukioita mielenkiintoiseksi ja edelleen kehittämisen arvoiseksi tilasarjaksi.

Hakunilantietä ovat aiemmin rytmittäneet jalankulun ja pyöräilyn sillat, mutta ratikan myötä ne pääosin puretaan. Korvaaviksi maamerkeiksi tulee kehittää tärkeimpien risteysten ympäristöjä niin, että kukin niistä muodostaa omanlaisen helposti tunnistettavan paikkansa.

Kuva 95. Havainnekuva Hakunilan keskusta-alueen laajennuksesta Hakunilan keskustan länsipuolella (L-Arkkitehdit, 2019)

Keskustan rajaa itäpuolella Kormuniitynojan laaksosta jyrkkä metsäinen rinne. Hevoshaantien ympäristö edustaa 1970-luvun pientalokortteleita. Keskustan pohjoispuolen 1980-luvun asuinalueet on sovitettu pienipiirteisesti voimakkaisiin maastonmuotoihin. Ratikan vaikutuspiirissä oleville alueille tulee löytää miljöön ominaispiirteisiin sopivat täydentämisen keinot.

Kormuniitynojan laakso Håkansbölen kartanolta Sotunkiin on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Håkansbölen kartano ja sen pieteetillä kunnostettu historiallinen puutarha luovat Hakunilalle luontevan itäreunan ja samalla “kulttuuriset keuhkot”.

Hakunilan laaja ja monipuolinen urheilupuisto tulee ratikan myötä helpommin myös joukkoliikenteellä saavutettavaksi, vaikkakin yhteys joukkoliikenteellä urheilupuistoon on ratikkaa käytettäessä vaihdollinen. Urheilupuisto sijoittuu Kormuniitynojan laaksoon, jonka eteläisemmissä osissa rakentamisen reuna sijoittuu kauniisti maisemarakenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty urheilupuiston reunalle päättyvä joukkoliikenteen runkoyhteys yleiskaavan mukaisesti.

Rajakylä Porvoonväylän eteläpuolella kehittyy vihreänä pientalovaltaisena kaupunginosana, kun taas Länsimäki tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille.

Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsee useita julkisia palveluita uimahallista lukioon ja päiväkotiin. Alue voi edelleen kehittyä uuden koulun ja muiden palveluiden myötä. Läheinen urheilupuisto, Sipoonkorven tarjoamat ulkoilumahdollisuudet sekä ratikan parantama saavutettavuus lisäävät edelleen alueen vetovoimaa.

Kuva 96. Håkansbölen kartano on osa valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

Vaarala rajautuu kolmion muotoiselle alueelle Kehä III:n, Porvoonväylän, kaupungin rajan ja Lahdenväylän sisällä. Alue on myös sisäisesti kolmijakoinen. Vaaralan pysäkkiympäristö tiivistyy ja uusiutuu. Kuussillan pysäkkiympäristössä olevan nykyinen työpaikka-alue uusiutuu ratikan tulon myötä tiiviiksi ympäristön asukkaita palvelevaksi lähikeskustaksi. Fazerilaan rakennetaan kokonaan uusi asuinalue. Näiden väliin jää maakuntakaavassakin osoitettu ekologinen yhteys, jossa viherympäristöön liittyy ratikkavyöhykkeen merkittävimpiä vaalittavia luonnonarvoja.

Nykyiset pientalovaltaiset alueet täydentyvät ratikan parantaessa alueen vetovoimaa ja saavutettavuutta. Työpaikka-alueista osa muuttuu asuntorakentamisen alueiksi ja osa säilyy. Keskeisiä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää.

Vaaralan maisemarakenteen ominaispiirteisiin keskeisesti liittyvät kalliomäet säilytetään. Metsäisillä kalliomäillä on myös luontoarvoja. Vaaralan luoteispään pientalovaltaiset alueet täydentyvät Hakunilantien molemmin puolin. Kallioiden luoman portin eteläpuolella on Kuussillan pysäkin maankäytöltään muuttuva ympäristö, josta on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Kuussillan pysäkillä mahdollistetaan lisäksi Viikin-Malmin raitiotien liittyminen Vantaan ratikkaan. Jakomäen läpi kulkeva yhteys edistää toteutuessaan seudullista pikaraitiotieverkostoa. Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä. Vaaralanlampia kehitetään alueen vetovoimakohteena.

Kolmion kaakkoisosa on ollut tuotantolaitosten aluetta, jossa Fazerin vierailukeskus on muodostunut alueen maamerkiksi. Fazerintien pohjoispuolista ja Länsimäentien länsipuoleista metsäistä aluetta kehitetään pääosin monimuotoiseen asumiseen. Fazerintien pohjoispuolella on maa-ainesten oton myötä syntyneitä lammikkoja, joista pohjoisimmassa elää viitasammakkoja. Lammikko ja sen ympäristöä varataan virkistysalueeksi. Se yhdistetään ekologiseen ja viheralueverkostoon ekologisilla yhteyksillä, viherketjuilla ja viherkaduilla, joiden sijainti ja laajuus tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Kormuniitynojaan kohti pohjoista laskeva kuivatusoja otetaan siniverkoston osaksi, ja siitä voidaan muotoilla mutkitteleva ja hulevesiä viivyttävä kokonaisuus.

Länsimäentien, Kehä III:n ja Porvoonväylän kolmioon sijoittuu myös ratikan varikko ja muita teknisen huollon tarpeita.

Kuva 97. Vaaralan lammet kehittyvät vetovoimaiseksi virkistyskeitaaksi.

Länsimäen ja Rajakylän ominaispiirteisiin kuuluvat kallioiset lähimetsät säilytetään keskeisenä aluetta kiertävänä kehänä, joka on kaavarungossa osoitettu viheralueina ja viherketjuina ja niiden mukaisilla kehittämistavoitteilla. Kallioisilla viheralueilla on myös ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusrakenteita, jotka voidaan nostaa viherketjun teemaksi. Linnoitteet ovat valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä.

Rajakylän pientalovaltainen kaupunginosa ulottuu itäreunastaan ratikkakaupunkiin. Alue täydentyy ja uudistuu pientalorakentamisella.Rajakylän liikuntapuisto on virkistys- ja liikuntapalvelujen keskittymä, joka tulee ratikan myötä paremmin ja laajemmin tavoitettavaksi. Laaja aktiivipuisto muodostaakin Rajakylä-Länsimäen alueen sydämen. Porvoonväylälle on suunniteltu vaihtopysäkkejä, jotka mahdollistaisivat vaihdot Porvoonväylän busseista Vantaan ratikkaan ja muuhun HSL-alueen bussiliikenteeseen alueella.

Länsimäessä kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysmetsiin, joiden tarkempi maankäyttö on tarkoituksenmukaisempaa ratkaista osana Östersundomin kokonaisuutta. Ratikan kaavarungon ratkaisu noudattaa Länsimäen kaavarungon ratkaisuja. Keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Kehitettävä keskusta-alue sijoittuu Pallastunturintien katulenkin sisään Länsimäentien itäpuolelle ja Kuulakujan ostoskeskuksen ympäristöön.

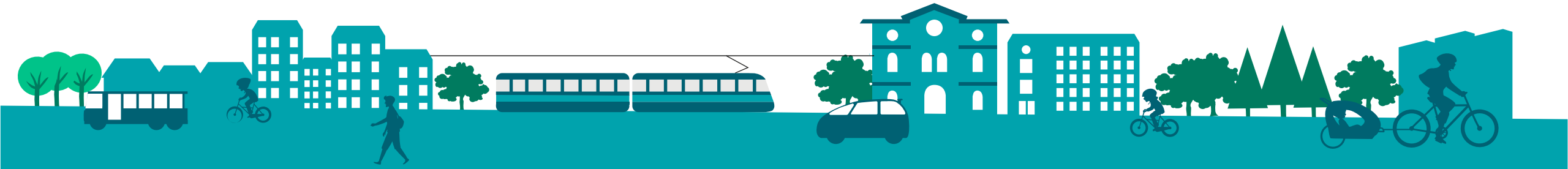
Länsimäen pohjoisosaan on Länsimäen kaavarungossa suunniteltu uusi asuinalue, jonka rakennuskanta olisi pienimittakaavaisempaa ja monimuotoisempaa kuin kaupunginosan keskustassa. Asuinalueen keskelle on ideoitu monikäyttöviherkatu ja kadun päähän suopuutarha, johon puhtaita hulevesiä johdetaan.

Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä. Voimalinjan alustan rakentamisen ohella Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen.

Länsimäentien laidassa kulkevan 110 kV:n voimalinjan maakaapelointi mahdollistaisi kaupunginosan keskustan rakenteen eheyttämisen ja merkittävän täydennysrakentamisen. Kaupunkikuvaa ja alueelle saapumista hallitsevien voimalinjojen alueen rakentamisen mahdollistaminen parantaisi merkittävästi kaupunkitilaa. Voimalinjojen poiston myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle ja siten kutoa Länsimäentien eri puolten kaupunkirakenteen yhteen Samalla voidaan korostaa merkittäviä paikkoja: keskustan ratikkakaupungin korttelijulkisivua jäsentävät korostetut kadunkulmat pikku aukioineen Pallastunturintien/ Maalinauhantien risteyksissä ja keskellä Kuulakujan kohdalla. Näiden ympäristöön keskittyvät myös Länsimäen kivijalkaliiketilat ja niiden edustojen korkealaatuinen kävely- ja oleskeluympäristö.

Länsimäentien urbaanimmaksi kehittyvän ympäristön vastapainoksi kehitetään myös etelä--pohjois-suuntaisia pääosin puisto- ja metsäympäristössä kulkevia kävelyn ja pyöräilyn pääraitteja: itäpuolella Kuntopuistosta Juoksuhaudanpuistoon ja länsipuolella Keihäspolkua Rajakylän liikuntapuiston kautta Rajakylän kouluihin ja liikuntahalleille johtavaa Keihäskuja/Opaskuja-reittiä. Näiden raittien risteämispaikat kokoojakatujen kanssa ovat myös luontaisia huoliteltujen pienten kaupunkiaukioiden ja omaleimaisen arkkitehtuurin paikkoja.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi



Ratikan kaavarungon luonnos ei sisältänyt varsinaista vaikutusten arviointia, vaan arviointi ja sen vaatimat selvitykset tehtiin luonnosaineiston pohjalta kevään, kesän ja syksyn 2022 aikana. Arvioinnin perusosan laati konsulttityönä Ramboll Finland Oy, ja se on julkaistu erillisenä raporttina. Tähän kaavarunkoselostukseen on koottu lyhyt yhteenveto Ratikan kaavarungon yhteydessä laadituista vaikutusten arvioinneista. Yksityiskohtaisimpien vaikutusten arviointi osoittautui haastavaksi ja tätä tulee jatkaa tarkemman tason suunnittelun yhteydessä. Tämä todettiin mm. kaupunkikuvallisten vaikutusten osalta, sillä pysäkkiympäristöjen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Tästä koosteesta kaupunkikuvalliset arviot on jätetty pois niiden epätarkkuuden vuoksi.

Arvioinnin perusosassa ei käsitelty liikenteellisiä vaikutuksia, vaan niistä tehtiin erillinen vaikutusten arviointi (WSP Finland Oy). Vaikutukset alueelliseen eriytymiseen arvioidaan erillisenä toimeksiantona (WSP Finland Oy ja MDI). Lisäksi vaikutuksia kaupallisiin palveluihin on täydennetty WSP:n laatiman Kaupan palveluverkkoselvityksen keskeisillä päätelmillä ja suosituksilla.

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.--30.6.2022 nähtävillä olleesta, 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta. Arvioinnin perustana ovat olleet kartan ratkaisut sekä työlle määritellyt tavoitteet.

Arvioidut vaikutukset:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Melu
- Ihmiset ja yhteisöt

Jokaiselle arviointiteemalle muodostettiin oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin.

Maankäytön tuloja on arvioitu kiinteistötaloudellisessa analyysissä, joka pohjautuu ratikan kaavarunkoluonnoksen maankäyttöön. Kiinteistötaloudellisen analyysin on tehnyt Newsec Oy, ja siinä on arvioitu sekä bussivaihtoehdon että ratikan aiheuttamia tuloja. Analyysi perustuu tutkimuksiin, joissa eri kaupungeissa on analysoitu raidehankkeiden vaikutusta kaupunkikehitykseen ja siitä saataviin tuloihin. Arvioinnissa on huomioitu esimerkiksi kaupungin maanomistus kullakin alueella, raitiotien arvioitu vaikutus kaupunkikehitykseen eri alueilla, maankäytön toteutumisaikataulu sekä maan ja kiinteistöjen hintojen ajallinen kehitys. Raitiotien rakentaminen toisi arvion mukaan 320 miljoonaa euroa tuloja enemmän kuin bussivaihtoehto. Suurimmat ratikan aiheuttamat tuotot arvioidaan tulevan Aviapoliksen itä- ja eteläosista, Hakunilan keskustasta sekä Rajakylän pysäkin ympäristöstä.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvun ottamisen vastaan kestävällä tavalla. Kasvu ohjataan yleiskaavan mukaiselle ns. kestävän kasvun vyöhykkeelle ja Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman mukaiselle ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle.
- Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle.
- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen.

Kestävä liikkuminen

- Ratikasta kehittyy poikittainen runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650–750 metriä suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle.
- Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantavat joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

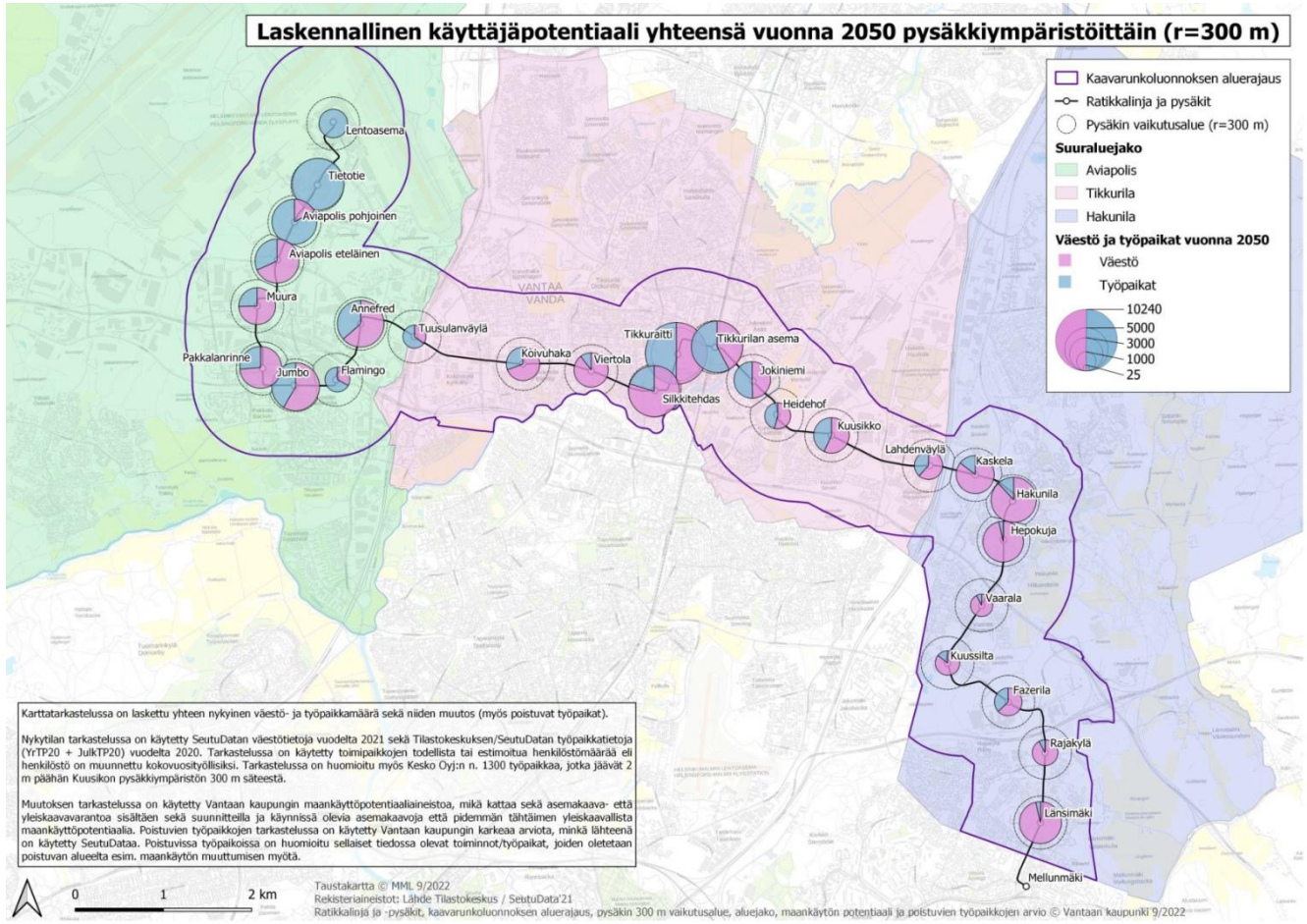
- Kaavarunko luo Vantaan keskeisille alueille merkittäviä kasvun edellytyksiä ja samalla mahdollisuuksia kehittää, eheyttää ja uudistaa kaupunkirakennetta.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla.
- Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, linkittynyttä kaupunkitilaa.
- Kasvu mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät, ja merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila–Aviapolis-alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna.
- Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.
- Rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Maankäytön tiiveys ja eheys

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
- Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on 7 700 asukasta tai työpaikkaa pysäkkiä kohden (r=800m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi. Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjä-potentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa.
- Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1 300–1 800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m), joskin näiden pysäkkien merkitystä voi nostaa muu käyttäjäpotentiaali (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).



Kuva 98.Vantaan ratikan pysäkkiympäristöjen käyttäjäpotentiaali (väestö ja työpaikat) vuonna 2050 (Lähde: Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi, Ramboll 2022)

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle. Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa).

Vaikutukset Helsingin seudulla

Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella. Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunko-ratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys- tai vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia. Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mutta haasteena on kuitenkin sopivan alueen löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti).

Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen.

Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Aviapoliksen alueen seudullisesti merkittävät kaupalliset keskittymät (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto) kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta.

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestään kaavarunkoratkaisun myötä.

Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia. Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä.

Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä. Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Heidehof on perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä. Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Porttipuistossa ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

Kuva 99. Näkymäkuva Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Parklife” (Arkkitehtitoimisto Anttila & Rusanen)

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi.

Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus.

Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Ratikalla kurotaan 110 kV:n voimalinjan Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Positiiviset vaikutukset

- Tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo **huomattavia investointimahdollisuuksia** Vantaalle.
- Uusi liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto **lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia**.
- **Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta** erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- **Yritysten ja toimitilojen saavutettavuus** joukkoliikenteellä paranee → **parantaa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia ja houkuttelevuutta**
- Asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskaupan ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä sekä tukee työvoiman saantia alueella.
- Yritystoiminnan näkökulmasta **tärkeää mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin,** joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten.
- **Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.**
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.

Haasteita/riskejä:

- **Liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan** tavoitellun mukaisesti.
- Keskusta- tai muilla alueilla osa **liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen** eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada hyödynnettyä.
- **Asuminen voi viedä yritystoiminnan mikrosijainnin kannalta parhaita tiloja** ja vaikuttaa siten **työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.**
- Riskinä on, **ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja** (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille).
- **Myös maan arvon ja vuokrahintojen nousu voi rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta** (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).

  → onko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
- Haasteena voi olla **kaupunkirakenteen ja alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen**, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.
- Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa **rajoitteita työpaikkatoiminnoille.**
- **Nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä** (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä).
- **Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa.** Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta.
- Rajoittaa tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle.

Negatiiviset vaikutukset

- **Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta**. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina.
- **Vaikutusten kesto (arviolta 1–4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen**.
- **Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden** ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- **Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset** (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja **siirtymä muualle** rakentamisen aikana.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- **Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liike- ja toimitiloja** (erikokoisia ja erilaisia eri käyttötarkoituksia varten). Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.
- **Liike- ja toimitilarakentamiselle riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.** Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila). Toimitilarakentamisen näkökulmasta optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400–600 metriä.
- **Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”.** Esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuvia tiloja pysäkkiympäristöissä, joissa asuminen on päätoimintona (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt)
- **Yritysnäkökulmien ja tarpeiden huomioiminen ratikkahankkeen edetessä**
- **Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien korostaminen kaupungin markkinoinnissa** (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago)
- **Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti** (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kulttuuriympäristö ja -maisema

Menetelmä:

Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö:

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

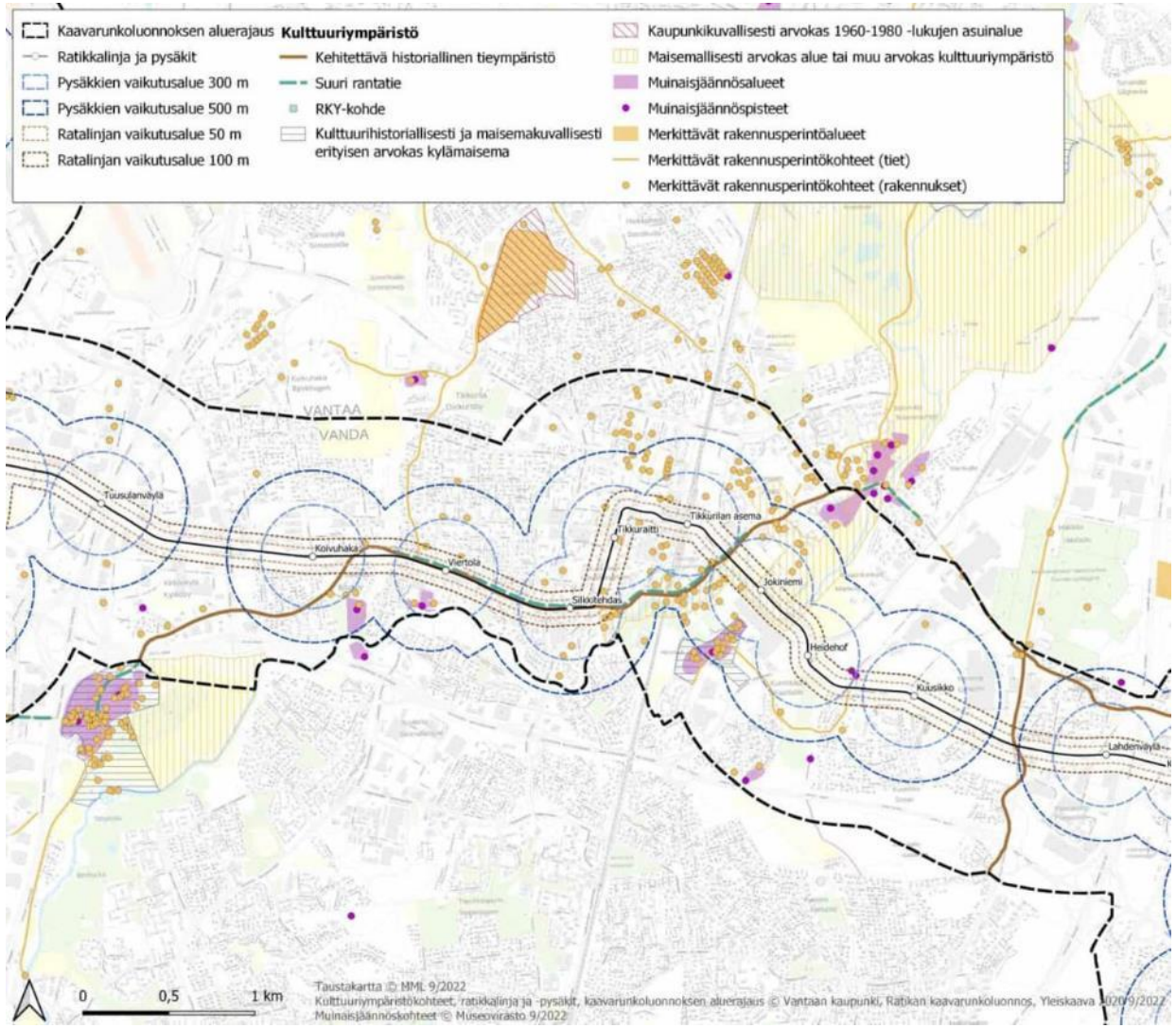
- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300–500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50–100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Tärkeimmät johtopäätökset:

- Kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna kulttuuriympäristön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa.
- Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Valtakunnallisesti merkittävien RKY-alueiden saavutettavuus paranee



Kuva 100. Kulttuuriympäristön arvoalueet ja -kohteet tarkastelualueella

Luonto: viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä verkostot

Rakenne ja arviointikehikko

- Viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä ekologiset verkostot
- Vaikutukset ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin
- Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitu asiantuntijatyönä, ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.
- Muodostettu 0–100 m puskurialueet (ilmeiset tai mahdolliset vaikutukset). Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0–300 m puskurialueet. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m.

Keskeisiä arvioita

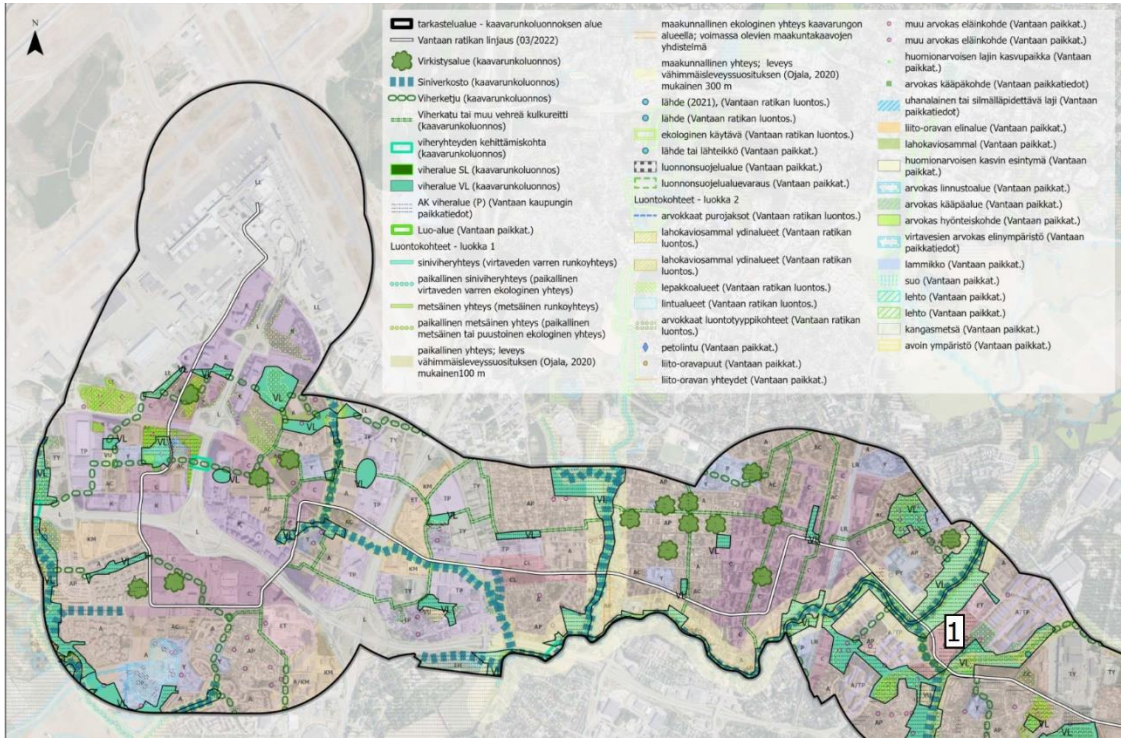
- Viherpeitteen määrä tulee vähenemään määrällisesti noin 290 ha verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 ha.
- Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain rajattu melko kapeasti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.
- Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketju-ratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä.
- Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Vähenevä määrä voi olla jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle.
  Lisäksi viherpeitteeseen laskettu tässä arviossa mukaan rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Hyvää mm.

- Luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä.
- Vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti.
- Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään luontokohteita sisältäviä viher-alueita toisiinsa.
- Paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.

Suosituksia

- Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

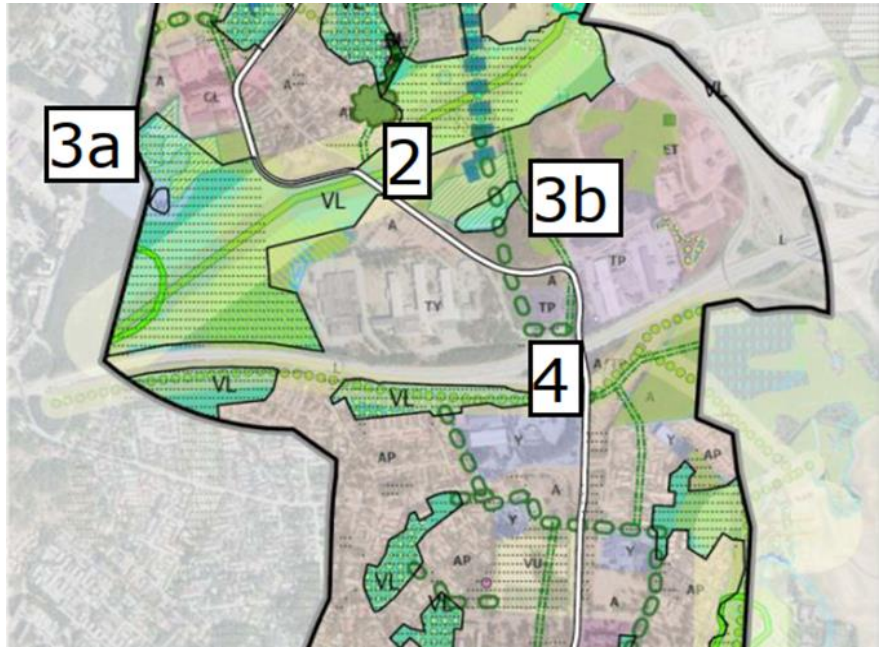


Kuva 101. Luontovaikutusten arvioinnissa huomioidut luontokohteet ja -alueet

Luontokohteet luokka 1

Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- Vesiluontokohteet
- Luonnonsuojelulain luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- Ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset



Kuva 102. Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän, ja niihin kohdistuu jonkin verran haitallisia vaikutuksia, jotka ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia.

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat

<u>Kohtalainen herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys
- Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys .

<u>Kohtalainen herkkyys ja vaikutus</u>

- Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Luontokohteet luokka 2

Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet ja luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu tasoltaan kohtalaisia sekä suuria haitallisia vaikutuksia. Vaikutukset ovat suuria, kun alueella on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä.

Luokka 2 sisältää myös kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, mutta jotka metsänkäsittelyn ja virkistyskäytön takia eivät edustavuudeltaan tai luonnontilaisuud eltaan ole parasta luokkaa. Kaavarunkoalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Kuva 103. II-luokan lepakkoalue ja lahokaviosammalen ydinaluetta Vaaralan ja Kuussillan alueella

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- II-luokan lepakkoalue, lahokaviosammalen ydinaluetta/ Vaarala, Kuussilta

<u>Kohtalainen/suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Veromiehen alue / Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä(kangasmetsä, neva, avokallio).

<u>Herkkyys kohtalainen, vaikutus kohtalainen/suuri</u>

- Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), Kuninkaalan alue.

<u>Kohtalainen herkkyys ja kohtalainen vaikutus</u>

- Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue, Pakkalan alue
- Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso

<u>Herkkyys kohtalainen ja vaikutus vähäinen</u>

- Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäojan varrella, Viertola

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua myös epäsuoria vaikutuksia (kohteen häviäminen tai pinta-alan väheneminen) esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ohjeita jatkosuunnitteluun, luonto ja viherrakenne

Ekosysteemipalvelut

Kaavarungossa määrätään, että kaupunkitila on suunniteltava tuottamaan ekosysteemipalveluja. Ekosysteemipalveluja tuotetaan näin:

1. Ensisijaisesti arvokkaaksi todettujen luontokohteiden päälle rakentamista vältetään. Mahdollisuuksien mukaan vältetään rakentamista ekosysteemipalveluja tuottavan viherrakenteen päälle.

2. Toissijaisesti rakennettaessa luontoarvojen ja viherrakenteen päälle tulee huolehtia siitä, että viherrakenteen tuottamat ekosysteemipalvelut eivät heikkene liikaa. Luodaan uutta viherrakennetta korvaamaan menetettyä.

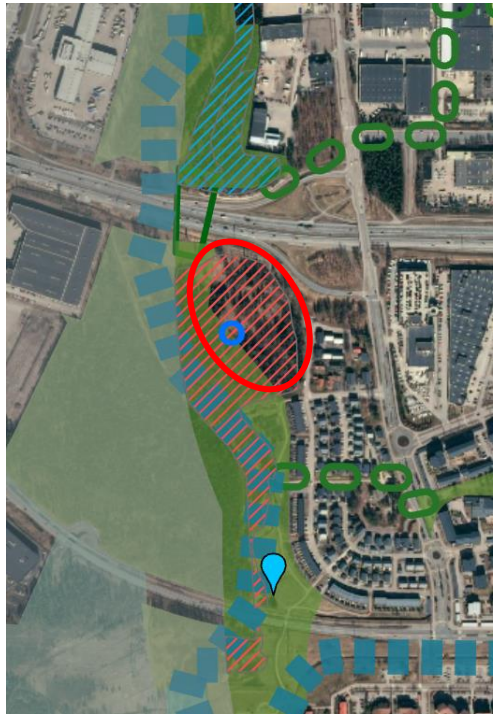
Maisemalliset lähtökohdat tulee ottaa huomioon esim. siten, että arvopuita ja kallioita säilytetään.

Asemakaavojen ajantasaisuus ja luonto

Maankäyttö- ja rakennuslain 60§:ssä säädetään asemakaavan ajanmukaisuuden arvioinnista. Ratikan kaavarungossa nousee erityisesti esille asemakaava 001285 (kv 28.2.2000). Alueella on puron varrella lehtoa ja suurruohoniittyä sekä lähde, ja koko alue on ratikan kaavarunkoalueen luontoselvityksissä arvioitu arvoluokkaan II. Asemakaavassa osin näiden päälle sijoittuu toimistorakennusten ja/tai ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue (KTY), joka ei ole toteutunut. Kun asemakaava ajantasaistetaan, on luonnon arvot otettava suunnittelussa nykyistä paremmin huomioon. (kuva oikealla).

Virkistysalueiden riittävyys

Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden analyysiä (SAAVU) on syytä tarkentaa pienialaisemmissa alueellisissa kaavarungoissa tai asemakaavoituksen yhteydessä yksittäistä kaavamuutosaluetta laajempaa aluetta tarkastellen. Työkalua on syytä käyttää suunnittelun yhteydessä, eikä pelkästään erillisenä vaikutusten arviointina. Tarkemmanasteisessa suunnittelussa saavutettavuutta pitäisi tutkia reittejä pitkin.
Aviapoliksen keskustan tarkemmassa suunnittelussa ovat kaavarungon viherketjut ja virkistysaluepisteet lähtökohtana. On tärkeää toteuttaa puistot riittävän suurina. Alueelle on perustettava saavutettavuusanalyysin perusteella riittävästi vähintään 5000 m^2 kokoisia virkistysalueita.



Kuva 104. KTY-tontti rajautuu ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon. Asemakaavan muutoksessa on otettava luontoarvot nykyistä paremmin huomioon.
II arvoluokan luontotyyppikohteet punaisella vinoviivoituksella, III arvoluokan sinisellä. Lähde sinisellä renkaalla.

Virkistyskäytön ohjaaminen

Virkistyskäytön ohjaaminen on sekä ihmisten hyvinvoinnin että luontoarvojen säilymisen kannalta tärkeää. Asukasluvun kasvaessa viheralueilla liikkuu koko ajan enemmän ihmisiä. Kulkua on ohjattava reiteille, jotta luonto ei kuluisi ja häiriintyisi kaikkialla.

Virkistyskäyttöä ohjataan perustamalla ulkoilureittejä sellaisille paikoille, joilla häiriö luonnolle on mahdollisimman vähäinen, tai joille ihmiset joka tapauksessa menevät. Esimerkiksi vesistöjen varret ovat houkuttelevia. Kosteissa paikoissa kulkua ohjataan rakenteilla, kuten pitkospuilla. Laatutavoite ja reittien leveys suhteutetaan käyttäjien määrään.

Viitasammakko

Vaaralan alueen jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin.

Kuva 105. Virkistyskäyttöä ohjataan pitkospuiden avulla Keimolan Isosuolla.
Kuva: Satu Nätynki

Ilmastovaikutukset

Menetelmä:

Ilmastovaikutukset on arvioitu *Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus* -oppaan (YM 2015) pohjalta laaditulla arviointikehikolla.

Kaavarunkoluonnoksen perusteella kaavarunkoratkaisun ilmastovaikutusten arvioitiin olevan sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarungon alueen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.

Keskeiset tulokset:

Vantaan ratikan kaavarungon vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarungon heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset sekä liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen). Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarungon haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja -varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen. Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien rakennettavien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Ohjeita jatkosuunnitteluun:

- Kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää huomioimalla keskeiset reitit ja niiden kytkeytyminen joukkoliikenteeseen ja palveluihin.
- Paikalliset uusiutuvan energian mahdollisuudet sekä energiatehokkuus tulee huomioida. Rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen, aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Pohjavesialueilla muut kuin maalämpö ovat ensisijaisia. Hukkalämmön hyödyntämismahdollisuudet tulee arvioida.
- Massatasapaino ja uusiomateriaalien käyttö sekä muut kiertotalouden ratkaisut tulee huomioida, sekä edistää resurssiviisasta ja vähähiilistä rakentamista.
- Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja siihen varautumiseen tulee kiinnittää huomiota sekä uusilla alueilla että mahdollisuuksien mukaan nykyisessä rakenteessa mm. vettä läpäiseviä pintoja lisäämällä ja varautumalla kaupunkitulviin.

Ihmiset ja yhteisöt

- Kaavarunkoluonnoksen ratkaisut parantavat ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat.
- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.
- Katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Alueiden eriarvoistuminen voi vähentyä, kun alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.
- Päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen.
- Julkisten palveluiden tarve kasvaa. Haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikeankokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivankokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.
- Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille mm. Hakunilasta, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.
- Toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittyminen mahdollistaa elävämpien ja turvalliseksi koettujen kaupunkiympäristöjen kehittymisen.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, riittävä huomio jatkosuunnitteluun kävely-ympäristöjen viihtyisyyden turvaamiseksi sekä mahdollisten riskien huomioiminen rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.
- Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa.
- Varmistettava, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten kotitalouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.
- Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille. Vetovoimaisten virkistyskohteiden pystyttävä vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa

Melu

- Alueelle on tehty ratikan yleissuunnitelmavaiheessa meluselvitys, jota on tarkennettu 2022 (Sitowise 20.4.2022). Selvityksessä on huomioitu sekä olemassa olevat että radan varteen asemakaavoissa osoitetut rakennusmassat, joilla on vaikutusta melun leviämiseen. Leviämislaskennoissa on otettu huomioon nykyinen ja ennustettu tie- ja katuliikenne sekä raitiotien tuleva liikenne. Tie-, katu- ja raideliikenteen keskiäänitasojen lisäksi on tutkittu raitiotieliikenteen aiheuttama maksimiäänitaso. Raitiotien kaarrekirskunta ja vaihdekolina on huomioitu selvityksissä Vantaan kaupungin meluselvitysohjeen mukaisesti.
- Meluntorjuntatarve on raitioradan meluselvityksessä määritelty melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa on esitetty ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää valtioneuvoston päätöksen melun ohjearvot ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä kasvaa merkittävästi (yli 2 dB). Rakenteellista meluntorjuntaa sisätilojen suojaksi on esitetty kohteissa, joissa melun ohjearvot saattavat ylittyä.
- Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Raitiotieliikenteen vaikutus ilmanlaatuun

- Valtaosa raitiotien tuottamista ilman epäpuhtauksista on paikallisia pölypäästöjä.
- Kiskon ja pyörän välistä irtoaa pölyä kiskon/pyörän kuluessa. Myös kiskon ja pyörän väliin joutuvat epäpuhtaudet nousevat ilmaan raitiovaunun liikkuessa. Raitiovaunun ajoviima nostaa ilmaan pölyä maanpinnasta.
- Ilmanlaadullisesti raitiovaunun pölypäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin vastaavan ihmismassan kuljettaminen kumipyöräliikenteellä.

Tärinä ja runkomelu

- Ratikan varrelta on laadittu tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP & Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022).
- Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski.
- Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle. Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle.
- Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Lisäselvityksiä tullaan tarvitsemaan jatkosuunnittelussa, kun suunnitelmat täsmentyvät mm. rakennusten sijainnin ja massoittelujen osalta.
- Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.
- Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.
- Ilmanlaatu tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa avoimissa ympäristöissä ilmanlaatuvyöhykkeet huomioiden, ja tiiviissä kaupunkirakenteessa on arvioitava muilla keinoin ilmanlaatuhaittojen todennäköisyys, niiden minimoiminen ja ilmanlaatuhaitoille altistumisen vähentämisen keinot.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Kaavarunkoluonnoksen liikenteellisten vaikutusten arviointi teetettiin konsulttityönä (WSP). Vaikutuksia arvioitiin raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvattiin muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi laadittiin liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana oli kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi otettiin Vantaan yleiskaava 2020:n mukainen liikenneverkon kehitys.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta testattiin siksi kolmella herkkyystarkastelulla. Tarkastelut tehtiin vuoden 2050 ennusteeseen ja ne olivat:

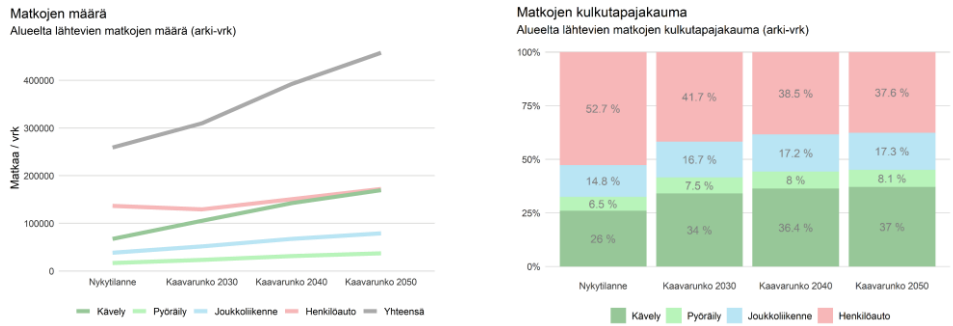
1. Ruuhkamaksujen käyttöönotto
2. Pysäköintimaksujen poisto
3. Ei etätöiden yleistymistä

Yhteenveto kaavarungon liikenteellisistä vaikutuksista:

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 prosenttia.



Kuva 106 ja 107. Matkamäärien kasvu ja matkojen kulkutapajakauma

Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys

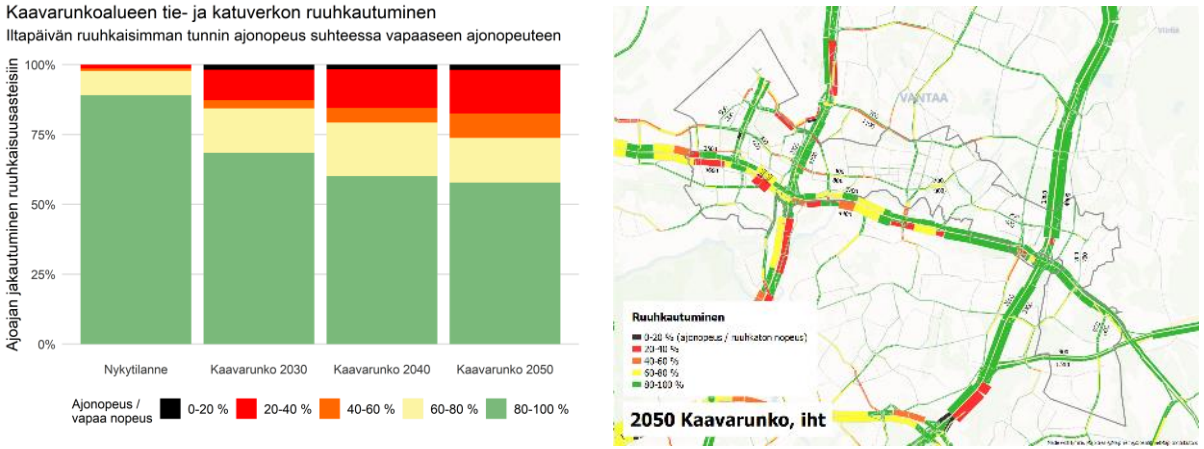
Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

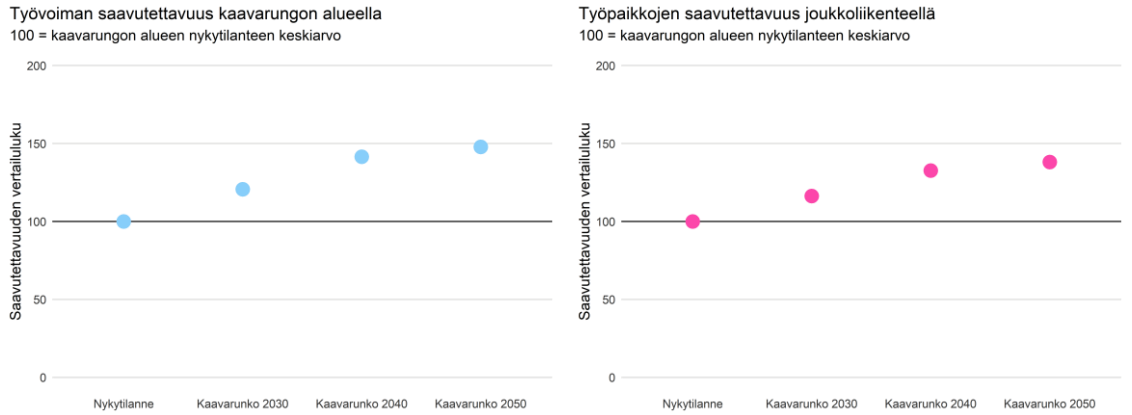
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.



Kuvat 108 ja 109. Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Maankäytön tehostuminen parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

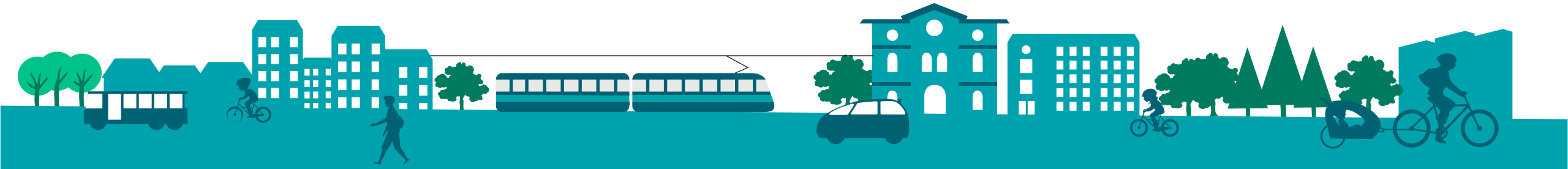


Kuva 110 ja 111. Työvoiman saavutettavuus kaavarungon alueella ja työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentäisi autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset



Kaavamääräykset

- Yleismääräystä täydennetty koskien mm. hiilinieluja, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä sekä kulttuuriympäristön huomioimista.
- Kaupallisten palveluiden alueen määräys (KM) muutettiin vastaamaan Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä koskien Yleiskaavan 2020 KM-määräystä: määräyksestä poistettiin *”Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä*” -osuus.
- Tiivis työpaikka-alue -määräyksestä poistettiin *”Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja”*-osuus.

Keskustat

- Annefredin keskusta-alueen rajausta on tarkistettu.
- Keskusta- ja lähikeskusta-alueiden määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Määräyksiin lisättiin vaatimus siitä, että ”Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa”.

Palvelut

- Hakunilan keskusta-alueen itäreunalle lisätty julkisten palvelujen kehittämistarve-symboli.

Asuinalueet

- Fazerila: Vierailukeskuksen länsipuolella palautettu yleiskaavan mukainen ratkaisu (TY).
- Pientalovaltaisten asuinalueiden (AP) ja viheralueiden keskinäisiä rajauksia on tarkistettu neljässä kohteessa.
- Eri asuinaluetyyppien määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Monimuotoiselle asuinalueelle (A) lisättiin Yleiskaavan 2020 mukainen määräys koskien olemassa olevien pientaloalueiden täydennysrakentamista ja vaalimista.

Kaupunkikuvalliset merkinnät

- Vahvaa kaupallista julkisivua on jatkettu Annefredin pysäkkiympäristössä Tikkurilantien pohjoispuolella.
- *”Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila”* -merkinnän nimi muutettiin muotoon *”Tärkeä käveltävä kaupunkitila”.*
- Lisätty tärkeitä käveltävän kaupunkitilan yhteyksiä Jumbosta Huberilaan sekä Tikkurilan tehtailta joen yli ratikkapysäkille.
- Tarkistettu maamerkkimerkinnän kriteereitä, poistettu Hakunilasta kaksi kohdetta
- Jokiniemen kampusalueella muutettu kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila – merkintä viheraluekohteeksi.

Liikenne

- Lisätty tunnelissa kulkevat rataosuudet Vuosaaren satamaradalle.
- Yleispiirteistetty liikennealueet yleiskaavan esitystavan mukaisiksi.
- Tarkennettu raitiotien linjausta ja raitiotien pysäkkien sijainteja.

Luonto ja viheralueet

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille kirjoitettiin kuvailevat määräykset ja verkosto tuotiin pääkartalle. Ekologista verkostoa täydennettiin. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisin, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020, eli ylemmät kaavatasot ohjaavat rakentamaan yhteyden päälle. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Rakentamisalueita muutettiin viheralueiksi Länsimäessä siten, että aluevaraukset ovat samanlaiset kuin Länsimäen kaavarungossa. Ratikan kaavarungon ulkoraja muutettiin siten, että Länsimäen kaavarungon selvitysalue ei ole kaavarungossa mukana.

Avointa maisematilaa rajaava metsäinen rinne, joka on myös paikallinen metsäinen ekologinen yhteys, muutettiin rakentamisalueesta viheralueeksi Heidehofinpuistossa. Rajakallio Vaaralassa muutettiin viheralueeksi, koska jyrkkärinteistä kalliomäkeä ei kannata uhrata melko tehottomalle pientalorakentamiselle. Rajakalliolla ja sen rinteillä on lehtoja, kangasmetsiä, kalliometsiä ja avokalliota, jotka on luontoselvityksessä luokiteltu arvoluokkiin II ja III. Hakunilassa merkittiin Hevoshaka puistoalueena eikä viherketjuna varmistamaan kokonaisuuden säilymistä.

Pakkalassa lisättiin HK:n tehdasalueelta kohti etelää viherketju ja viherketjujen sijaintia muokattiin.

Viher- ja virkistysalueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohjetta (SAAVU) testattiin ratikan kaavarunkoon. Analyysin pohjalta virkistysaluepisteitä lisättiin alueille, joilla näytti olevan liian vähän pientä kaupunkivihreää Veromiehessä, Pakkalassa, Viertolassa ja Vaaralassa. Muuten viher- ja virkistysalueiden määrä ja saavutettavuus todettiin mitoitusohjeen pohjalta riittäväksi.

Viherketju-määräystä täydennettiin siten, että siitä käy selkeämmin ilmi, että tarkoitus on säilyttää asemakaavoitetut viheralueet ja luontoarvot ketjun kohdalla, ja merkintä voi tarkoittaa ulkoilureittiyhteyttä tai ekologista yhteyttä.

Tehdyt muutokset vähentävät luonnoksen vaikutusten arvioinnissa todettuja haitallisia vaikutuksia luontoon.

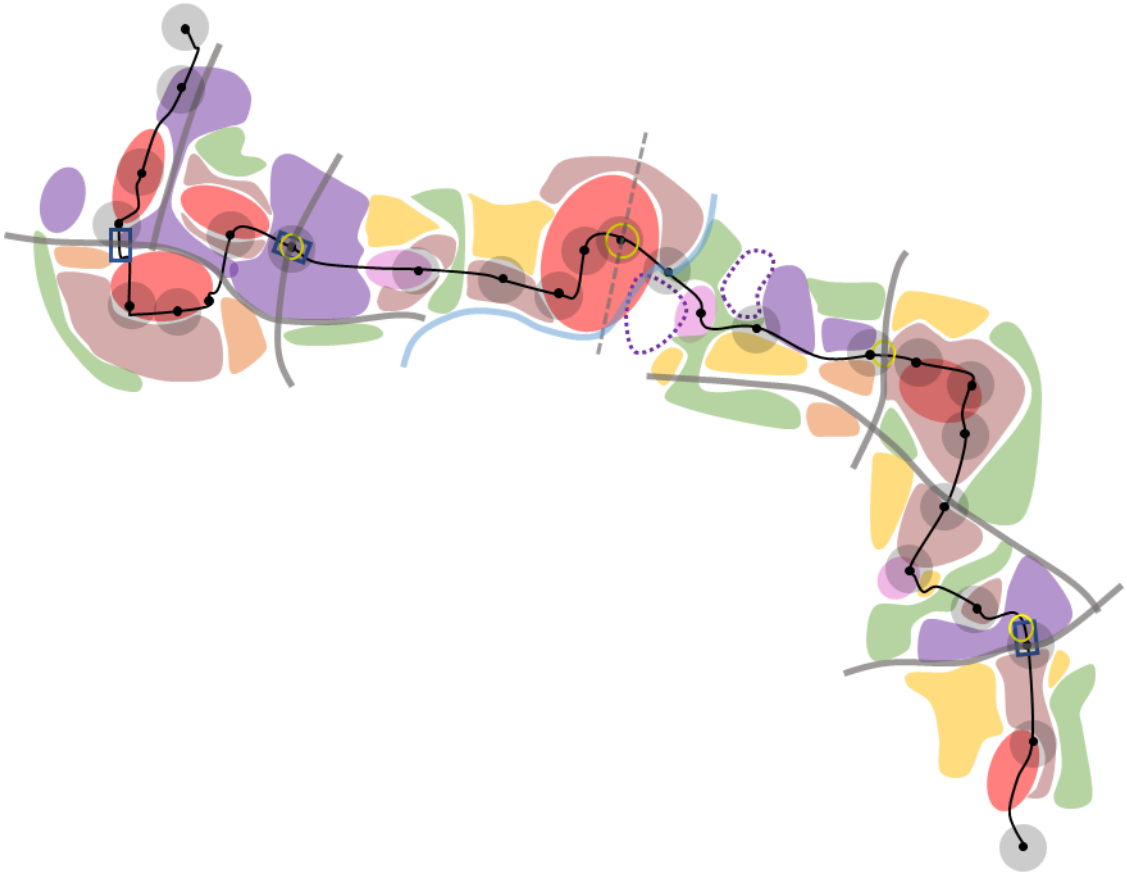
VANTAAN
RATIKKA

Vantaa

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

YK0049



VANTAAN RATIKKA

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO 4

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET 5

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022 6

Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet 7

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET 9

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet 9

Liikenne ja liikkuminen 9

Luonto ja viheralueet 10

Aviapolis 11

Liikenne ja liikkuminen 12

Kaupunkikuva ja maisema 15

Luonto ja viheralueet 16

Palvelut ja kauppa 16

Tikkurila 17

Asuminen 18

Liikenne ja liikkuminen 18

Luonto ja viheralueet 19

Palvelut ja kauppa 20

Hakunila 22

Kaupunkikuva ja maisema 23

Luonto ja viheralueet 23

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET 27

Puolesta 27

Vastaan 27

Ratikan linjaus ja pysäkit 34

Ratikan katusuunnitelmat 41

Ratakujan tunneli 42

Muut ratikkaan liittyvät aiheet 44

MUUT MIELIPITEET 45

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.
Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista mielipiteistä. Mielipiteet on raportissa jaettu suuralueittain siten, että kyseisellä alueella puhututtaneet aihekokonaisuudet on käsitelty omana kappaleenaan teemoittain. Koko kaava-aluetta koskevat mielipiteet on käsitelty omana kokonaisuutenaan. Samoja aihealueita nousi esiin useammassa mielipiteessä. Ne ovat koottuna tässä raportissa siten, että niille on annettu yksi yhteinen vastine. Mielipiteiden esittäjiä ei ole yksilöity. Luonnoksesta saadut lausunnot on koottu omaksi raportikseen.

Kaavarunkoehdotus on laadittu mielipiteitä ja vuorovaikutuksen rinnalla laadittuja vaikutusten arviointeja yhteensovittaen. Tämä kooste on toiminut tärkeänä pohjana ratkaisuista käytävälle keskustelulle. Kaavarunko etenee hyväksymiskäsittelyyn 2023 keväällä.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilta. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta –sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä klikattiin 1645 (sivustoille tai profiiliin) kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams-live tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, Hakunilan urheilupuistossa. Paikalla noin 300–400 osallistujaa.
- 9.6. Aviapolis teemapäivä Ilmailumuseolla. Paikalla oli noin 50–60 osallistujaa.
- 14.6. Länsimäen asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.
- 21.6. Tikkurilan asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.

Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa

aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä. Asukastilaisuuksissa keskustelussa oli muun muassa seuraavat aiheet:

- Ratikan kytkeytyminen pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkkoon
- Pyöräbaanojen kytkeytyminen pääkaupunkiseudun verkkoon
- Ratikan reitti ja pysäkkien sijoittuminen
- Ratikan vaikutus katutilaan ja sitä ympäröiviin rakennuksiin
- Yhteys Porvoonväylälle
- Tikkurilan tunneli
- Huoli yhteyksien heikkenemisestä Rajakylään
- Ratikan syöttöliikenne ja matka-aika
- Kustannukset ja investointi
- Ratikan rakentamisen vaikutuksen ympäristöön, kuten melu ja tärinä

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022

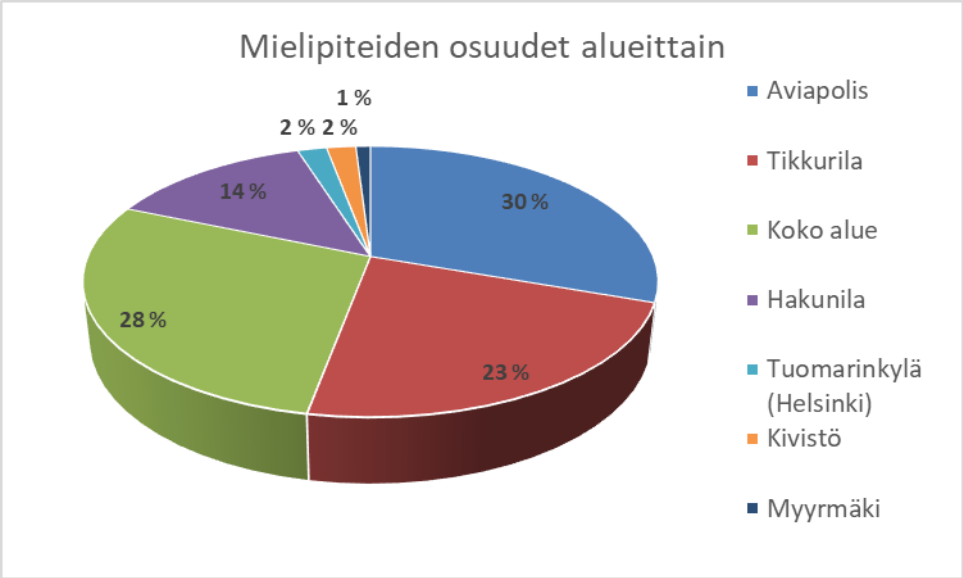
Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää Osallistuvavantaa –verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteensä yhteensä 44 vastaajaa, joista 37 saapui Osallistuvavantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken Osallistuvavantaa -palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Nähtävillä olon jälkeen kaikki luonnoksesta jätetyt mielipiteet eri lähteistä yhdistettiin yhdeksi taulukoksi, missä ne järjestettiin Osallistuvavantaan kyselyssä valittaviin teemallisiin kokonaisuuksiin sekä eri suuralueita koskeviin kokonaisuuksiin. Mielipiteiden karttamerkinnät siirrettiin kartalle piste-, alue- tai viivakohteena ja ne myös järjestettiin teemallisiin kokonaisuuksiin sen aiheen mukaan mitä aihealuetta karttamerkintä koski. Osallistuvavantaan kyselyssä valittavia teemoja olivat asuminen, kaupunkikuva ja maisema, liikenne ja liikkuminen, luonto ja viheralueet, palvelut ja kauppa, työpaikat, vapaa-aika ja muu.

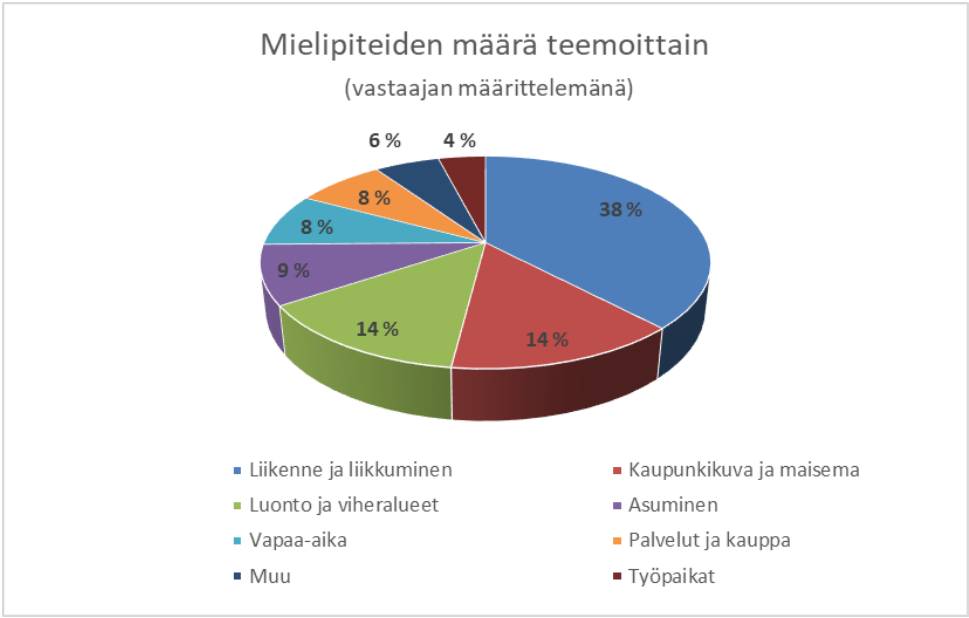
Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät joko koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa, tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on huomioitu ja välitetty eteenpäin kyseisistä aihealueista vastaaville henkilöille tiedoksi jatkosuunnitteluun mm. viheraluesuunnitteluun, liikennesuunnitteluun tai asemakaavoitukseen.

Mielipiteisiin on täydennetty hakasulkeisiin sijaintitietoja, jos se ei itse mielipidetekstistä käy ilmi.

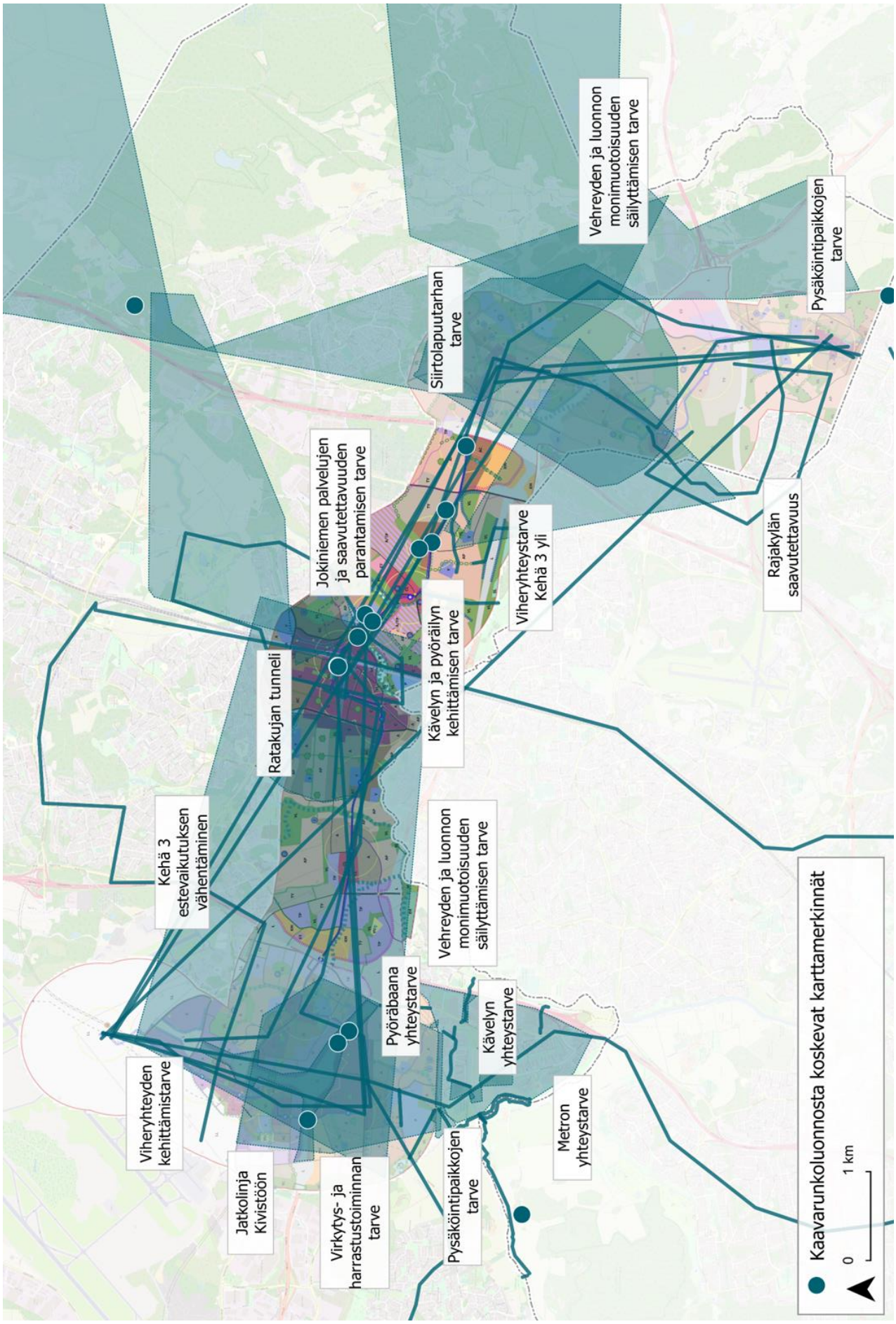
Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet



Kuva 1 Mielipiteiden osuudet alueittain



Kuva 2 Mielipiteiden määrät teemoittain.



Kuva 1 Kaavarunkoluonnosta koskevat karttamerkinnät ja eniten puhututtaneet aiheet.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet

Kaavarunkoluonnoksesta saatiin neljä mielipidettä, joissa todettiin luonnoksen vaikuttavan hyvältä tai erittäin hyvältä. (M8, M43, M46, M48, M85) Lisäksi todettiin, suunnitelman auttavan ja nopeuttavan näihin [lentokentälle ja Tikkurilan asemalle] kulkemista merkittävästi (M86)

Liikenne ja liikkuminen

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä. Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia. (M94)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Luonto ja viheralueet

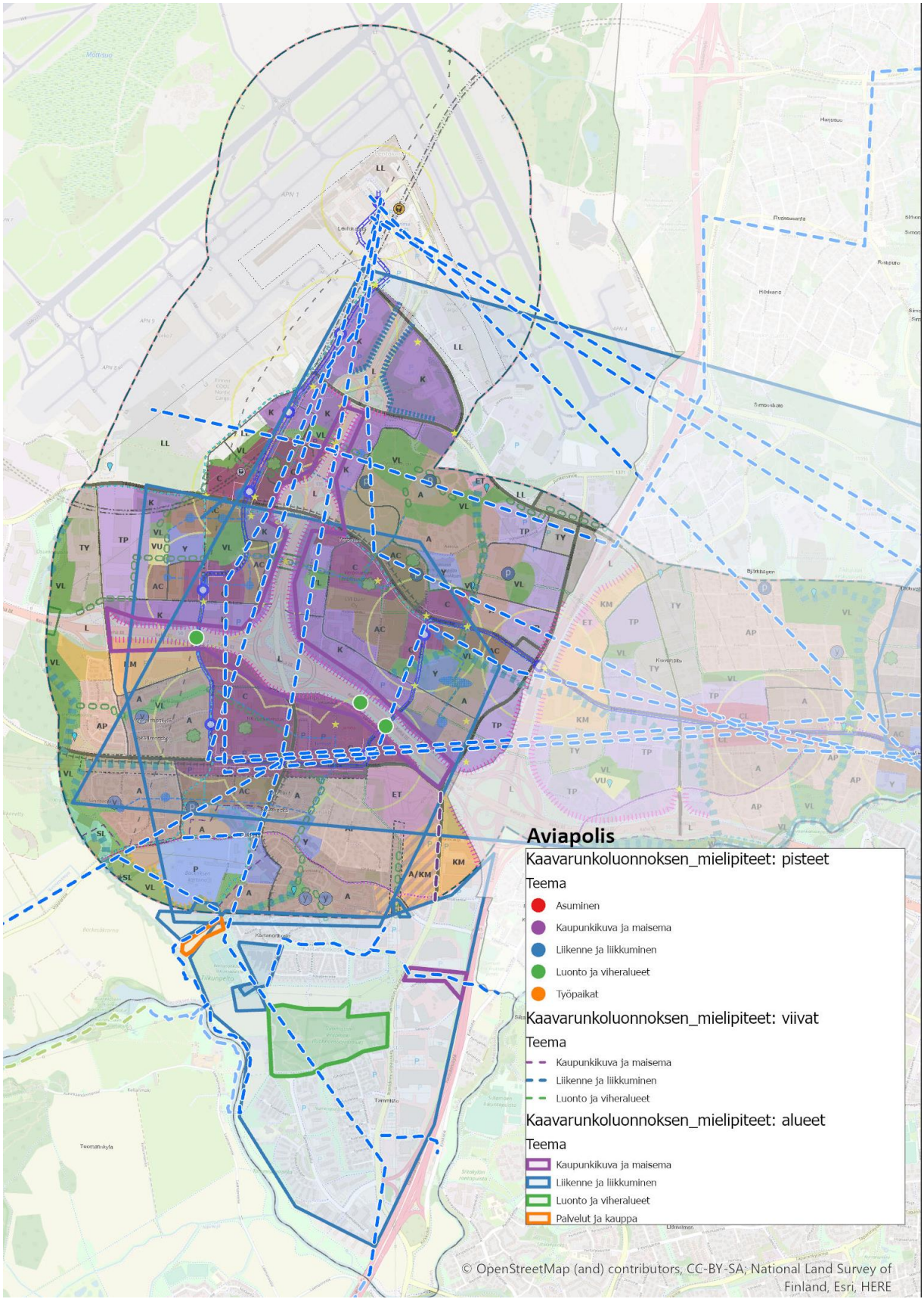
Metsä ja viheralueiden pirstaloituminen vie eläimiltä mahdollisuudet selviytymiseen sekä kadottaa ihmisiltä virkistysalueet. Koskematon metsä on sellaista parhaimmillaan. (M77)

VASTINE:

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Aviapolis



Kuva 2 Aviapoliksen alueelta saadut karttamerkinnät

Liikenne ja liikkuminen

Ei ole oikein mitä kommentoida Kartanonkoskella asuvana... Hyvä, ettei tule Kartanonkoskelle meluamaan, mutta toivotaan metroa lentokentältä Helsinkiin --> Jumbon, Kartanonkosken ja Tammiston kautta menevänä. Kartanonkoski ja Tammisto pitäisi käytännössä olla osa Helsinkiä. Nyt tekee tyhmän hyppäyksen raitiovaunukaava tältä alueelta...? (Neutraali kommentti ja toteamus) (M30)

Karkea luonnos mahdollisesta metron aikeesta / potentiaalisesta projektista. Toivotaan ettei projekti muutu "hankkeeksi" eli termiksi, jota käytetään paljon valtion epäonnistuneissa projekteissa ja rakennuspuuhaluissa. (M32)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään, Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Pyöräliikenteen pääreitit tulisi lisätä karttaan. (M71)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Poikittaisliikenteen kannalta tärkeä reitti. Turvallisuus paranisi, mikäli yhteys toteutettaisiin baana-tasoisena, jolloin oleskelulle ja läpiajoliikenteelle olisi omat

väylät. Ilman baanaa läpiajoliikenne ohjautuu oleskelureiteille. On aivan varmaa, että Ylästöstä Kartanonkoskelle ja edemmäs etelään päin kulkevat koululaiset ja työmatkalaiset eivät tule kiertämään valtavaa mutkaa Lentoasemantien liikenneympyrän kautta, kun tästä oikaisemalla pääsee lisäksi polkemaan puiden eikä autojen vieressä. Alueelle on nyt muutoinkin tulossa rakentamista ja toimintoja, joten varaus kannattaisi lisätä. (M72)

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa: Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa. Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä. Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta. (M95)

VASTINE:

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Tämä pätkä Ylästöntietä kannattaisi elämyskeskuksen myötä rauhoittaa kestäville kulkumuodoille ja keskittää henkilöautojen läpiajo Tulkintielle Pakkalan puistotien kautta. (M73)

VASTINE:

Liikenneverkollisesti Ylästöntien osuus Pakkalan puistotien ja Lentoasemantien välillä on luokiteltu alueelliseksi kokoojakaduksi. Alueen maankäyttö ja liikenneverkko laajemmin huomioiden katuosuuden muuttaminen pelkille kestäville kulkumuodoille ei ole mahdollista.

Aviapoliksen keskustasta pitäisi pyrkiä rakentamaan pitkällä aikavälillä yhtenäinen kävelykeskusta, kuten Tikkurila ja Myyrmäki. Kehä 3:n pirstaloiva vaikutusta pitäisi pyrkiä torjumaan vielä voimakkaammin. (M71)

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä. (M93)

VASTINE:

Kaavarungossa Veromiehen kaupunginosa nähdään useampien pienten ja omaleimaista keskustojen verkostona. Koko Aviapoliksen kaupallinen palvelukeskus on Jumbon ja Flamingon alue, joka ratikan avulla yhdistetään paremmin ympäröiviin alueisiin. Jumbo-Flamingo -aluetta pyritään tarkemmassa suunnittelussa saada avautumaan paremmin ympäröiville kaduille ja löytää yleisiä kävelyn ja pyöräilyn alueita myös alueen sisältä. Näiden ytimeen suunnitellaan paljon kävelypainotteisia alueita. Näiden pienten kaupunkikeskustojen yhdistäminen toimivaksi verkostoksi erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta on haastavaa johtuen mm. alueen suuresta koosta ja suurten liikenneväylien luomasta estevaikutuksesta. Ratikkalinja toimii osaltaan keskustojen yhdistäjänä ja ajallisten etäisyyksien supistajana.

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen

Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kaupunkikuva ja maisema

Yleiskaavan katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä pitäisi jotenkin huomioida. (M70)

VASTINE:

Tammiston kauppatien Yleiskaava 2020:n Katukuvan kehittämisvyöhyke -merkinnän mukaan "Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista." Yleiskaavaselostuksessa tarkennetaan, että tiemäisten katuympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

Ratikan kaavarungossa alueen kehitys näkyy Tammiston kauppatien länsipuolen osoittamisena A/KM-merkinnällä, joka kuvastaa tavoiteta alueen muuttumisesta vaiheittain asuinympäristön suuntaan.

Tammiston kauppatie on myös potentiaalinen tulevaisuuden ratikkakatu, kun varaudutaan ratikan jatkoon Helsingistä Vantaan puolelle. Koska alueen luonteen muutos on varsin pitkän ajan tavoite, ei ratikan kaavarungossa ole esitetty tarkempia kaupunkikuvallisia kehittämismerkintöjä, vaikka yleiskaavan perusteella sellaisia voisi alueelle esittää.

Luonto ja viheralueet

Tarvitaan: viheryhteyden kehittämiskohta [Kehä III:n yli] (M74, M75, M76)

VASTINE:

Viheryhteyksien kehittämiskohtia on merkitty ensisijaisesti kehitettävien viheryhteyksien kohdalle. Näille kohdille on suurin tarve rakentaa tai kehittää vihersiltoja tai laajoja alikulkuja, joita eläimet ja ihmiset voivat käyttää liikkumiseen.

Kehä III on este ihmisten liikkumiselle Aviapolis-keskustassa. Tätä estevaikutusta hälventämään ratikan kaavarunkoon lisättiin tärkeä käveltävä kaupunkitila Jumbosta pohjoiseen. Yhteys on asemakaavan mukainen.

Ratikasta johtuen joudutaan olemassa olevia katusiltojen kansia uusimaan ja leventämään. Leveämpi siltakansi palvelee nykytilannetta paremmin osin myös ekologisena yhteytenä esim. yöaikaan ilman erillisiä viherrakenteitakin.

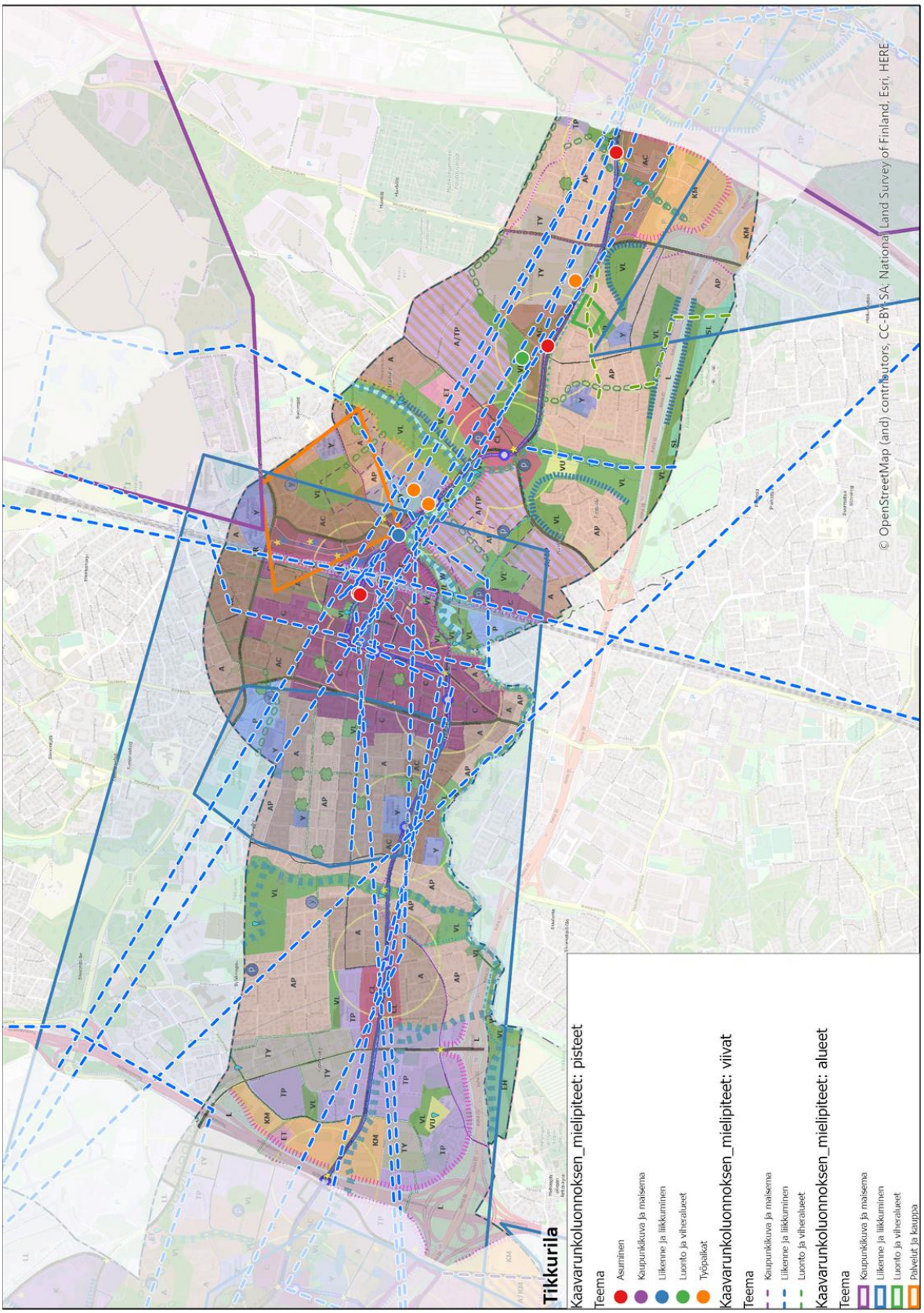
Palvelut ja kauppa

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] kaivattaisiin uimahallia tai muuta vastaavaa (M40)

VASTINE:

Konsulttiyhtiö Sport Venuen vuonna 2018 tekemän vesiliikuntaselvityksen perusteella kaupungissa olisi tarvetta uusille uimahalleille lähivuosina. Elmon urheilupuistoon rakennetaan uusi uimahalli lähivuosina. Tämän lisäksi saavutettavuuden ja väestönkasvun kannalta perusteltuja sijoituspaikkoja olisivat keski-Vantaalla Kivistö, joka voisi palvella myös Aviapoliksen alueen asukkaita.

Tikkurila



Kuva 3 Tikkurilan suuraluetta saadut karttamerkinnät

Asuminen

Mukava paikka asua, odotan jotta pääsen tulevaisuudessa hyödyntämään ratikka linjaa. Pysäköintipaikkoja tarvitaan lisää alueelle [Kaskela]. Sekä kaipaan lähettyville siirtolapuutarha, josta voisi ostaa itselleen mökin. (M4, M5)

VASTINE:

Kaskelan alueella on kaavarunkoluonnoksen määräyksen mukaisesti suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Alueen pysäköintitilannetta tarkastellaan vielä tarkemman asteisessa suunnittelussa, jonka yhteydessä ratkaistaan myös pysäköintipaikkojen määrä.

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Liikenne ja liikkuminen

Aluetta tulisi kehittää kevyenliikenteen kannalta. Yhteys Pilvijärvelle Tikkurilasta kevyttä liikennettä pitkin on heikko. Joenvarsireitti Tikkurilasta / Jokiniemestä uudistetulle koivukylän väylälle olisi tarpeen, matkan tullen kohtuulliseksi siirtyä kevyttä liikennettä pitkin. Lisäksi joenvarsi reitti toisi luontoa lähelle kaupunkia. Myös golfkentän laajentumisen näkisin Tikkurilan alueen kannalta kannattavaksi (M42)

VASTINE:

Keravanjoen varressa kulkee nykyisin ulkoilureitti kaavarungon alueella Tikkurilantielle asti. Kaavarunko ei ota kantaa reitin jatkumiseen vaan se ratkaistaan muun suunnittelun yhteydessä.

Golfkenttiä on tarkasteltu yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Hanabölen pelloilla golfkentällä on laajenemisen mahdollisuuksia.

Suunnitelmassa metrolle pääsisi huomattavasti helpommin ja nopeammin Tikkurilasta (M87)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan yleiskaava 2020:n ratkaisua, jonka keskeinen osa on raitiotielinjaus Mellunmäestä Lentoasemalle. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Luonto ja viheralueet

Jostain kohtaa kehän yli viherketju [Kuninkaala] (M16)

VASTINE:

Viherketju-merkintää ei olla käytetty pelkästään liikennealueen päällä, vaan se tarkoittaa laajempaa kytkeytynyttä viheralueiden kokonaisuutta.

Tämä vehreä ja rauhallinen yhteys palvelee ensisijaisesti koululaisia, mutta myös lähialueen ulkoilijoita vauvasta vaariin. Vehreä metsäinen reitti tarjoaa lapsille aivan erilaisen liikkumisympäristön kuin meluisa ja rauhaton Kyytitien varsi. Väitän että tällaisilla asioilla on jopa vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin ja mielenterveyteen. Tätä metsäreittiä ja sen tunnelmaa on kehunut moni helsinkiläinen tuttava, joka on saapunut meille kylään bussipysäkiltä tätä reittiä pitkin! Eihän tuhota kaikkea viihtyisää ja vihreää, ainutlaatuista ympäristöä rakentamisen tieltä. Myös pientaloalueella tarvitaan lähiluontoa. (M54)

Tämä korpialue [Lindmaninkorpi] ikivanhoine kuusineen tarjoaa alueen asukkaille vertaansa vailla olevan lähivirkistysalueen. Täällä lähimetsässä alueen lapsiperheet, päiväkotiryhmät ja koiranulkoiluttajat seikkailevat kesät talvet ja lepuuttavat hermojaan. Aluetta ei saa merkitä asumiskäyttöön, mikä väistämättä tulisi tuhoamaan ko. alueen virkistyskäytön lopullisesti! Erityisesti lapsia varten kunnollisia lähimetsiä tarvitaan, jottei metsäänkin tarvitse lähteä autolla. Kyytitien toisella puolella olevat viheralueet ovat ihan eri luokkaa kuin tämä upea metsä ikivanhoine kuusineen. (M55)

Tästä lähivirkistysalueesta [Kanervanummi] voi aivan hyvin tinkiä, mikäli sen avulla voidaan säästää Lindmaninkorpi. Täällä ei ole viihtyisää ja säästettävää luontoa jäljellä, joten kapea viheryhteys tässä riittäisi. (M56)

VASTINE:

On totta, että viheralueilla on positiivisia vaikutuksia ihmisten fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Se on syy siihen, että kaavoissa varataan virkistysalueita ihmisten käyttöön. Ratikkapysäkkien lähelle halutaan kuitenkin rakentaa asuntoja. Kuusikon pientaloalueella on kolme laajaa metsäistä viheraluetta. Näistä Untipakka ja Variskallio pääosin säilyvät, mutta Lindmaninkorpi on osoitettu osaksi rakentamiseen. Koulun vieressä kuitenkin säilytetään noin hehtaarin verran metsää, jossa on myös leikkipaikka.

Yleiskaavaluonnoksessa oli Kanervanummen kohdalla vain virkistysalueyhteyden merkintä. Kanervanummella on mm. Suomen 100-vuotisjuhlien kunniaksi istutettu metsä. Yleiskaavan 2020 vuorovaikutuksessa vaadittiin Kanervanummea merkittäväksi yleiskaavaan alueena, ja niin tehtiin. Yleiskaavan viheralueita ei osoiteta rakentamiseen kaavarungossa.

Palvelut ja kauppa

Vertasin Tikkurilan aseman Espoon kaukoasemiin (Tapiola ja Matinkylä) ja kyllä olen pettynyt Vantaan asukkaana. Ottakaa esimerkki vaikkapa niistä! Mukava ja toimiva liikenne-palvelu-kauppa keskukset. Tapiolan alue on myös hauskaakin jääpuisto/lampineen. (M50)

VASTINE:

Raitiotien pysäkkien ympärille on piirretty 300 metrin etäisyydelle pysäkinseudun kehittämismerkintä. Tälle alueelle pyritään keskittämään paljon käyttäjiä vaativat palvelut. Pysäkinseutujen kehittämisen kärkenä on lähiympäristön käveltävyys ja viihtyisyys. Pysäkinseudut toimivat myös kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämisen napoina. Kaiken tämän toteuttamiseen kuluu tosin aikaa, ja se tapahtuu ratikkaan perustuvan kaupunkikehittämisen tuloksena. Ratikan kaavarunko ohjaa yleisellä tasolla tätä kehitystä ja tarkentavaa suunnittelua.

En huomannut mitään, mikä voisi parantaa autottomien Jokiniemen asukkaiden elämää. Tulevatko uudet ruokakaupat lähialueseen? Ei tule. Entäs iso kauppakeskus? Ei tule. Mutta asukasluku nousee huomattavasti. Entäs jos bussi kiertää alueen tiheämpi kuin kerran tunnissa? Tuskin. Kaikki palvelut on suunniteltu

tai on jo radan toisella puolella, meille vain tulee ihmisiä lisää. Levottomia asukkaita ottaen huomioon kampus ja opistotalot. Lisäksi miksi ei ole edes suunnitelussa uintipaikkoja Keravan joelle? Lähin on Matarikoskella. Itä-Vantaalla on muutenkin aika vähän uinti mahdollisuutta. Periaatteessa vain kaksi: Kuusijärvi ja Matarikoski. Onko niin vaikeaa rakentaa esim. kirjastoon pihaan ihanaan nurmikoon pari vesihanaa? Tai vaikkapa suihkua? (M51)

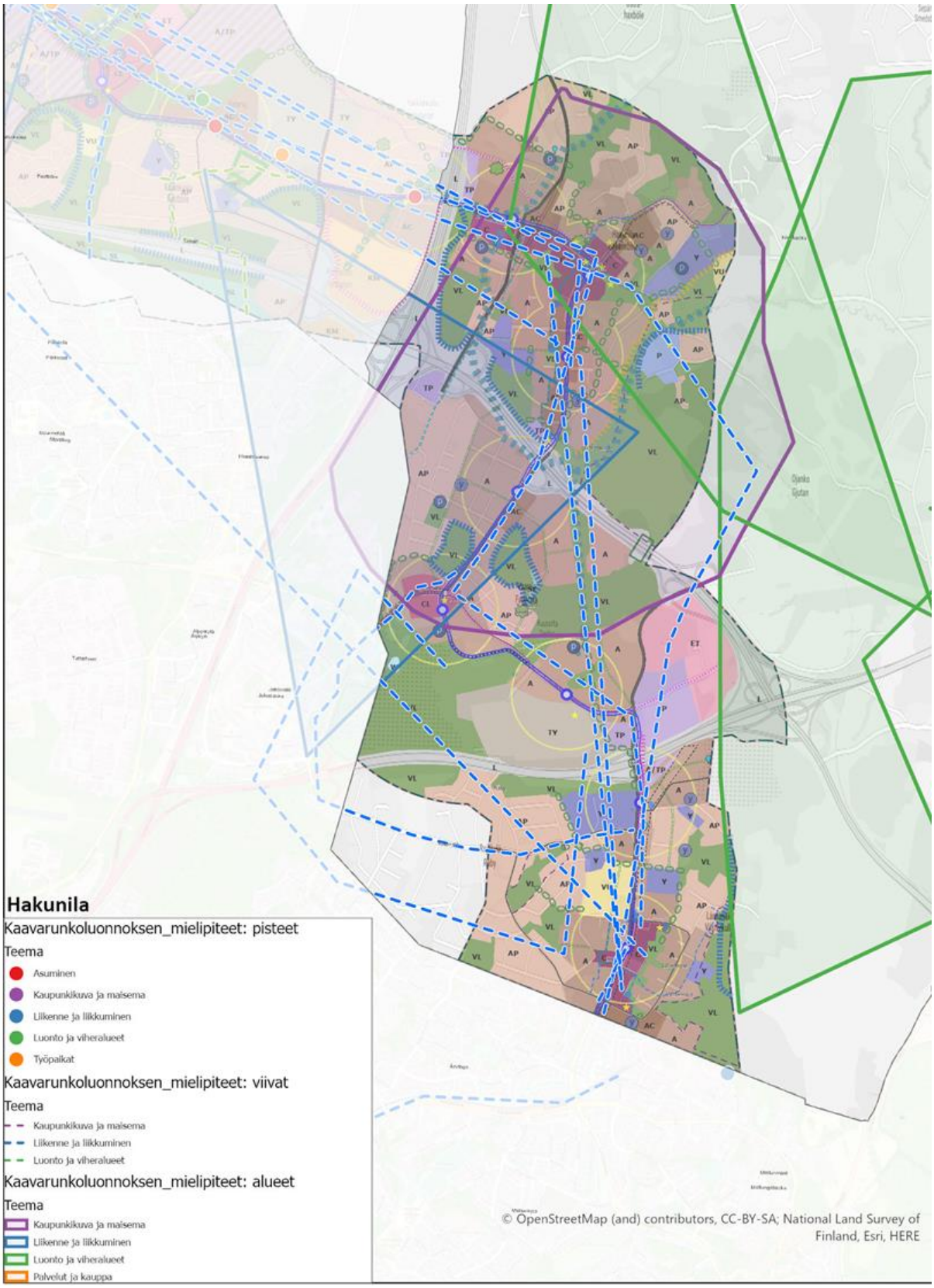
VASTINE:

Vantaan ratikka korvaa toteutuessaan nykyisen bussirunkolinjan 570. Tämä aiheuttaa myös muita linjastomuutoksia esimerkiksi Jokiniemen alueen bussilinjastoon. Ratikan aikaista linjastoa on jo jonkin verran selvitetty, mutta siitä ei ole vielä päätöksiä.

Syksyllä 2022 valmistuneessa kaupan palveluverkkoselvityksessä on tarkasteltu päivittäistavarakaupan verkon kehitysnäkymiä ja potentiaalisia sijainteja keskusta-alueilla. Siinä Tikkurilan aseman ympäristö on osoitettu ensisijaisena päivittäistavarakaupan sijaintina ja Jokiniemen kampusalue vaihtoehtoisena päivittäistavarakaupan sijoittumispaikkana. Jokiniemen alueen lisärakentaminen esim. Jokiniemen kampus -hankkeessa mahdollistaa uutta liiketilaa, ja mahdollisesti myös päivittäistavarakaupan toteutumisen alueelle.

Keravanjoen uintipaikkamahdollisuuksia on pohdittu Yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Joen varrella olevilla uimarannoilla veden laadun tilanne voi vaihdella hyvin nopeasti, sillä joen valuma-alue on laaja ja uimapaikkojen vesi vaihtuu joen virtauksen myötä jatkuvasti. Keravanjoen haasteena on sen vedenlaadun heikentyminen esim. voimakkaiden sateiden jälkeen sekä hellekausina, jolloin bakteerien määrä vesissä kasvaa. Lisäksi veden sameus vaikeuttaa mahdollisia pelastustehtäviä rannoilla.

Hakunila



Kuva 4 Hakunilan suuralueelta saadut karttamerkinnät

Kaupunkikuva ja maisema

Ihanan lähellä luontoa ja tarvittavat palvelut löytyvät läheltä. Helppo myös päästä tarvittaessa julkisilla kulkuvälineillä joko Helsinkiin tai Tikkurilaan. Pidän alueen vihreydestä ja luonnosta, missä tykkään kävellä. Lisäksi, kun vielä johonkin lähelle saisi siirtolapuutarhan minne olisi helppo päästä nauttimaan kesästä ja vapaa-ajasta. (M6)

VASTINE:

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 **https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf**).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Luonto ja viheralueet

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”." (M97)

Westerkullan kartanon erityisarvojen huomioon ottaminen kaavoituksessa Ratikan kaavarungossa on nähdäksemme hyvin tunnistettu Länsimäen alueen maisemallisen luonteen lähes täydellinen muuttuminen siirryttäessä tiiviiltä asuinalueelta Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan. Tämä on osoitettu hyvin kuvaavasti kaavarungon uudenlaisella merkinnällä ”Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna”, jota tulee kaavamääräyksen mukaan jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa.Myös kaavaselostuksessa on huomioitu tämän maisemallisen muutosalueen merkitys alueen maankäytön suunnittelun kannalta, kun sivulla 64 alueen olosuhteista on todettu, että ”Kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysalueisiin.”Liitämme oheen Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 esittämämme mielipiteen liitteineen ja toteamme, että siinä esitetyt näkökohdat pätevät pääsääntöisesti mielipiteenä myös Ratikan kaavarungon osalta. Erityisesti viittaamme tämän mielipiteen kappaleeseen 3, jossa on nimenomaan käsitelty kartanon kulttuurimaiseman huomioon ottamista Länsimäen alueen täydennysrakentamista suunniteltaessa. (Kohta 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) (M98)

VASTINE:

Westerkullan peltoaukea ja pellon reuna ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella. Siksi reunaa kuvaava merkintä, jota mielipiteessä pidetään hyvänä, jouduttiin poistamaan kartalta. Laajempi reunametsä on kuitenkin osa paikallista metsäistä ekologista yhteyttä. Merkintä tuotiin pääkartalle ja siihen liitettiin määräys.

Ratikan kaavarungossa ei oteta kantaa rakentamisen korkeuteen.

Maanomistajien intressissä on, että kiinteistö otetaan täysimääräisesti mukaan Vantaan Ratikkakaupungin visioon, jossa on mitoitettu tavoitteet lisärakentamiselle ja siten toteuttaa maankäytön yhdenvertaisen kohtelun suhteessa muihin lähistöllä oleviin maanomistajiin.

Edellytämme, että kiinteistömme kaava arvioidaan uudelleen siinä valossa, miten se tulee liittymään alueen muuhun kehitykseen esim rakentamisen osalta. Vyöhykkeen kehittämiseen liittyvät yksityiskohtaisemmat aluevaraustarpeet ja muut alueidenkäyttöön liittyvät järjestelyt, esim liikenne- ja kulkuyhteydet on tutkittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavaehdotuksen aikana tehtyä selvitystä liittyen kiinteistöjen liittymäratkaisuihin suhteessa ratikan suunnitelmaan Muutoksenhakijat ei pidä riittävänä. Kaavassa tulee huolehtia, että Slåttmossenin käyttötarkoitus taajamana ja kestävän kasvun alueena on mahdollista.

Muutoksenhakijoiden maa-alue liittyy kiinteästi kaavoitettavaan alueeseen ja Ratikka kaavan mukaan alue on osa kehitettävää taajama-aluetta, jonka lähietäisyydelle tavoitellaan tehokkaampaa maankäyttöä ja siten voidaan tutkia eri toimintojen yhdistämistä. Kaupungin on esitettävä, miten alueemme liitetään tulevaisuudessa katuverkkoon. Vaikutusten arviointia tulee tehdä laajemmin ja se tulee tehdä yhteistyössä maanomistajan kanssa.

Esitämme yhteenvetona että:
1) Slåttmossenin alue otetaan laajemmin mukaan laajempaan kaavamuutosaluetarkasteluun, jossa huomioidaan alueen kehittäminen niin virkistysalueena kuin työpaikka- ja asuinalueena myös siltä osin, miten alue liittyy yhteyksillään suunniteltuun ratikkakaavaan ja tieverkostoon.
2) Tiilistieltä varataan tie-/ajoyhtyes Slåttmossin alueelle. Myös Kuussillantieltä tulee esittää poistuvan Hopeatien osalta liittymä, joka mahdollistaa ajoyhteyden Slåttmossenin alueelle. Slåtmossenin alueelle on osoitettava korvaavat tieyhteydet. (M99, M100)

VASTINE:

Kartalle rajattu alue on pääosin ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella. Vantaan yleiskaavassa 2020 ajatuksena on, että ihmisten tarvitsemat kodit, työpaikat ja palvelut sijoitetaan ennen kaikkea raideliikenteen tuntumaan, jotta olisi mahdollista liikkua kestävästi ilman fossiilisia polttoaineita. Ratikan kaavarungossa tarkennetaan suunnitelmaa sellaisella alueella, jolle on tarkoitus rakentaa lisää, kun taas muualla, kuten rajatulla alueella, luontoa säästyy rakentamiselta. Kuitenkin arvokasta luontoa ja virkistysalueita sekä niiden välisiä yhteyksiä säilytetään ja jopa lisätään myös tiivistettävällä alueella.

Slåttmossenin virkistysalue on suurimmaksi osaksi ratikan kaavarunko-alueella. Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa, ei muuta sitä. Yleiskaavan viheralueita ei muuteta rakentamisalueiksi.

Slåttmossenin ajoyhteydet eivät ole kaavarunkotasolla ratkaistava asia.

Metsät ja ulkoilualueet suojeltava. Raitiovaunu sovitettava valmiiksi rakennettuun infraan. (M78)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä vaikutuksia metsiin ja ulkoilualueisiin itse raitiotiellä ei ole.

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET

Mielipiteiden joukossa saatiin myös runsaasti mielipiteitä, jotka koskivat ratikan kaavarungon sijaan ennemminkin ratikkaa, sen linjausta ja pysäkkejä tai ratikkahanketta yleisesti. Tästä raportin osuudesta löytyvät näitä aiheita käsittelevät mielipiteet.

Puolesta

Mielipiteiden joukossa oli neljä kannanottoa yleisesti ratikan puolesta.

- Todella hyvä että ratikkayhteys Vantaalle (M45)
- Uskon, että tulisin hyödyntämään tulevaisuudessa koko reittiä. (M7)
- Todella hienoa, jos yhteys Tikkurilasta länteen (esim Jumboon) paranee. Tekee Vantaasta pykälää enemmän oikean kaupungin. (M82)
- Mahtavaa, jos yhteys Tikkurilasta itään saadaan toimimaan. Vantaan luontaiseen keskustaan olisi hyvä päästä joka puolelta helposti julkisilla. (M83)

Vastaan

Joukossa oli myös ratikkahanketta vastustavia kommentteja, yhteensä 19 kappaletta.

Kaavailtu raitiolinja kulkisi ym. alueiden halki. Kuitenkin alueella on myös paljon pientalo asutusta, jolle syntyy sekä kova meteliä että luonnon muuttamista. Vähän laajemmalla alueella kaavaillun reitin varrella sijaitsee Kuusijärven alue joka yhdistyy Sipoonkorven luonnonsuojeltuun metsään. Luonnon monimuotoisuuden suojelu vaarantuisi. En kannata koko hanketta. Syitä on muitakin. (M60)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa esitetyt asiat eivät ei vaaranna luonnon monimuotoisuutta Kuusijärvellä tai Sipoonkorvessa. Rakentamisen sijoittaminen tiiviisti raideliikenteen yhteyteen säästää luontoa muualla.

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia ei ole. Raitiotiestä on tehty meluselvitys, jossa todetaan tarvittaviin kohteisiin melusuojausta. Vantaan ratikan vaikutukset eivät ulotu Kuusijärven tai Sipoonkorven alueelle.

Sipoonkorven metsät rajoittuvat Itä-Hakkilan ja Kuusijärven luonnon alueisiin. Molemmissa on korvaamatonta luontoa, jonka monimuotoisuutta yritetään varjella. Tämä kaatuu nyt Ratiovaunun reitille. En kannata koko Raitiovaunua !!! (M62)

VASTINE:

Ratikan reitti tai Ratikan kaavarungossa reitin ympärille n. 800 metrin etäisyydellä suunniteltava maankäyttö eivät yllä Itä-Hakkilaan, Kuusijärvelle tai Sipoonkorpeen. Hakunilassa Ratikan tuomat maankäytön muutokset keskittyvät Hakunilantien ja Kyytitien läheisyyteen. Ratikka tuo myös Sipoonkorven kansallispuistoa julkisella liikenteellä helpommin saavutettavammaksi.

Miksi joudumme maksamaan raiteista jotka eivät hyödytä kuin niitä joilla on jo juna? (M63)

VASTINE:

Vantaan ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Ratikka ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Koko ratikka on täysin tarpeeton ja kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Vantaalle ei ensinäkään tarvita kyseistä ratikkaa, se tulee olemaan todella kallis, ympäristöä ja katukuvaa pilaava, meluhaittaa aiheuttava ja todennäköisesti toiminnaltaan heikko. Idea tällaisesta kulkuvälineestä näin hajanaisella reitillä on täysin absurdi ja naurettava. Tästä asiasta kun käytäisiin avoin keskustelu, missä tulisi lopulliset kustannukset ja niiden vaikutukset kuntalaisille tietoon, tätä todennäköisesti vastustaisi yli 80% kuntalaisista. Kunnan johto varmasti tietää tämän itsekin.
Toivottavasti koko megalomaniaan perustuva projekti kaatuu, ennen kuin alkaakaan. Ihmetyttää ylipäätään mitkä motiivit tämmöisessä projektissa on.

Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki että hintalappu tulee olemaan tähtitieteellinen ja kustannusarviot eivät pidä lähimainkaan (vrt. Länsimetro, Olympiastadion jne.) Onneksi nettoveronmaksajana voin aina tarpeen vaatiessa vaihtaa kuntaa toiseen. (M12)

Koko ratikka on täysin tarpeetonta kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Ensinnäkään ratikkaa ei Vantaalle tarvita. Toisekseen se tulee olemaan todella kallis, epäkäytännöllinen, luontoa ja ympäristöä rasittava, melua aiheuttava ja todennäköisesti toimintavarmuudeltaan heikko.
Mikäli ratikasta käytäisiin avoin keskustelu, missä todellinen hinta tulisi selville, todennäköisesti yli 80% kuntalaisista vastustaisi sitä, tiedätte tämän itsekin. Toivottavasti koko megalomaaninen projekti kaatuu. Ihmetyttää mikä tämän todellinen motiivi edes on.
Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki, että kustannusarviot ei todellakaan tule pitämään likimainkaan. (vrt. Länsimetro, olympiastadion jne.) Kustannusten kasvaessa kukaan johdossa ei tietenkään ota mitään vastuuta, leikkivät vain ""yllättyneitä"" Onneksi maksukykyisenä henkilönä voin aina halutessani vaihtaa kuntaa, mikäli Vantaan taloutta ja asuinviihtyvyyttä tuhotaan, sen johdon älyvapailla päätöksillä. (M91)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikkahankkeeseen sisältyy itse raitiotien lisäksi koko katujen uusiminen ajokaistoineen ja esimerkiksi puineen ja pensaineen. Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet. Raitiovaunu on liikennemuotona melko vähän melua tuottava, ja meluvaikutukset ja mahdollinen melusuojaustarve on selvitetty. Toimintavarmuus on korkealla tasolla esimerkiksi omien kaistojen takia. Päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

[Tikkurilan aseman] Tunnelin rakentaminen on aivan turhaa sillä kun ratikka aiotaan rakentaa niin pitäisi myös ajatella ketkä sitä käyttää. Siksi reitin tulisi kulkea tulevan hyvinvointikeskuksen, koulujen ja urheilupuiston kautta sillä nuoret ja vanhukset ovat ne jotka ratikkaa käyttää. Reitin tulisi kulkea Tikkurilan aseman sivuitse, jolloin vaihto vielä sujuvaa, siitä tulevan hyvinvointikeskuksen kautta ja

Valkoisenlähteentien alikulun kautta aina urheilupuiston sivuitse asti. Käyttäjiä paljon enemmän kuin asuinalueiden kautta, joissa asukkaat käyttävät autojaan. Kaikesta huolimatta olen sitä mieltä että ratikkaa yritetään väkisin ajaa kaupunkiin ja sähkö bussit olisivat halvempia, joustavampia ja niillä voidaan kattaa ruuhkahuiput helpommin eikä myöskään tarvetta uudelle varikolle jne. Ratikan kustannukset ovat yleisen kustannuskehityksen takia noussut yli 30 % (M58)

Vastustan ratikan tuomista alueelle. Yhteyden rakentamisen hiilijalanjäljestä tulee valtava, Ratikka on tehoton ja kallis, monimutkaistaa vain matkustamista ja merkittävästi hidastaa sitä sekä luo luonnottomia rajauksia alueelle. Samalla rahalla saisi hiilineutraaliutta rakennettua huomattavasti tehokkaammin mm. investoimalla sähköbusseihin. (M67)

En kannata ratikkaa ollenkaan, sähköbusseilla voidaan kattaa hyvin liikennöinti jos vain halutaan ja huomattavasti halvemmalla (M57)

Raitiovaunu hanke Vantaalla on epäonnistunut monestakin eri syystä. Rahoitus on heikkoa, tarve olematonta tai hyvin pientä ja alueellista, maiseman ja kaupunkiympäristön muutos peruuttamatonta, arviot hyödystä ylisuuret. Raitiovaunun linja on helppo vaihtaa esim. nivellettyihin kaasulla ja sähköllä kulkeviin linja-autoihin. Tai esim Monorailiin. (M61)

Ratikka on itselleni täysin turha ja tuskin tulen sitä käyttämään. Ihan hieno uudistus, mutta miksi tarvittiin jo kolmas yhteys lentokentältä kaupunkiin. Turistit suuntaavat pääosin Helsinkiin, jonne Vantaan ratikka ei kulje. Toimiva kehärata on jo valmiiksi ratkaisu lentokentältä liikumiselle.
Lisäksi tämän takia bussilinjoja vähennettiin. Itse liikun lähinnä vain Helsinkiin, en Vantaan sisällä, joten ymmärrätte varmaan, että ratikka tuntuu täysin turhalta. (M65)

Sähköbussijärjestelmän hyötykustannussuhde on raitiovaunujärjestelmän hyötykustannussuhdetta merkittävästi parempi. Bussiväylällä kulkevan yli 24-metrisen bussin kulku automatisoidaan vaiheittain. Internetin lisäksi käytetään sähköpyöriä, sähköhenkilöautoja, sähköbusseja ja junia.
Monet veroja maksavat lapsiperheet haluavat asua omakotitaloissa rauhallisilla alueilla. Lapsille halutaan koulu, jossa opettajat opettavat ja lapset oppivat. Nykyisestä politiikasta saattaa seurata verotulojen vähentyminen ja toimeentulotukimenojen lisääntyminen. (M66)

Aivan turha hanke Vantaalle. Nykyisillä sähkö busseilla pystyy kehittämään reittejä Vantaalla paremmin, eikä infra ole niin kallis, eikä kestä vuosikausia. (M89)

En todellakaan ymmärrä tarvetta ratikalle mitenkään, enkä varsinkaan tässä maailmantilanteessa. Korona on köyhdyttänyt niin Vantaata kuin muitakin kaupunkeja. Ukrainan sota tulee lisäämään kurjuutta väestössä, ruoka kallistuu, asuminen ja liikkuminen myös. Eikö olisi nyt järkevintä laittaa asia jäihin. Vantaalla on tehokas bussilinja tälle reitille. Olen asunut v 1988-2003 Myyrmäessä ja Martinlaaksossa vuodesta 2003. Kummassakin on pyörätiet hävyttömän huonossa kunnossa. Pyöräilyn suosiota yritetään nostaa, mutta yhtään ei satsata pyöräteihin. Koskaan ei ole Martinlaaksossa voinut rullaluistella, koska pyörätiet ovat yhtä perunapeltoa. Eikö kannattaisi nyt käyttää sitä rahaa näiden korjaamiseen mieluummin kuin investoida tarpeettomaan ratikkaan. (M102)

VASTINE:

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Vantaa kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hankkii toimialueensa bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja

lähijunaliikenteen palvelut. HSL:n joukkoliikenne perustuu runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin. Vantaan ratikka on toteutuessaan osa tätä runkoverkkoa eikä se estä HSL:n bussiliikenteen sähköistymistä.

Ratikka palvelee laajasti lentoaseman ympäristön ja Veromiehen työntekijöitä, Aviapoliksen nykyisiä ja tulevia asukkaita sekä alueella muuten toimivia ja liikkuvia, kuten matkailijoita. Lentoaseman ympäristö on Vantaan merkittävimpiä työpaikkakeskittymiä. Kaavarungon alueella on lentoaseman ja Veromiehen alueella jo nykyisin lähes 20 000 työpaikkaa (HSY ja Tilastokeskus, SeutuData 2021). Alueen työpaikka- ja asukasmäärä tulee kasvamaan merkittävästi, ja ratikka palvelee jatkossa tätä alueen kasvavaa käyttäjäkuntaa.

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa pyöräteiden kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Juna menee jo Tikkurilasta Aviapolikseen ja Lentoasemalle. Tällä reitillä ei ole minkäänlaista järjen häivää. Kallis kustannus päällekkäisyydestä. Vantaalaiset veronmaksajathan ovat jo alkaneet äänestämään ratikasta ja kunnallispoliitikkojen muutoinkin järjettömistä päätöksistä. Kun maksajat eivät saa muuta kun korotetut verot, työssäkäyvät muuttavat (ja ovat jo muuttaneet) pois Vantaalta. Saattehan sitten niitä valtion tukemia erityishenkilöitä tänne lojumaan ostareille, tappelemaan kaduille ja elätyttämään itseään verovaroin. Samanlaista touhua kun kaljatorin luvat hyvävelidemarille. (M18)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Se ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Ei ratikkaa vantaalle! Paljon luontoa ja suojeltuja lajeja tuhoutuu. Unohdetaan ahneus ja toimitaan järjellä, ilmankin pärjää erittäin hyvin. (M59)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia itse raitiotiellä ei ole.

Ei pitäisi tehdä koko ratikkaa. (M11)

Täysin turha ja kallis investointi. Ei pidä toteuttaa. (M68)

Täysin tarpeeton projekti. Toivottavasti peruuntuu. Tämä on pelkkää kuntalaisten ja kansalaisten rahan tuhlausta, mille ei ole muuta kuin nimellistä tarvetta. Samalla tuhotaan ympäristöä ja heikennetään asumismukavuutta. (M92)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet.

Yhtä turha kuin hiekkaharjun vesitornin purku 8 miljoona. Käyttäkää rahat teiden kunnossapitoon ja korjaamiseen. Verorahoja käytetään jo muutenkin 95% aivan väärin. Vaikka sen ratin lippu olis ilmainen ja bensan litra 10eur niin jatkan silti autoilua. Rakennatte vaan halpoja julkisia kulkuvälineitä ja uusia asuntoja mamu:ille veronmaksajien rahoilla. MIKSI??? (M47)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023. Ratikan päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

Kaavarungossa ei oteta kantaa katujen kunnossapitoon ja korjaamiseen.

Ratikan varrelle tuotettavaan asuntorakentamiseen sovelletaan hallintamuotojakauman suunnitteluun Helsingin seudun MAL-sopimusta ja Vantaan maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on pääkaupunkiseudulla yhteensä 30 prosenttia pääkaupunkiseudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. Pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.

Ratikan linjaus ja pysäkit

Reitti linjattava Kehä3:n yli Helsingin puolelle asti, näin saadaan Vantaan Ratikan käyttäjiä tavoiteltua myös Helsingin Puistolan kaupunginosasta. (M15)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jolloin se palvelisi paremmin laajempaa asukaskuntaa sekä olisi toimiva vaihtoehtoa kulkea Tikkurilan urheilupuistoon harrastuksiin ja tapahtumiin. (M1)

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jotta se palvelisi laajempaa asukaskuntaa Viertolan ja Tikkurilan alueella. Lisäksi tämä parantaisi kulkuyhteyttä Tikkurilan urheilupuistoon. (M2)

Koko ratikka pitäisi jättää rakentamatta ja panostaa joustavampiin sähköisiin bussiratkaisuihin ja parempaan bussiverkostoon. Jos se rakennetaan, sen tulisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä Viertolassa, koska Tikkurilantiellä se palvelisi pienempää asukaskuntaa eikä olisi vaihtoehto Tikkurilan urheilupuistoon kulkemisen osalta. (M3)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Backaksen Muumimaailman kannalta Pakkalanrinteen pysäkit ovat aivan liian kaukana tästä kohteesta: ratikkalinjaus pitäisi kulkea Ylästöntiellä ja pysäkit Backaksessa. Vastaavaa tilannetta kaavoittajat, virkamiehistö ja poliitikot voivat käydä opiskelemassa Helsingin Alppilassa Linnanmäen pysäkin ympäristössä, jossa sekä ratikkapysäkki että henkilöautopysäköinti ovat vierekkäin. Tämä ohjaa epäasiallista vierailijoiden pysäköintiä pois asuinalueelta. Backaksen tapauksessa pääosa vierailijoita tulee Suomesta - ei Aasiasta! (M13)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -

merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on lisäksi varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Mikäli tämä yhteys toteutuu raitiotienä, tuo se mahdollisesti myös raitiotiepysäkin lähemmäs Backaksen aluetta.

Minun mielestä tämä olisi hyvä pikaraitiovaunu reitti, koska tämä käy monessa paikassa ja olisi helpompi reitti kun menisi metrolla ja junalla! Nimi on pikaspora. Reitti, Mellunmäki-Kontula-Myllypuro-Siilitie-Herttoniemi-Sörnäinen-Pasila-Arabianranta-Malmi-Tapanila-Tikkurila-Aviapolis-lentokenttä. (M10)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Kuussillantiellä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta, sekä Pakkalassa, joka mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Jokiniemen aluetta ei ole huomioitu ratikkayhteydessä riittävän laajasti. Alue tulee kuitenkin kehittymään Tikkurilan kupeessa ollen täten keskusta alueen välittömässä läheisyydessä. Pieni lenkki esim Hiekkaharjun urheilupuiston kautta toisi ratikka yhteydelle huomattavasti lisää käyttäjiä välittömästi ratikan valmistutta, koska alueella on jo rakennuksia. Myös lapset pääsisivät helposti liikkumaan Jokiniemen/Hiekkaharjun ja Tikkurilan välillä. Myös autottomuus aluella voisi

kasvata koska sen jälkeen olisi helppo yhteys Tikkurilaan ja vaikka jumboonkin. (M41)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Mielipiteeni nykyisestä linjauksesta välillä Tikkurila-Lentokenttä. (Asunut Tikkurilassa vuodesta 1990). Haasteellisesti ja kalliisti toteutettava tunneli Dixin kohdalla pitäisi hylätä ja käyttää olemassa olevia alikulkuja. Erityisesti haluaisin käytettävän Valkoisenlähteen tieosuutta tähän. Muutenkin väli Tikkurila-Lentoasema turha. Lentoasemalle toimiva ja ratikkaa nopeampi yhteys jo olemassa junalla. Pitäisin erityisen tärkeänä yhteyden parantamista Peltolan koulun ja urheilupuiston alueelle. Joukkoliikenteen käyttäjistä enemmän vanhuksia ja nuorisoa joille tuon alueen yhteydet olisi erityisen tärkeät. Pysäkkien välejä on jouduttu harventamaan nykyisistä 570 väleistä ilmeisesti nopeutta ajatellen. Tämä tekee usealle 570 käyttäjälle pidemmät kävelymatka. Esim. omalla kohdalla tuplaantuisi. Eli vaikka asustan tuon ratikan reitin varrella se huonontaisi nykyistä julkisilla liikumistani juurikin tuon kävelymatkan johdosta.

Jumbon kohdalla pysäkin tulisi ehdottomasti olla nykyisen 570 bussipysäkin kohdalla Jumbon edessä. Tavaroiden kanssa pienikin kävelymatkan lisäys vaikeuttaa julkisenliikenteen käyttöä varsinkin juuri vanhuksilla ja pienten lasten kanssa liikkujille. Mutta siis itse linjaisin ratikan kulkemaan Tikkurila-Urheilupuisto-(Lentoasema). Aviapolisin toimistoalueelle (jos nyt nykyinen juna-aseman katsotaan olevan liian kaukana 'toimistokeskittymästä' voisi kehitellä jonkunlaista non stop kaupunkiradan pätkää sitä palvelemaan. Nykyisellään Avuspolisin rautatieasema todella vajaa käytössä.

Lisäksi jos se ratikka kulkisi urheilupuistoon voitaisiin myös vihdoin rakentaa se maauimala siihen sille jo 70 luvulla varatulle tontille. Tällöin saataisiin ratikalla matkustajia myös kesä-/heinäkuussa kun muut tarve liikkumiselle vähenee. Rahat uimalaan saataisiin siitä uuden tunnelin pois jäämisestä ja vielä jäisi ylikin muuhun vaikka syrjäytyneiden nuorten ja vanhusten palvelujen parantamiseen. Toivottavasti

näistä asioista voitaisiin vielä keskustella ei liikaa oltaisi jo 'poteroissa' suunnitelmien suhteen. (M101)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita. Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen jokiniemenkujan risteykseen helpottaisi työmatkailua. Myös kaupat ja palvelut olisivat täten vaivattomasti julkisenliikenteen ulottuvilla. (M49)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

The route of the planned Vantaa light rail is different from the trunk bus 570 in its eastern part, that the light rail route skipped Rajakylä and Jakomäki. Although there is a stop called Rajakylä, it is actually on the Läsimäentie, and far away from the center of Rajakylä, making it difficult for people in the middle and western parts of Rajakylä to use the light rail service. In general, Rajakylä is not well served by public transport, with trunk bus 570 being the only frequent route. If the light rail

skips Maratontie, and trunk bus 570 is cancelled, even though there is a regional bus replaces bus 570 on Maratontie, it would not be as frequent as bus 570. The time cost for residents in Rajakylä to go to Helsinki city center or Vantaa city center is likely to be longer after the new light rail replaces trunk bus 570. For Jakomäki, although there are more bus services covering the region, trunk bus 570 is the only one leading to Mellonmäki and Vantaa city center. (M52)

I think the light rail should not skip the area where the public transport coverage is already weak, such as Rajakylä; and area where population is dense and car ownership is relatively low, such as Jakomäki. (M53)

ANSWER:

Maratontie is too narrow for the light rail. Therefore, the light rail connection can’t use the same route as the bus trunk line 570.

Vantaa light rail will replace bus trunk line 570 when the light rail has been constructed. This will also cause other changes to the bus lines in Rajakylä region and new bus routes are planned to operate to Rajakylä and Jakomäki. However, decisions considering these plans have not been made yet. The City of Vantaa is a part of Helsinki Regional Transport Authority (HSL) which oversees the planning and operation of all public transport in the Helsinki region. HSL will also make the decision about the bus routes in Rajakylä and Jakomäki closer to the change.

Pysäkille Jokiniemenkujan risteyksessä olisi kysyntää. Tämä vaikuttaisi Työmatkaliikenteeseen sekä myös liikkumista Vantaan palveluihin (esim. Tikkurilan Prisma ja Jumbo). (M79)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

Olisiko tälle alueelle [Kartanonkoski ja Tammisto] kannattanut myös harkita ratikan kulkua vai olisiko parempi rakentaa metro suoraan Helsingistä lentokentälle Jumbo / Kartanonkoski / Tammiston kautta. (M36)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Alue on jo nyt täynnä autoja ja ruuhkainen aamuin sekä illoin. Vähentääkö ratikan liikennöinti autokaistoja? Mikäli vähentää on kyseessä ongelmapaikka ja liikenteen solmukohta, sillä autojonot kasvavat entisestään. Autot eivät juuri ratikan tilalta tule vähenemään, näin se vain on. Lisäksi Jumbon ratikkapysäkki on mielestäni väärässä paikassa. Sen tulisi olla suuren valoristeyksen toisella puolen. Kaksien valojen ylittäminen isossa ja ruuhkaisessa risteyksessä hidastaa kaiken liikenteen, kun jalankulkijat jatkuvasti kulkevat yli. Mikäli pysäkki siirrettäisiin valoristeyksen toiselle puolen, Hesburgerin eteen, risteys luultavasti toimisi hiukan sutjakaammin. (M64)

VASTINE:

Raitiotien sijoittaminen Tasetielle ja Väinö Tannerin tielle vaikuttaa katujen nykyisiin kaistajärjestelyihin. Tällä hetkellä Tasetiellä on ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen toimii myös kääntymiskaistana. Väinö Tannerin tiellä on niin ikään yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen on bussikaista. Lisäksi risteysalueilla on kääntyvien kaistat ja kadun pohjoispuolella yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita.

Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen Keskon varaston eteen vähentäisi autoilua alueella. Keskon varaston työntekijöiden määrä on suuri ja julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen helpottuisi laajasti kun saisi suoran yhteyden työpaikalle niin vantaalaisille kuin myös niille, jotka tulevat ensin junalla Tikkurilaan ja sitten ratikalla Hakkilaan. (M80)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa sekä katusuunnitelmaluonnoksessa (7.10.2021) raitiotielle on esitetty pysäkki Kanervantien itäpuolelle. Etäisyys pysäkiltä Keskon varastolle on noin 300 metriä ja esitetyllä sijainnilla pysäkki palvelee myös Kuninkaalan aluetta.

Onko tätä vaihtoehtoa pohdittu niin, että reitti kulkisi pitkin Jakomäkeä sekä Rajakylää? Molempien alueiden yhteydet ovat hyvin huonot. (M84)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Ratikan kaavarungossa on Kuussillantiellä joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta. Rajakylässä joukkoliikenne hoidetaan bussiliikenteellä, sillä Maratontie on liian kapea raitiotiekaistoille.

Ratikan katusuunnitelmat

Osuustiellä ei ole tilaa suurimittaiselle kadun levennykselle, mitä raitiotiet / ajoväylät / kevyeliikenteenväylät / puistomaiset viheralueet / pysäkit yhdessä vaativat. Näkemissäni katukuilusuunnitelmaluonnoksissa ei Osuustien tapauksessa ole

huomioitu, että katu ei ole asunliikennekatu vaan on nopeatempoinen raskaan ajoneuvoliikenteen ja logistiikka-tavarankuljetusliikenteen läpikulkukatu, jossa moottoriliikenteen ajonopeudet ylittävät poikkeuksetta 50 km/h. (M13)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa raitiotie kulkee sekaliikennekaistoilla koko Osuustien osuuden Väinö Tannerin tieltä Virkatielle asti. Lisäksi kadulla on joitakin kääntymiskaistoja ja kadun länsipuolella on koko matkalla eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Kadun itäpuolella on joillakin osuuksilla yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Verkollisesti Osuustie on paikallinen kokoojakatu ja sillä on 40 km/h nopeusrajoitus. Kaavarungon mukaisesti Osuustien ympäristö ja Muuran alue ovat muuttumassa maankäytöltään keskustamaisiksi ja Osuustielle suunniteltu poikkileikkaus tukee tätä kehitystä.

Toivon tähän kohteeseen [Tikkurilantien ylitys Jokiniemessä] kiinnitettävän erityistä huomiota. Koska ratikkareitti risteään tien samassa tasossa pelkään tästä kohdasta tulevan liikenteellisen sumpun. (M90)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksessa (30.9.2022) on esitetty, että raitiotie ylittää Tikkurilantien valo-ohjauksella. Ylitys on samaa liittymäaluetta, johon kuuluu Väritehtaankatu, Teatteripolku ja Tikkurilanraitio. Tikkurilantien molemmin puolin kulkeville jalankulun ja pyöräilyn väylille on lisäksi osoitettu ylityspaikat raitiotien yli. Liittymän ratkaisu voi vielä tarkentua suunnittelun edetessä.

Ratakujan tunneli

Ratakujan alitse ei pitäisi tehdä tunnelia. Työ vaarantaa asuinkerrostalojen perustuksia. Luvataan, että otetaan huomioon työn edetessä. Entä sitten, kun tulee vaurioita, jollekin joillekin maksetaan jotain; "voi voi näin pääsi käymään, seinät halkesi". Asunnon arvo on jo siinä vaiheessa laskenut. Nyt jo minulla on Piletistä kokemusta siitä kun asfaltti-jyrä teki tasoitusta bussipysäkillä. Astiat helisivät kaapissa ja kaatuilivat. Räjäytykset eivät voi olla vaikuttamatta taloihin. Pyydän tekemään kulun jostain muualta. (M17)

Kaavailtua Ratakujan tunnelia ei pitäisi tehdä. Työ vaarantaa lähitalojen rakenteita. (M88)

Esitettyjen suunnitelmien mukaan Ratakujan tunneli rakennetaan avokaivantona / -louhoksena noin 14 m syvyyteen. Tunneli alittaisi Dixin ja bussipysäkkialueen ja jatkuisi Ratakujan talojen välistä Kirjastopuiston läpi Lummekujalle ja kääntyisi Kielotielle. Mielestäni suunnitelma on mahdoton toteuttaa ilman kohtuutonta haittaa mm. Ratakujan asukkaiden ja taloyhtiöiden Piletti, Pickadilly ja Paddington , Ratakujan parkki taloille. Talot ovat hyvä kuntoisia ja vasta 6-7 vuotta sitten rakennettuja. Avokaivanto olisi kiinni aivan As oy Paddingtonin perustuksissa n. 14 m syvyyteen asti. Rakennusaika ratikan tunnelille olisi noin 2-4 vuotta. Avokaivanto vaatisi seinien vinotuennan talon alle talon peruspaalujen väleihin. (As oy lupa?)

- As oy Paddingtonin talo vaurioituu, kun sen perustuksia joudutaan kaivamaan
- Ratakujan puoleisten asuntojen pakoreittien selvitys
- Rakennusaikaisen melun ja tärinän torjunta suositussääntöjen mukaisiksi. Louhinta, paalutus, räjäytys, ym, työmaa sijaitsee aivan makuuhuoneiden ikkunoiden alla, korkeintaan 1 m etäisyydellä ikkunalinjasta.
- Ratikan kulkemisen tärinän/ melun torjunta. Ratikan kulku aiheuttaa tärinää suojauksista huolimatta.
- kulku estyy Paddigtonista Ratakujan parkkiin kaivannon yli, varsinkin pyörätuoli – ja rollaattori henkilöille. Taloyhtiön kaikki autopaikat ovat Ratakujan parkissa. Autojen ajo parkkihalliin on jo ilmeisesti ratkaistu suunnitellulla puhkaistulla reiällä parkkihallin takaseinään.
- Kirjastopuisto tuhoutuu. Suunnitelmassa taisi olla 1 suojeltu puu, joka säilyy. Ajoreitit kaivannolle ja Tikkuparkkiin tuhoavat 3 vuotta sitten rakennetun puiston.
- Esteettömät kulkuyhteydet säilytettävä kirjastoon myös kaivannon etelä puolelta.
- Ratatien liikenne katkeaa kaivannon kohdalta.

Ratikka on Vantaan kehittämisen kannalta pitkällä aikajanalla hyvä, mutta Ratakujan vaihtoehto on liian kapea ratikalle. Ehdotan että ratikka linjaus muutetaan Valkoisenlähteentien alikulun kautta, jolloin myös koulujen oppilaat sekä osa Hiekkaharjun asukkaista voisivat käyttää ratikkaa. (M96)

VASTINE:

Raitiotien reittiä Tikkurilassa on selvitetty useassa eri suunnitteluvaiheessa, ja Ratakujan reitti on todettu reiteistä parhaaksi.

Vaihtoehtojen vertailussa on otettu huomioon nykyinen ja mahdollinen tuleva maankäyttö myös Tikkurilan pohjoisosissa. Vantaan kaupunginhallitus päätti 26.4.2021, että ratikan suunnittelua jatketaan Ratakujan linjauksella.

Ratakujan tunnelin rakennettavuutta turvallisesti ja haittoja minimoiden on selvitetty sekä aiemmassa rakennettavuusselvityksessä, että tällä hetkellä käynnissä olevassa katu- ja rakennussuunnittelussa. Rakennettavuusselvitykseen ja reittiselvitykseen voi tutustua ratikan nettisivuilla.

Muut ratikkaan liittyvät aiheet

Ratikan laajennusmahdollisuus 2030-2040 vuosille? (M37)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Aviapoliksen alueella tällaiset merkinnät on Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi sekä Tulkintietä länteen. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia.

Toivon, että tässä vaiheessa alustavasti suunniteltaisiin jatkolinja Kivistöön. Aviapolis-Kivistö yhteys on looginen ja tärkeä jatke. Kivistö on jo nyt sen verran suuri, että junan lisäksi tarvitaan pikaraitiotie. (M9)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia. Aviapoliksen ja Kivistön välille tällaista yhteyttä ei ole suunniteltu eikä siihen ole varauduttu kaavoituksessa. Aviapoliksen

ja Kivistön välinen joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa lähijuna- ja bussiliikenteellä.

Toivottavasti Vantaan ratikka toimii HSL:n alueella myös AB lipulla alueilla jotka kuuluu C alueelle. Ylästöläisenä ei ole mitään tarvetta kulkea C alueelle julkisilla, mutta jos tuolla pääsee tikkurilaan pitäisi maksaa arvoa tai ostaa BC lippu irtona jotta sinne pääsee. Kustannukset on mittavat ja tämän ratikan helppokäyttöisyys tulisi huomioida nostamalla C aluetta huomattavasti korkeammalle, jotta ratikkaa olisi AB aluetta. (M81)

VASTINE:

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hyväksyy toimialueensa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat. HSL on selvittänyt vuoden 2022 aikana nykyisen hinnoittelumallin muutoksia, mutta päätöksiä tähän liittyen ei vielä ole tehty.

Pitäkääpä teemailta "Mitä, jos Ratikkaa ei tehdäkään". Nyt asiaa ajetaan kun tilaukset olisi tehty. (M19)

VASTINE:

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Maankäytön suunnittelun osalta varaudutaan myös ratikattomaan vaihtoehtoon, mikä näkysi lähinnä yleiskaavaavan ja ratikan kaavarungon erilaisena toteuttamisena.

MUUT MIELIPITEET

Kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolon yhteydessä vastaanotettiin myös useita mielipiteitä, jotka liittyvät mm. tarkemmantasoiseen kaupunkisuunnitteluun sekä liikenne- tai katualueiden suunnitteluun. Lisäksi monet mielipiteistä sijoittuivat kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on välitetty eteenpäin aiheista vastaaville tahoille.

Tämä tien osuus [Hagelstamintie-Tilkuntie] täytyisi korjata. Varsinkin Tilkuntien luota Kartanonkosken yläkoulun vierestä. Bussit tuhoavat tien ja sitä myötä rakennuksen

sekä tien alapuoliset rakennukseen kohdistuvat putkitukset / maanalaiset rakenteet. (M22)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa katujen kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] lisää parkkipaikkoja. Ja niiden on oltava ilmaisia ilman mitään aikarajoituksia (M23)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Kartanonkosken liikuntapuisto ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kaavarungossa ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tälle alueelle [Backaksen kartano] voisi rakentaa ison parkkialueen, joka olisi kaikkien käytettävissä. Lisäksi tälle parkkialueelle on saatava ilmainen ja rajaton pysäköinti. Tällä alueella pysäköinti ei ole koskaan ollut ongelma.(M24)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun sekä asemakaavoitukseen. Alue ei kuulu kuin pieneltä osin ratikan kaavarungon alueeseen ja se on asemakaavassa osoitettu lähivirkistysalueeksi sekä maisemallisista syistä avoimena säilytettäväksi alueen osaksi. Ratikan kaavarungossa ei ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tällä koulualueella [Kartanonkosken koulu] on liikaa mopoilijoita. Melu on kauheaa. (M25)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Ihmiset haluavat oikoa tästä kohtaa Teboilille. Joten olisi suotuisaa autotie (M26)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kadun tarvetta ratkaista kaavarungon suunnittelun yhteydessä.

Tätä kautta olisi kävelijöitä ja lenkkeilijöitä. Olisi mahdottoman hyvä kehittää silta ja kävelyreitti tätä kautta. (M27)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Kävelyreitin rakentaminen Haltiala / Kartanonkoski (M28)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Parkkipaikkojen tarve (M29)

VASTINE:

Alue on asemakaavassa osoitettu toimistorakennusten korttelialueeksi.

Moni tarvitsisi kyseistä liikkumisväylää [Tammisto] (M31)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen, mutta mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa välille on osoitettu pyöräliikenteen baana, mutta yhteyden toteutuksesta ei ole vielä tarkempaa aikataulua.

Monet paikalliset Kartanonkosken ja Ylästön, sekä Tammiston asukkaat kaipaisivat siltaa tälle kohdalle joen ylitykseen. (M33)

Yhdistävä silta lähelle Kartanonkoskea ja Haltialaa, jotta koulun edustalta pääsisi näkemään eläimiä helpommin ja edesauttamaan liikuntaa nuorisolle. (M34)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Yhdistyvä alkikulkutunneli K-Citymarket / Neste & McDonalds [Tammisto] (M35)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Tälle tyhjälle alueelle [Tammisto] voisi tehdä jotain. (M20)

VASTINE:

Tammiston kaupan alueen itäosaa kehitetään nykyisten toimintojen pohjalta, ts. kaupan lisärakentaminen on mahdollista. Tammiston kauppatien länsipuolella alueen rakennetta kehitetään myös asumiseen sopivaksi uudistuvaksi korttelirakenteeksi (kaavarungossa käyttötarkoitusmerkintänä A/KM). Alue on mahdollisen tulevan Tuusulanväylän ratikan vaikutuspiirissä.

Älkää koskeko Tammiston luonnonsuojelualueeseen (M38)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen ja on yleiskaavassa luonnonsuojelualueeksi.

Mielipiteistä kaksi koskivat Helsingin puolella olevia alueita. Kyseisten alueiden suunnitteluun Vantaa ei voi suoranaisesti vaikuttaa, mutta yhteistyötä virkistysalueiden ja -verkostojen kehittämisessä voidaan Helsingin kanssa tehdä.

Tämä [Niskalan arboretum] on Hyvä! Näitä samanlaisia paikkoja lisää jos mahdollista (M21)

Tätä aluetta ja lenkkipolkua [Tuomarinkylä] voisi kehittää. esimerkiksi ajamalla pehmeää "soraa" / "humusta" tmv. lenkkeilijöille. (M39)

RATIKAN KAAVARUNKO

LUONNOKSESTA SAADUT LAUSUNNOT

YK0049

VANTAAN RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu kaikki 1.6. - 30.6.2022 saadut viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnot. Kaavarunkoluonnoksesta kirjattiin 20 lausuntoa, joista kuudessa ilmoitettiin, ettei po. taho jätä lausuntoa. 14 lausuntoa piti sisällään varsinaista sisältöä.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen. Lisäksi lausunnoista on poimittu ydinkohdat, joihin yleiskaavayksikössä on laadittu vastineet. Nämä julkaistaan erillisessä raportissa.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5
Finavia Oyj 8
Fingrid Oyj 10
Helsingin kaupunki 13
Helsingin seudun liikenne -kuntayhteymä (HSL) 22
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry 26
Helsingin seudun pyöräilijät ry 29
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 31
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 33
Museovirasto 34
Rajavartiolaitoksen esikunta 35
Sipoon kunta 36
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 38
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 55
Uudenman liitto 60
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 63
Vantaan kaupungimuseo 65
VR Group 68
Ympäristöministeriö 70

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

2.6.2022

Vantaan kaupunki, Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

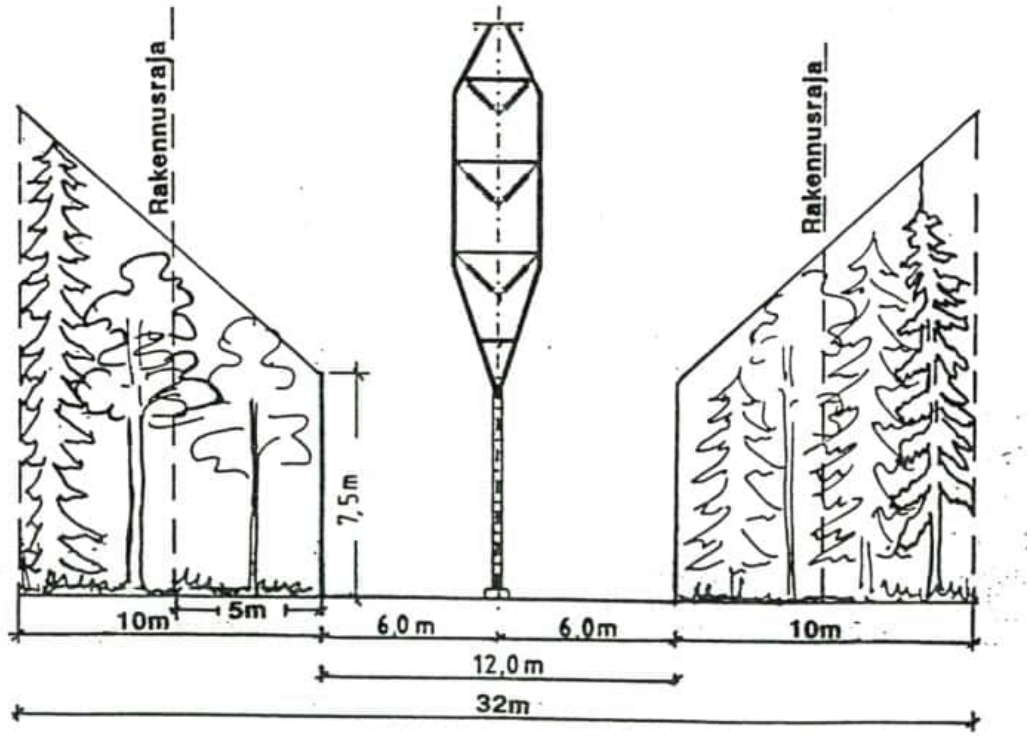
Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto, Ratikan kaavarungon luonnos

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa Liitteen 1 kuvan mukaisesti. Carunan 110 kV:n voimajohto Tammisto-Tolkinkylä on esitetty Liitteen 1 kuvassa punaisella viivalla. Ilmajohdon pylväät on sijoitettu Tasetien/ Väinö Tannerin tien keskialueelle.

Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto, jonka johtoalueelle on lunastettu käyttöoikeuden rajoitus. Voimajohdolle on varattu 12 m puuton johtoalue, jonka molemmin puolin on 10 m reunavyöhyke, jolla puuston korkeutta on rajoitettu. Rakennusraja ulottuu 11 m voimajohdon keskilinjasta molempiin suuntiin.



Kuva 1: Voimajohdon johtoalue

2.6.2022

Johtoalueelle ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto.

Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Carunalla ei ole muuta huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kunnioittavasti

Caruna Oy

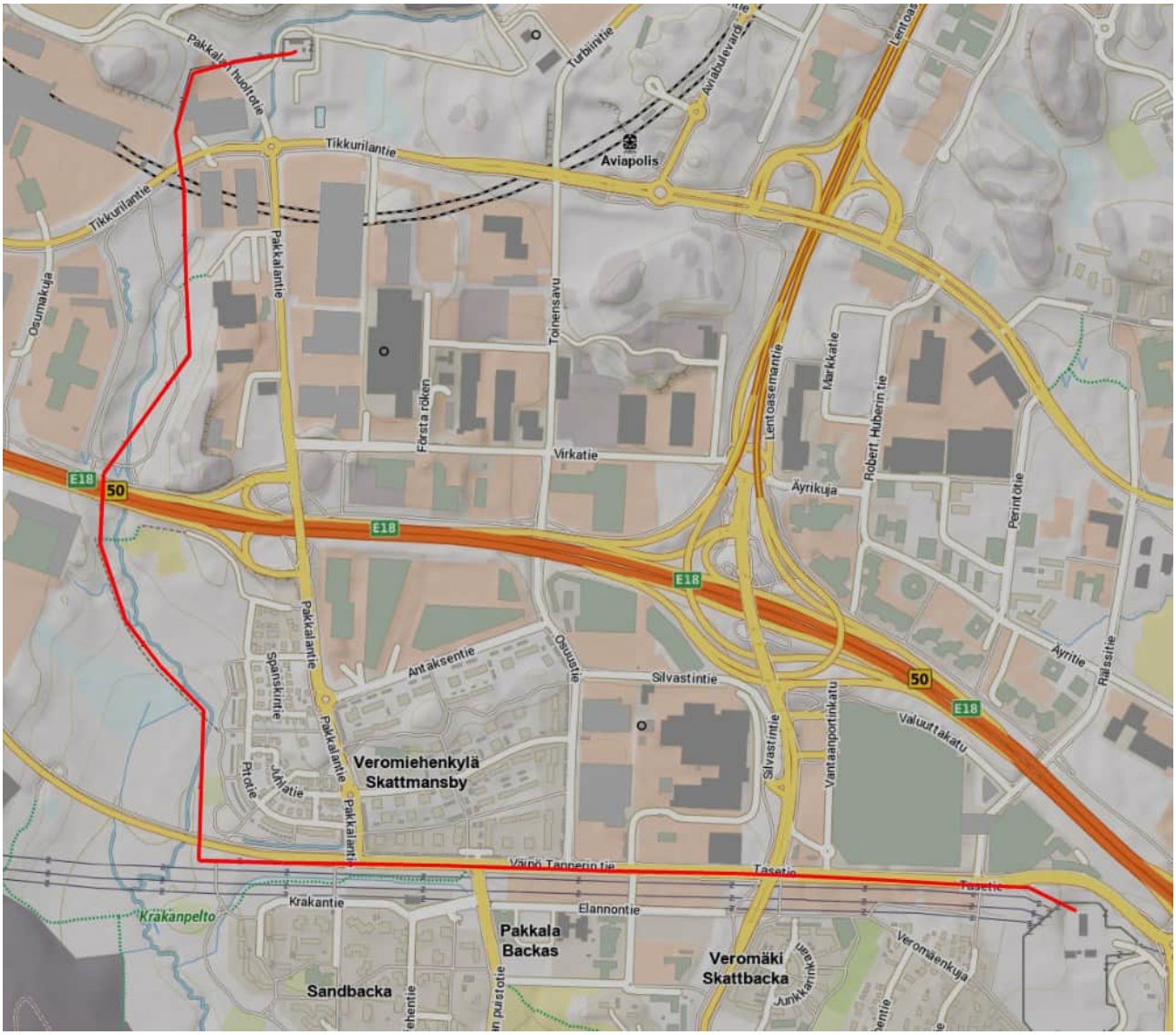
Sähköverkot

[redacted]

Jani Stenroos
Verkostoanalyytikko
Puh. [redacted]
Sähköposti: [redacted]

2.6.2022

LIITE 1: Carunan Oy:n suurjännitteinen jakeluverkko



VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Diaari: VD/4628/10.02.04.00/2020

FINAVIA

Päivämäärä	Asia nro
30.6.2022	FINAVIA 3163

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022, VD/4628/10.02.04.00/2020

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta (YK0049)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Vantaan ratikka kokoaa valtakunnan päälentoaseman ja kaupungin tiheimmin asutut alueet kestävän joukkoliikenteen varrelle. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on asettaa raamit ja lähtökohdat ratikkareitin varren asemakaavojen laatimiselle. Finavia kiittää Vantaan kaupunkia yhteistyöstä ratikan suunnittelutyössä Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja lausuu ratikan kaavarunkoluonnoksesta seuraavaa.

Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.

Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.

Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian

kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin [redacted]

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 6.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

FINGRID

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan kaavarungon luonnos

Kiitämme lausuntopyynnöstänne. Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen. Lisäksi Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Olemme lausuneet kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 15.1.2021 (Ratikan kaavarunko YK0049 ja ratikan asemakaavat tarkastelualue 062800)/ Katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus). Toimme lausunnossamme tuolloin esille paitsi tiedot voimajohdoista myös monia näkökohtia, jotka pitää ottaa huomioon ratikan suunnittelussa.

Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon seuraavat Fingridin hankkeet:

- 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari. Jatkosuunnitteluun valittiin vuoden 2007 YVA-menettelyssä tutkittu avojohtoon perustuva vaihtoehto, jossa nykyinen 2 x 110 kV voimajohto puretaan ja uusi 2 x 400 kV voimajohto sijoitetaan sen paikalle. Fingrid, alueen jakeluyhtiöt ja Helsingin kaupunki ovat sittemmin käyneet keskustelua voimajohtoreitin tarkistamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa.
- Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki) https://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/helsingin-kaapeliyhteys/. Yleissuunnittelu on käynnissä. 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).

Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa Vantaan ratikan toteutus. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton ja maankäytön ratkaisu on osoitettu yleispiirteisellä tasolla. Tässä lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen eikä muutoinkaan liikennejärjestelyjen teknisiin ratkaisuihin. Niistä tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Samoin raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon Fingridin suunnitteilla olevat hankkeet.

Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain.

Fingrid Oyj

Katuosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
Läkkisepäntie 21	PL 530			etunimi.sukunimi@fingrid.fi
00620 Helsinki	00101 Helsinki	030 395 5000	030 395 5196	**www.fingrid.fi**

Fingrid on tehnyt yhteistyötä ratikkahankkeen kanssa. Fingrid ja Ratatek ovat tarkastelleet Vantaan raitiotien varikon ja läheisten voimajohtojen vaikutusta ratasähköistykseen (simulointitilaisuus) talvella 2022. Fingrid on antanut risteämälausuntoja mm. Tammiston länsipuolisista ratikan osuuksista ja Hakunilasta.

Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua.

Kaavarungon luonnoksessa on esitetty merkintä ”kehitettävä voimajohtoalue” (alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle). Tällainen merkintä on esitetty Pakkalassa Fingridin 400 kV voimajohdoille Espoo Tammisto ja Tammisto-Forssa (Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä). Haluamme muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, että onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavarungon luonnoksesta. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös asemakaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

RISTEÄMÄLAUSUNNOT

Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen Fingrid Oyj, Risteämälausunnot, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunnossa esitetään kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon.

Pyydämme lähettämään tietoa ratikan kaavoituksen etenemisestä.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

FINGRID OYJ
Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä
yksikön päällikkö

Fingrid Oyj

Katuosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
Läkkisepäntie 21	PL 530			etunimi.sukunimi@fingrid.fi
00620 Helsinki	00101 Helsinki	030 395 5000	030 395 5196	**www.fingrid.fi**

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 1.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

27.06.2022

Pormestari

Vantaan kaupunki
Vanhala Anna-Liisa
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

78 §
Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätös

Pormestari päätti antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon

Pormestari

Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 29.6.2022 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 1.7.2022.

Pormestari

Pormestari

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätösehdotus

Pormestari päättää antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä

Postiosoite PL 10 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunginkanslia@hel.fi
Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginkanslia
Puhelin +358 9 310 1641 **Faksi** +358 9 655 783
Y-tunnus 0201256-6
Tilinro FI0680001200062637 **Alv.nro** FI02012566

Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijän perustelut

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen ja pyytää asiasta Helsingin kaupungin lausuntoa. Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Hel-

Pormestari

sinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Helsinki on antanut Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta lausunnon aiemmin.

Vantaan kaupunki on pyytänyt lausuntoa asiassa 30.6.2022 mennessä. Lausuntopyynnön mukaan, mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole kaavarunkoluonnoksen johdosta huomautettavaa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Oheismateriaali

1 Kanslia_taso_näkökohtia vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	**Otteen liitteet**
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 23.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

HSL HRT

22.06.2022

166/10.02.02/2022
[YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko]

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Taustaa

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Kaavarunkoluonnos on nähtävillä 1.6. - 30.6.2022. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus. Aineisto on kaupungin verkkosivuilla osoitteessa: www.vantaa.fi/ratikankaavarunko

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui 2019.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole, vaan alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Ratikkavyöhykkeellä väestön odotetaan kasvavan lähes 37 000 asukkaalla ja työpaikkamäärän yli 30 000:lla.

Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

.

Lausunto

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa, että Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelmassa (MAL 2019) Vantaan ratikan rakentamisen tavoitteelliseksi aloitusajankohdaksi on esitetty 2024–2027. Seuraava Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023) on parhaillaan valmistelussa. Alustavan vaikutusten arvioinnin perusteella Vantaan ratikalla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2020–2031 on seuraava kirjaus Vantaan ratikasta: ”Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.”

Toinen MAL-sopimuksen kirjaus koskee Santaradan siirtoa Tikkurilassa: ”Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.”

Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita. Santaradasta on laadittu selvitys, jonka perusteella sille ei löytynyt korvaavaa paikkaa. Väylävirasto on laatimassa selvitystä Etelä-Suomen alueen kunnossapidon tarpeista. Santaradalle etsitään vielä uusia mahdollisuuksia mm. varikoiden yhteydestä. Radan kunnossapidon kannalta varikko pääkaupunkiseudulla on välttämätön.

Kommentteja kaavarunkoluonnokseen

HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin

näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.

Maankäyttöä tulee olla ratikan vaikutusalueella, erityisesti pysäkkien ympäristössä riittävästi ja sen tulee olla sekoittunutta, siten että ratikka palvelee monenlaisia käyttötarpeita, niin työ-, opiskelu kuin vapaa-ajan matkoilla. Ympäristön laatuun ja kävelтävyyteen tulee myös panostaa. HSL.n näkemyksen mukaan nämä asiat on otettu hyvin huomioon kaavarunkoluonnoksessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutuksia on tarkoitus tarkastella kevään ja kesän aikana 2022. HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista
Koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet lähes kolmanneksen verrattuna koronaa edeltävään aikaan. Samanaikaisesti seudulla on rakenteilla useita suuria joukkoliikenteen infrahankkeita, joiden kustannukset jyvitetään kunnille matkustajamäärien suhteessa HSL:n kautta ns. infrakorvauksina. Kasvavat infrakustannukset yhdessä alhaisten matkustajamäärien kanssa aiheuttavat painetta nostaa lippujen hintoja, mikäli HSL:n jäsenkunnat eivät voi korottaa joukkoliikenteen subventioastetta.

HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

MAL 2023 -valmistelun yhteydessä tuodaan esille HSL:n nykyisen infrakorvausmenettelyn haasteet. Vantaan ratikka ja muut tärkeät joukkoliikenneinvestoinnit tulee pystyä toteuttamaan siten, ettei se halvaannuta joukkoliikennejärjestelmää lipun hintojen tai palvelujen karsimisen takia.

Varikosta, infrasta ja kalustosta
Helsingin seudun laajeneva pikaraitiotieverkosto edellyttää seudullisia varikko- ja kalustoratkaisuja. Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.

HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Lisätietoja antaa
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 22.6.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Annankatu 29 A 16

00100 Helsinki

suojelusihteeri@tringa.fi

Vastaanottaja:

Vantaan kaupunki, Kirjaamo

PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3789 jäsentä loppuvuonna 2021) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä. Yhdistys on perehtynyt Vantaan ratikan kaavarungon luonnokseen ja muuhun aineistoon ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Vantaan ratikka on suuri hankekokonaisuus, jonka tarkoituksena on a) yhdistää mm. Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset toisiinsa n. 19 km mittaisen poikittaisen pikaraitiotieyhteyden avulla, b) tiivistää kaupunkirakennetta sekä c) edesauttaa kaupunkirakenteen mukautumista ilmastonmuutoksen ja luontokadon muodostamiin haasteisiin. Hankkeen lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava, joka ei toistaiseksi ole lainvoimainen, ja nyt nähtävillä ollut suunnitelma on laadittu oikeusvaikutuksettoman ja yleispiirteisen kaavarungon muotoon. Pidämme joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen.

Ratikkahankkeen myötä suunnittelualueelle kaavaillaan yli 60 000 asukkaan ja 30 000 työpaikan kasvua vuoteen 2050 mennessä. Asuinalueita tullaan suunnitelman mukaan rakentamaan osin tällä hetkellä esimerkiksi työpaikkakäytössä oleville alueille, mikä vähentää vielä rakentamattomien alueiden maankäyttöä. Positiivista on myös se, että ratikka pyritään rakentamaan jo olemassa olevaan katuverkkoon. Hankkeen mittakaava on kuitenkin niin huomattava, että pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaamiselle. Pidämme tätä välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.

Kaavarunkoluonnos painottaa suunnittelualueen maankäytön tavoitteiden osalta taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä. Katsomme, että ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

Kaavarunkosuunnitelmassa todetaan luontoselvityksessä rajattujen linnustollisesti arvokkaiden alueiden painottuvan kaavarunkoalueen itäosiin, Kuussiltaan ja Länsimäkeen. Luontoselvityksessä esitetyt suositukset kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaiden kohteiden osalta ovat asianmukaisia, ja jatkosuunnittelussa tulee toimia nämä suositukset huomioiden. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Raitiotien ja siihen kytkeytyvän infrastruktuurin vaikutukset ulottuvat varsinaista kaavarunko- ja suunnittelualuetta laajemmalle alueelle. Tästä syystä huomautamme, että kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet (MAALI) ovat alueita, joilla on Tringan selvitystyön perusteella arvioitu olevan vähintään maakunnallista merkitystä Uudenmaan linnustolle, ja jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita pesimälinnuston tai muutolla levähtävän linnuston kannalta (Ellermaa 2010). MAALI-alueiden kartoittamisen tarkoituksena on osoittaa linnustolle tärkeät alueet, jotta ne voidaan ottaa kaavoitusta ja muuta maankäyttöä koskevassa päätöksenteossa huomioon.

Niskalan peltojen MAALI-alue sijaitsee Pakkalan ja Kartanonkosken etelä- ja lounaispuolella, Helsingin puolella Vantaanjokea. Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa, ja pelloilla on maakunnallista merkitystä kevät- ja syysmuutonaikaisena levähdysalueena mm. kahlaajille ja lokkilinnuille (Ellermaa 2018a). Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.

Suunnittelualueen itä- ja koillispuolen MAALI-alueet eli Sipoonkorven seutu ja Itä-Helsingin metsät ovat selkeämmin kaavarungon vaikutusalueella. Sipoonkorven seudun MAALI-alue on rajaukseltaan suojelualuerajausta laajempi, laaja ja yhtenäinen metsäalue, joka on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Pesimäalueena Sipoonkorven seutu on tärkeä eritoten yhtenäistä metsää vaativille lajeille, kuten kehrääjälle, metsäkanalinnuille (metso, teeri, pyy) ja viiru- ja helmipöllölle. Koko Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.

Itä-Helsingin metsien MAALI-alue sijaitsee Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella, ja Sipoonkorven tapaan alue on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Alueen maakunnallisesti edustavimpaan lajistoon kuuluvat mm. erittäin uhanalainen (EN) hömötiainen, vaarantuneet (VU) töyhtötiainen, pyy ja punatulkku sekä idänuunilintu, kirjosieppo ja pikkusieppo, ja alue on lisäksi merkittävä mm. kehrääjälle, käelle ja valkoselkätikalle (VU) (Ellermaa 2018b). Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Pidämme vuosina 2020–2021 toteutettua luontoselvitystä kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista asianmukaisena. Hankkeen jatkosuunnittelussa on kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Helsingissä 7.7.2022

Aleksi Mikola

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lähteet:

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 4/2010–1/2011.

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintujen muutonaikaiset kerääntymäalueet Uudellamaalla. Tringa 1/2018. (2018a)

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Tringa 4/2018. (2018b)

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Helsingin seudun pyöräilijät ry
info@hepo.fi

MIELIPIDE
30.6.2022

Vantaan kaupunki / kaupunginhallitus
kirjaamo@vantaa.fi

Mielipide Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

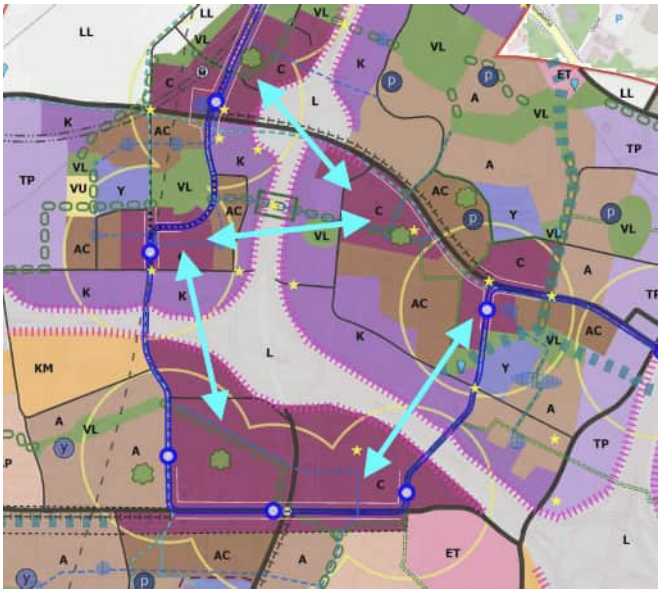
Liikenteen kaavamerkinnät

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.

Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.

Kehä 3:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä.



Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.

Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.

Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta.

Helsingissä 30.6.2022
Helsingin seudun pyöräilijät ry

Timo Hast
puheenjohtaja
[redacted]

Tuure Savuoja
varapuheenjohtaja
[redacted]

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 21.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

HSY

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa

Lausunto
21.06.2022

530/00.02.023.0230/2022

VD/4628/10.02.04.00/2020

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungosta (nro YK0049)

Vantaan kaupungin yleiskaavoitus on pyytänyt lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungosta nro YK0049.

Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri. Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös sinisiviherverkoston elementtejä keskeisille paikoille. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksesta, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen

2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kaavarungon tavoitteiden toteutuminen täysimääräisesti merkitsee asukasmäärän kasvua yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkojen kasvua noin 30 000:lla. Selvää on, että kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

HSY on laatinut ratikkahankkeen vesihuoltosuunnittelun pohjaksi ratikan vesihuollon esisuunnitelman. Lisäksi kaavarungon alueella on suunnitteilla/rakenteilla useita vesihuoltohankkeita. Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.

Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö Sini Lehtonen, etunimi.sukunimi@hsy.fi.

Jukka Saarijärvi
osastonjohtajan sijainen

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

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 27.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Ahlstedt Marjut <[redacted]>
Lähetetty: maanantai 27. kesäkuuta 2022 9.14
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa)

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos

Traficomin dnro: TRAFICOM/252936/04.04.05.00/2022

Vantaan kaupunginhallitus on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

terveisin,

Marjut Ahlstedt

assistentti
[redacted]
sähköposti: [redacted]

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320, 00059 TRAFICOM
www.traficom.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 31.5.2022
Dn:o > VD/4628/10.02.04.00/2020

Museovirasto

Asian siirto

31.05.2022 MV/48/05.02.00/2022

Vantaan kaupunki
Asematie 7
01300 VANTAA

Viite VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia **VANTAA, Vantaan ratikan kaavarungon luonnos**

Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välisen työnjaon mukaisesti kaupunginmuseo vastaa lausunnon antamisesta.

Intendentti Elisa El Harouny

Jakelu Vantaan kaupunki/Vantaan kaupunginmuseo/Kulttuuripalvelut

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 28.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

RAJA
RAJAVARTIOLAITOS

Lau

05.01.59
RVLDno-2022-1236

Rajavartiolaitoksen esikunta
Teknillinen osasto

28.06.2022

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

RVLE; Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikön lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Perustuen Suomenlahden merivartioston 17.6.2022 ja Vartiolentolaivueen 8.6.2022 päiväämiin lausuntoihin Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikkö toteaa, että Rajavartiolaitoksen esikunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kiinteistöyksikön päällikkö
Kiinteistöjohtaja Heikki Lappalainen

Kunnossapitopäällikkö Teemu Mikkola

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Rajavartiolaitos 28.06.2022 klo 12:57. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

JAKELU kirjaamo@vantaa.fi

TIEDOKSI TEKNOS, SLMVE, VLLV

Sisäministeriö
Rajavartiolaitoksen esikunta
PL 3 (Vilhonvuorenkatu 6), 00131 HELSINKI
Puhelin 0295 421 000, Faksi 0295 411 500
www.raja.fi

Inrikesministeriet
Staben för gränsbevakningsväsendet
PB 3 (Vilhelmsbergsgatan 6), 00131 HELSINGFORS
Telefon 0295 421 000, Fax 0295 411 500
www.raja.fi

Ministry of the Interior
Headquarters of the Finnish Border Guard
P.O. Box 3 (Vilhonvuorenkatu 6), FI-00131 HELSINKI
Phone +358 (0)295 421 000, Fax +358 (0)295 411 500
www.raja.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä: Kaski Suvi [redacted] >
Lähetetty: torstai 2. kesäkuuta 2022 11.52
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo; Lyytinen Jarkko; Siren Pirjo
Kopio: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun
Aihe: VS: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Sipoon kunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Ystävällisin terveisin - Med vänlig hälsning,

Suvi Kaski
Yleissuunnittelupäällikkö - Översiktsplaneringschef FM, YKS 470

Sipoon kunta - Sibbo kommun
Kehitys- ja kaavoituskeskus - Utvecklings- och planläggningscentralen
Martinkyläntie 94 - Mårtensbyvägen 94
PL 7, 04130 Sipoo - PB 7, 04130 Sibbo
[redacted]
www.sipoo.fi

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 10:59
Vastaanottaja: [redacted]
Aihe: VL: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Ohessa Vantaalta tullut lausuntopyyntö.
Asia on avattu Dynastyyn: (LINKKI alla)

Kun vastaatte lausuntopyyntöön, ystävällisesti toimittakaa vastaus myös kirjaamoon, jotta voimme diarioida sen. Tai jos asia menee jaoston kautta, ystävällisesti huomioikaa asian avaaminen jo dynastyssa niin silloinhan liitettynä vastaus näkyy automaattisesti 😊

https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fsip-dynasty10.sipoo.fi%2Fdynasty%2F%23%2Fdb%2FDynasty10_Sip_Tuot%2Fcard%2F%3Fr%3D%252Fcase%252F2429&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0

%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=T2maIRvgVtbFSKRLxG6Tt8a5mq9J%2FCPF65G9g%2F%2B0s1A%3D&reserved=0

T. Carola

Sipoon kunta –Sibbo kommun
Kirjaamo – Registering
Hallintopalvelut – Förvaltningstjänster
Lukkarinmäentie 2 - Klockarbackavägen 2
PL 7, 04131 Sipoo - PB 7, 04131 SIBBO
[redacted]
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sipoo.fi%2F&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=h5533A8Hv0McSU4tYNo%2FnCfKvtxfNNEe3QEREwP2Vzg%3D&reserved=0

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: kirjaamo@vantaa.fi <kirjaamo@vantaa.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 9:56
Vastaanottaja: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Aihe: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Asia: YK0049, Ratikan kaavarunko

Asianumero: VD/4628/10.02.04.00/2020

Käsittelijä: Vanhala Anna-Liisa

Pyydämme lausuntoanne oheisesta Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Tämä viesti on lähetetty Vantaan kaupungin dokumenttienhallintajärjestelmästä.
Jos haluat vastata tähän viestiin sähköpostitse, korvaa lähettäjän osoite osoitteella joka on muotoa:
etunimi.sukunimi@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Toivonen Marika

Lähettäjä: Lauri Kajander <[redacted]>
Lähetetty: torstai 30. kesäkuuta 2022 16.55
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry; Jyri Mikkola
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.docx; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 1 - Uhatut luontokohteet Aviapolis.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 2 - Uhatut luontokohteet Aviapolis_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 3 - Uhatut luontokohteet Tikkurila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 4 - Uhatut luontokohteet Tikkurila_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 5 - Uhatut luontokohteet Hakunila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 6 - Uhatut luontokohteet Hakunila_kartta.pdf

Hei!

Ohessa Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry:n lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta liitteineen.

Toimeksi saaneena,

Lauri Kajander

--
Lauri Kajander
erityisasiantuntija
[redacted]

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Itälahdenkatu 22 b A, 00210 Helsinki
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=P%2FiEIQCEEC6L13YIyqZWEhE7O3eJwJLgIWPfctDy5pA%3D&reserved=0
uusimaa@sll.fi

Tue luonnonsuojelutyötämme:
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2Ftue-toimintaamme%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=dXlJPggjV9kHvudtpWMzrmuWdANisFc1V8HWZcr4Wlc%3D&reserved=0

LAUSUNTO **30.6.2022**

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

ASIA: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Kiitämme lausuntopyynnöstä.

Selostuksessa ilmaistut tavoitteet Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokselle ovat sinänsä hyviä. Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaavarunkoluonnoksessa ollaan kuitenkin ohjaamassa kestämätön määrä rakentamista arvokkaille luontoalueille. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja.

Kaavarunkoluonnoksen aineistoon kuuluvassa *Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020-2021* -raportissa on tunnistettu yht. 155 arvokkaan luontokohteen rajausta. Näistä rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. **Liitteissä 1-6** on esitetty em. luontoselvityskoosteen arvokkaiden kohteiden ne osat, joille kaavarunkoluonnoksessa on suunniteltu muuttavaa maankäyttöä (*Huom. Kartat eivät ota kantaa luontoselvityksen mahdollisiin puutteisiin*). Rakentamisen uhkaamissa kohteissa on mm. paljon arvokkaita lehtoja ja lähivirkistysmetsiä yleensäkin. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

AVIAPOLIS

Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella (**Liitteet 1 ja 2**).

Samojen metsäalueiden luontoarvoja on tuotu esiin mm. SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunnossa Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta vuonna 2020 (**Liite 7**).

Lausunnossa todetaan:

”*Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.*

Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle.”

”*Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.*”

Yllä siteeratussa lausunnossa kritisoitiin voimakkaasti alueen puutteellisia luontoselvityksiä. Tämän jälkeen selvityksiä on teetetty lisää, mutta niiden tulosten huomiointi on puutteellista. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria.

LÄNSIMÄEN KAAVARUNKO

Toinen sekä alueen luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue (**Liitteet 5 ja 6**).

SLL:n Uudenmaan piiri on lausunut Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 (**Liite 8**). Tässä ja lukuisissa aikaisemmissa lausunnoissamme on tuotu esiin erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitystä. Länsimäen kaavarungon ratkaisu on rakentamisalueiden rajausten osalta kuitenkin siirretty sellaisenaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokseen, eikä luontoarvoihin ja ekologiseen yhteyteen kohdistuvaa uhkaa ole lainkaan lievennetty. Päin vastoin, Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna jopa levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle.

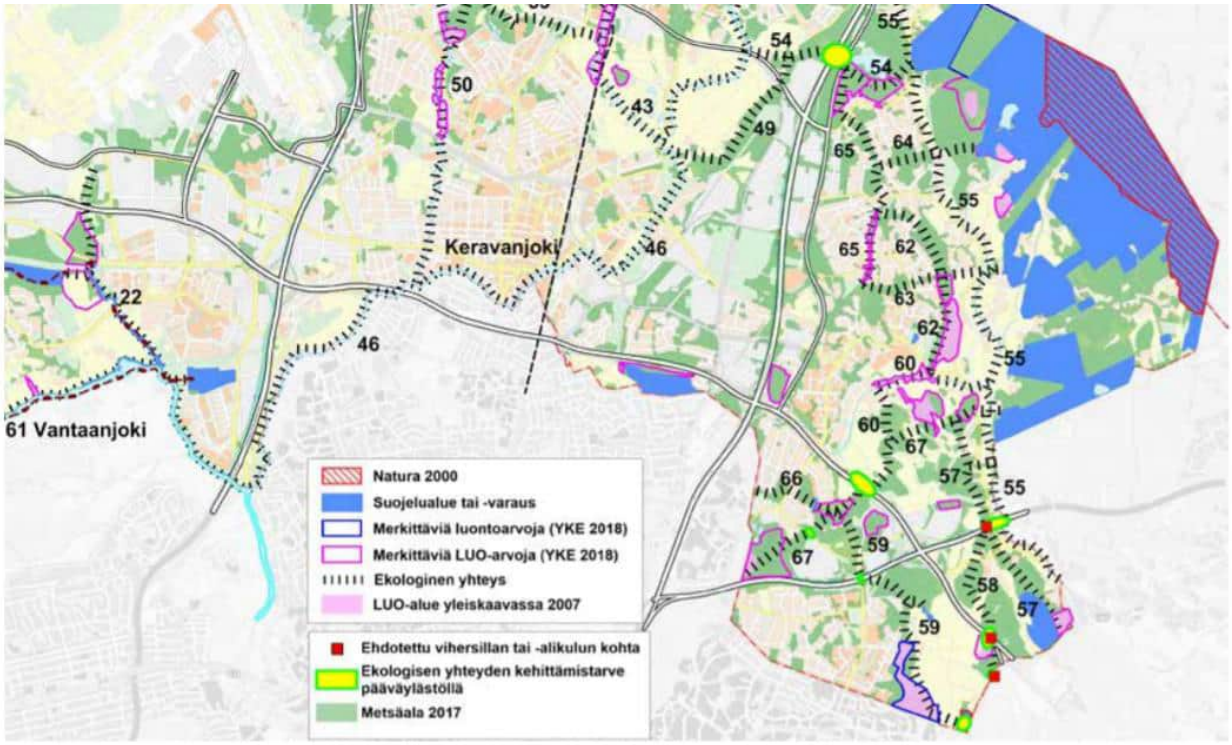
Länsimäen kaavarungosta antamassamme lausunnossa todettiin:

”*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 (kts. alla) on kartalle rajattuna arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi.”

SLL:n Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys esittävät arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavien rakentamissuunnitelmien poistamista Länsimäen kaavarungosta (merkitty karttaan sinipunaisella).

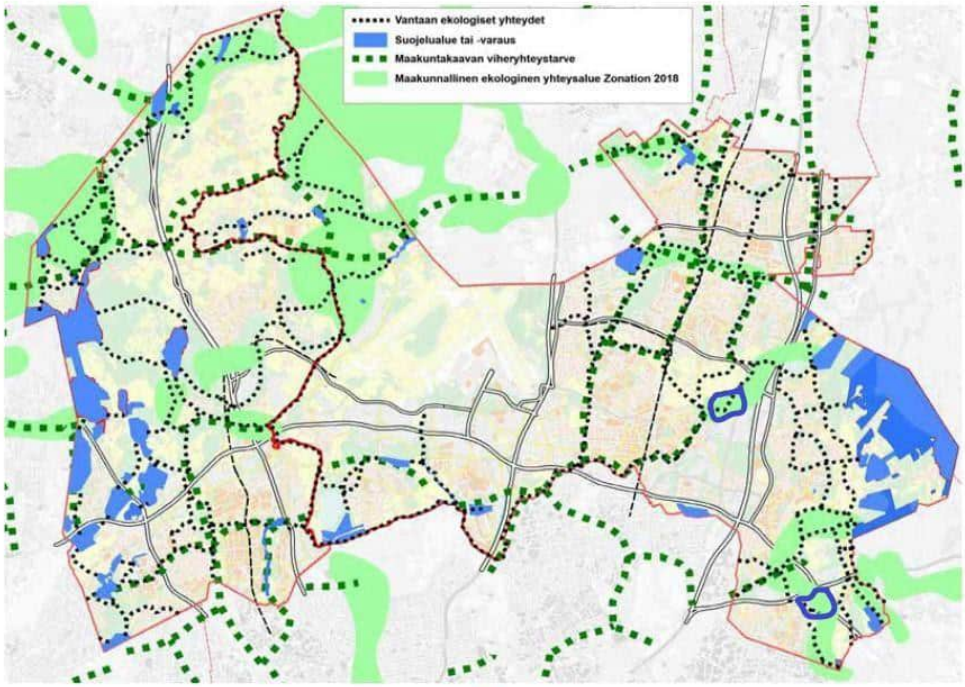


Kuva 26.
Ekologiset yhteydet Hakunilan ja Tikkurilan suuralueilla.

”*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.*”

LIITE 2. Yhteenvetoa maakuntatason ekologisista yhteyksistä

Ekologisten yhteyksien suhde voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmän viheryhteystarve-alueisiin ja Zonation-analyysin tunnistamiin maakunnallisiin ekologisiin yhteysalueisiin (Jalkanen ym. 2018) sekä Vantaan suojelualueisiin. Kartassa ei ole mukana Vantaan ympäristökeskuksen selvittämiä uusia luonnonarvoalueita vuodelta 2018.



71

”*Långmossenin arvo maakunnallisesti arvokkaana ekologisen yhteysalueen osana on todettu myös Uusimaa 2050 -kaavan taustaselvityksiin kuuluvassa Zonation-pohjaisessa analyysissa (Jalkanen 2018, kartta yllä).*”

RATIKKAVARIKKO

Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (**Liite 9**).

Yhteystiedot:

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
erityisasiantuntija Lauri Kajander
Itälahdenkatu 22b A
00210 Helsinki
[redacted]
uusimaa@sll.fi

Toivomme ensisijaisesti sähköistä asiointia.

Helsingissä 30.6.2022,

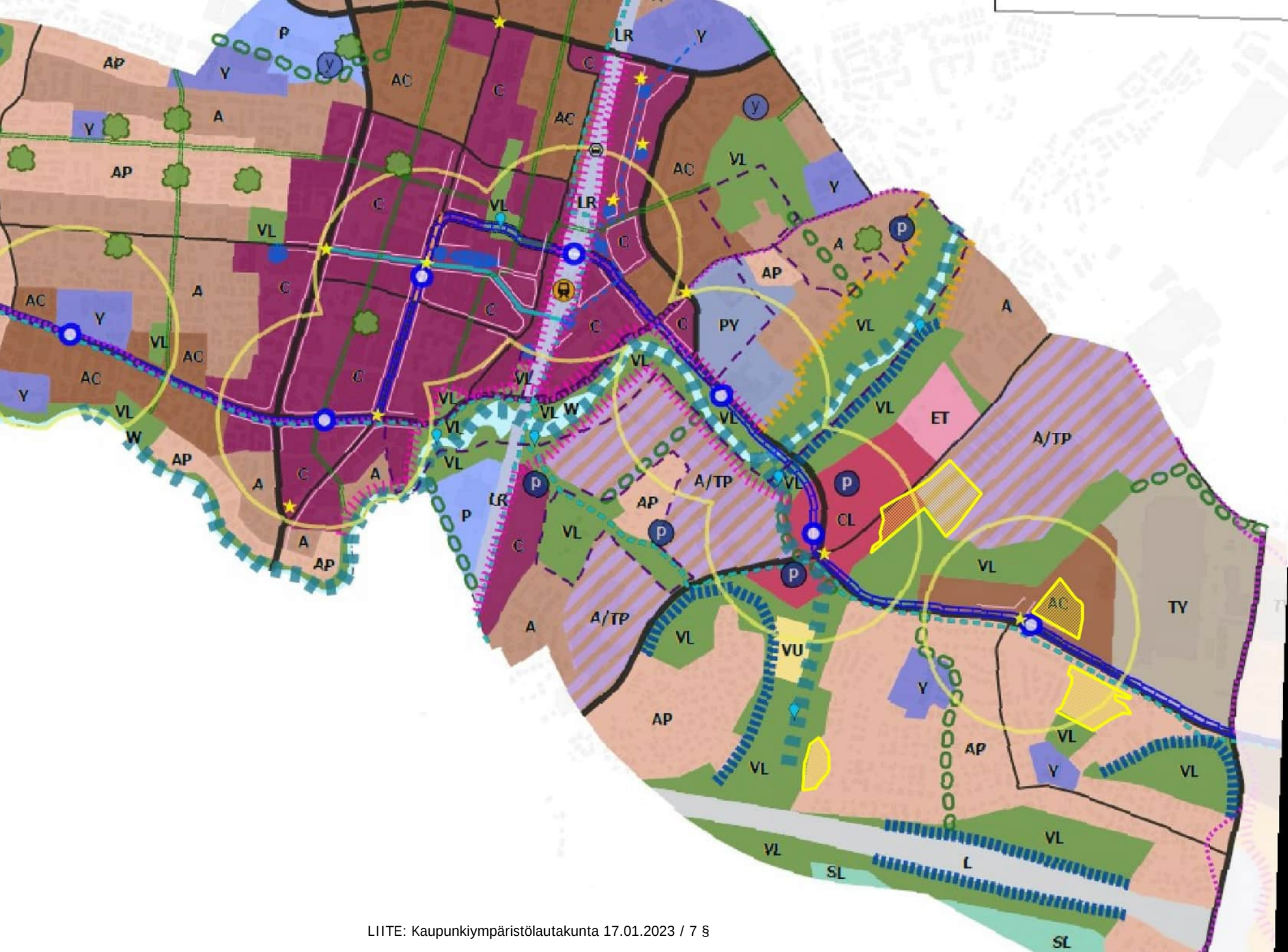
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Laura Räsänen
puheenjohtaja

Lauri Kajander
erityisasiantuntija

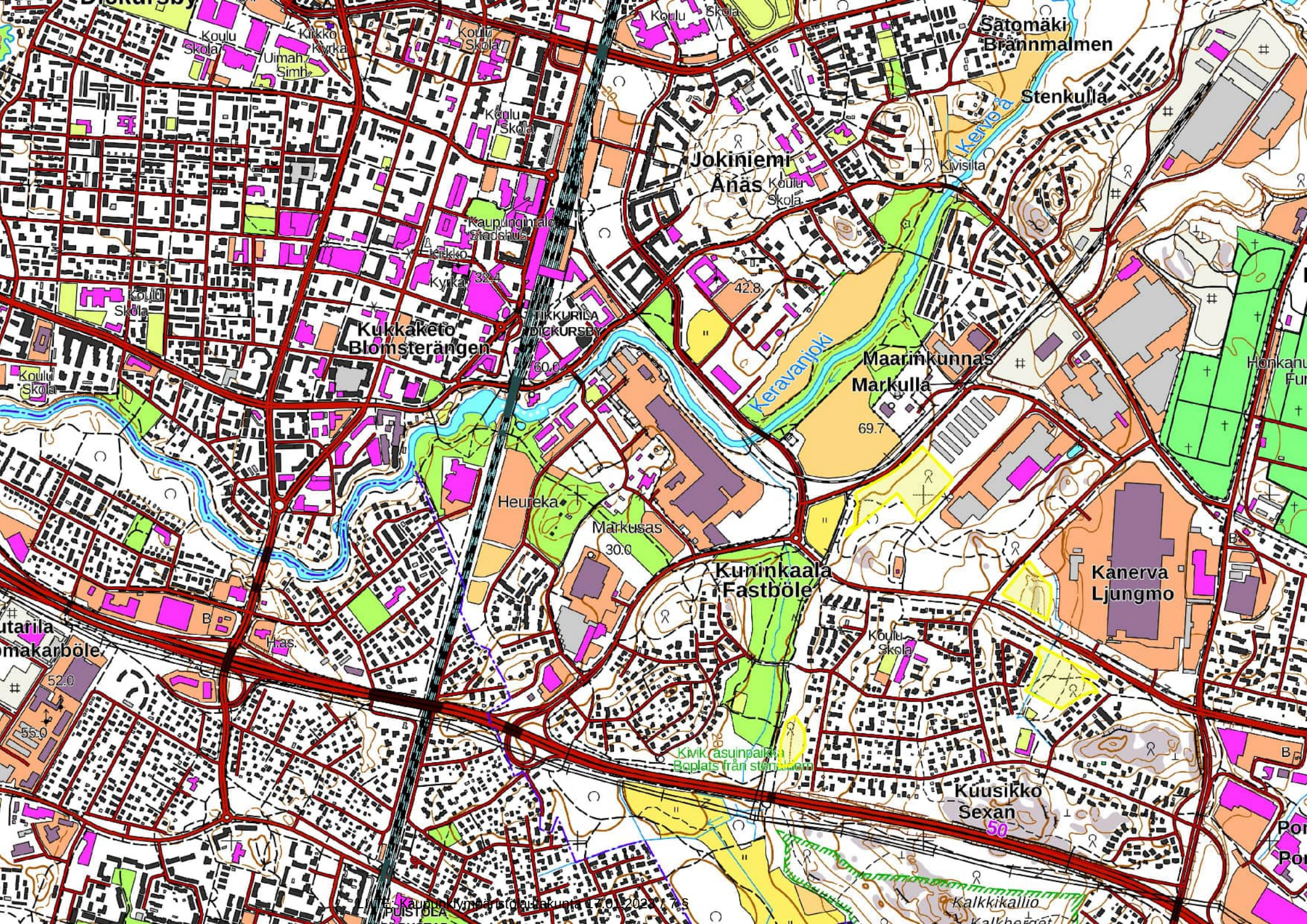
LIITTEET

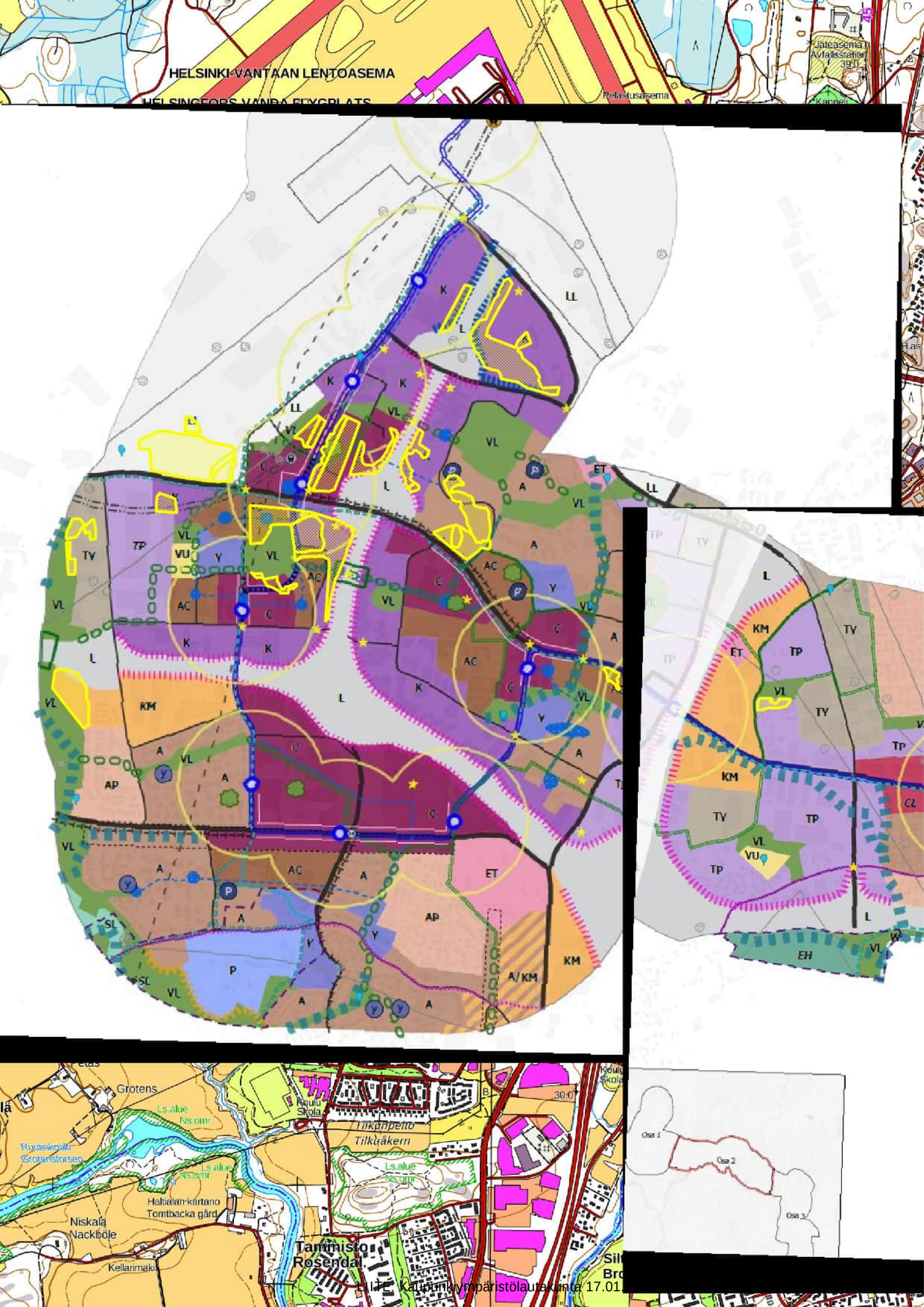
- Liite 1 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kaavarunko
- Liite 2 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kartta
- Liite 3 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kaavarunko
- Liite 4 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kartta
- Liite 5 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kaavarunko
- Liite 6 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kartta
- Liite 7 - SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunto Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta, 2020 - https://www.sll.fi/app/uploads/sites/27/2020/09/Mielipide_Aviapoliksen_teemoista_053100_OAS_1_4_2020_Sll_Vantaa.pdf
- Liite 8 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021- https://www.sll.fi/uusimaa/2021/12/09/lausunto-vantaan-lansimaen-kaavarungosta/
- Liite 9 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Vantaan ratikkavarikon asemkaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 - https://www.sll.fi/uusimaa/2022/04/28/lausunto-vantaan-ratikkavarikon-asemakaavan-paivitetysta-osallistumis-ja-arviointisuunnitelmasta/


AP
Y
AC
C
LR
VL
A
P
W
PY
ET
A/TP
CL
VU
TY
SL
L

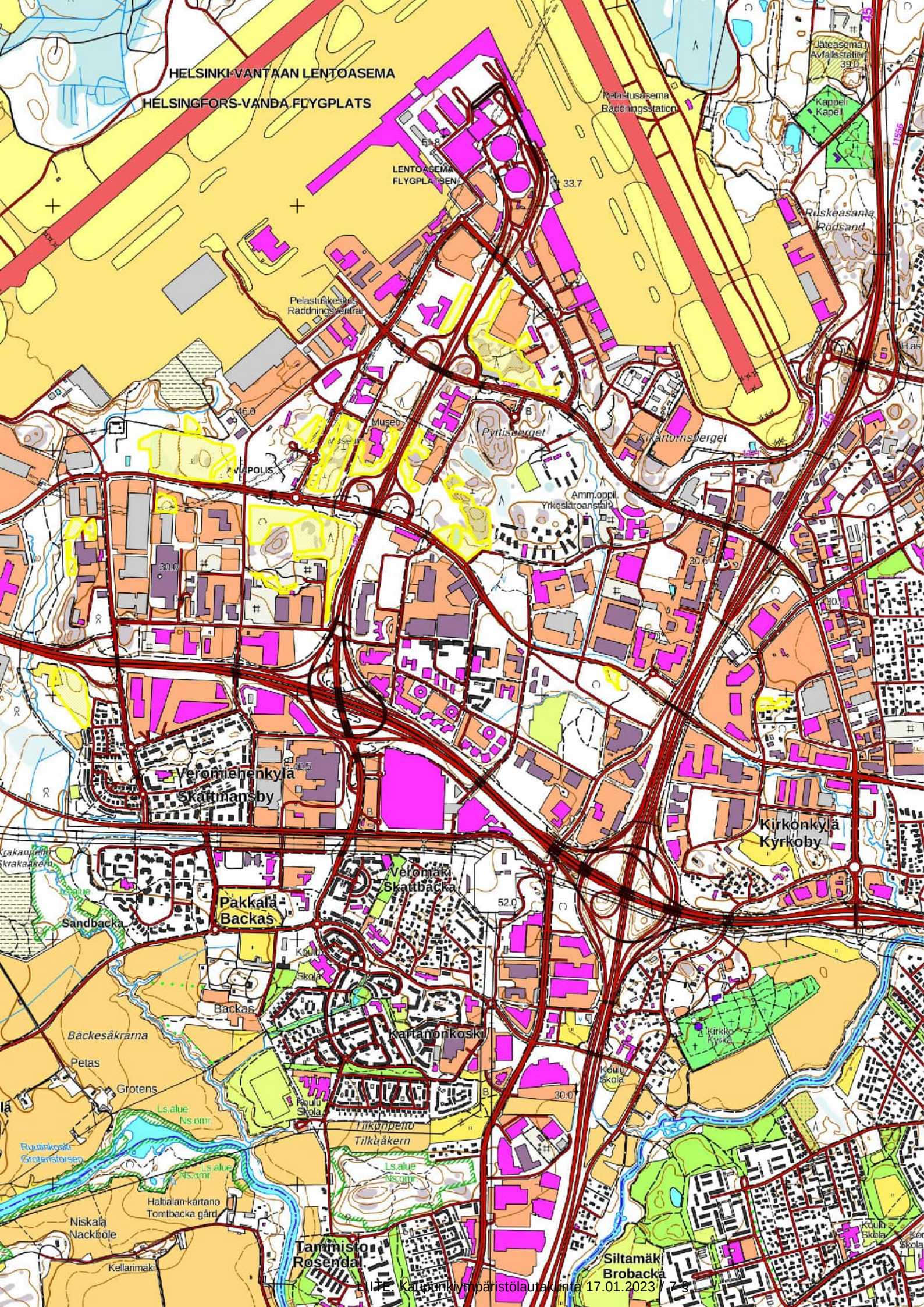
(**Liitteet 5 ja 6**).

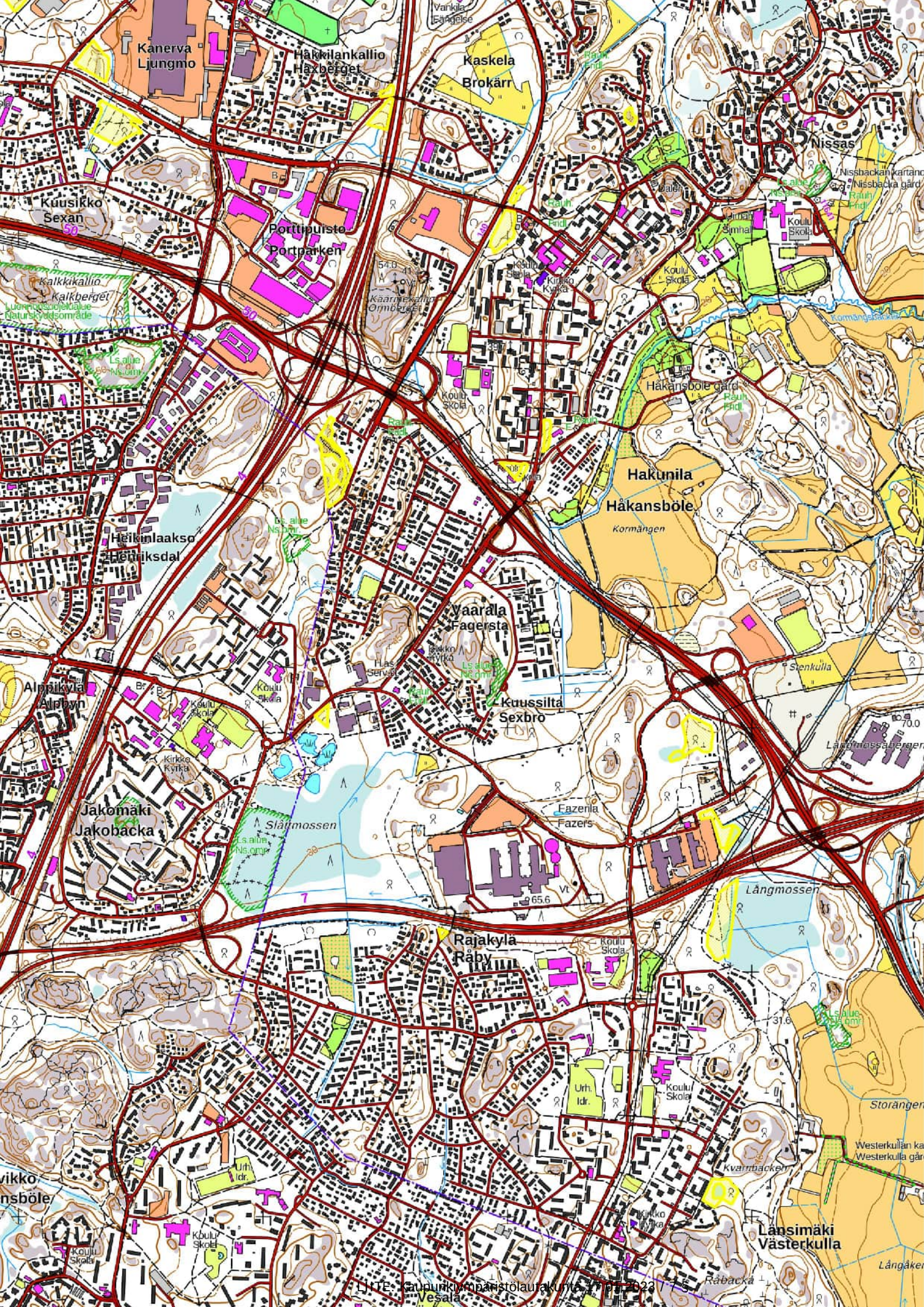
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi


Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Uimahalli
Simhall
Kaupungintalo
Stadshuset
TIKKURILA
DICKURSBY
Kukkaketo
Blomsterängen
Heureka
Markusas
30.0
Jokiniemi
Ånäs
Kivisilta
Kervo
Stenkulla
Sätomäki
Brännmalmen
Keravanjoki
Maarinkunnas
Markulla
69.7
42.8
60.0
32.4
Kuninkaala
Fastböle
Kanerva
Ljungmo
Kivikasuinpaikka
Boplats från stenåldern
Kuusikko
Sexan
50
Kalkkikallio
52.0
55.0
Has.
B
Honkanu
Fur
Por
Por


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS VANDA FLYGPLATS
Jäteasema
Avfallsstation
Grotens
Ls.alue
Ns:omr
Ryttarkopia
Grotenstorsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Koulu
Skola
Tilkunpelto
Tilkuäkern
Tammisto
Rosendal
Osa 1
Osa 2
Osa 3

VL
TY
AP
Y
SL
KM
TP
AC
A
L
KN
VU
CL
W
CT
Alppi
Alp
vikko
nsböle


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS
LENTOASEMA
FLYGPLATSEN
Pelastusasema
Räddningsstation
Jäteasema
Avfallsstation
Kappeli
Kapell
Ruskeasanta
Rödsand
Pelastuskeskus
Räddningscentral
Museo
Pyttisberget
Kirkontorinsberget
Amm.oppil.
Yrkesläroanstalt
Veromiehenkylä
Skattmansby
Kirkonkylä
Kyrkoby
Veromäki
Skattbacka
Pakkala
Backas
Sandbacka
Koulu
Skola
Backas
Bäckesåkrarna
Petas
Grotens
Kartanonkoski
Kirkko
Kyrka
Tilkunpelto
Tilkuåkern
Ls.alue
Ns.omr
Ryytinkoski
Grotenforsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tammisto
Rosendal
Siltamäki
Brobacka


Kanerva
Ljungmo
Häkkilankallio
Haxberget
Kaskela
Brokärr
Vankila
Fängelse
Nissas
Kuusikko
Sexan
Porttipuisto
Portparken
Kalkkikallio
Kalkberget
Luonnonsuojelualue
Naturskyddsområde
Käärmekallio
Ormberget
Håkansböle gård
Hakunila
Håkansböle
Kormängen
Heikinlaakso
Henriksdal
Vaarala
Fagersta
Kuussilta
Sexbro
Alppikylä
Alpbyn
Jakomäki
Jakobacka
Slåttmossen
Fazerila
Fazers
Långmossen
Rajakylä
Råby
Stenkulla
Storängen
Kvarnbacken
Råbacka
Länsimäki
Västerkulla
Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Urh. Idr.
Ls.alue
Ns.omr.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto UUDELY/7137/2022

30.06.2022 Julkinen

kirjaamo(a)vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta.

Ilmastovaikutukset

Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Tästä huolimatta kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.

Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Onnistuessaan arviointi tuo esiin, miten kaavoituksen ratkaisuilla pienennetään ristiriitaa, joka syntyy ratikkakaupungin kehityksen aiheuttamien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden saavuttamisen välille. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta. Kattavaa arviointia voidaan hyödyntää alueellisten kaavarunkojen valmistelun ja ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavoituksen tukena.

Vantaan ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa on analysoitava ratikkakaupunkiin liittyvät merkittävimmät ilmastonäkökohdat. Ne liittyvät todennäköisesti liikkumiseen ja rakentamiseen. Samalla on syytä kiinnittää myös huomioita kaavoituksen mahdollisuuksiin vaikuttaa suunnittelualueen energiaratkaisujen kestävyyteen ja ratikkakaupungin rakentumisen aiheuttaman maankäytön muutoksen hiilinielu ja -varastovaikutuksiin. Ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Hyvä arviointi sisältää myös epävarmuus- ja herkkyystarkastelut ja ottaa huomioon vaihtoehtoiset kielteiset ja myönteiset päästökehityskulut.

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Puhelin 0295 021 000 PL 36
http://www.ely-keskus.fi/uusimaa 00521 HELSINKI

Onnistunut ilmastovaikutusten arviointi tuo esiin, kuinka muut kaavarungon toteutumisen myötä syntyvät hyödyt kuten sujuvampi liikkuminen, nopeammat liikenneyhteydet ja parempi saavutettavuus näkyvät nettomääräisesti myönteisinä ilmastovaikutuksina. Kattava arviointi käsittelee vähintään laadullisella otteella, miten ratikka vaikuttaa välillisesti kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen sen vaikutusalueella olevien asukas- ja työpaikkamäärien muutoksen kautta.

Yhä suurempi osa rakennusten ja infran elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu käyttövaiheen energiankäytön sijaan niiden rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista sekä rakentamisen jätteiden ja massojen käsittelystä. Kaavarunkotasolla on syytä ottaa kantaa, miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. Näitä kysymyksiä on syytä tarkastella kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa ja nostaa arvioinnin esiin tuomia ratkaisuja mukaan alueen jatkosuunnitteluun.

Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.

Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys. Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas. Tämä edesauttaa varsinaisten asemakaavamuutosten työstämistä niin korjaus- kuin uudisrakentamisenkin osalta.

Luonnonsuojelu

Kaavarunkoluonnoksen selostuksessa on tunnistettu oikein Vaaralan alueella sijaitsevat kaavarunkoalueen merkittävimmät vaalittavat luontoarvot. Koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Tämä metsäinen ekologinen yhteys on esitetty selostuksen sivulla 54 olevassa karttakuvassa mutta Uudenmaan ELY-keskuksen näkemykseen mukaan näin keskeinen ekologinen runkoyhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet aivan kuten nyt on esitetty tehtävän erilaisille vahvoiksi tunnistetuille reuna-alueille.

Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen. Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena. Rakenteen jatkosuunnittelun ohjeistus on syytä kytkeä ekologisen yhteyden kaavarunkomerkintään ja -määräykseen.

Raitiovaunuyhteyden jatkosuunnittelussa tulee turvata viitasammakoiden sekä muidenkin matelijoiden liikkumisedellytykset Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Jatkosuunnittelussa on syytä tutustua mm. niihin rakenteellisiin ratkaisuihin, joilla Raide-Jokerin hankkeessa on pyritty turvaamaan matelijoiden kulkuyhteydet raitiotieradan poikki Helsingin Viikin alueella.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa lisäksi tarpeesta kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Nyt lausuttavana olevassa kaavarunkoluonnoksessa esitetään

Fazerintien pohjoispuolelle rakennettavan asuinalue viitasammakon lisääntymisalueena toimivan lammen ympärille. Lampi ja osa sen ympäristöä esitetään varattavan virkistysalueeksi. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että nykykäsityksen mukaan viitasammakko viettää merkittävän osan elinkierrostaan poissa vesiympäristöstä ja mm. horrostaa talvikauden kivennäismaalla karikkeeseen hautautuneena. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Merkinnöistä

ELY-keskus tuo esiin, että määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa. Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

UUDELY: Tuomas Lahti, Larri Liikonen, Anna Mikkola, Marko Nurmi, Anu Schulte-Tigges, Henrik Wager

Tämä asiakirja UUDELY/7137/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUDELY/7137/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 30.06.2022 16:17

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 30.06.2022 16:18

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 29.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 11.36
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Korvausviesti; Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: Vantaan ratikan kaavarunko lausunto_korjattu.pdf

Tärkeys: Suuri

Hei,

lähetimme aamulla lausunnon kaavarungon luonnoksesta. Lausuntoon tehtiin pieni muutos, ohessa korvaava lausunto. Pyydämme poistamaan aiemmin lähetetyn lausunnon ja korvaamaan se oheisella.

Suuret pahoittelut vaivasta!

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 8.24
Vastaanottaja: kirjaamo@vantaa.fi
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Hei,

ohessa lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Aluesuunnittelun vastuualue

Vantaan kaupunki

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus.

Asian tausta

Ratikan kaavarunko on yleispiirteinen, oikeusvaikutukseton maankäytön suunnitelma, jossa esitetään Vantaan uuden n. 19 kilometriä pitkän raitiolinjan ja siihen tukeutuvan tiiviin kaupunkirakentamisen vyöhykkeen periaatteet. Kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja ja toimii asemakaavoituksen oikeusvaikutuksettomana taustavisiona. Kaavarunkoluonnoksen pohjalta laadittavien vaikutusten arviointien sekä vuorovaikutuksen perusteella luonnoksesta muokataan ehdotus. Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä alkuvuodesta 2023.

Kaavatilanne

Maakuntakaava

Vantaan ratikan kaavarunkoalueella on pääosin voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuutta. Lisäksi kaavarunkoalueen kaakkoisosassa on pieneltä osin voimassa lainvoimainen Östersundomin aluetta koskeva Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus eli Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat tulivat pääosin voimaan 24.9.2021 Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltyä kaavakokonaisuudesta jätetyt valitukset. Hallinto-oikeus hylkäsi pääosan valituksista. Maakuntakaavakokonaisuuden muutoksenhakuprosessi on vielä kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa, mutta täytäntöönpanokielto ei ole enää voimassa hylättyjen valitusten osalta.

Yleiskaava ja muut suunnitelmat

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021, mutta se ei ole vielä valituksien vuoksi lainvoimainen. Suunnittelualueella on voimassa yleiskaava 2007, jonka ratkaisut mm. ratikkareitin osalta poikkeavat hieman uuden yleiskaavan ratkaisuista. Kaavarungon suunnittelun lähtökohtana on käytetty uutta yleiskaavaa, jonka ennakoidaan tulevan ainakin pääosin voimaan vuoden 2022 aikana.

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana Helsingin seudun MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä vuosille 2020-2031. MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä ja suunnitelmasta laaditaan luonnos vuoden 2022 aikana.

Lausunto

Uudenmaan liitto näkee Vantaan ratikan kaavarungon erittäin merkittävänä sen laajojen vaikutusten takia. Toteutuessaan ratikka luo merkittävän uuden poikittaisen yhteyden osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja seudullista liikennejärjestelmää. Uusi laadukas joukkoliikennekäytävä ja siihen liittyvä maankäytön tiivistämisen potentiaali mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittämisen uudella tavalla ja sitoo alueen vahvemmin osaksi Vantaan ja koko pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, liikenneverkkoa ja keskusten verkostoa.

Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita. Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoluonnoksen alue on osoitettu pääosin taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeenä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaan Helsingin seudulla vyöhykettä tulee mm. kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinnän suunnittelumääräyksen mukaan vyöhykettä on suunniteltava mm. joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta. Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Alla tarkempia huomioita koskien erityisesti liikennettä ja viherrakennetta.

Liikenne

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulan väylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ja Östersundomin maakuntakaavassa kaavarunkoalueella on viisi joukkoliikenteenvaihtopaikkaa, jotka kytkeytyvät Vantaan ratikkaan. Nämä sijoittuvat lentoasemalle, Tuusulanväylälle, Tikkurilaan, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle.

Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella kulkee Vuosaaren satamarata yhdysratamerkinnällä. Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Viherrakenne

Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.

Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Muuta

Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.

Uudenmaan liitto toteaa, että ratikan kaavarunko on tärkeä sekä maakuntakaavan että Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta ja antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle.

[redacted]

Paula Autioniemi
va. johtaja,
aluesuunnittelu

[redacted]

Ilona Mansikka
kaavoituspäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan ratikka - YK0049

torstai 16. kesäkuuta 2022 14:31

VE:	6.7.2022	**VES:**	16.6.2022	**KAUPUNGILLE:**	6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Lausunto

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO YK0049

Kaupunginosa Keski- ja itä-Vantaa

Kohdealue Ratikan kaavarunko; Lentokenttä, Veromies, Pakkala, Koivuhaka, Viertola, Tikkurila, Jokiniemi, Hakkila, Kuninkaala, Hakunila, Vaarala, Länsimäki

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu saman suuntaisesti suurjännitejohtojen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoituksissa pyritään tarkemmin ottamaan kantaa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n johtoihin ja muuntamoihin.

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

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, [redacted]

Kaukolämpöverkko

Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti kaukolämpöjohtojen kanssa.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa kaukolämpöinsinööri Tero Kortesmäki, [redacted]

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

Tero Kortesmäki

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Antti Hartikainen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro: VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaa

PVM: 28.06.2022

DNRO: VKM/073/2022

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupungin kirjaamo
Yleiskaavoitus
Mari Siivola

Viite: **Lausuntopyyntönne 24.5.2022**

Asia: **RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049), RATIKAN ASEMAKAAVAT (TARKASTELUALUE 062800) SEKÄ KATU- JA PUISTOSUUNNITELMAT**

Sijainti: **Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle**
Länsimäki 91, Lentokenttä 53, Viertola 63, Koivuhaka 68, Jokiniemi 62, Hakunila 94, Tikkurila 61, Vaarala 93, Veromies 52, Pakkala 51, Kuninkaala 64

Vantaan yleiskaavoitus on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049). Kaavan lähtökohtana on kestävän joukkoliikennekaupungin luominen yleiskaavan kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteen mukaisesti, jossa kaupungin kasvua pyritään ohjaamaan sisäänpäin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Kulttuuriympäristöön liittyvä tavoite on, että ratikkakaupungissa korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton. Työn on tarkoitus valmistua hyväksyttäväksi 2022 loppuun mennessä. Vantaan kaupunginmuseo lausuu asiasta arkeologisen kulttuuriperinnön, rakennetun kulttuuriympäristön ja arvokkaiden maisema-alueiden vaalimisen näkökulmasta.

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Vantaan kaupunginmuseo on antanut mielipiteensä Ratikan kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 13.1.2021 (Dnro VKM/189/2020).

Museon antamassa mielipiteessä kiinnitettiin huomiota siihen, että ratikkalinjan varrella on useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä muinaisjäännös- ja rakennusperintökohteita sekä

maisema-alueita. Rakennusperintökohteisiin kuuluu rakennusten lisäksi tielinjauksia. Museo totesi, että kulttuuriympäristöön kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida muinaisjäännösrekisterin ja Vantaan kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokannassa (Kirsti-tietokanta) huomioidut kulttuuriympäristökohteet ja maisema-alueet ja selvittää, miten uusi linjaus vaikuttaa näiden kohteiden suojeluarvoihin. Museo toi esiin, että asemakaavoitettavilla alueilla olevien merkittävien kulttuuriympäristökohteiden suojeluperusteet tulee selvittää ja näiden kohteiden mahdollinen suojelu toteuttaa tai päivittää tulevissa asemakaavoissa asianmukaisin merkinnöin ja niihin liittyvin määräyksin.

Kaupunginmuseo toi esiin mielipiteessään, että ratikan kaavarunkotyön ja katualueiden asemakaavoitusten yhteydessä on mahdollista tuoda esiin kaupungin historiallista kerroksisuutta vaalimalla arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita ja nostamalla niitä ratikalla matkustavien henkilöiden tietoisuuteen. Tietoisuuden lisäämisellä on mahdollista vahvistaa kaupungin historiallista identiteettiä ja sitä kautta kaupungin elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta. Kohteita voidaan tuoda esiin esimerkiksi pysäkeillä ja reitin varrella taiteen, kyltitysten ja opastaulujen avulla.

Ratikan kaavarunkoon on liitetty reitin kulttuuriympäristöä kuvaava kartta (selostus sivu 50), jossa on erityisesti nostettu esiin kehitettävä tieympäristö. Erittäin merkittävä kulttuuriympäristökohde Suuri rantatie, sitä sivuavine vanhoine kyläteineen, on merkitty tarkastelualueella kehitettäväksi tieympäristöksi, Yleiskaava 2020 linjauksen mukaisesti. Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.

Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kultuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.

Selostuksen sivulla 50 olevaan karttaan on merkitty Yleiskaava 2020 mukaiset arvokkaiden kulttuuriympäristöalueet, RKY-kohteet, merkittävät rakennusperintökohteet sekä muinaisjäännökset. Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta

kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää. Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä").

Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.

Varsinainen kaavakartta ei ole kultuuriympäristökohteiden näkökulmasta niin tarkka kuin selostuksen sivulla 50 oleva kartta. Esitysteknisesti tämä on ymmärrettävää. Kaavakarttaan liittyy aluerajausmerkintä, jolla on osoitettu laajimmat arvokkaat kulttuuriympäristön kokonaisuudet (maisema- ja RKY-alueet). Kartassa ei ole merkittynä yksittäisiä, muilla alueilla sijaitsevia merkittäviä kulttuuriympäristökohteita. Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Edellämainittuja, lähinnä teknisiä, huomioita lukuunottamatta museolla ei ole huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta. Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.

[redacted]

Päivi Yli-Karhula
vs. Museopalveluiden päällikkö

[redacted]

Susanna Paavola
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto
Uudenmaan Ely-keskus

17.6.2022 Julkinen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan kaupunki

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko; VR-Yhtymän kommentit

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

1. Raitiotie

Raitiotieliikenne on ympäristöystävällistä ja tukee omalta osaltaan siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja.

Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastonmuutoksen torjumiseksi siirtymä henkilöautoista raideliikenteeseen on välttämätöntä ja ilmastotietoisuus tullee vähentämään henkilöautojen omistusta erityisesti kaupungeissa.

Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.

Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. Myös asiakastyytyväisyys on Tampereen ratikasta saadun kokemuksen perusteella hyvällä tasolla kilpailutetussa toimintamallissa. Taustalla on tuotantomalli, jossa asiakastyytyväisyyttä mitataan aktiivisesti osana ohjaavia mittareita. Lopputuloksena on ostoliikennettä korkeampi matkustajatyytyväisyys. Kansainvälisesti tarkasteltuna yleisintä kilpailutus on uusilla raitioliikenteen reiteillä. Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.

2. Tikkurilan matkakeskus

Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Kyseessä on merkittävä liikenteellinen solmukohta lentomatkustajille, lähi- ja kaukojunaliikenteelle sekä

VR-Yhtymä Oyj
Postiosoite PL 488, 00101 Helsinki
Käyntiosoite Radiokatu 3, 00240 Helsinki
P. 0307 10
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

kaupunkiliikenteen busseille. Vantaan ratikan myötä raitiotieliikenne kytkeytyy osaksi matkaketjuja ja parantaa joukkoliikenteen palveluverkostoa ja kattavuutta.

Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia. Tikkurilan asemanseudun jatkokehittämissuunnitelmissa tulee huomioida parkkipaikkojen riittävyys henkilöautojen liityntäpysäköinnille. Pysäköinnin kehittämisessä tulee hyödyntää digitaalisia ratkaisuja.

3. Pääradan lisäraiteet

Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.

Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita.

Helsinki-Tampere rataväli on koko Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa. Uusien matkustajavuorojen lisääminen ruuhka-aikoina on käytännössä mahdotonta. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.

Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pisara- ja Lentorata lisäisivät ratakapasiteettia Helsinki-Kerava välille ja kerrannaisvaikutuksina myös valtakunnallisella tasolla.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 0307 10

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Kirje

2.6.2022

VN/15823/2022
VN/15823/2022-YM-2

Vantaan kaupunki

Ympäristöministeriön vastaus; ei lausuntoa.

Ympäristöministeriö ei anna lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Assistentti Eeva-Liisa Siru

Jakelu Vantaan kaupunki

Postiosoite Postadress Postal Address	Käyntiosoite Besöksadress Office	Puhelin Telefon Telephone	Faksi Fax Fax	s-posti, internet e-post, internet e-mail, internet
Ympäristöministeriö PL 35 00023 Valtioneuvosto	 Aleksanterinkatu 7 Helsinki	 0295 16001 +358 295 16001	 09 1603 9320 +358 9 1603 9320	 kirjaamo.ym@gov.fi

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN LAUSUNTO-TIIVISTELMÄT VASTINEINEEN

YK0049

VANTAAN RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnoista. Kaavarunkoluonnoksesta saatiin 14 lausuntoa, joissa oli varsinaista sisältöä. Tähän raporttiin kustakin lausunnosta on poimittu ydinkohdat ja tarvittaessa ne on jäsennelty kussakin lausunnossa käsiteltäviin teemoihin. Yleiskaavayksikössä näihin on laadittu vastineet noudattaen samaa jäsentelyä. Lopuksi on koottu yhteen, onko lausunto aiheuttanut muutostarpeita kaavarunkoon.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5

Finavia Oyj 6

Fingrid Oyj 7

Helsingin kaupunki 9

Helsingin seudun pyöräilijät ry 11

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä 13

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 16

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 17

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry 21

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) 24

Uudenmaan liitto 29

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 35

Vantaan kaupunginmuseo 36

VR Yhtymä 38

Caruna Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa
- Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto
- Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä. Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Vastine

Ratikan kaavarungon alueella sijaitsee Caruna Oy:n suurjännitteistä jakeluverkostoa. Voimajohtoverkosto on esitetty Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Kaavarunkotasolla osoitetaan alueiden käyttötarkoituksia, mutta ei tulevan rakentamisen täsmällisiä sijainteja. Voimajohtoverkoston aiheuttamat rajoitukset puustolle ja rakennuksille huomioidaan asemakaavatasolla.

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Mahdollinen voimalinjan siirtäminen täsmentyy tarkemmassa suunnittelussa.

Finavia Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.
- Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.
- Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Vastine

Ratikan kaavarunko ei määritä ratikan linjausta ja pysäkkien tarkkoja sijainteja, vaan ne ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Finavian ja alueen muiden toimijoiden kanssa.

Maamerkit edustavat kaupunkikuvallisesti korostettavaan paikkaan liittyvää laadullista kehittämistavoitetta, ja kuten kaavarunkoselostuksesta ilmenee, niillä ei tarkoiteta korkeaa rakentamista, vaan paikan henkeä ilmentävää mieleen jäävää rakennusta, rakennetta, kaupunkitilaa tai luontoelementtiä. Näiden toteuttamisen tapa tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, ja siihen on mahdollista vaikuttaa näihin suunnitelmiin liittyvässä vuorovaikutuksessa.

Fingrid Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen
- Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki (yleissuunnittelu käynnissä) ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari (reitin tarkastamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa on käyty keskustelua 2007 päättyneen YVA-menettelyn jälkeen) sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Hankkeet tulee huomioida maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa.
- Risteämälausunto tulee pyytää, mikäli esim. ratikkahanke tai muu suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Yhteensovittaminen tulee aloittaa hyvissä ajoin ja jatkaa sitä suunnitelmien tarkentuessa.
- Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntaisten Fingridin 400 kV voimajohtojen kohdalla on kaavamerkintä Kehitettävä voimajohtoalue. Fingrid muistuttaa, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisenpoikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, onko tällainen kaavamerkintä realistinen, ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana yhteistyössä Fingridin kanssa. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Länsisalmi-Viikinmäki 400 kV maakaapelihanke sekä Länsisalmi-Vuosaari 400 kV voimajohtohanke on huomioitu ja osoitettu Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisuja, eikä siinä ole toistettu kaikkia yleiskaavan merkintöjä. Yleiskaava oikeusvaikutteisena kaavana ohjaa ratikan kaavarunkoalueen asemakaavoitusta, myös voimajohtohankkeiden osalta.

Ratikan kaavarungossa on osoitettu Pakkalassa Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntainen alue merkinnällä *Kehitettävä voimajohtoalue*. Alueelle sijoittuu Fingridin kantaverkkoa ja myös muiden toimijoiden suurjänniteverkkoa. Kaavarungon linjaus on uuden yleiskaavan mukainen ja sen tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittäminen, mikäli voimajohtojen sijoittaminen maan alle todetaan teknisesti ja taloudellisesti mahdolliseksi. Kaupungin tiedossa on, että tällainen ratkaisu olisi teknisesti haastava ja kallis toteuttaa sekä edellyttäisi lisäselvityksiä.

Lisäselvityksissä voidaan arvioida maakaapeloinnin tai tunneloinnin kustannuksia sekä teknisiä ja taloudellisia toteutusedellytyksiä, sekä verrata niitä maankäytöllisiin hyötyihin, joita alueen vapautuminen rakentamiskäyttöön tuottaisi.

Helsingin kaupunki

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa.
- Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.
- Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.
- Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle (n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa). Tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.
- Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Vastine:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan uuden yleiskaava 2020:n (voimassa 11.1.2023 lähtien) ratkaisun keskeisiä periaatteita. Sen tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhyke on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo

seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat Mellunmäen metroasemalle.

Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Vantaan ratikan pysäkeillä ei ole varauduttu autoliikenteen liityntäpysäköintiin. Ratikkapysäkeillä on sen sijaan varauduttu pyörien liityntäpysäköintiin sekä mikroliikkumisvälineisiin.

Kaavarungossa on varauduttu Vantaa yleiskaava 2020:n ratkaisun mukaisesti raitiotien liittämiseen Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa sekä Pakkalassa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnöillä.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun pyöräilijät ry

Tiivistelmä lausunnosta

- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.
- Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.
- Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa.
- Baanat Pakkalassa/Lustikullassa
    - Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.
    - Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueenreunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.
    - Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyränkautta.

Vastine:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kehä III:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.
- Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita.
- HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.
- HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.
- HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä.
- Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.
- HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta.
- Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän,

joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan vaatimat tilavaraukset ja geometria suunnitellaan laadinnassa olevien katusuunnitelmien sekä alustavien rakennussuunnitelmien yhteydessä.

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset ovat tärkeä osa hankkeen perusteluita, ja niistä tehdään päivitetyt selvitykset ennen rakentamispäätöstä.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista

Vantaan ratikan investointikustannuksia ei ole ollut tarkoitus rahoittaa säästämällä bussiliikenteen palveluista. Ratikka korvaa toteutuessaan bussirunkolinjan 570, mutta muusta ratikan aikaisesta bussilinjastosta ei ole vielä päätöksiä. Vantaan ratikka on investointi, jonka tavoitteena on maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Ratikan kaavarunko mahdollistaa kaupungin kasvun ja kehittämisen, mutta kaavarunko ei ota kantaa infrakorvausmenettelyn nykyisiin haasteisiin.

Varikosta, infrasta ja kalustosta

Kaikki erityisratkaisut, esimerkiksi akulla ajo ilman ajolankoja, selvitetään yhdessä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa huolellisesti erityisesti elinkaarikustannusten kannalta ratikan suunnittelun yhteydessä. Laaja taloudellinen arviointi on välttämätöntä, jotta ratkaisuilla ei aiheuteta yllättäviä kustannuksia esimerkiksi kalustoon tai kunnossapitoon.

Tuusulanväylä (kt 45), Lahdenväylä (vt 4) ja Porvoonväylä (vt 7) ovat valtiolle kuuluvia teitä. Niillä olevia vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikkaan suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Vantaan ratikkaa suunnitellaan siten, että se on mahdollista toteuttaa vaikka Santarata ei vielä poistuisikaan. Santarata estää alueen täysimääräisen maankäytön toteutumisen, joten radan siirtäminen on oleellinen osa kaavarungon maankäytön ratkaisua. Vantaan kaupunki pyrkii aktiivisesti löytämään Santaradalle korvaavan sijainnin tiedostaen rataverkon kunnossapito tarpeen.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.
- Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Vastine

Vesihuollon suunnitelmia laadittaessa varaudutaan kaupungin kasvuun. Suunnittelua tehdään yhteistyössä HSY:n ja Vantaan kaupungin kesken, ja tulevan asukas- ja työpaikkamäärien kasvu huomioidaan suunnitelmissa. Tarkemman suunnittelun yhteydessä huomioidaan vesihuollon putkien ja laitteiden tilavaraukset.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.
- Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria
- Selvitysten tulosten huomiointi on puutteellista.

Aviapolis

- Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella.
- Viheralueisiin kytkeytyneisyyteen Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä pitäisi säilyttää.

Länsimäen kaavarunko

- Luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys, maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys 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.”
- Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle. SLL on esittänyt poistettavaksi arvokkaita alueita uhkaavia rakentamisvarauksia Långmossenin alueelta.

Ratikkavarikko

- Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (Liite 9).

Vastine

Yleistä

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu

on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kohdalla.

Luontoarvojen ja viherverkostojen osalta tarkastellaan mm. merkitystä luonnonsuojelulaissa esitettyjen suojelukriteerien puitteissa: suojeltavat luontoarvot priorisoidaan, alemman statuksen kohteet pyritään varjelemaan mahdollisuuksien mukaan, ja esim. osana laajempaa ekologisten ja virkistysalueiden verkostollista kehittämistä. Joitakin luontoarvoja voidaan säilyttää osana rakennettua ympäristöä.

Myös suunnittelun mittakaavataso voi vaikuttaa. Ratikan kaavarungon tapaisessa yleispiirteisessä suunnitelmassa ei esitetä viheralueverkoston pienimpiä osia, vaan ne näyttäytyvät vasta yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun tasolla. Ratikan kaavarungossa viheralueita on tarkasteltu nimenomaan kytkeytyvänä verkostona, ja suunnittelussa on tunnistettu monia puutteita ja katkoksia nykyisessä viherrakenteessa. Näitä katkoksia pyitään mahdollisuuksien mukaan eheyttämään tai etsiä uusia tapoja parantaa viherverkoston kytkeytyneisyyttä, esimerkiksi viherkadut.

Ratikan luontoselvityksissä yhteensä 155 luontotyyppirajauksesta kuvioista 27 määritettiin arvokkaiksi, paikallisesti huomattavan merkittäviksi tai alueellisesti merkittäviksi kohteiksi (arvoluokka II), 127 kohtalaisen arvokkaiksi, paikallisesti merkittäviksi kohteiksi (III) ja yksi ei merkittäviä luontoarvoja sisältävä kuvio (IV). Mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Kaavarungossa arvokkaat luontotyypit ovat suurimmaksi osaksi viheralueilla. Osa on rakennetuilla tonteilla, joita ei edes voida merkitä viheralueeksi. Hyviä rakentamispaikkoja on jätetty käyttämättä luontoarvojen takia. Luokan II luontotyyppejä on muualla kuin viheralueella vain erityisen hyvästä syystä (esim. lentokenttäalue).

Vaikutusten arvioinnin mukaan viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Luonnoksessa noin 65% viherpeitteisestä alueesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Valmiiseen kaavarunkoon määrä on jonkin verran lisääntynyt. Muualla kuin viheralueilla viherpeitteinen alue tulee vähenemään tai muuttumaan. Yleiskaavassa 2020 kuitenkin edellytetään vihertehokkuutta useimmilta rakennettavilta alueilta. Yleiskaavaa on tältä osin tarkennettu ratikan kaavarunkoon tiukentamalla vaatimusta edelleen. Ratikan kaavarungossa on yleismääräys: ”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.” Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. viherkatoilla. Vihertehokkuus ohjaa alueita kehittymään vehreiksi. Vihertehokkuuslaskurissa saa eniten pisteitä säilytettävästä kasvillisuudesta, varsinkin säilytettävistä suurista puista.

Aviapolis

Avipoliksen Veromiehen kaupunginosa on hiljalleen muuntumassa logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen. Kaupunginosan sisäisen viheralueverkoston rungon muodostavat yleiskaavassa viheralueeksi varatut mäet, Pyttisberget ja Plootukallio sekä purot Pytinoja ja Palo-oja. Ratikan kaavarungossa on esitetty yhteyksiä näiden välille, purot siniverkostona sekä siniviherverkostoa täydentäviä pienempiä viheralueita. Nykyistä metsää pyritään myös tonteilla säilyttämään niin paljon kuin mahdollista.

Ratikan kaavarunkoon on tuotu Viherketju-merkintä, joka osoittaa toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Tällainen viherketju-merkintä yhdistää myös Avipoliksen suuralueiden länsi- ja keskiosan viheralueita sekä Aviapoliksen itäosan Pyttisbergetin metsäaluetta. Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joilla kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

Länsimäen kaavarunko

SLL lausui, että sekä luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue, erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys. Yhteys merkittiin valmiiseen kaavarunkoon paikallisena metsäisenä ekologisena yhteytenä ja viherketjuna, joiden sisältö tarkentuu jatkossa. Ratikan kaavarungon ulkorajaa on luonnokseen verrattuna muutettu siten, että Länsimäen kaavarungossa osoitettu selvitysalue on kaavarungon ulkopuolella. Långmossenin alue on YK2020:ssa merkitty kokonaisuudessaan asumisen alueeksi. YK2020 tukeutuu voimassa olevaan

maakuntakaavaan. Rakentamisalueet on tarkennettu Länsimäen kaavarungon mukaisiksi.

Varikko

Ratikan varikon alueelta on laadittu luontoselvitys, jonka tulosten perusteella arvokkaat luontokohteet sijaitsevat suunnitellun varikkoalueen ulkopuolella. Varikon alueesta laaditaan hankesuunnitelma, jonka yhteydessä arvioidaan vaikutukset metsäpinta-alan pienenemiseen sekä pohjavesivaikutuksia. Varikon alueelta on laadittu pohjavesiselvitys. Rakentaminen tulee pienentämään paljaan maan pinta-alaa alueella. Rakentamisen negatiivisia vaikutuksia vähennetään huomioimalla puhtaiden hulevesien viivyttäminen ja imeyttäminen tontilla sekä ajoneuvoliikenteen alueella hulevesien biosuodattaminen ennen johtamista pohjavesialueen ulkopuolelle tai hulevesiverkostoon. Asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan vaikutukset ja annetaan tarkemmat määräykset pohjaveden suojelemiseksi sekä rakentamisen aikaan että lopputilanteessa.

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Yleisesti joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista pidetään lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen. Hankkeen huomattavan suuren mittakaavan vuoksi infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaaminen, jota pidetään välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.
- Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

- Kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta (MAALI), Niskalan peltojen MAALI-alue, Sipoonkorven MAALI-alue ja Itä-Helsingin MAALI-alue.
- Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.
- Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.
- Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja Itä-Helsingin MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

- Vuosina 2020–2021 toteutettu luontoselvitys kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista on asianmukainen. Hankkeen jatkosuunnittelussa on

kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Vastine

Yleistä

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Tunnistamme ekologisen kestävyyden kestävyyden kivijalkana. Tämä on tuotu esille jo yleiskaavan 2020 tavoitteissa. Yleiskaava 2020, selostus (6.2.1.Ekologinen verkko) :"Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka kivijalka on ekologisen kestävyyden turvaaminen. Yleiskaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa. Yleiskaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) sekä suojelualueita toisiinsa kytkeviä ekologisia runkoyhteyksiä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston (liite 1.) perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppien säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä." Ratikan kaavarungon rooli on täydentää yleiskaavan perusratkaisua.

Ekologisen verkoston isot ratkaisut tehtiin yleiskaavassa. Ratikan kaavarunko tiivistää kaupunkirakennetta ennen kaikkea jo rakennetuille alueille. Ekologinen kestävyys ei ole lakannut olemasta kestävyyden perusta, vaikka ratikan kaavarungossa on nostettu myös taloudellisen ja sosiaalisen kestävyyden tavoitteita esille. Viheralueet ollaan pääosin säästämässä jo yleiskaavan mukaan, jota ratikan kaavarunko tarkentaa.

MAALI-alueet ja viheralueverkosto

Kasvava asukasmäärä väistämättä lisää alueen virkistysalueisiin ja reitteihin kohdistuvaa käyttöpainetta, ja silloin korostuu juuri virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt ja palvelut, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois esim. herkiltä MAALI-alueilta. Reitit voidaan esimerkiksi mitoittaa niin, että luontoarvojen säilyminen on ensisijainen päämäärä. Luontoarvot parhaiten turvaavat ratkaisut tarkentuvat tapauskohtaisesti jatkosuunnittelussa. Kaavarunkoehdotuksen selostukseen on lisätty ohjeita koskien viherrakenteen jatkosuunnittelua. Luo-alueilla tutkitaan tarkemmin asemakaavatasolla, mitä merkintöjä on tarkoituksenmukaista käyttää.

Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Kaavarunkoehdotukseen on tuotu oma kaavamerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” maakunnallisesti merkittävälle ekologiselle yhteysalueelle, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.” Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä.

Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella sijaitseva Itä-Helsingin metsien MAALI-alueeseen liittyviä viheryhteyksiä Länsimäen aleen Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Luonnoksesta laadittiin vaikutusten arviointi. Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Tiivistelmä lausunnosta

Merkintöjen määräyslogiikka

- Määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa.
- Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Ilmastovaikutukset

- Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.
- Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta.
- Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan.
- Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.
- Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

- Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

- Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys.
- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin.
- Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.

Luonnonsuojelu

- ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostuksen sivulla 54 esitetty maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Lisäksi kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet
- Myös Ojangon ja Kuussillan välillä kehä III:lla runkoviheryhteyttä koskevaan kaavamääräykseen voisi lisätä ohjeistuksen rakenteen jatkosuunnittelua varten (ELY:n lausunnossa: “Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena.”)
- ELY lausuu, että viitasammakon ja muiden matelijoiden liikkumisedellytykset on turvattava jatkosuunnittelussa (mm. Raide-Jokerin alikulkuratkaisuista mallia) Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Vastine

Merkintöjen määräyslogiikka

Kaupan määräys (KM) muutetaan vastaamaan HHO:n päätöstä: *Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä* -poistetaan.

Ratikan kaavarunko seuraa yleiskaavan merkintälogiikkaa tärkeimmiltä osiltaan, mutta ratikan kaavarunko on tarkkuustasoltaan ja tehtäviltään erilainen suunnittelutaso. Ratikan kaavarungon esitystapaa kehitettäessä pidettiin tärkeänä myös sitä, että ratikan kaavarungon merkinnät eivät ole ristiriidassa jo aiemmin laadittujen alueellisten kaavarunkojen kanssa. Tarkentuvasta suunnittelusta hyödyn saaminen edellyttää myös osin erilaisten merkintöjen käyttöä. Esimerkiksi yleiskaavan työpaikka-alueiden luokka on jaettu kaavarungossa kahtia. Ratkaisuun vaikuttaa Aviapoliksen kaavarunko, jossa käytetty intensiivisten työpaikka-alueiden luokka ei olisi tullut luontevasti huomioiduksi ilman omaa merkintäänsä. Ratikan kaavarungon K-aluevaraukset vastaavat käytännössä Aviapoliksen kaavarungon intensiivisiä työpaikka-alueita.

Ilmastovaikutukset

Vantaan kaupungin tavoitteena on hiilineutraalius vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekarttaan (2021-2025) sisältyy useita tavoitteita, joita ratikan kaavarungolla toteutetaan (kuten tiivistetään maankäyttöä pääsääntöisesti raideliikenteeseen tukeutuen, kehitetään keskuksia toiminnallisesti monipuolisina kaupunkikeskustoina, sijoitetaan uudet asunnot, työpaikat ja palvelut pääosin aseman seuduille ja joukkoliikennevyöhykkeelle, mahdollistetaan tiiviillä kaupunkirakenteella palveluiden helpompi saavutettavuus ja laajempien viheralueiden säästäminen, kehitetään joukkoliikenteen toimivuutta). Lisäksi resurssiviisauden tiekarttaan sisältyy useita muita tavoitteita, joihin ratikan kaavarunko ei suoraan ota kantaa (esim. Edistetään vähähiilistä rakentamista sekä rakentamisen kiertotaloutta). Kaavarunko on yksi työkalu kaupungin ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen kokonaisuudessa. Kaavarungossa on järkevää keskittyä niihin näkökulmiin, joihin sillä voidaan parhaiten vaikuttaa.

Ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa arvioitiin kaavarunkoluonnosta Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostetulla arviointikehikolla alue- ja yhdyskuntarakenteen, ilmastonmuutokseen sopeutumisen, luonnonvarojen käytön ja viherrakenteen sekä liikennejärjestelmän ja energiaratkaisujen kannalta. Arvioinnissa tarkasteltiin sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia. Arvioinnin mukaan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat liikkumistarpeen vähentäminen, kulkumuotojakauman painottaminen kestäviin vaihtoehtoihin, alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen. Heikkouksia taas olivat rakentamisen määrä ja mahdollinen hiili-intensiivisyys, liikkumisen määrän kasvu asukasmäärän kasvaessa, luonnonvarojen käyttö ja viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä tiiviin kaupungin mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa. Arvioinnissa huomioitiin myös epävarmuudet ja vaikutusten pysyvyys ja tuotiin esiin jatkosuunnittelussa huomioitavat tekijät, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja sopeutumista edistää.

Näitä seikkoja on huomioitu jo Resurssiviisauden tiekartassa, joka sisältää myös rakentamisen päästöihin ja materiaalitehokkuuteen liittyviä tavoitteita (mm. Edistetään vähähiilistä rakentamista, Edistetään rakentamisen kiertotaloutta sekä Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä). Lisäksi

rakennusten elinkaaren aikaista hiilijalanjälkeä tullaan ohjaamaan lainsäädännöllä lähivuosina.

Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, jonka tarkempaa toteuttamista ohjataan asemakaavoilla. Asemakaavatasolla määritellään rakentamisen yksityiskohdat, ja voidaan antaa niihin liittyviä tarkempia määräyksiä. Kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeita jatkosuunnitteluun myös ilmasto- ja resurssiviisausnäkökulmasta. Lisäksi kaavarungon määräyksiin on lisätty yleismääräys, jonka mukaan asemakaavoissa on kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä.

Liikennejärjestelmä

Vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikan ja valtion maantieverkkoon kuuluvien teiden (kt 45, vt 4 ja vt 7) välillä suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen ELY-keskuksen kanssa. Ratikan kaavarungossa näille kohdille on merkitty Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, jonka määräyksen mukaisesti vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Määräys koskee kaikkia kulkumuotoja.

Tikkurilantien ja muiden Vantaan ratikan linjauksella olevien katujen poikkileikkaukset määrittyvät tekeillä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta on suunnittelun aikana varmistettu liittymien toimivuustarkasteluilla.

Meluntorjunta

Ratikan varrelta on laadittu meluselvitys (Sitowise 20.4.2022) sekä tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP&Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022). Meluselvityksessä on selvitetty melun nykytasoja sekä ennustetilanteen keskiäänitasoja ja enimmäisäänitasoja päivä- ja yöarvoilla. Melusuojaustarpeessa on otettu huomioon voimassa olevien kaavojen ääneneristävyysvaatimukset.

Alueilla, joilla on kaavoissa annettu ääneneristävyysvaatimus, on oletettu rakennusten toteutetun näiden vaatimusten mukaisesti. Muilla alueilla on oletettu rakennusten toteutetun tavanomaisilla seinärakenteilla, joiden ääneneristävyys on 30 dB. Alueilla, joilla meluselvityksen perusteella sisätilojen ohjearvot melun keskiäänitasoilla ja enimmäisäänitasoilla eivät toteudu, on sisätiloissa käyty mittaamassa ja arvioimassa seinärakenteiden ääneneristävyys. Alueilla, joilla olemassa olevien rakennusten seinärakenteiden ääneneristävyys ei ole riittävä, on meluselvityksessä esitetty melusuojauksen toteutusta ja ne suunnitellaan ratikan katusuunnittelun yhteydessä ja merkitään myös ratikan kaavoihin. Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella aiheuta arvioinnin mukaan merkittävää riskiä

rakennuksille. Alueilla, joilla rakennuksia sijaitsee tärinän riskialueella, rakennetaan ratikan pohjustus paalulaatoituksella, jolloin tärinä vähenee ja rajoittuu katualueelle. Lisäksi laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella. Muutamilla alueilla runkomelu ylittää ohjearvot katualueen ulkopuolella, näillä alueilla vaimennukset toteutetaan ratikan raiderakenteisiin.

Kaavarunkoalueella myöhemmin tehtävissä rakentamista ohjaavissa asemakaavoissa selvitetään meluolosuhteet sekä melusuojauksen tarve ja keinot.

Luonnonsuojelu

Uudenmaan ELY-keskus esitti lausunnossaan, että maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen, nostettaisi pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi. Kaavarunkoehdotukseen on nyt lisätty kyseinen yhteysmerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” -merkinnällä. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.”

Kaavarungon kartalle on metsäisen ekologisen runkoyhteyden lisäksi osoitettu Keravanjoen ja Kylmäojan varret virtavesien varren runkoyhteysmerkinnällä. Lisäksi on osoitettu purouomia paikallisesti tärkeinä virtaveden varren ekologisina yhteyksinä. Paikallisesti tärkeää metsäistä ja puustoista verkostoa on osoitettu omalla paikallinen metsäinen ja puustoinen ekologinen verkosto - merkinnällä.

Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä liikkumisedellytysten turvaamiseksi kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeistus jatkosuunnittelua varten. Ohjeistus kuuluu: “Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin”.

Uudenmaan liitto

Tiivistelmä lausunnosta

Maakuntakaava

- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä.
- Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita.
- Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.
- Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulanväylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Vantaan yleiskaava 2020

- Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta.
- Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat

- Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että

joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Viherrakenne

- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.
- Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät.
- Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa.
- Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

Siniverkosto

- On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Vastine

Maakuntakaava

Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta.

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä.

Vantaan yleiskaava 2020

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi

tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kannalta.

Liikenne

Ratikan kaavarungossa Kehä III, Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä sekä seututie 135 on merkitty liikennealueina, jotka määräyksen mukaisesti varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palveleville väylille. Seututie 138 on puolestaan merkitty tienä, joka on määräyksen mukaisesti tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kyseisiä teitä koskevat määräykset ovat ratikan kaavarungossa samat kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoaseman määräyksessä on huomioitu, että kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Tärkeiden joukkoliikenteen vaihtopaikkojen osalta määräyksessä puolestaan on, että vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Nämä koskevat myös maakunnallista joukkoliikennettä ja vaihtoyhteyksien tarkempia ratkaisuja suunnitellaan Vantaan ratikan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä.

Viherrakenne

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Ratikan kaavarungon selostuksessa alueen nykytilaa on kuvattu erittäin tiiviisti kuusikulmioiden sisään mahdutetuissa teksteissä. Yhdessä tekstissä kerrotaan, että Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot. Tässä tarkoitetaan nimenomaan ihmisten virkistysyhteyksiä.

Ratikan kaavarungossa ekologinen verkosto ja virkistyksellinen verkosto on eritelty, ja molempien vahvistamiseksi on esitetty merkintöjä ja määräyksiä. Usein yhteydet ovat samoissa paikoissa, mutta joskus eivät. Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Teemakartoilla asioita voi tarkastella erikseen. Siniviherverkostoa kuvaavan teemakartan yhteyteen lisättiin teksti, jossa kerrotaan, että yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia.

Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Lausunnossa todetaan, että maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisellään, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Tontilla olevaa kasvullista aluetta ei voi esittää kaavarungon viheralueena muuten kuin siinä tapauksessa, että alue on tarkoitus hankkia kaupungin omistukseen ja asemakaavoittaa julkiseksi viheralueeksi. Tämä on mahdollista vain harvoin. Jatkosuunnitteluohjeisiin lisättiin, että erityisesti ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon rajoittuvan tontin kohdalla asemakaava tulisi muuttaa siten, että luonnon arvot otettaisiin paremmin huomioon. Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti -merkinnän määräyksessä todetaan, että ”paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.”

Yleiskaavassa 2020 levennettiin alueella olevia seudullisia ekologisia yhteyksiä verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Keravanjoen rannalla Tikkurilan tehtaiden alueella viheraluetta on levennetty nykyiselle rakennetulle alueelle ja ratkaisu toistetaan ratikan kaavarungossa. Seudullista ekologista yhteyttä tulisi siis täydentää nykyisin rakennetulla alueella. Ratkaisu tarkentuu asemakaavassa.

Lausunnossa todetaan, että siellä, missä on viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille. Kaavarungossa kuitenkin määrätään lisäämään kaupunkivihreää kaikkialle: *”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.”*

Lausunnossa todetaan, että olisi syytä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Viheralueverkosto on esitetty nykyisen asemakaavoitetun viheralueverkoston pohjalta siten, että asemakaavoitettuja viheralueita ei juurikaan oteta rakentamiskäyttöön ja alueiden välille luodaan uusia yhteyksiä tarvittaessa vaikka viherkatujen kautta, jos muu ei ole mahdollista. Erilaisia vehreitä yhteyksiä on edelleen täydennetty ja niiden sisältöä on tarkennettu luonnoksesta ehdotukseen. Viherketju-määräyksen sisältöä tarkennettiin siten, että luontoarvojen säilyminen varmistetaan viherketjun osoittamassa sijainnissa.

Lausunnossa todetaan, että selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista. Maakunnallisten yhteyksien toimivuuteen on tuotu parannusehdotuksia yllä kuvatulla tavalla. Mm metsäisen ekologisen runkoyhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Siniverkosto

Lausunnon mukaan siniverkoston suositusleveyttä tulisi leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. Vesistöihin liittyen on jo yleiskaavassa varattu viheraluetta niin leveälti kuin mahdollista, yli 30 metriä silloin, kun rakennukset eivät ole tätä lähempänä rantaa ja kuten aikaisemmin kuvattiin, muuttuvilla alueilla nykyiselle rakennetulle alueelle. Siniverkosto on kehittämismerkintä, joka tuo turvaa puroille ja ojille, jotka virtaavat rakennetuilla alueilla. Siniverkostomerkintään liitetty suositusleveys liittyy haasteeseen luoda ja parantaa verkostoa pääosin jo rakennetuilla alueilla, ja on siten kompromissi tunnistettujen ekologisten tarpeiden ja toteutuneen maankäytön välillä. Useimmissa paikoissa rakentaminen sijoittuu jo hyvin lähelle osoitettuja purokäytäviä. Paikoissa, joissa on tilaa leveämmän purokäytävän toteuttamiseen, ei määräys ole esteenä sellaisen toteuttamiseen.

Muutostarpeet

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä. Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta. Tiedoksi ratikkatiimille. Lisätään merkinnät maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille. Tarkennetaan viherketjun määräystä.

Tiedoksi ratikkatiimille.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun ratikkareitin varrella. Ratikkareitti kulkee osin alueilla, joissa se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti suurjännitejohtojen ja/tai kaukolämpöjohtojen kanssa.
- Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Vantaan Energia Oy haluavat, että ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoissa huomioidaan maakaapeleiden, suurjänniteilmajohtojen ja kaukolämpöputkien sijainti sekä otetaan kantaa sähköjohtoihin ja muuntamoihin.
- Tarvittavissa siirroissa toimitaan kustannusten osalta nykyisen yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Asemakaavoituksessa ja ratikan tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan ja sovitetaan yhteen ratikan sekä sitä ympäröivän maankäytön sijoittuminen suhteessa sähköjohtoihin, muuntamoihin ja kaukolämpöjohtoihin. Risteämät ja tarvittavat kaukolämpöputkien siirrot huomioidaan tarkemman tasoisessa suunnittelussa yhteistyössä Vantaan Energian kanssa.

Ratikan kaavarunko mahdollistaa merkittävän määrän rakentamista. Toteutuessaan ratikan kaavarunko tuo alueelle lisää työpaikkoja ja asumista, mikä voi johtaa tarpeeseen laajentaa kaukolämpö- ja sähköverkkoja. Suunnitteluyhteistyöllä voidaan varautua tähän kasvuun. Kaupunki on toimittanut Vantaan Energia Oy:lle arvion asukas- ja työpaikkamääristä sekä niiden sijoittumisesta kaupunginosittain energiayhtiön pitkän aikavälin suunnittelun tueksi.

Vantaan kaupunginmuseo

Tiivistelmä lausunnosta

- Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.
- Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.
- Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kulttuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.
- Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää.
- Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä"). Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.
- Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Vastine:

Asemakaavojen OAS-vaihetta ei korvata kaavarungolla. Jatkossa asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat tehdään normaalin käytännön mukaisesti. Yleiskaavan kulttuuriympäristöä ja muinaisjäänteitä koskeva yleismääräys kuitenkin toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta asiasta ei olisi epäselvyyttä. Määräystä ei ole tarpeen toistaa enää arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksen kohdalla. Yleismääräyksissä on muitakin koko kaavarunkoaluetta koskevia asioita, joita ei toisteta rajattuja alueita koskevien määräysten kohdalla.

Kehitettävän historiallisen tieympäristön määräystä täydennettiin kaupunginmuseon esittämällä tavalla. Selostukseen lisättiin kaupunginmuseon toivomuksen mukaisesti muinaisjäänteitä koskeva teksti.

VR Yhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.
- Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.
- Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.
- Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. ... Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.
- Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia.
- Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.
- Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.
- Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellen on olennainen osa järjestelmän toimivuutta.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen sekä edistää sen toimintaedellytyksiä. HSL myös hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen palvelut.

Tikkurilan matkakeskus

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Polkupyörien ja uusien liikkumismuotojen liityntäpysäköintikapasiteetti sekä liityntäpysäköinnin turvallisuus ratkaistaan tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä.

Pääradan lisäraiteet

Ratikan kaavarungossa on pääradalla lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti Vantaan yleiskaava 2020:n mukaisesti. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukaisesti ja Tikkurilassa on siten riittävästi varauduttu lisäraiteisiin. Pääradan lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, niiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa eikä niistä ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Lisäraiteiden aluevarausselvitys on tehty liian väljällä mitoituksella, jotta sitä voitaisiin käyttää tiivistettävien keskustojen suunnitteluun ja kaavoituksen tilavaraukseen. Kaavarungossa on varauduttu Lentorataan, joka toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Raportti

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

8.12.2022

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

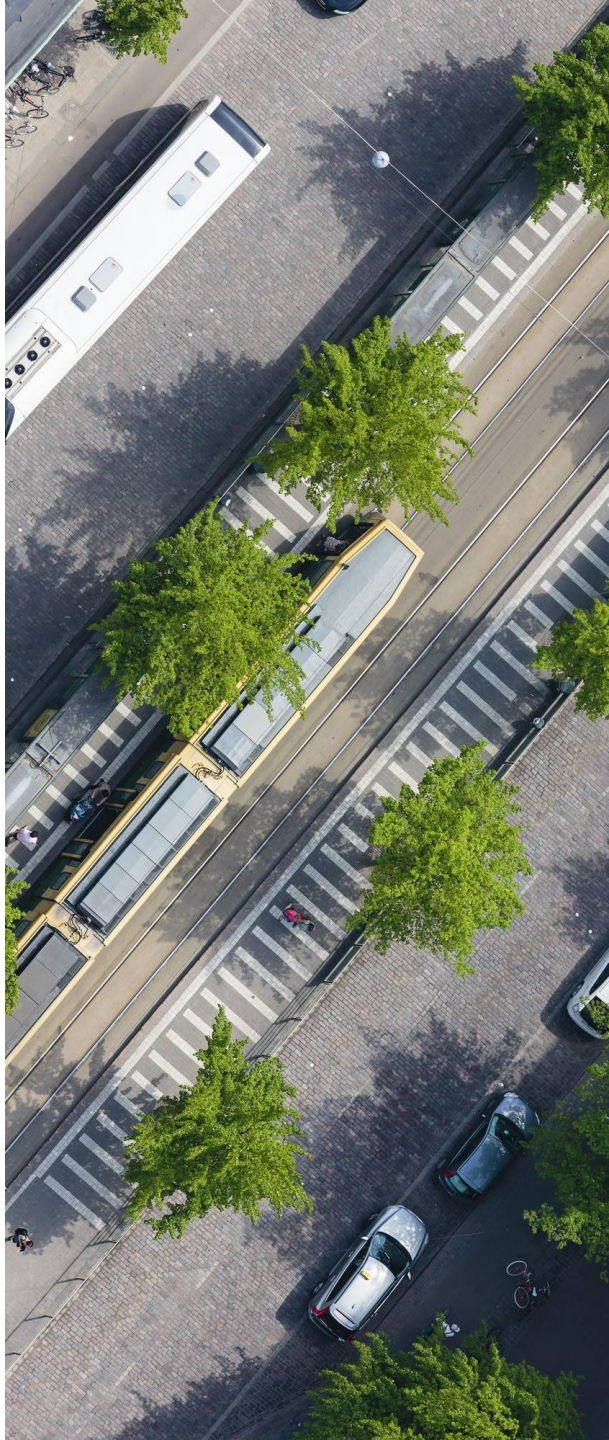
Sisältö

Johdanto 4

Vaikutukset 5

- Alue- ja yhdyskuntarakenne 6
- Elinkeinoelämä 25
- Kaupunkikuva 41
- Maisema ja kulttuuriympäristö 64
- Luonto 77
- Ilmasto 97
- Ihmiset ja yhteisöt 117

Lähteet 135



Johdanto

Johdanto

Vantaan ratikan reittialueen kaupunkikehitystä ohjaamaan on laadittu kaavarunkoluonnos, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma. Kaavarunko yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmia. Tässä raportissa on laadittu kaavarunkoluonnoksesta vaikutusten arviointi.

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.-30.6.2022 nähtävillä olleesta 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Ihmiset ja yhteisöt

Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvin osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Jokaiselle arviointiteemalle on muodostettu oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin. Käytetty 300 metrin vaikutusalue on sama kuin kaavarunkoluonnoksessa käytetty pysäkinseudun vaikutussäde.

Vaikutusten arvioinnin on laatinut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin toimeksiannosta aikavälillä kesä-joulukuu 2022.

Vaikutukset

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia asioita ovat olleet:

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

- Kokonaisratkaisu
- Maankäytön tiiveys ja eheys
- Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys
- Keskusten kehittämisedellytykset
- Toimintojen saavutettavuus

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

- Aviapolis
- Tikkurila
- Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kokonaisratkaisu

Kaavarungon keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvuun varautuminen, ratikkaan tukeutuvan joukkoliikennekäytävän toteuttamisedellytysten luominen sekä kaupunkirakenteen kehittäminen. Kaavarungon toteuttaminen tarkoittaa resurssien pitkäaikaista suuntaamista Vantaan vahvimman kasvukäytävän alueelle.

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestävällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan mukaista ns. kestävän kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 –suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä.
- Kaavarunko luo merkittäviä kasvun edellytyksiä Vantaan keskeisille alueille. Kaupunkirakenteen eheytymisen myötä asukkaiden ja työpaikkojen määrä lisääntyy huomattavasti nykyisestä, mikä mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan.

Kestävä liikkuminen

- Kaavarunkoratkaisulla tavoitellaan eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja kehitystä kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja siihen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä ratikasta kehittyy poikittainen joukkoliikennejärjestelmän runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät ja mm. merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

- Kaavarunko tukee uudenlaisen toimintaympäristön kehittämistä luomalla ideaa tulevalle kaupunkikehittämiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä kaupunkirakenne jäsentyy uudella tavalla. Se myös eheytyy ja uudistuu.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, tosiinsa linkittynyttä kaupunkitilaa. Tiiviissä ja sekoittuneessa rakenteessa paranevat myös kävelyn ja pyöräilyn edellytykset.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila - Aviapolis –alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna. Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Maankäytön tiiveys ja eheys

Mahdollisuus merkittävään lisärakentamiseen

- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Kaavarungon mahdollistama merkittävä lisärakentaminen eheyttää ja tiivistää kaupunkirakennetta. Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantaa joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Ratikalle käyttäjiä

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
  - Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on noin 7400 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki (r=800 m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi (taulukko 2, kuva 2). Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjäpotentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa. Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1300-1800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Pysäkillä voi kuitenkin olla myös lisäkäyttäjäpotentiaalia lähisaavutettavuusalueen ulkopuolelta (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).

Rakenteen hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee

- Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia mm. elinkeinojen ja asumisen kehittämiseen sekä liikkumistapojen muutokseen. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Alueiden hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee, kun väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.
- Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Toisaalta rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Kaavarunkoselostus:

Vantaan ratikan varsi on yleiskaavassa ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Maankäyttö tehostuu etenkin keskusta-alueilla (C) sekä keskustojen läheisyyteen sijoittuvien asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueilla (AC).

Työpaikka-alueista tehostuvat eniten tiiviit työpaikka-alueet (K) (Aviapolis) ja monipuoliset työpaikka-alueet (TP) erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä.

Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan –alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat laskennallista käyttäjäpotentiaalia yhteensä vuonna 2050 huomioiden myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. (taulukko 2, kuva 2). Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

- Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa Lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle.

Vaikutukset Helsingin seudulla

- Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella.
  - Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.
  - Kaavarunko mahdollistaa seudullisen raideliikennejärjestelmän kehittämisen ja laajentamisen uusille alueille. Vantaan ratikka kytkee yhteen joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joista osa voidaan myöhemmin toteuttaa raitioteinä: kaavarungossa varaudutaan Helsingin yleiskaavan mukaisten pikaraitioteiden jatkamiseen Vantaalle sekä yhdistymiseen Vantaan ratikan raiteisiin.

Vaikutukset Vantaalla

- Vantaan sisäisessä rakenteessa keskusten väliset joukkoliikenneyhteydet paranevat ja monipuolistuvat, mikä tukee verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä ja Vantaan sisäisen rakenteen toimivuutta. Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan keskusten kytkeytymistä kävelyä ja pyöräilyä edistävällä tavalla.
  - Hakunila ja Länsimäki: Kaavarunko mahdollistaa Vantaan itäisimpien osien kytkemisen raideliikenteen piiriin. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen (ja edelleen kehäradan kautta Myyrmäkeen) sekä seudun metroverkkoon Mellunmäessä.
  - Aviapolis: Aviapoliksen suuralueella toimintojen väliset etäisyydet ovat nykyisellään pitkiä ja Kehä III:n estevaikutus merkittävä. Kaavarunko mahdollistaa alueen sisäisen joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien kehittämisen.
  - Aviapolis-Tikkurila: Kaavarunko luo edellytyksiä Aviapoliksen ja Tikkurilan välisen keskustamaisen kaupunkiakselin toteuttamiseen. Keskusten keskinäinen kytkeytyminen vahvistuu ja yhdessä niiden merkitys vahvana pääkaupunkiseudun kaupunkikeskittymänä lisääntyy. Tikkurilan rooli korostuu entisestään liikenne- ja asiointisolmuna.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 1/2

Keskusta-alueina (C) kehittyvät alueet

- Vantaan ratikkakäytävän rakenteessa korostuvat keskusta-alueina seuraavat alueet:
  - **Aviapoliksen** suuralueella: eteläinen Aviapolis-Muura, Pakkalanrinne-Jumbo-Flamingo sekä Huberila-Annefred. Pysäkkiympäristöjen lisäksi Huberilan alue kehittyy keskusta-alueena.
  - **Tikkurilan** suuralueella: Silkkitehdas-Tikkuraitti-Tikkurilan asema
  - **Hakunilan** suuralueella: Kaskela-Hakunila sekä Länsimäki.
- Huberilaa lukuun ottamatta keskukset ovat myös ratikan pysäkkiympäristöjä. Monilla alueilla vierekkäiset pysäkkiympäristöt limittyvät tosiinsa tai yhdistyvät ja muodostavat entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan kokonaisuuksia. Keskusta-alueiden pinta-ala lisääntyy merkittävästi nykyiseen verrattuna.
- Keskusta-alueiden (C) kehittymistä ensisijaisina kaupunkimaisen rakentamisen ympäristöinä tukevat erityisesti seuraavat määräykset:
  - määräys kehittää alueita monipuolisina ja toiminnoiltaan sekoittuneina; edellytys varmistaa liike- ja toimitilan määrän kehittyminen
- vähittäiskaupan seudullisten suuryksiköiden sijoittamisen ohjaaminen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen mahdollistaminen Länsimäen keskusta-alueella
- kaupunkiympäristön ja rakentamisen laatua koskevat määräykset
- pysäköinnin järjestämistä koskevat määräykset
- kaupunkikuvalliset määräykset koskien mm. kaupallisesti vahvoja julkisivuja sekä kaupunkitilojen sarjoja.
- pysäkin seutujen määräys, joka ohjaa mm. niiden rakentumista monitoimintaisina kaupunkikehityksen ytiminä, joille tehostuva maankäyttö ohjataan.

Lähikeskustan alueina (CL) kehittyvät alueet

- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden lisäksi lähikeskustan alueiden (CL) kehittymisen monipuolisiksi, toiminnoiltaan sekoittuneiksi kaupunkiympäristöiksi. Tällaisia ovat Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta, jotka täydentävät Vantaan yleiskaavan mukaista keskusverkkoa. Eniten epävarmuutta liittyy Heidehofin kehittämiseen, joka on pidemmän aikavälin pysäkkivaraus.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 2/2

Erityistä kehittämispotentiaalia omaavat keskusta-alueet ja lähikeskustan alueet

- Kaavarungossa eniten kehittämispotentiaalia on niillä keskusta-/pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali. Osa nykyisistä palveluista voi siirtyä tällaisiin pysäkkiympäristöihin. Kaikille pysäkeille ei synny palvelukeskuksia.
- Merkittävää kehittämispotentiaalia on erityisesti seuraavilla pysäkkiympäristöillä (taulukko 1):
  - **eteläinen Aviapolis, Jumbo ja Annefred**, jotka kehittyvät keskeisten liikenneväylien risteyskohdissa ja joiden käyttäjäpotentiaalin kasvu on kaavarunkoalueen suurimpia (+ 3600-5200 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m).
  - **pohjoinen Aviapolis, Muura, Pakkalanrinne ja Tietotie**, joiden kasvupotentiaalit ovat huomattavia (+ 3000-3800 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m) ja joiden liikenteellinen saavutettavuus paranee osana Aviapoliksen kehittyviä yhteyksiä.
- Huomattavaa on, että saavutettavuus paranee myös Kaskelassa-Hakunilassa sekä Kuussillassa, mutta käyttäjäpotentiaalin kasvu on täällä pienempää (+ 1100-2300 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) verrattuna Aviapoliksen ja Tikkurilan pysäkkiympäristöihin.

Tikkuraitin pysäkkiympäristöllä on puolestaan merkittäviä kasvuedellytyksiä (+ 4000 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m, taulukko 1), mutta sen saavutettavuus on jo ennestään hyvä.

Asemanseudut ja muut monipuolisen kaupunkikehittämisen alueet

- Pääradan ja kehäradan asemanseudut (Aviapolis, Lentoasema, Tikkurila) vahvistuvat ratikan myötä entisestään merkittävinä ja monipuolisina kaupunkikehittämisen painopistealueina ja liikkumisen solmukohtina. Lentoaseman ja Tikkurilan aseman kehittämispotentiaalia tukee niiden merkitys valtakunnallisina joukkoliikenteen vaihtoasemina.
- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden ja lähikeskustan alueiden lisäksi lähes koko ratikkalinjan varren kehittymisen toiminnoiltaan monipuolisina (asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC), palveluiden alueet (P) asumisen ja työpaikkojen/kaupallisten palveluiden alueet (A/TP & A/KM) sekä pysäkinseutuja koskeva määräys).
- Koko ratikkalinjan varren kehittymiseen sekoittuneena liittyy epävarmuutta etenkin työpaikka- ja palvelurakentamisen osalta. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla. Julkisen palvelurakentamisen osalta haasteena on riittävien tonttien löytyminen tiiviissä kaupunkirakenteessa.

C-, CL- ja AC-alueiden kaavamääräyksissä on esitetty tavoitteita monipuolisesta maankäytöstä (muutakin kuin asumista) lähes kaikkiin (21/27) pysäkkiympäristöihin (kaikki paitsi Lentoasema, Tietotie, Tuusulanväylä, Jokiniemi, Fazerila, Rajakylä) seuraavasti:

- C: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- CL: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- AC: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 1: Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1660	5210
2	Tikkuraitti	Tikkurila	2800	1220	4020
3	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	2890	3840
4	Annefred	Aviapolis	3170	570	3740
5	Jumbo	Aviapolis	2710	900	3610
6	Muura	Aviapolis	2710	830	3540
7	Pakkalarinne	Aviapolis	2210	1030	3240
8	Tietotie	Aviapolis	0	3000	3000
9	Jokiniemi	Tikkurila	1630	1230	2860
10	Tikkurilan asema	Tikkurila	1030	1800	2830
11	Silkkitehdas	Tikkurila	2330	100	2430
12	Kaskela	Hakunila	2320	80	2400
13	Hakunila	Hakunila	2000	310	2310
14	Lahdenväylä	Tikkurila	1120	740	1860
15	Kuusikko	Tikkurila	1740	70	1810
16	Heidehof	Tikkurila	940	840	1780
17	Länsimäki	Hakunila	1570	70	1640
18	Koivuhaka	Tikkurila	820	640	1460
19	Fazerila	Hakunila	1290	150	1440
20	Rajakylä	Hakunila	1140	90	1230
21	Hepokuja	Hakunila	1210	0	1210
22	Kuussilta	Hakunila	930	200	1130
23	Viertola	Tikkurila	1020	30	1050
24	Flamingo	Aviapolis	480	300	780
25	Lentoasema	Aviapolis	0	760	760
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	250	760
27	Vaarala	Hakunila	400	30	430

Taulukossa käytetyt värit:

Vihreä = Aviapolis

Punainen = Tikkurila

Sininen = Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Tikkuraitti	Tikkurila	5130	5110	10240
2	Tietotie	Aviapolis	0	7200	7200
3	Tikkurilan asema	Tikkurila	2990	4100	7090
4	Silkkitehdas	Tikkurila	5560	1420	6980
5	Jumbo	Aviapolis	3580	2550	6130
6	Annefred	Aviapolis	3710	2130	5840
7	Hakunila	Hakunila	4840	660	5500
8	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	4470	5420
9	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1650	5200
10	Länsimäki	Hakunila	4550	170	4720
11	Pakkalarinne	Aviapolis	3460	1240	4700
12	Hepokuja	Hakunila	4300	150	4450
13	Kaskela	Hakunila	3320	560	3880
14	Muura	Aviapolis	2710	920	3630
15	Jokiniemi	Tikkurila	1780	1800	3580
16	Kuusikko	Tikkurila	1920	1460	3380
17	Viertola	Tikkurila	2830	330	3160
18	Koivuhaka	Tikkurila	2070	920	2990
19	Lentoasema	Aviapolis	0	2200	2200
20	Lahdenväylä	Tikkurila	1320	820	2140
21	Fazerila	Hakunila	1290	760	2050
22	Heidehof	Tikkurila	990	840	1830
23	Rajakylä	Hakunila	1620	140	1760
24	Flamingo	Aviapolis	540	1100	1640
25	Kuussilta	Hakunila	1380	230	1610
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	930	1440
27	Vaarala	Hakunila	1230	100	1330

Taulukossa käytetyt värit:

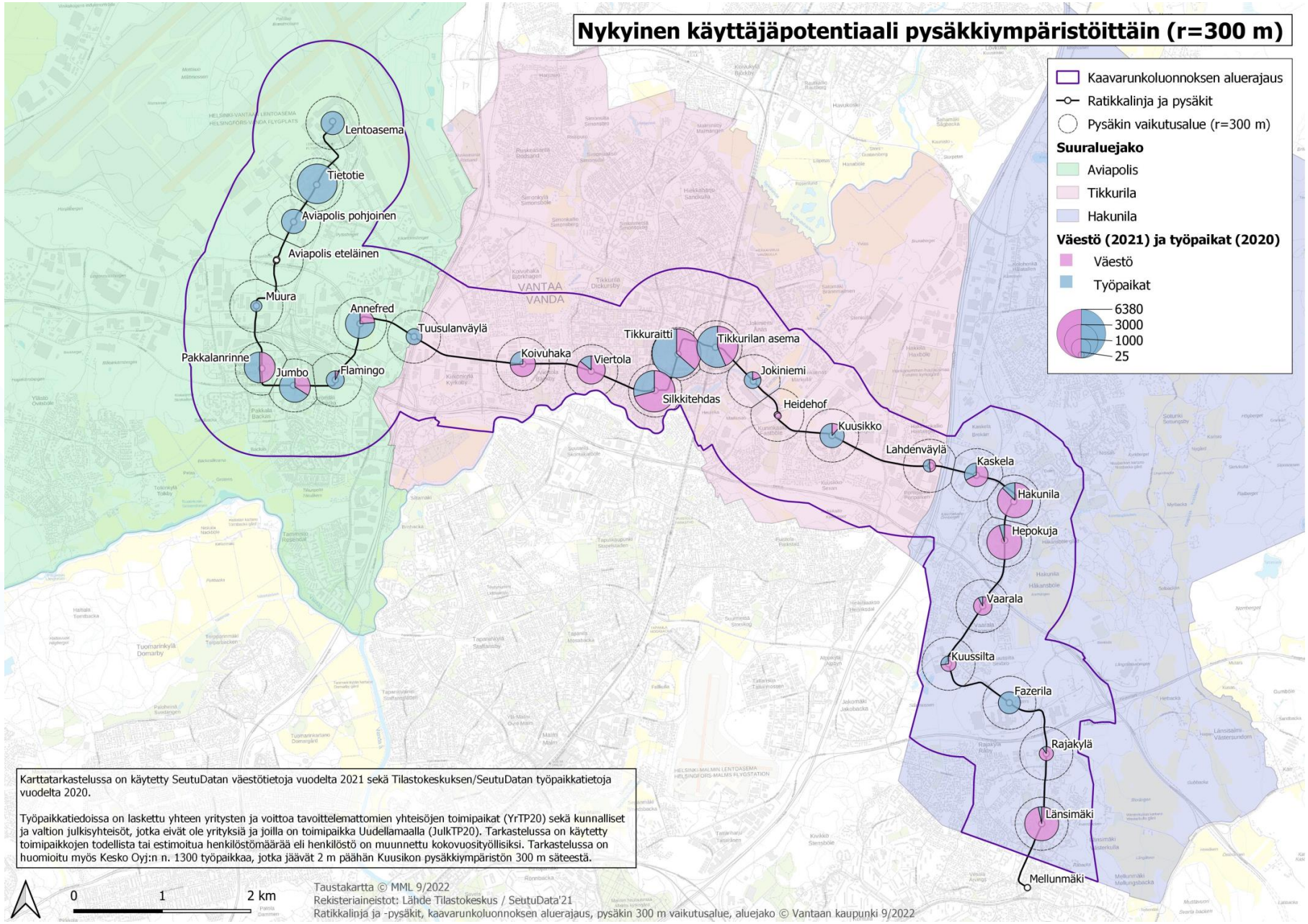
Vihreä = Aviapolis

Punainen = Tikkurila

Sininen = Hakunila

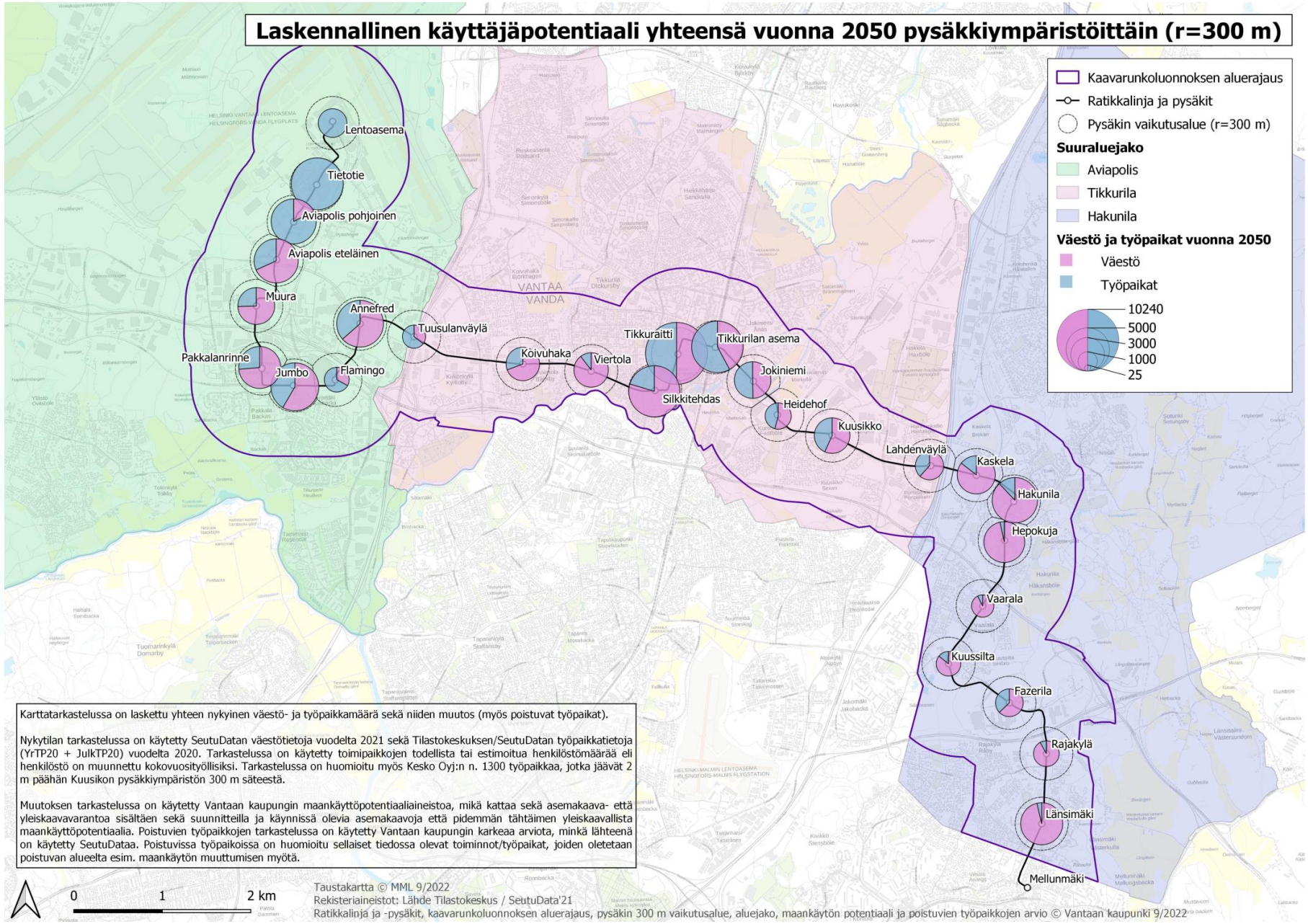
Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 1: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Toimintojen saavutettavuus

Koko suunnittelualue kehittyy yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti monipuolisena ja kestävillä kulkumuodoilla hyvin saavutettavana kasvukäytävänä.

Saavutettavuus kävellen ja pyöräillen

- Lähes koko kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä

- Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Ratikkaa parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta.
- Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650-750 m suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka lyhentää vaikutusalueellaan matka-aikoja bussiin verrattuna ja parantaa siten keskusten ja pysäkkiympäristöjen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Ratikan kilpailukykyä lisää täsmällinen ja tiheä liikennöinti sekä pysäkkien sijainti toimintojen ytimessä.
- Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä).

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunkoratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys-/vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia.

Aviapoliksen alueella Kehä III, Tuusulanväylä ja Lentoasemantie liittymäalueineen pirstaloivat kaupunkirakennetta. Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen. Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi.

Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Työpaikkarakentaminen onkin suurinta Tietotien ja pohjoisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä (noin 3000 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös eteläisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä työpaikkarakentaminen on voimakasta (noin 1700 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1), mutta sen oletetaan olevan pääsääntöisesti korvaavaa rakentamista.

Aviapolis Coren uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä.

Veromies ja pohjoisosiltaan myös Pakkala kehittyvät kaavarunkoratkaisun myötä tuotanto- ja varastotoimintojen leimaamista kaupunginosista elävämmiksi ja toiminnoiltaan monipuolisemmiksi asumisen ja työnteon alueiksi. Näitä alueita yhdistää Tikkurilantie ja ratikan myötä myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Flamingon pysäkit Kehä III:n eteläpuolella. Asuinrakentaminen on suurinta eteläisen Aviapoliksen ja Annefredin pysäkkiympäristöissä (uusia asukkaita yli 3000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Muuran pysäkkiympäristöissä asuinrakentamisen potentiaali on merkittävää (uusia asukkaita yli 2000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Jumbon ympäristössä täydennysrakentamisen toteuttamiseen liittyy epävarmuutta voimalinjojen vuoksi.

Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mihin kaavarungossa on varauduttu osoittamalla kaavarunkokartalla ”julkisten palveluiden kehittämistarve” -merkintöjä. Haasteena julkisen palvelurakentamisen toteuttamisessa on kuitenkin sopivan alueen (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti) löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Nämä kaupalliset keskittymät kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Asukasmäärän kasvu mahdollistaa kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen. Haasteeksi voi muodostua sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyys suhteessa asukasmäärän kasvuun

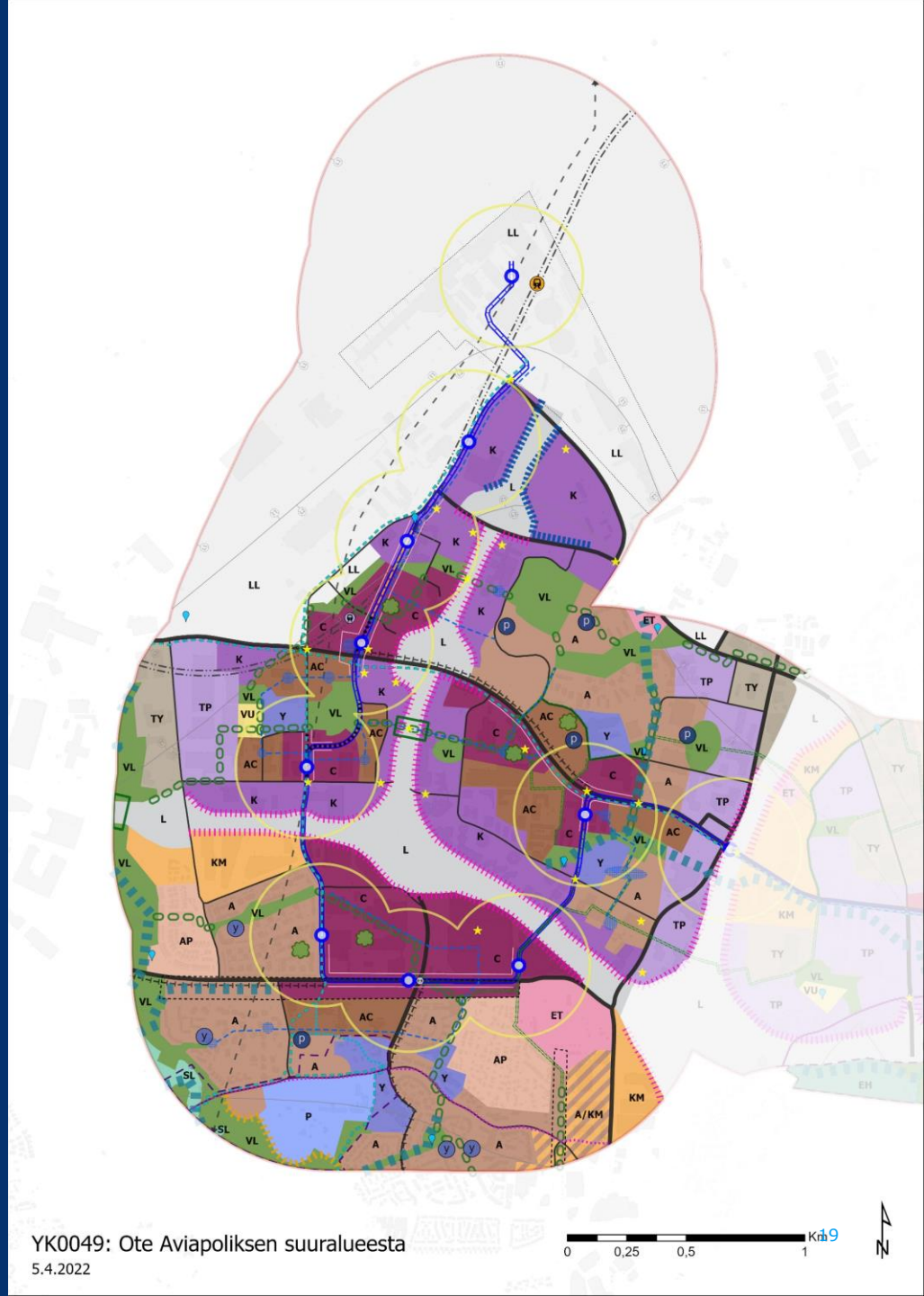
Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Aviapoliksen suuralue

Kuva 3: Ote kaavarunkoluonnoksesta Aviapoliksen suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia (taulukko 1).

Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestä kaavarunkoratkaisun myötä. Työpaikkarakentaminen on merkittävintä Tikkurilan aseman ympäristössä (noin 1800 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Se kehittyy jatkossa työpaikkavaltaisena pysäkkiympäristönä. Tikkuraitin ja Jokiniemen pysäkkiympäristöissä työpaikkarakentaminen on myös voimakasta (noin 1200 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Tikkuraitti ja Jokiniemi kehittyvät toiminnoiltaan kuitenkin aikaisemmista työpaikkavaltaisista ympäristöistä nykyistä sekoittuneempaan suuntaan.

Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä (yli 2000 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) sekä Jokiniemessä (yli 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Silkkitehdas kehittyy jatkossa asuinpainotteisena pysäkkiympäristönä.

Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Viertolaan on osoitettu asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) ja julkisten palvelujen aluetta (Y), mikä tukee palveluverkon kehittämistä. Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä.

Jokiniemenkadun ja Kyytitien tuntumassa maankäyttö muuttuu ratikan pysäkkiympäristöihin (Jokiniemi ja Kuusikko) tukeutuen. Molempien pysäkkien ympäristöön arvioidaan tulevan noin 1600-1700 uutta asukasta (r=300 m, taulukko 1). Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Pientaloalueella (AP) täydennysrakentaminen on mahdollista.

Vuoteen 2050 mennessä Heidehofin pysäkkiympäristö on uuden rakentamisen myötä noin 1000 asukkaan ja reilun 800 työpaikan alue (r=300 m, taulukko 2, kuva 2), mikä on pienimpiä pysäkkipotentiaaleja koko kaavarunkoalueella. Heidehofin alueen kehittämiseen liittyy epävarmuutta johtuen mm.

Santaradan tulevaisuudesta ja Heidehof onkin perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä.

Porttipuiston pohjoisosa on osoitettu kaavarungossa asuinvaltaiseksi sekoittuneiden toimintojen alueeksi, mutta eteläosa säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena. Porttipuiston ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

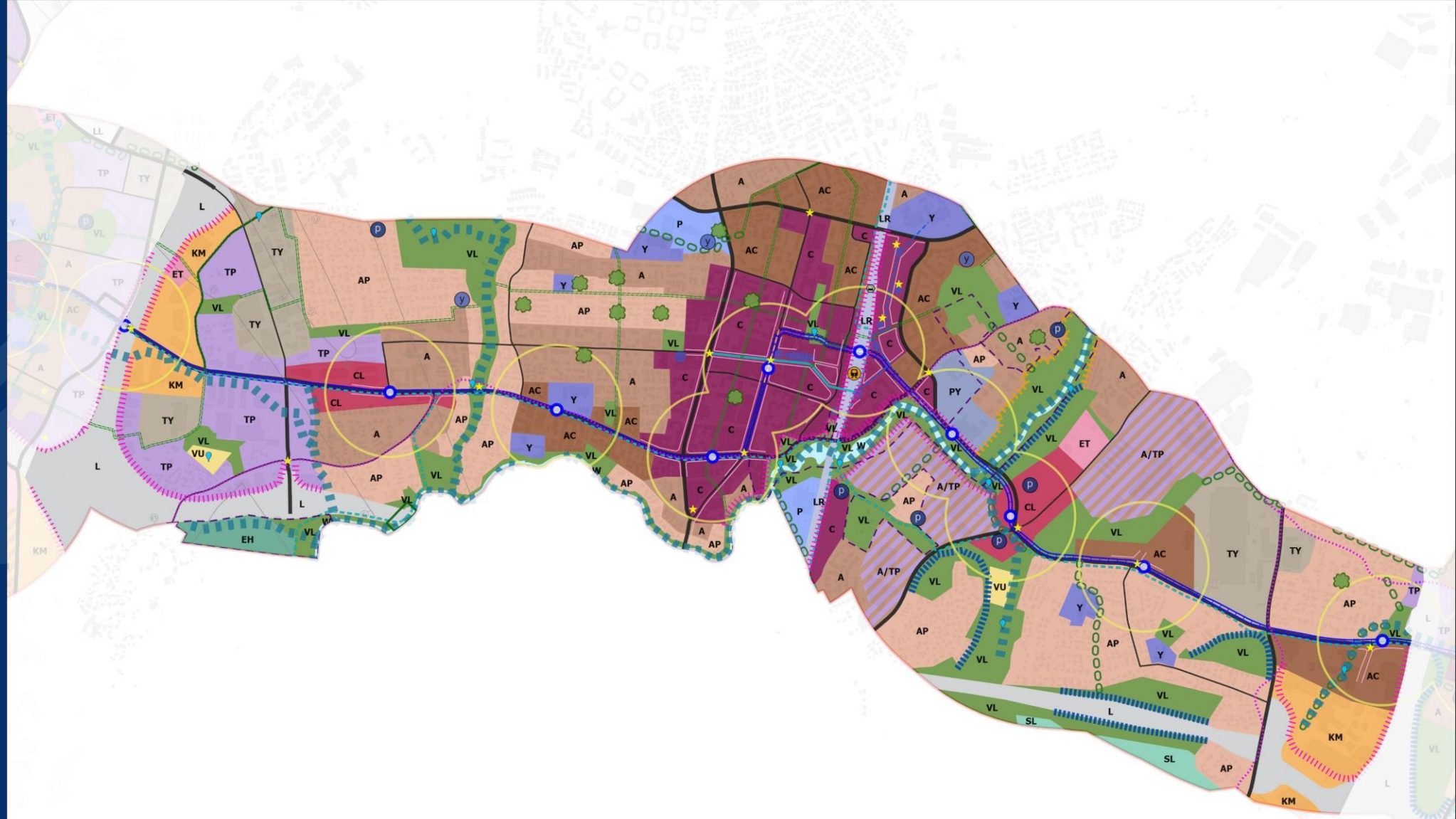
Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Heidehofin pysäkkiympäristön (r=300 m) vuoden 2050 laskennallisissa käyttäjäpotentiaaliluvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat (taulukko 2, kuva 2).

Tikkurilan suuralue

Kuva 4: Ote kaavarunkoluonnoksesta Tikkurilan suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa.

Ratikan arvioidaan tuovan vetovoimaa, elinvoimaa ja imagohyötyjä Itä-Vantaalle. Kaavarunkoratkaisu pyrkii vauhdittamaan alueen kasvua ja kehitystä. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi. Kansainvälisen kokemuksen perusteella raitiotie osana laajempaa yhdyskuntakehittämistä voi toimia keinona vähentää kaupunkirakenteen kielteistä hajautumista ja eriytymiskehitystä.

- Hakunilan keskustassa kaavarungon mahdollistama lisärakentaminen, Vanhan Lahdentien siirto ja sen myötä keskustan laajeneminen mahdollistavat kaupunkirakenteen eheytymisen ja uudistumisen. Saavutettavuuden paraneminen yhdessä kaupunkikehityshankkeiden kanssa lisää keskustan houkuttelevuutta ja kehittämispotentiaalia asumisen, työnteon ja palvelujen alueena.
- Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen ja koilliseen. 110 kV:n voimalinjan maakaapeloinnin myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle, ja siten nivota Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.
- Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Viikin-Malmin ratikan jatke voi tulevaisuudessa yhdistyä Vantaan ratikkaan Vaaralassa.

Työpaikkarakentaminen on muihin suuralueisiin nähden vähäistä pysäkkien lähiympäristöissä (enintään noin 300 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300m, taulukko 1). Uusi työpaikkarakentaminen keskittyy (r= 300 m, taulukko 1) eniten Hakunilaan, Kuussiltaan ja Fazerilaan. Fazerila säilyy kokonaispotentiaaliltaan Hakunilan suuralueen merkittävimpänä työpaikka-alueena. Fazerilassa merkittäviä työpaikkavarauksia (TP ja TY) ulottuu myös pysäkin lähiympäristöä laajemmalle alueelle.

Asuinrakentaminen lisääntyy kaikissa pysäkkiympäristöissä ja Itä-Vantaan keskukset tulevat pääsääntöisesti olemaan asuinvaltaisia. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä (noin 2000-2300 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Länsimäessä asuinrakentaminen on myös voimakasta (noin 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Asuinvaltaista sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) on osoitettu Lahdenväylän ja Hakunilan pysäkkiympäristöjen, Kaskelan ja Hepokujan yhteyteen sekä Vaaralaan. Fazerilassa pysäkin ympäristöön muodostuu nykyisen työpaikka-alueen viereen uusi asuinalue.

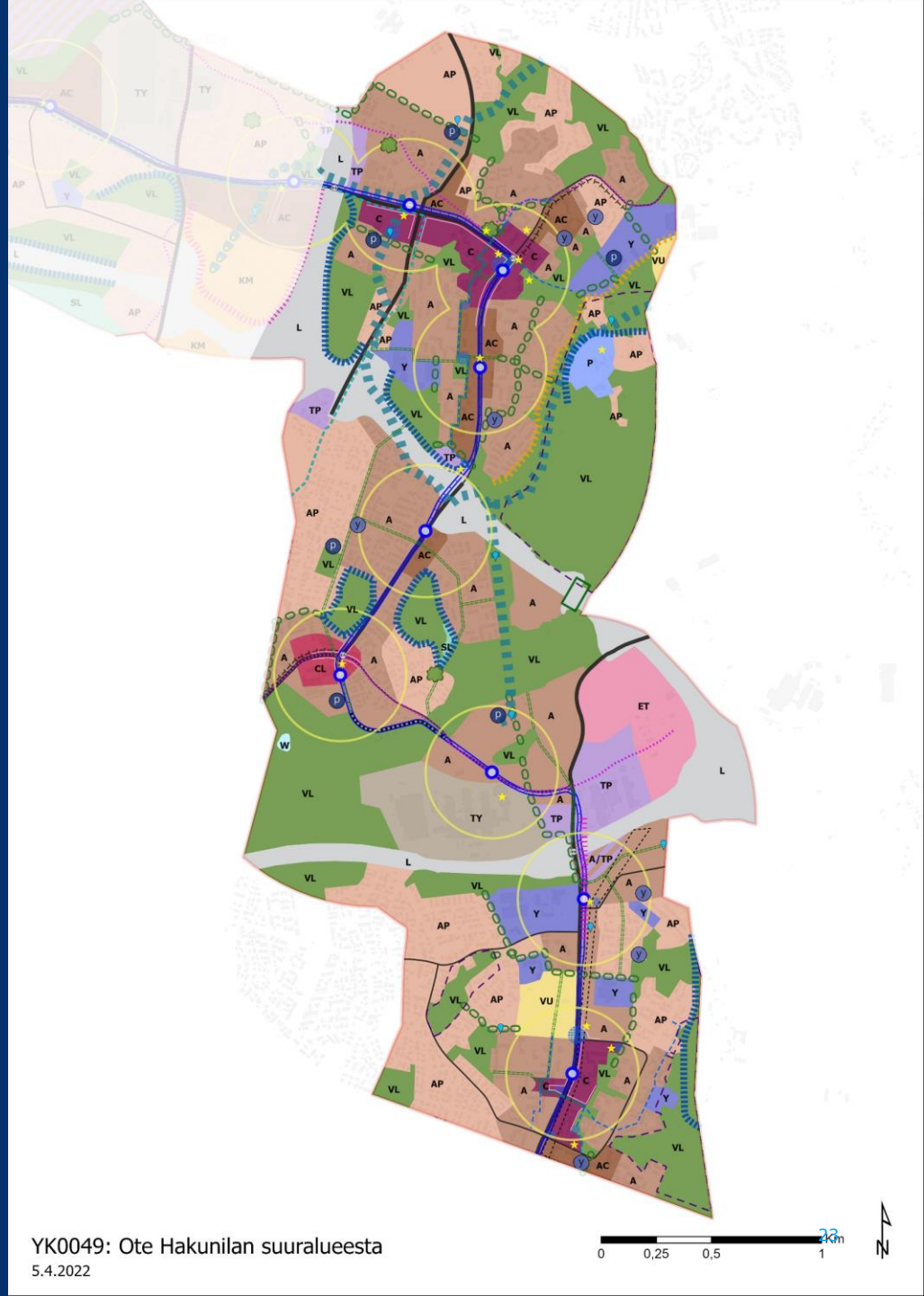
Asukkaiden ja työpaikkojen painotuksen suhteen kehitys jatkuu kaikissa pysäkkiympäristöissä nykyisenkaltaisena paitsi Fazerilassa, joka kehittyy jatkossa sekä työpaikka- että asuinalueena.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Hakunilan suuralue

Kuva 5: Ote kaavarunkoluonnoksesta Hakunilan suuralueelta.

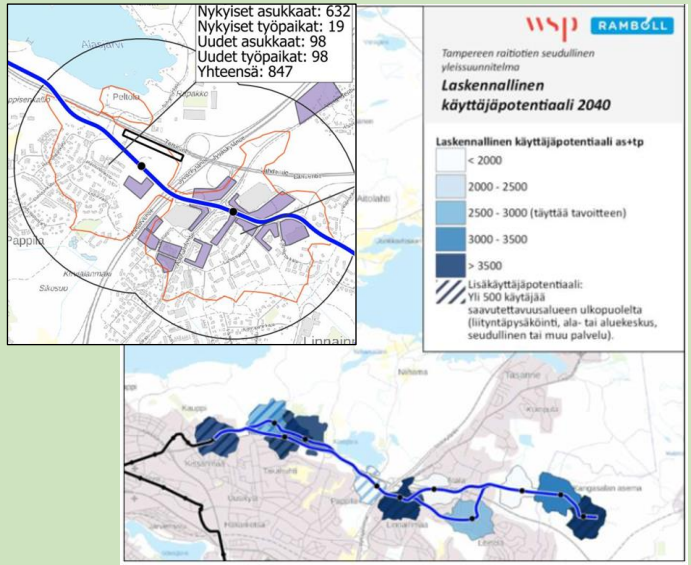


Huomioita jatkosuunnitteluun

Pysäkkiympäristön maankäyttöpotentiaalin riittävyys

- Vantaan ratikan kaavarungon mahdollistamia asukas- ja työpaikkapotentiaaleja on laskettu vaikutusten arvioinnin yhteydessä 300 metrin linnuntie-etäisyydellä pysäkistä. Potentiaaleja on mahdollista laskea myös pysäkin ns. aidolla saavutettavuudella (ks. oheisen esimerkkikartan punainen aluerajaus), jolloin 300 metrin etäisyys pysäkiltä lasketaan nykyisiä ja suunniteltuja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä pitkin huomioiden myös maaston muodot.
- Raitiotiepysäkeillä tulisi olla riittävästi käyttäjiä, jotta kaikki ratikkavuorot voivat pysähtyä kaikilla pysäkeillä ja ratikan liikennöinti on kannattavaa. Tampereen seudullisen raitiotien suunnittelussa riittävä väestöpohja raitiotiepysäkin ympärille määritettiin ”Raitiotien tulevaisuuden suunnat Tampereen kaupunkiseudulla” -selvityksessä vähintään 2500 asukkaaksi tai työpaikaksi 600 metrin linnuntie-etäisyyden sisällä pysäkistä. Myöhemmin tavoitteeksi tarkennettiin 2500-3000 asukasta/työpaikkaa 600 metrin aidolla saavutettavuusalueella. Pysäkkien välinen etäisyys on Tampereen seudulla keskimäärin selvästi pidempi kuin Vantaan ratikassa, jolloin tarkastelut 600 metrin saavutettavuudella eivät pääsääntöisesti aiheuttaneet merkittävää peittoa vierekkäisten pysäkkien välille.
- Maankäytön potentiaalin riittävyyttä pysäkkiympäristössä voidaan Vantaallakin arvioida erillisen selvityksen pohjalta ja tarvittaessa tätä tarkemminkin pysäkkikohtaisesti raitiotien matkustajamääräennusteen ja matkustajakapasiteetin pohjalta. Selvityksen pohjalta voitaisiin arvioida, millä pysäkeillä ja missä määrin maankäyttöä voidaan tehostaa/lisätä niin, ettei valittu raitiotien kapasiteetti ylity. Tällainen selvitys voisi olla hyödyllinen esimerkiksi maankäytön toteuttamisen vaiheistusta suunniteltaessa.

Kuvat: Esimerkkiotteita työnaikaisista kartoista, joita laadittiin Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä. Ylhäällä (kuva 6): Pysäkin maankäyttöpotentiaalin laskentaa 600 metrin aidolla saavutettavuudella (punainen aluerajaus vrt. ulompi ympyrä 600 m linnuntie-etäisyydellä). Alhaalla (kuva 7): Teemakartta pysäkkien keskinäisestä potentiaalivertailusta ja potentiaalin riittävyyden arvioinnista suhteessa keskimääräiseen potentiaalitavoitteeseen, joka hankkeessa asetettiin.



Kuva 6: Esimerkki maankäyttöpotentiaalista.

Kuva 7: Esimerkki teemakartasta.

Elinkeinoelämä

Vaikutukset elinkeinoelämään

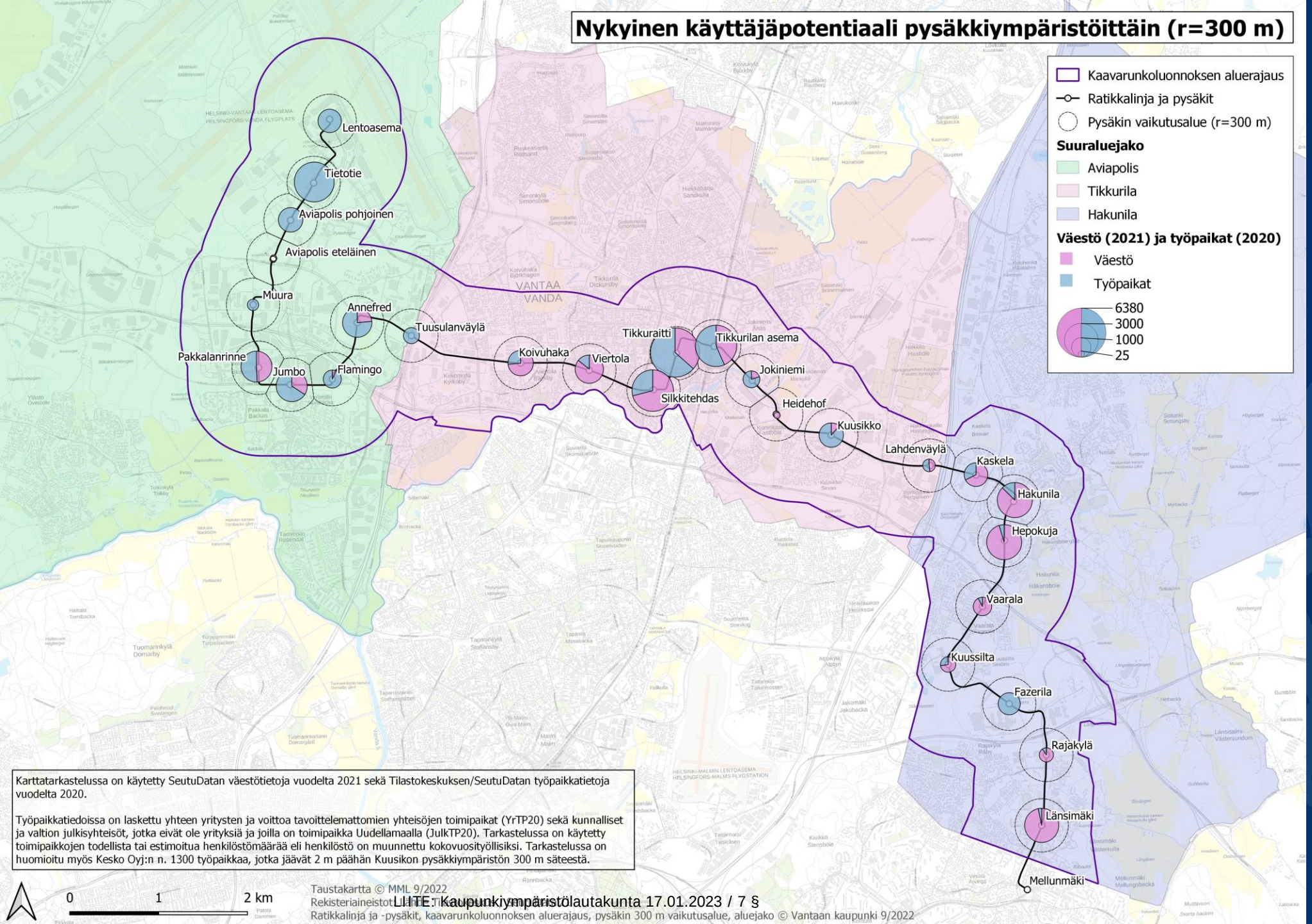
Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia kohteita ovat olleet mm. kaavarungon vaikutukset eri toimialojen toimintaedellytyksiin, työpaikka-alueiden ja aluekeskustojen kehitykseen, alueimagoon ja investointien ja työvoiman houkutteluun.

Rakenne:

- Käyttäjäpotentiaali
- Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain
- Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain
- Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin
- Toimitilamarkkinat
- Muutospotentiaali
- Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään toimialoittain

Tarkastelu on toteutettu kaavarunkoluonnoksen kokonaisuuden tasolla ja soveltuvilta osin suuralueittain ja pysäkeittäin, sekä toimialoittain.



Karttatarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja vuodelta 2020.

Työpaikkatiedoissa on laskettu yhteen yritysten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen toimipaikat (YrTP20) sekä kunnalliset ja valtion julkisyhteisöt, jotka eivät ole yrityksiä ja joilla on toimipaikka Uudellamaalla (JulkTP20). Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi. Tarkastelussa on huomioitu myös Kesko Oyj:n n. 1300 työpaikkaa, jotka jäävät 2 m päähän Kuusikon pysäkkiympäristön 300 m säteestä.

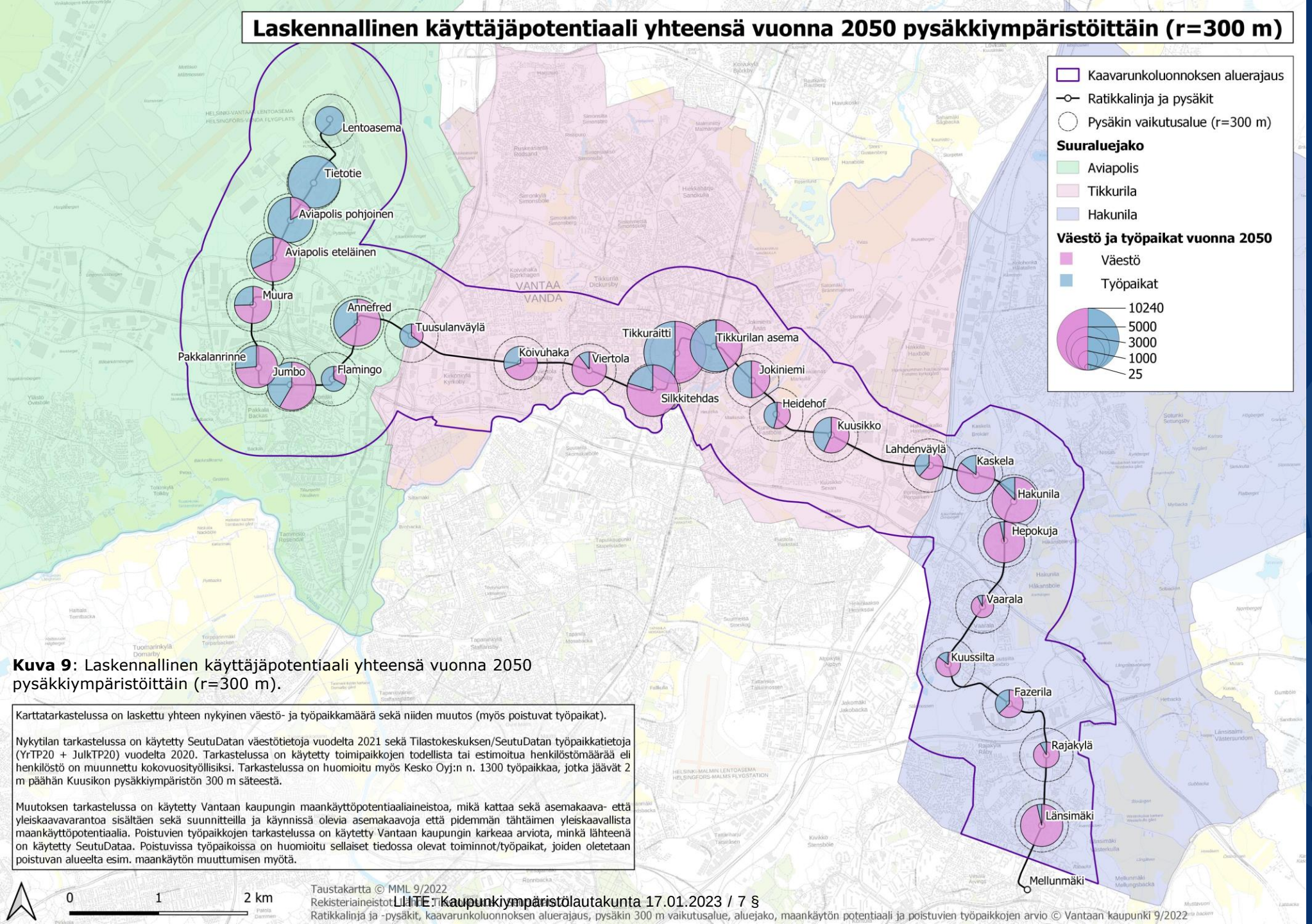
Taustakartta © MML 9/2022
Rekisteriaineistot © Tilastokeskus 9/2022
Ratikkalinja ja -pysäkit, kaavarunkoluonnoksen aluerajaus, pysäkin 300 m vaikutusalue, aluejako © Vantaan kaupunki 9/2022

Väestön ja työpaikkojen keskinäinen suhde pysäkeittäin tarkasteltuna osoittaa, että väestö painottuu nykytilanteessa raitiotielinjan itäosaan ja työpaikat länsiosaan. Tikkurilan keskustan alue on myös merkittävä työpaikka-alue.

Huom. Nykytilanteen käyttäjäpotentiaalitarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja vuodelta 2020. Työpaikkatiedoissa on laskettu yhteen yritysten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen toimipaikat (YtTP20) sekä kunnalliset ja valtion julkisyhteisöt, jotka eivät ole yrityksiä ja joilla on toimipaikka Uudellamaalla (JulkTP20). Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi.

Keskon työpaikka-alue sijaitsee hieman pysäkkikohtaisen 300 metrin tarkastelualueen ulkopuolella Kuusikossa, mutta se on sisällytetty pysäkin tietoihin mukaan, koska Kuusikon pysäkki on kyseistä työpaikka-aluetta läheisin.

Kuva 8: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Kuva 9: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat).

Nykytilan tarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja (YrTP20 + JulkTP20) vuodelta 2020. Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi. Tarkastelussa on huomioitu myös Kesko Oyj:n n. 1300 työpaikkaa, jotka jäävät 2 m päähän Kuusikon pysäkkiympäristön 300 m säteestä.

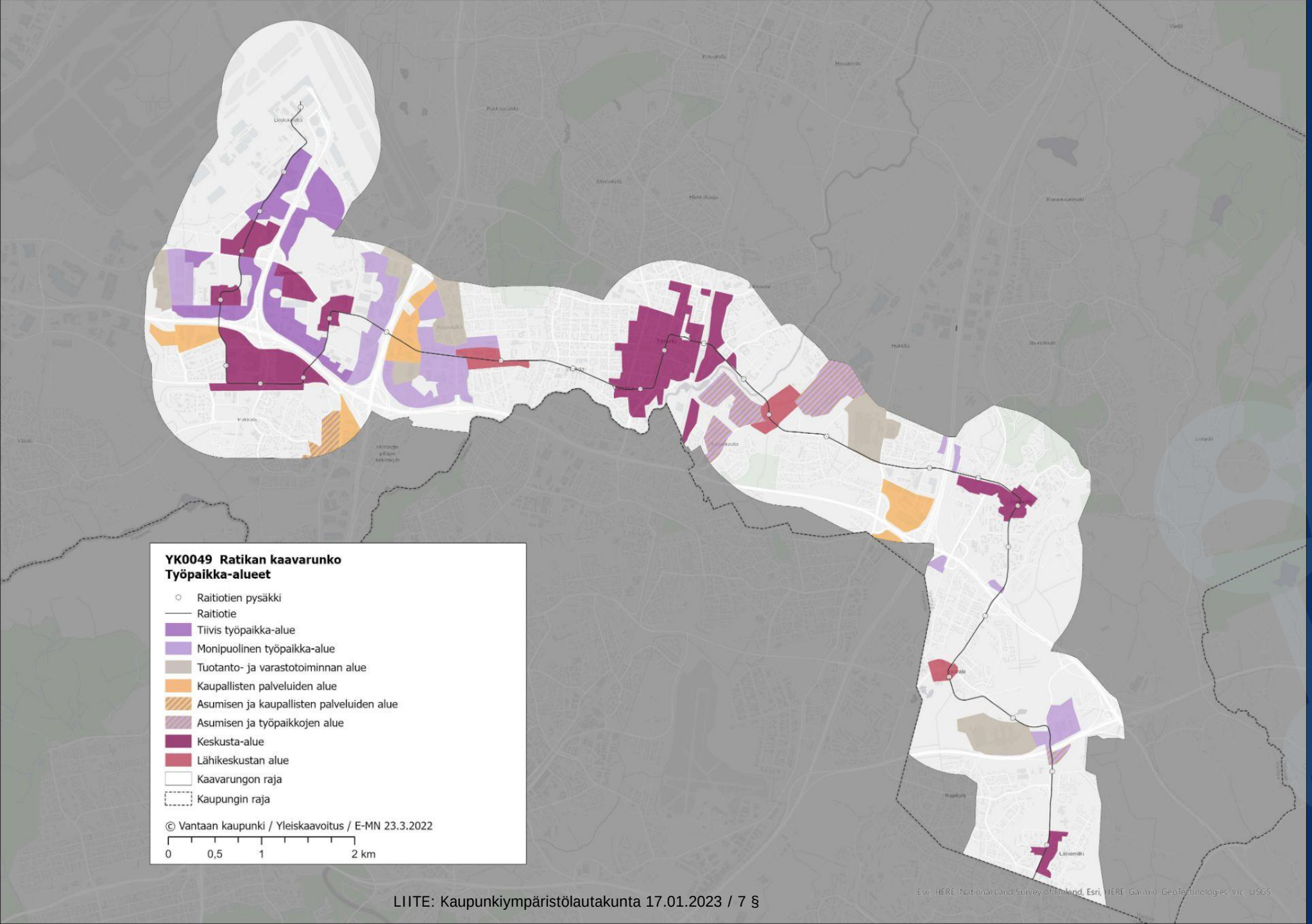
Muutoksen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa, mikä kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja että pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Poistuvien työpaikkojen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin karkeaa arviota, minkä lähteenä on käytetty SeutuDataa. Poistuvissa työpaikoissa on huomioitu sellaiset tiedossa olevat toiminnot/työpaikat, joiden oletetaan poistuvan alueelta esim. maankäytön muuttumisen myötä.

Ratikan kaavarunko-luonnoksessa on arvioitu, että alueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkamäärä noin 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä.

Suurin pysäkkikohtainen käyttäjäpotentiaalin muutos (väestö ja työpaikat) vuoteen 2050 mennessä tulisi kaavarunkoluonnoksen mukaisesti toteutumaan Aviapoliksen alueen ja Tikkuraitin ympäristön pysäkeillä. Väestönmuutosta nykyiseen verrattuna on nähtävillä läpi raitiotielinjauksen.

Huom. Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat) pysäkkiympäristöittäin (r=300m).

Väestö- ja työpaikkamäärien muutosta tarkasteltaessa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa. Maankäyttöpotentiaalia kuvaava aineisto kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja kuin myös pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Työpaikkojen osalta on pyritty huomioimaan myös mm. muuntuvan maankäytön myötä poistuvien työpaikkojen osuus pysäkkikohtaisissa käyttäjäpotentiaaleissa.



Aviapolis: Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti Aviapoliksen suunnalle on osoitettu laajamittaisempaa ja monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta kuin Tikkurilan tai Hakunilan suuralueella. Alueella on jo nykyisellään vahva työpaikkafokus, jonka nähdään säilyvän sellaisena myös jatkossa ja alue on houkutteleva toimitilarakentamista silmällä pitäen.

Tikkurila: Alueella korostuu keskustamainen työpaikka-alue, johon yhdistyy huomattava määrä asumista. Tikkurila on nykyisin erityisesti julkisten palveluiden keskittymä ja joukkoliikenteen solmukohta.

Hakunila: Kaavarunkoluonnoksen mukaan Hakunilassa työpaikka-alueet sijoittuvat hyvin nauhamaisesti raitiotielinjauksen varteen. Hakunila on asumisen keskittymä. Alueelle voisi tavoitella kaavarunkoluonnoksen myötä monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta, jotta se tukee alueen kehitystä myös tulevaisuudessa.

Kuva 10: Työpaikka-alueet

Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoalueella v. 2020

Kaavarunkoluonnoksen alueelle sijoittuu huomattava määrä eri toimialojen työpaikkoja. Ratikan kaavarunkoalue muodostaakin jo nykyisin merkittävän kehityskäytävän, jonka varrella sijaitsee lähes puolet (n. 46 %) Vantaan 110 000:sta työpaikasta.

Nykyisin työpaikat suuralueittain jakautuvat seuraavasti:

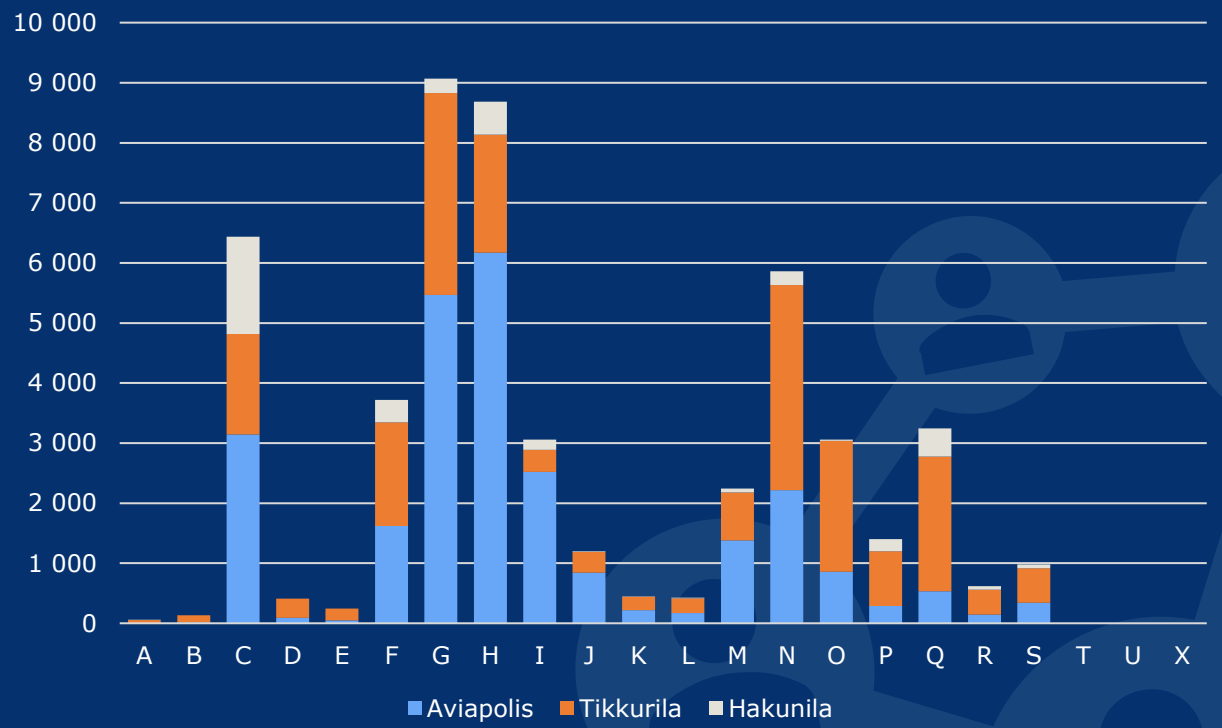
- Aviapolis: 26 000 tp
- Tikkurila: 21 000 tp
- Hakunila: 4 000 tp

Oheisessa kuvaajassa on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain eri suuralueilla.

Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan työpaikkojen merkittävimmät toimialat ovat:

1. Tukku- ja vähittäiskauppa, G (~9 100 tp)
2. Kuljetus ja varastointi, H (~8 700 tp)
3. Teollisuus, C (~6 400 tp)
4. Hallinto- ja tukipalvelutoiminta, N (~5 900 tp)
5. Rakentaminen, F (~3 700 tp)

Kuvaaja 1: Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoluonnoksen alueella.



Luokitus:

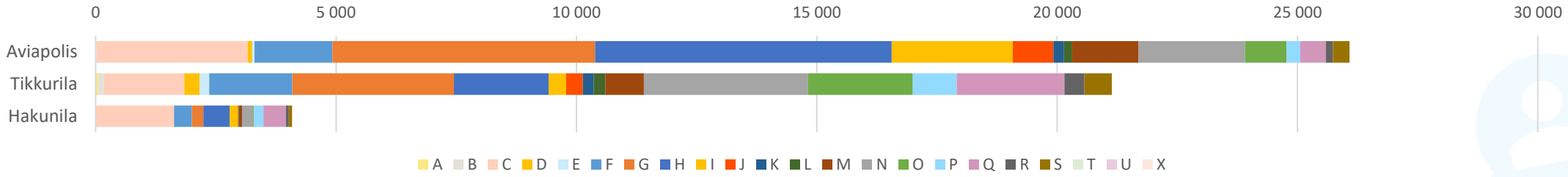
A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain kaavarunkoalueella

Kuvaaja 2: Nykyinen toimialajakauma suuralueittain.



Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)

B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)

C Teollisuus (10-33)

D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)

E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)

F Rakentaminen (41-43)

G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)

H Kuljetus ja varastointi (49-53)

I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)

J Informaatio ja viestintä (58-63)

K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)

L Kiinteistöalan toiminta (68)

M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)

N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)

O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)

P Koulutus (85)

Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)

R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)

S Muu palvelutoiminta (94-96)

T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)

U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)

X Toimiala tuntematon (00)

Aviapoliksen alue on nykyisin merkittävä kuljetus- ja varastointitoimialan ja tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkojen keskittymä. Alueelle sijoittuu myös huomattava työpaikkamäärä teollisuuden, majoitus- ja ravitsemustoiminnan, sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminnan työpaikkoja.

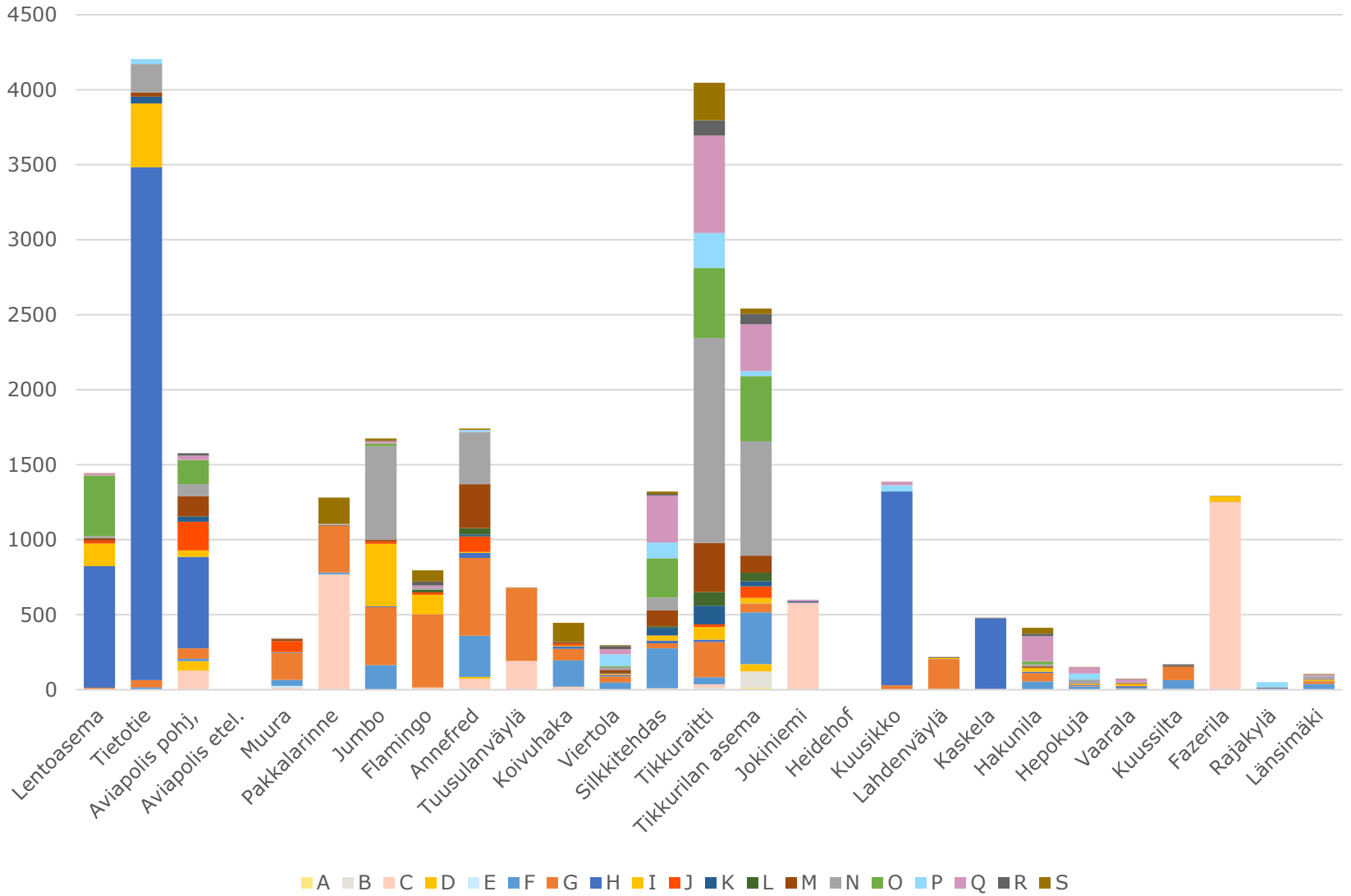
Tikkurilan suuralueella korostuu työpaikkojen palveluvaltaisuus ja toimialojen tasaisempi jakautuminen Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna. Suurimpia toimialoja Tikkurilan alueella ovat hallinto- ja tukipalvelut, tukku- ja vähittäiskauppa, terveys- ja sosiaalipalvelut, julkinen hallinto, kuljetus ja varastointi, rakentaminen ja teollisuus. Alueella on myös paljon ammatilliseen, tieteelliseen ja koulutukseen liittyviä työpaikkoja.

Hakunila on työpaikkamäärältään huomattavasti pienempi Aviapoliksen ja Tikkurilan suuralueisiin verrattuna. Hakunilan merkittävimmät toimialat ovat nykyisin teollisuus, kuljetus- ja varastointi, terveys- ja sosiaalipalvelut, rakentaminen ja tukku- ja vähittäiskauppa.

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde) v. 2020

Kuvaaja 3: Työpaikat alueella.



Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Oheisessa kuvaajassa 3 on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde). Tarkastelualueen merkittävimmät työpaikka-alueet pysäkeittäin (300 m säde) ovat nykyisin:

1. Tietotie (~4 200 tp)
2. Tikkuraitti (~4 000 tp)
3. Tikkurilan asema (~2 500 tp)
4. Annefred (~1 700 tp)
5. Jumbo (~1 700 tp)

- Työpaikkojen määrä ja toimialajakauma vaihtelee pysäkeittäin voimakkaasti.
- Kaavarunkoluonnoksen alueella 300 metrin säteelle pysäkeistä sijoittuu yhteensä n. 24 000 työpaikkaa eli lähes puolet koko kaavarunkoalueen työpaikoista.

Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

Toimitilamarkkinat

Koronapandemia on vaikuttanut toimitilamarkkinoihin. Merkittävä osa työntekijöistä siirtyi pandemian myötä etätyöskentelyyn ja pandemia on myös muokannut työskentelyn paikkasidonnaisuutta. Rajoitusten poistumisen myötä työntekijät ovat alkaneet jälleen palata takaisin toimitiloihin.

Vuokralaiset tarvitsevat edelleen laadukkaita tiloja. Tärkeimpiä tekijöitä ovat edelleen hyvä sijainti, tilojen toimivuus ja tehokkuus, kohteen helppo saavutettavuus, ekologisuus, viihtyisyys sekä ESG-kriteerit.

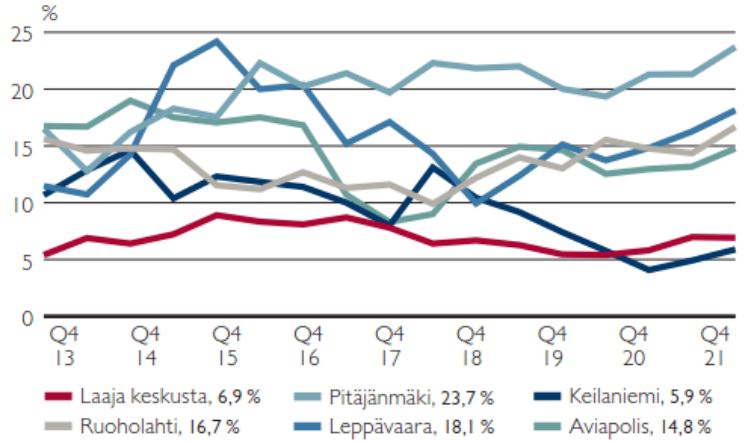
Vuoden 2021 lopulla Vantaalla oli 30 000 m² vapaata liiketilaa ja vajaakäyttöaste oli alhainen 3,4 prosenttia. Teollisuuden ja logistiikan tilojen osalta vajaakäyttöaste oli 3,4 prosenttia ja vapaata tilaa oli 109 000 m², joka oli 9 000 m² vähemmän kuin edellisenä vuonna. Toimistotilojen osalta vajaakäyttöaste oli korkeammalla tasolla ollen 13,3 prosenttia ja vapaata tilaa oli 119 000 m². Aviapoliksen alueella tyhjän tilan määrä kasvoi noin 5 000 m² edellisvuodesta ja vajaakäyttöaste oli 14,8 prosenttia.

Hotellikiinteistöjen asema on koronapandemian myötä heikentynyt sijoitusmarkkinoilla merkittävästi. Sektorin kasvu nähdään kuitenkin jatkuvan pääkaupunkiseudulla uusien rakennushankkeiden myötä. (Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022)

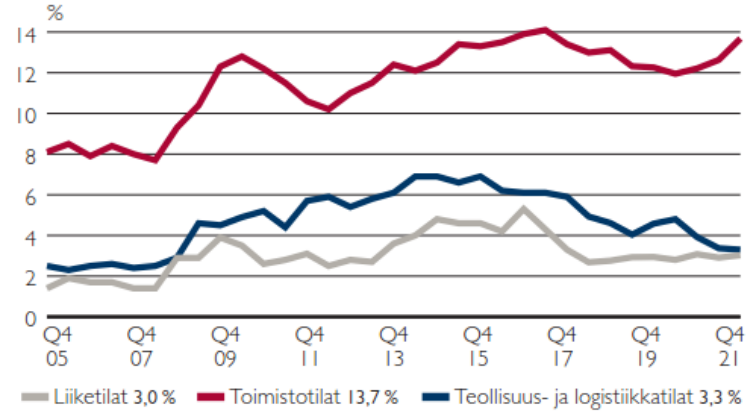
Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin yhteydessä tehdyn tutkimuskoosteen mukaan työpaikkojen/toimitilojen optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400-600 metriä.

Lähteet: Catella markkinakatsaus kevät 2022, Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022, Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022

Vajaakäyttöasteet osamarkkina-alueittain pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet ja vapaan tilan määrä pääkaupunkiseudulla	Vajaakäyttöaste (%) Q4 21	Vajaakäyttöaste (%) Q2 21	Vapaat tilat (m²) Q4 21	Vapaat tilat (m²) Q2 21
VANTAA				
Liiketilat	3,4	3,2	30 000	28 000
Toimistotilat	13,3	13,2	119 000	119 000
Teoll./logistiikka	3,4	3,7	109 000	118 000

Muutospotentiaali 1/2

Ratikan kaavarunkoluonnoksen mitoituksessa on arvioitu, että työpaikkarakentamispotentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikkarakentamispotentiaali on muunnettu työpaikka-arvioiksi laskennallisten työpaikkaväljyyksien perusteella.

Kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle. Oheisissa kuvaajissa on esitetty ratikan kaavarungon mahdollistama työpaikkapotentiaali eri rakentamismuodoittain maankäyttöaineiston pohjalta. Huom. luvut perustuvat vain uuteen maankäyttöpotentiaaliin, eikä tässä tarkastelussa ei ole huomioitu maankäytön muuttumisen myötä mahdollisesti poistuvia työpaikkoja.

- Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen mahdollistaisi työpaikkapotentiaaliltaan n. 22 000 uuden työpaikan lisäyksen. Tikkurilan suuralueella vastaavasti n. 13 000 työpaikkaa ja Hakunilan suuralueella reilut 1 000 työpaikkaa.
- Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle.
- Asuinrakentamisen myötä tarve julkisten palveluiden (päiväkodit, koulut) alueelliselle rakentamiselle kasvaa, mikä synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Tähän vaikuttaa pienempien rakentamisarvioiden lisäksi teollisuuden ja varastoinnin toimialan alhaisempi työvoimaintensiivisyys työpaikkaväljyyden ollen selvästi korkeampi kuin liike- ja toimitilarakentamisessa, jolloin työpaikkamäärät jäävät tästäkin syystä alhaisemmiksi.

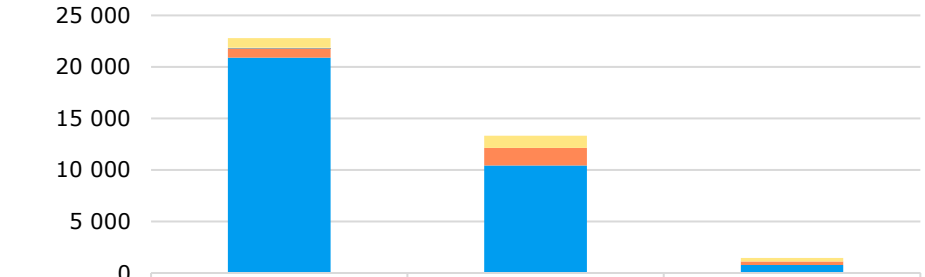
Vantaan yleiskaavan 2020 yhteydessä laaditun elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan erityisesti tietointensiivisten toimialojen sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan, mutta vastaavasti teollisuustyöpaikkojen määrän arvioidaan vähenevän. Alla on esitetty arvio toimialojen keskimääräisestä vuotuisesta kasvuprosentista:

- Tietointensiiviset toimialat 2,5 %
- Majoitus- ja ravitsemistoiminta 2,0 %
- Muut toimialat 2,0 %
- Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne 1,5 %
- Tukku- ja vähittäiskauppa 0,5 %
- Teollisuus -0,5 %
- Kaikki toimialat 1,5 %

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

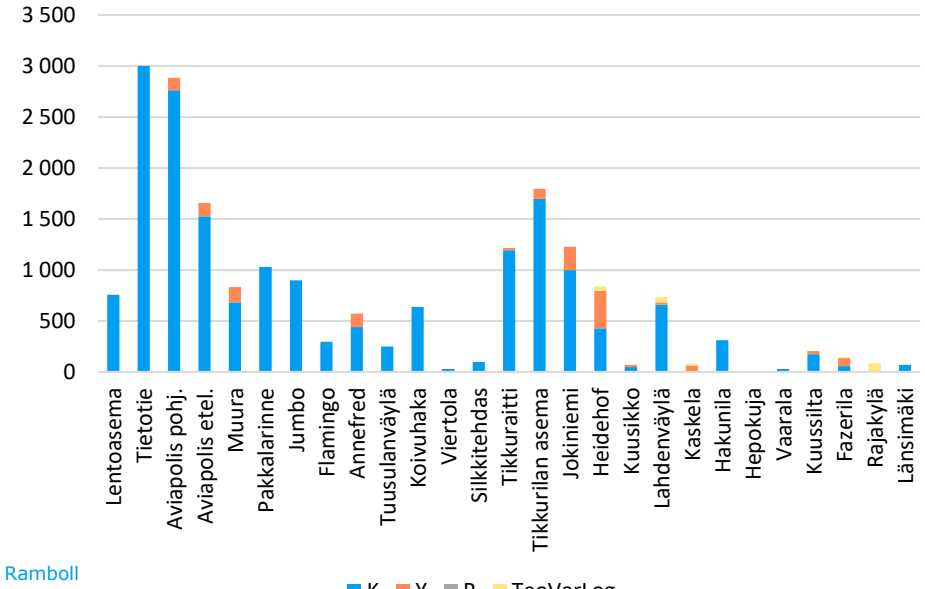
Muutospotentiaali 1/2

Kuvaaja 4: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaalin muutos suuralueittain.



	Aviapolis	Tikkurila	Hakunila
TeoVarLog	920	1 150	340
P	80	0	0
Y	910	1 710	350
K	20 880	10 450	780

Kuvaaja 5: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaali pysäkeittäin.



Kuvaajine luokitus:

K Liike- ja toimisto/toimitilarakentaminen (esim. toimisto, hotelli, muu toimistotyyppinen rakentaminen, kauppa ja liiketila)

Y Julkinen rakentaminen (esim. päiväkoti, koulu). Huom. Ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta

P Muumimaailma-elämyspuisto Pakkalassa

TeoVarLog: Teollisuus- varastointi ja logistiikkarakentaminen

Lähde: Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineisto

Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta

Taulukko 3: Maankäytön muutokset kaavarunkoluonnoksessa nykyiseen verrattuna.

Maankäyttö	Uusi rakentamispotentiaali	Kuvaus
K: Liike- ja toimitilarakentaminen	1 425 000 k-m^2	Toimisto-, liike- ja palvelurakennusten kerrosalamäärä kasvaa alueella huomattavasti. Parantaa työpaikkojen ja palveluiden sijoittumismahdollisuuksia alueella merkittävästi. Riskinä on, että liike- ja toimitilarakentamisen potentiaali ei toteudu kaikilla alueilla tavoitteiden mukaisesti johtuen esimerkiksi markkinasuhdanteiden ja liike- ja toimitilakysynnän muutoksista.
T: Teollisuus ja varastointi	220 000 k-m^2	Teollisuuden-, muiden tuotanto- ja varastoalueiden osalta kerrosalan määrä laskee hieman kaavarunkoluonnoksen alueella. Korvaavaa ja uutta tilaa voi sijoittua kaavarunkoluonnoksen ulkopuolisille alueille Vantaalla.
P: Palvelurakentaminen (matkailuun liittyvää rakentamista)	11 000 k-m^2	Kaavarunkokartalla on osoitettu alueet erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin (mm. Tikkurilan urheilupuisto, Backaksen ja Håkansbölen kartanoalueet). Matkailun näkökulmasta mahdollisuuksia ja vetovoimaisia toimintoja on myös muilla alueilla (esim. Heureka, Jumbo ja Flamingo, Fazerilan vierailukeskus). Matkailun mahdollisuudet alueella parantuvat.
Y: Julkinen palvelurakentaminen	170 000 k-m^2	Uusi maankäyttö ja erityisesti asuinrakentaminen lisää julkisen palvelurakentamisen tarvetta alueella. Julkinen palvelurakentaminen synnyttää palveluita ja työpaikkoja (mm. päivähoito, koulutus, terveydenhuolto) alueiden yrityksille ja asukkaille. Huom. Rakentamispotentiaalissa osoitettu palvelurakentamisen määrä ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta.
AK: Kerrostalopainotteinen asuinrakentaminen	3 170 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa alueella huomattavasti. Lisää alueen asiakaspotentiaalia ja elinvoimaisuutta merkittävästi, mutta vastaavasti kerrostalorakentaminen vie tilaa mm. toimitilarakentamiselta. Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.
AP: Pientalopainotteinen asuinrakentaminen	130 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa kaavarunkoluonnoksen alueella. Uusi pientalorakentaminen lisää asiakaspotentiaalia erityisesti niillä alueilla, joille pientaloalueilta syntyvät asiakasvirrat suuntautuvat (esim. lähipalvelut ja työssäkäynti). Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

Taulukko 4: Vaikutuksen arviointi

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
1. Yritystoiminnan edellytykset alueella	Positiivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja uusi asuntotuotanto lisää alueen asiakaspotentiaalia merkittävästi. Liike- ja toimitilarakentaminen lisää yritysten käytettävissä olevaa tilatarjontaa alueella. Pysäkkiympäristöjen kiinteistöjen arvon arvioidaan nousevan, mikä puolestaan nostaa myös liike- ja toimitilavuokria, mikä tukee kiinteistöliiketoimintaa, mutta nostaa vuokrakustannuksia tiloja käyttäville toimijoille. Haasteina on nykyisin alueella toimivien yritysten siirtyminen muualle uuden rakentamisen tieltä ja pystytäänkö kaikille toimijoille tarjoamaan riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja, jos nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan. Yritystoiminnan edellytysten kannalta haasteeksi voi muodostua tilanne, jossa asuinrakentaminen syrjäyttää liike- ja toimitilarakentamista erityisesti yritystoiminnan kannalta tärkeissä mikrosijainneissa (esim. asiakasvirtojen läheisyys, saavutettavuus), jolloin riskinä on ettei yrityksille ole riittävästi soveltuvia sijoittumismahdollisuuksia, eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada täysin hyödynnettyä.
2. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen	Neutraali	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista, jotka edistävät elinkeinorakenteen monipuolistumista erityisesti vähittäiskaupan, palveluiden ja ravitsemusalan osalta, lisäten alueellista elinvoimaisuutta. Tiivis kaupunkimainen ympäristö tukee myös tietointensiivisen toiminnan sijoittumista alueelle. Vastaavasti kaavarunkoluonnos rajoittaa esimerkiksi tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle ja tällaisten toimintojen sijoittuminen kauemmas voi viedä osan ratikkaympäristön vetovoimasta. Ratikkaympäristön uusien työpaikkojen toimialajakauman arvioidaan noudattavan keskustamaisen ympäristön (esim. Tikkurilan asema) jakaumaa. Asuinrakentamisen määrä voi synnyttää haasteita mm. viemällä tilaa liike- ja toimitilarakentamiselta. Uusi aluekehitys nostaa maan arvoa ja vuokrahintoja, jotka voivat rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).
3. Yritysten liiketoiminta-mahdollisuudet	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista sekä asuntotuotantoa, jotka lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Asuntotuotannon mahdollistama asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskauppa- ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä. Lisäksi ratikka parantaa alueen yritysten saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja siten parantaen yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Haasteena on tunnistettu, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti ja että keskusta- tai muilla alueilla osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen. Tämä voi samalla muodostaa riskin, ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille). Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa rajoitteita (esim. saavutettavuus, turvallisuus) työpaikkatoiminnoille.
4. Yritysten työvoiman saanti	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuva asuntorakentaminen ja sen kautta muodostuva asukasmäärän kasvu tukee työvoiman saantia alueella. Raitiotieyhteyden arvioidaan lisäksi parantavan yritysten ja työpaikkojen houkuttelevuutta hyvien liikenneyhteyksien myötä.
5. Työpaikkojen muodostuminen	Positiivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisen maankäytön toteuttaminen edesauttaa ratikkaympäristön liike-, toimitila- ja asuntorakentamista, jotka tukevat työpaikkojen ja elinvoimaisuuden syntymistä alueelle. Asuinrakentamisen sijoittuminen keskusta-alueille voi kuitenkin viedä yritystoiminnan mikrosijainnin (esim. asiakasvirtojen läheisyys, työpaikan saavutettavuus) kannalta parhaita tiloja ja vaikuttaa siten työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.
6. Yritysilmapiiri	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee ratikan toteuttamista, joka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, mikä osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti tukien siten myös myönteistä yritysilmapiiriä alueella.
7. Yritysten logistiikka	Neutraali	Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa. Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta. Toisaalta katuverkon liikenteen arvioidaan osin sujuvoituvan henkilöautoilijoiden siirtyessä ratikan käyttäjiksi.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
8. Alueen vetovoimatekijät ja imago	Positiivinen	Ratikka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, joka osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti parantaen alueen houkuttelevuutta investoinneille. Myös mahdollisesti aiemmin ei-kiinnostavien alueiden houkuttelevuus voi nousta ratikan myötä. Uusi kaupunkirakenne lisää alueen houkuttelevuutta asukkaiden ja yritysten sijoittumisen näkökulmasta. Ratikan ja sen synnyttämän kaupunkirakenteen arvioidaan parantavan myös osaamisen pitovoimaa Vantaalla (esim. työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden, viihtyisyyden, uusien työpaikkojen muodostumisen seurauksena). Hankkeella nähdään olevan myönteinen imagovaikutus sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Toisaalta ratikan ympäristön houkuttelevuus saattaa heikentää muiden alueiden houkuttelevuutta. Alueiden vetovoiman ja imagon näkökulmasta haasteeksi voi muodostua alueiden yksipuolistuminen (esim. asumisen tai palvelurakenteen puuttumisena).
9. Yritysten välinen kilpailu	Positi-ivinen	Ratikka synnyttää kilpailua sen ympäristöön sijoittuvien liike- ja toimitilojen osalta. Ratikka voi vaikuttaa kilpailuasetelmaan ratikkalinjauksen lähiympäristössä sijaitsevien yritysten ja sen ulkopuolella sijaitsevien yritysten välillä.
10. Yritysten tasapuolinen kohtelu	Neutraali	Kaavarunkoluonnos osoittaa alueilla muuntuvaa maankäyttöä, joissa alueet voivat kehittyä tulevaisuudessa asumiseen ja toisaalta tehokkaampiin työpaikkatoimintoihin. Tällöin nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä). Lisäksi epävarmuustekijänä korostuu, että voidaanko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
11. Edellytykset yritysten verkostoitumiselle	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja siten lisäävät verkostoitumisen edellytyksiä. Keskustamainen ympäristö tukee palveluliiketoiminnan lisäksi myös tietointensiivisen liiketoiminnan sijoittumista alueelle edesauttaen verkostoitumismahdollisuuksia.
12. Strategisten linjausten toteutuminen	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luoden huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Ratikka tukee Vantaan kaupungin ja valtioneuvoston tavoitteita siirtymisessä vähäpäästöiseen liikenteeseen.
13. Aluetalous	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.
14. Koettu ympäristö	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa kaupunkiympäristön ja –tilan uudistamisen, minkä arvioidaan edesauttavan ihmisten kokemusta alueesta ja houkuttelevan ihmisiä saapumaan ja oleilemaan alueelle, mikä tukee mm. ravintola- ja myymälätoimintaa ja alueellista elinvoimaa. Yritystoiminnan näkökulmasta tärkeää olisi mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin, joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten. Haasteena voi olla alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
15. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Negati-ivinen	Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly- ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina. Vaikutusten kesto (arviolta 1-4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia toimialoittain

LIIKETILOISSA TOIMIVAT YRITTÄJÄT (Kauppa ja palvelut, kiinteistönvälittäjät yms.)

- Uudet liiketilat ja asiakaspotentiaalin kasvu uuden rakentamisen myötä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Tilaa vaativan kaupan sijoittuminen ratikkaympäristön ulkopuolelle.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms. johtuen) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Haasteena on monipuolisen kaupunkirakenteen muodostaminen, jossa yhdistyy mm. asuminen, (kivijalka)liiketilat ja toimitilat. Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liiketiloja (erikokoisia ja erilaisia käyttötarkoituksia varten, kuten kivijalat, kuntosalit, lääkäriasemat, ravintolat yms. varten) esim. varaamalla tilaa asuinrakennusten kivijaloista tai varaamalla tontteja liikekäyttöön.

TOIMITILAT (Toimistot)

- Toimitilojen saavutettavuus joukkoliikenteellä erityisesti raideliikenneyhteyksien varrella paranee.
- Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi (mm. tontit hyvillä sijainneilla, toimitilarakentaminen pysäkkien lähiympäristössä, mielellään alle 400-600m etäisyydellä pysäkeistä, mahdollisesti myös pitkällä tähtäimellä ettei aluetta yksipuolisteta pelkällä asuinrakentamisella).
- Uusien toimitilojen vuokrat korkeampia kilpaileviin alueisiin nähden.
- Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- Toimitilojen osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

MATKAILUTOIMIJAT (Hotellit, majoitusliikkeet)

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä sekä yhteyksien parantuminen ostoskeskusten ja tapahtuma-alueiden välillä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

TUOTANTO-, VARASTOINTI- JA LOGISTIIKKATOIMIJAT

- Tuotanto- ja varastotoiminnalle varattu tilaa muutamissa kohteissa Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Erityisesti Aviapoliksen alueella tilaa vaativien toimintojen mahdollinen siirtyminen kauemmas ratikkaympäristöstä maan arvon nousun myötä ja saavutettavuuden mahdollinen heikentyminen (erityisesti suuret kuljetukset).
- Työmaiden aiheuttamat häiriöt tuotantolaitoksille ja logistiikkakuljetuksille (mm. tärinä, liikennerajoitukset ja kiertoreitit).

LIIKENNEYRITTÄJÄT (Taksit, linja-autot, logistiikkayrittäjät)

- Työmaiden aiheuttamat rajoitukset ja kiertoreitit.
- Liikennöinnin mahdollinen hidastuminen.
- Kysynnän muutokset käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi, vuokravälineiden kysynnän kasvu.

PYSÄKÖINTILAITOSTEN OPERAATTORIT

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä.
- Nykyisten laitosten käyttäjämäärien mahdollinen lasku käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi.

KIINTEISTÖNOMISTAJAT JA MANAGERIT

- Liike- ja toimitilojen sekä asuntojen käyttäjämäärän kasvu.
- Maan ja kiinteistöjen arvonnousu, vuokratulojen nousu ympäröivän kaupunkiympäristön kehittyessä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Varmistetaan pysäkkiympäristöissä asumisen ja työpaikkojen sekoittuminen niiltä osin kuin mahdollista (mm. lentomelu rajoittaa asumista). Tällä vältetään yksipuolisten alueiden syntymistä erityisesti keskusta- ja asuinalueilla. Liike- ja toimitilarakentamiselle varataan riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä alueiden monipuolisuuden ja työssäkäyvien palveluiden järjestämiseksi (mm. kaupat, ravintolapalvelut, kuntosalit, lääkäriasemat). Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila).

- Kaavarunkoluonnoksen mukainen ratkaisu pyrkii keskittämään eniten käyttäjiä keräävät toiminnot 300 metrin sisälle, mutta myös 400-600m vyöhyke on monien työpaikkojen sijoittamiseksi mahdollista, esim. Veromiehen monet K-alueet.
- Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.

Yritysnäkökulmien ja –tarpeiden huomiointi ratikkahankkeen edetessä.

- Työpaikkakeskittymien saavutettavuuden edistäminen eri kulkumuodot ja matkaketjut huomioiden (mm. kävelyn ja pyöräilyn reittiverkoston kehittäminen, joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt ja aikataulujen yhteensovittaminen, autoliikenteen reittien kehittäminen, matkaketjujen vaihtoyhteyksien sujuvuuden kehittäminen).
- Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”, joilla asuminen on päätoimintona. Tällaisilla pysäkkiympäristöillä tulisi varata mahdollisuuksia esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuville liike- ja toimitiloille (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt).
- Alueellisen segregaation huomioiminen elinkeinoelämän kannalta. Onko kaupungilla keinoja ohjata erilaisten toimintojen sijoittumista alueelle (esim. erilaisille toimijoille riittävästi erilaisia yritystiloja kohtuuhintaan)?
- Kaupunkisuunnittelun ja elinkeinopalveluiden yhteistyön tiivistäminen. Myös yritysyhteistyön lisääminen suunnitteluun ja toteutukseen esimerkiksi kyselyiden, työpajojen tai yritysluotsitoiminnan muodossa.

Brändin rakentaminen (esim. alueittain tai pysäkeittäin): millaisena alueet halutaan nähdä ja profiloida tulevaisuudessa, millaisia toimijoita alueelle tavoitellaan jne.

Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago) korostaminen kaupungin markkinoinnissa.

Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kaupunkikuva

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutukset elinkeinoelämään

Rakenne ja arviointikehikko

Kaupunkikuvallista arviointia on tehty pysäkkiympäristöittäin. Arvioitavat pysäkkiympäristöt on valittu arviointiin ohjausryhmän kanssa sen mukaisesti, mitkä niistä ovat merkityksiltään suuria ja vaativat kaupunkikuvallisen arvioinnin.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan on arvioitu neljän eri arviointiteeman kautta. Arviointiasteikko on neliportainen (1 = vähäinen, heikko, ja 4 = merkittävä, vahva). Arviointiteemat ja asteikko on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla. Arvioinnissa on huomioitu alueen nykytila sekä kaavarungon mahdollistama tilanne.

Arvioidut pysäkkiympäristöt:

- Aviapolis eteläinen
- Muura
- Jumbo
- Annefred
- Koivuhaka
- Tikkuraitti
- Tikkurilan asema
- Jokiniemi
- Kaskela
- Hakunila
- Kuussilta
- Fazerila
- Rajakylä
- Länsimäki

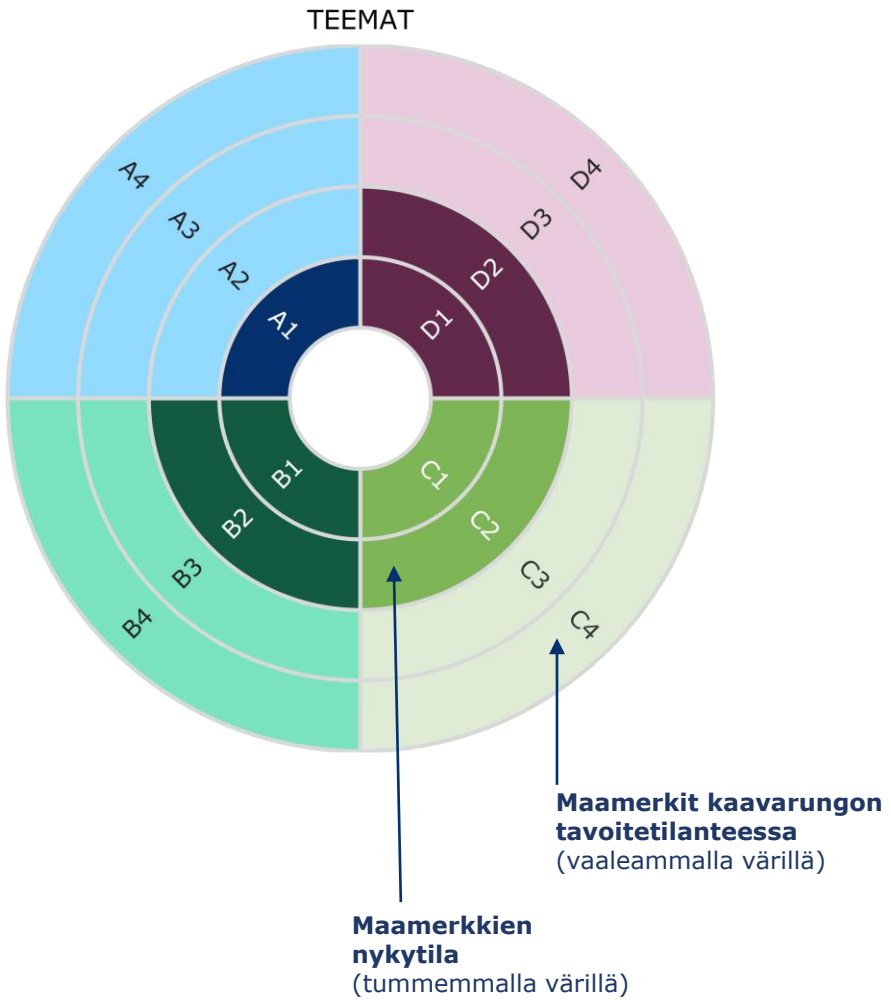
Pysäkkiympäristöjen arviointikriteerit

(A) Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- 1 = Alueen käyttötarkoitus pysyy ennallaan. Alue ei jäsenny ja on monotoninen. Alueella ei ole selkeitä kaupunkitiloja. Alueen katutila ei muodosta selkeää hierarkkista rakennetta.
- 4 = Kaavamääräyksillä tavoitellaan sekoittunutta rakennetta ja kaupunkitila koostuu usean aikakauden rakennuskannasta. Katurakenteesta on selkeästi erotettavissa pää- ja sivukadut. Alueelle sijoittuva kaavamääräys ”vahva ja tunnistettava alueen reuna” sekä ”kaupunkitilojen sarja” jäsentävät kaupunkirakennetta ja muodostuvia kaupunkitiloja.

(B) Liikenteellinen solmukohta

- 1 = Ratikkapysäkiltä heikot vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan tai bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyttä ei ole, pyöräilyn baanaverkkoa ei ole lähellä.
- 4 = Ratikkapysäkiltä hyvät ja monipuoliset vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan, ratikkaan, bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyteen, erityisen hyvät mahdollisuudet mikroliikkumisen palveluihin, pyöräilyn baanaverkon läheisyys.



(D) Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- 1 = Katutila on yksitoikkoinen, rakennusten julkisivut ovat yksipuolisia. Kiinnostavia ympäristön elementtejä, kuten aukioita, puistoja / viherympäristöä, on vähän. Kävely-ympäristö on epäviihtyisää. Rakennukset eivät rajaa katua, eikä kaupunkitila muodosta selkeästi hahmotettavaa kokonaisuutta. Katutilaa rajaavat avoimet pysäköintikentät tai epämääräisesti hahmottuva kadun reuna.
- 4 = Alue on houkutteleva elinkeinotoiminnan ja / tai asumisen näkökulmasta. Alueen keskusta on elävä ja rakennusten katutasossa on runsaasti liike-, ravintola- ja palvelutiloja, alueella on aukioita ja puistoja sekä kävelijälle suotuisaa, mielenkiintoista ja turvallista kävely-ympäristöä.

(C) Maamerkki

- 1 = Ympäristössä ei ole mieleen jäävää, ympäristöä jäsentävää ja alueen luonnetta ilmentävää rakennusta, rakennelmaa, taideteosta tai luontoelementtiä. Maamerkkejä ei ole vahvistamassa alueen identiteettiä.
- 4 = Ympäristössä on tai on suunnitteilla mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit parantavat alueiden hahmottamista, nostavat alueen identiteettiä tai vahvistavat tärkeäksi tunnistettua paikkaa.

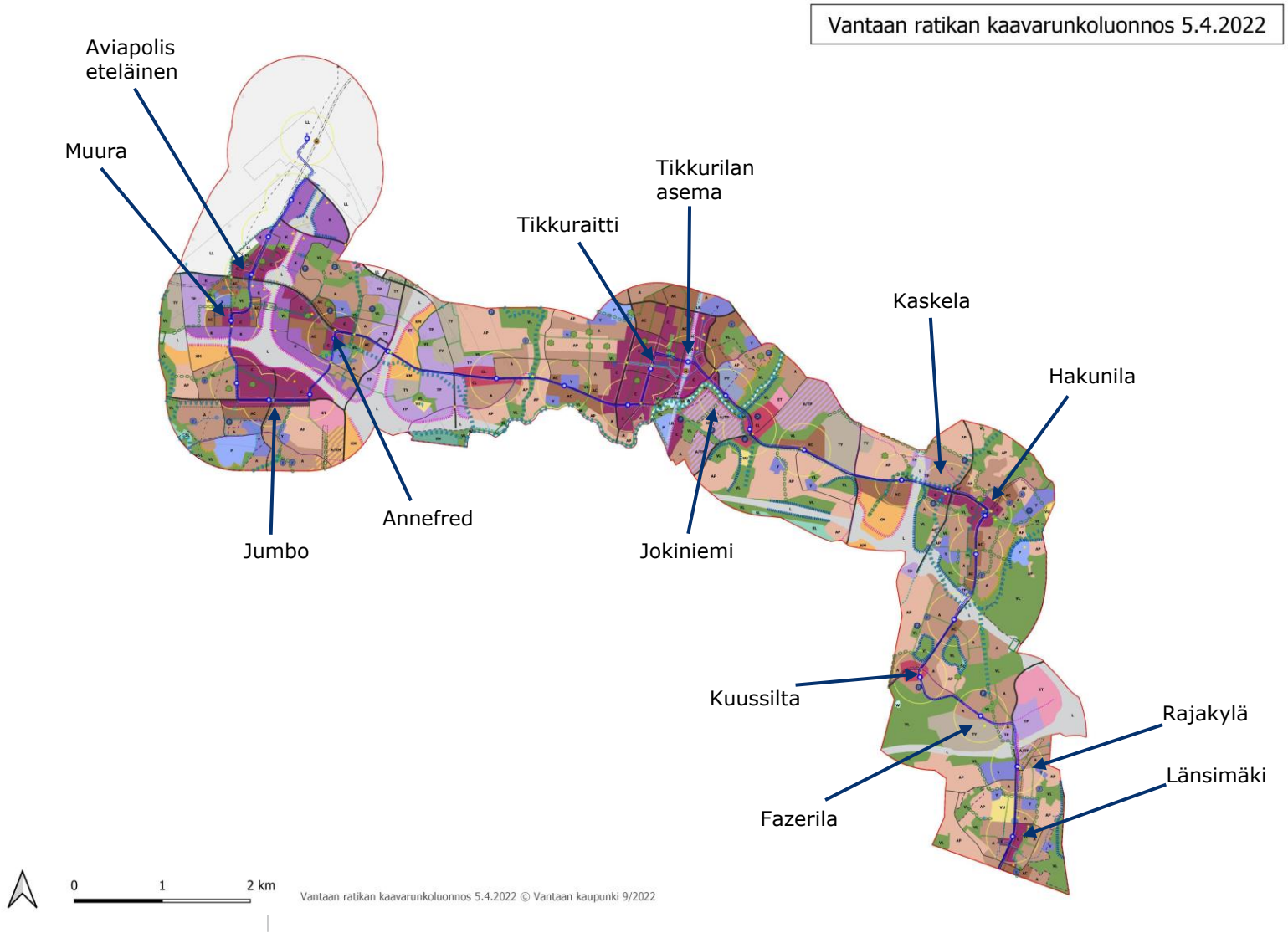
Yleisesti

Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.



Kuva 11: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos (5.4.2022.) ja arvioitavat pysäkkiympäristöt.

Aviapolis eteläinen

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Nykytilanteessa pysäkkiympäristöön sijoittuu metsää Aviapoliksen juna-aseman, Tikkurilantien ja Lentoasemantien ympäristöön. Alue tulee tiivistymään ja rakentumaan kaupunkikuvaltaan tiiviiksi ja keskustamaisemmaksi. Lentoasemantien vierustat suunnitellaan yhtenäiseksi rakennetuksi reunaksi.
- Nykyisellään alueella ei sijaitse selkeästi rajautuvia katutiloja, vaan kadut rajautuvat metsäalueisiin tai väljään rakennuskantaan. Uusi rakentaminen alueella sijoittuu katujen varsiin muodostaen sinne selkeästi rajautuvia katutiloja ja vahvoja kaupallisia julkisivuja, sekä kaupunkikuvallisesti merkittäviä avoimia tiloja ja mieleenpainuvia tilasarjoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

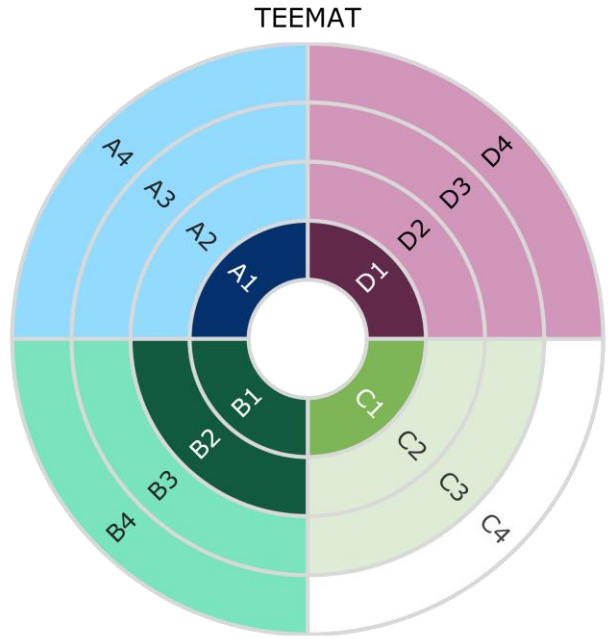
- Pysäkkiympäristössä risteävät liikennöidyt Lentoasemantie, Tikkurilantie ja Turbiinitie, kävely- ja pyöräliikenne sekä joukkoliikenteen runkoväylä. Lisäksi alueelle sijoittuu rautatieasema. Alueen merkitys liikenteellisenä solmukohtana tulee korostumaan uuden rakentamisen ja rakentuvan pysäkin myötä.

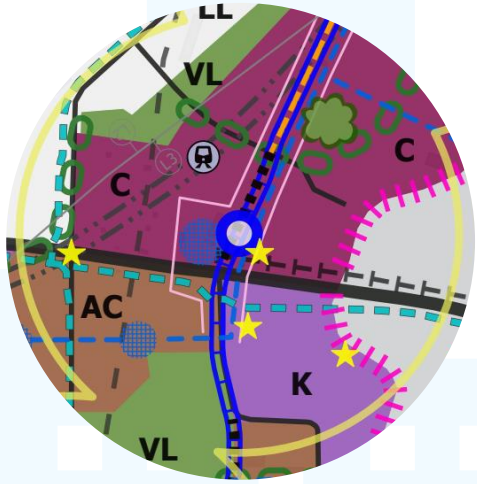
C. Maamerkki

- Alueelle sijoittuu kaavamerkinnällä esiin nostettuja maamerkkejä neljä kappaletta. Kaikki sijoittuvat liikennealueiden läheisyyteen.
- Merkittävänä luonnon kiinnekohtana pysäkkiseudulla on Plootukallio.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristöön muodostuu kaupunkikuvallisesti sekoittunutta rakennetta monipuolisten toimintojen, kuten asumisen, työpaikkojen ja palveluiden myötä. Alue kehittyy lentokenttäkaupunkina ja muodostaa kaupunkikuvallisesti yhtenäisemmän kokonaisuuden pohjoisen Aviapoliksen alueen kanssa.
- Alueen identiteetti syntyy monipuolisen työpaikkarakentamisen, asumisen ja viherympäristön sekoittuneesta rakenteesta. Erityisesti ratikkakadun varsi ja sen varrelle sijoittuva aukio ja rakentaminen ovat vahva identiteetin tuoja.
- Kaavarungon mahdollistamalla muutoksella edistetään Aviapoliksen saavutettavuutta kävellen ja kestävin liikkumistavoin.





Kuva 12: Ote Aviapolis eteläisen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Muura

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos teollisuus- ja varastorakentamisen alueesta sekoittuneeksi asumisen ja monipuolisten toimintojen, kuten työpaikkojen, keskusta- ja julkisten palveluiden sekä lähivirkistysalueiden alueeksi tulee olemaan suuri.
- Alueen rakennuskannan lomaan sijoittuu useita kaupunkikuvallisesti tärkeitä tiloja, jotka kytkeytyvät toisiinsa kävelijän mittakaavassa muodostaen yhtenäisen sekä viihtyisän tilasarjan taskupuistoineen. Käveltävyys ja kylämäisyys ovat alueen vahvoja teemoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

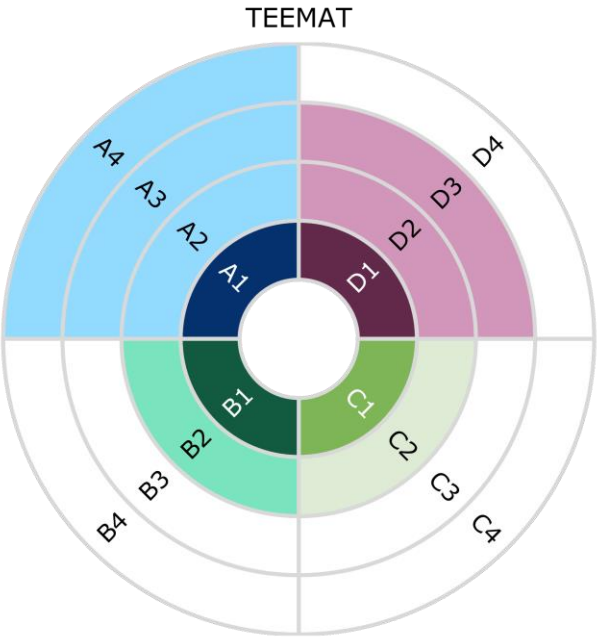
- Muuran ratikkapysäkki edistää alueen kytkeytymistä laajemmin Aviapoliksen alueeseen ja parantaa saavutettavuutta erityisesti kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta. Muuran aluetta rajaavat kuitenkin laajat liikennöidyt katu- ja tieympäristöt, eikä alueen sisältä muodostu selkeitä yhteyksiä ympäröiville alueille.

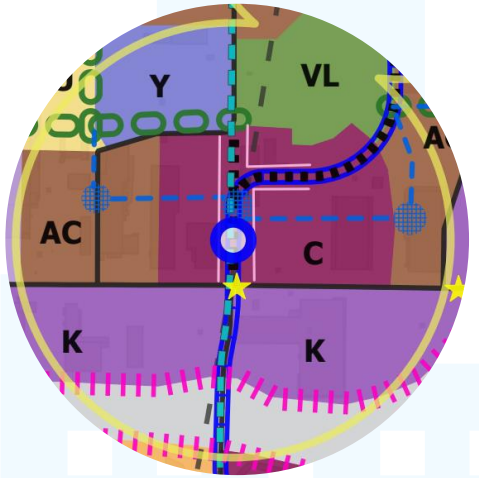
C. Maamerkki

- Alueelle rakentuva uusi, arkkitehtuuriltaan omaleimainen rakennuskanta muodostaa kokonaisuuden, mikä erottuu maamerkkinä pysäkkiympäristössä.
- Alueelle sijoittuu vain yksi maamerkki hieman Muuran pysäkistä etelään.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyiset teollisuus- ja varastorakennukset sekä laajat paikoituskentät tulevat väistymään asuin- ja työpaikkarakentamisen tieltä. Alueen uuden rakennuskannan myötä syntyy kaupunkikuvallisesti tiivistä ja kaupunkimaista ympäristöä.
- Uusi kehittyvä alue rakentuu kaupunkikuvallisesti omaksi kokonaisuudekseen kuitenkin kytkeytyen Aviapolis eteläisen keskustarakenteeseen ja Kehäradan junapysäkkiin.
- Alueella olevia lähivirkistysalueita ja komeita maastonmuotoja tulee vaalia ja yhteydet viheralueiden välillä tulee varmistaa.





Kuva 13: Ote Muuran pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jumbo

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen kehitys palvelukeskittymänä ja asumisen alueena osana Aviapoliksen lentokenttäkaupunki-kokonaisuutta tulee olemaan suuri.
- Nykytilassa alue on vahvasti ison rakentamismittakaavan liikennepainotteista ympäristöä, mitä ei ole suunniteltu kävelijän näkökulmasta käsin. Tiet ja pysäköintialueet palveluihin korostavat autolla saavutettavaa ympäristöä.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien varsi korostuu vahvana kaupallisena julkisivuna. Palveluja avaamalla paremmin ratikkakadun suuntaan, voidaan edistää katutilan elävyyttä ja viihtyisyyttä.

B. Liikenteellinen solmukohta

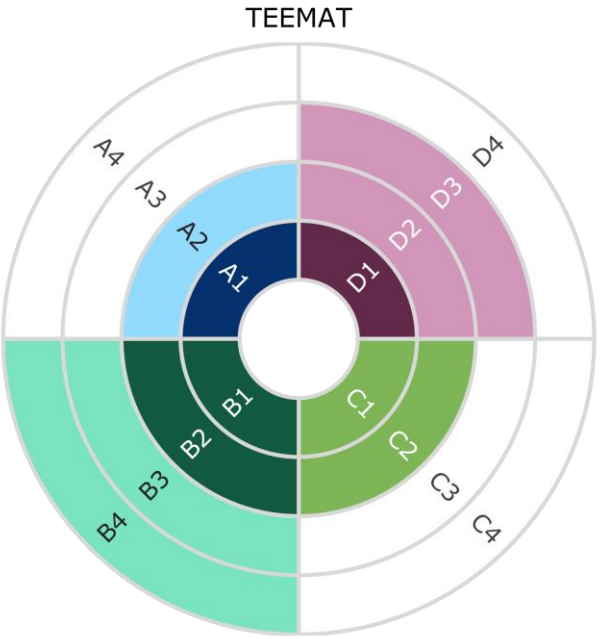
- Omalla tavalla maamerkkinä toimivan Kauppakeskus Jumbon läheisyyteen Väinö Tannerin tien ja Tasetien liittymäkohtaan sijoittuva pysäkki on tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, mikä yhdessä joukkoliikenteen runkoyhteyden kanssa vahvistaa alueen saavutettavuutta ja edistää sen asemaa liikenteellisenä solmukohtana.

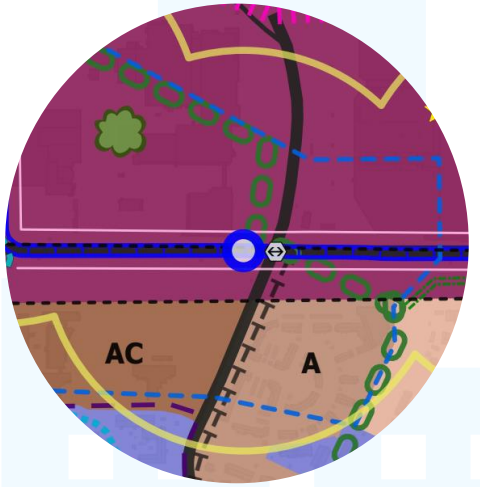
C. Maamerkki

- Flamingon lisäksi alueella ei ole nostettu esille maamerkkejä. Jumbo toimii kuitenkin itsenään jo maamerkkinä alueella.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön asema viihteen ja palvelujen keskuksena korostuu Aviapoliksen suuralueella uusien keskustatoimintojen myötä. Alueelle rakentuvien asumisen sekä keskustatoimintojen alueiden saavutettavuus paranee rakentuvan pysäkin myötä.
- Kehittyvän kaupunkikuvan myötä kävely-ympäristön muodostumista tulee edistää kaikin tavoin niin olevissa rakenteissa kuin uudessa rakentamisessakin.
- Alueen nykyistä suurta mittakaavaa pyritään pilkkomaan inhimillisemmäksi mm. viheralueyhteyksillä. Lähivirkistysalueita ympäristössä on vähän. Katutilan viherympäristö nousee tärkeäksi viihtyvyystekijäksi.





Kuva 14: Ote Jumbon pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Annefred

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen muutos teollisuus- ja varastotoiminnasta keskustamaiseksi aluekeskukseksi tulee olemaan suuri.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja selkeästi. Kaavarunkoluonnoksessa keskusta-alueet myötäilevät ratikkalinjaa, mikä edesauttaa keskustan monipuolisten toimintojen sijoittumisen hyvin saavutettaville paikoille. Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksessä keskustatoiminnot levittäytyvät koko risteysalueelle. Elävän katutilan syntymiseen on hyvät mahdollisuudet.

B. Liikenteellinen solmukohta

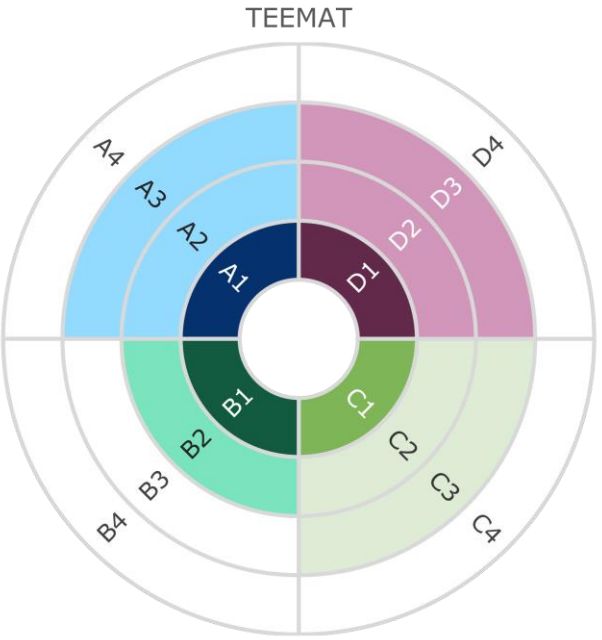
- Pysäkkiympäristö on liikenteen solmukohta, jossa yhdistyvät ratikkalinja, joukkoliikenteen runkoyhteys sekä monipuoliset kävely- ja pyöräreitit (baana).

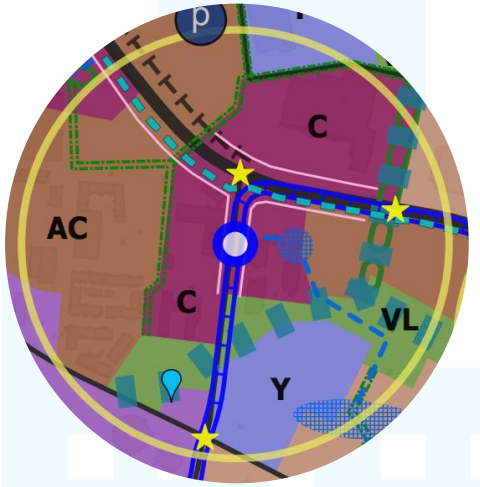
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön keskeiset risteysalueet tulevat kehittymään maamerkkeinä alueella. Pysäkkiseudun eteläosassa sijaitsee puroalue ja lähivirkistysalue sekä julkisten palveluiden rakennuksia ja nämä yhdessä voivat muodostaa yhden Annefredin maamerkeistä.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön pohjoisosa tulee kehittymään vetovoimaiseksi asuin- ja työpaikkojen alueeksi. Eteläosaan sijoittuvalle julkisten palveluiden alueelle sijoittuu oppilaitos- ja päiväkotirakentamista.
- Alueen kehittyvä rakennuskanta yhdistyy viheralueeseen, jonka muodostavat Rälssipuisto ja Annefredin puisto. Uusi rakennuskanta yhdessä viheralueen sekä pysäkkiympäristöön sijoittuvien viherkatujen kanssa mahdollistaa vehreän asuinympäristön ja viihtyisän kävely-ympäristöjen kehittymisen alueella.
- Pysäkkiympäristön liikennejärjestelyissä ja katutiloissa tulee kiinnittää erityistä huomiota oppilaitoksen ja päiväkodin käyttäjiin, jotta katutilat muodostavat turvallisia reittejä.





Kuva 15: Ote Annefredin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Koivuhaka

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos on nykyisellään erillisiksi miellettyjen alueiden muodostumisesta lähikeskustan alueeksi. Alue ei tällä hetkellä muodosta selkeää kaupunkikuvallista kokonaisuutta.
- Alueen kadut muodostavat selkeän hierarkkisuuden, Tikkurilantien ollessa selkeästi alueen pääkatu.
- Lähikeskuksen muodostuminen Koivuhaan alueelle jäsentää Tikkurilantien vartta luoden alueelle selkeitä alueellisia maamerkkejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

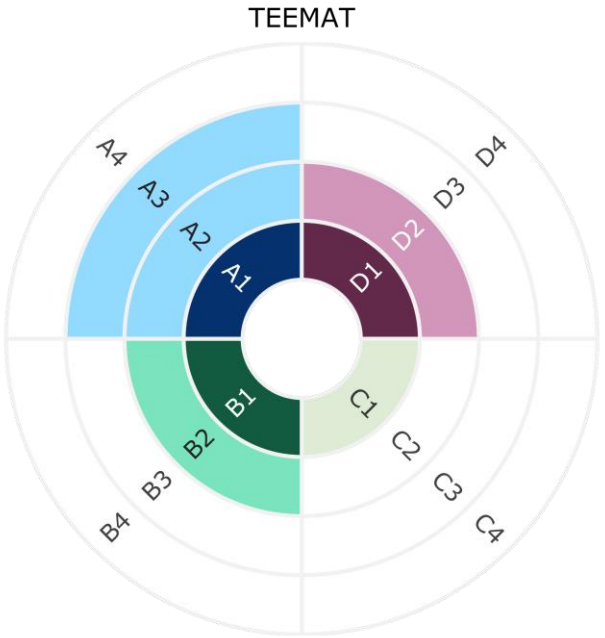
- Pysäkkiympäristö sijoittuu Tikkurilantien varteen, eikä alueelle muodostu poikittaisten yhteyksien solmukohtaa.
- Muodostuva pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana, kun ympäröiviltä asuinalueilta siirrytään pysäkin suuntaan.

C. Maamerkki

- Alueelle ei sijoitu tällä hetkellä tunnistettavia maamerkkejä, eikä kaavarunko myöskään osoita niitä alueelle.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Koivuhaan alue hahmottuu tällä hetkellä hieman epämääräisenä, eikä alueella ole selkää käyttötarkoitusta asumisen ja pienteollisuusalueiden vaihettuessa. Kaavarunko mahdollistaa selkeän lähikeskuksen muodostumisen ja alueen houkuttelevuuden paranemisen kaupunkikuvan selkeytyessä.



Kuva 16: Ote Koivuhaan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkuraitti

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseutu kehittyy edelleen urbaanina rakennettuna keskusta-alueena. Kaupunkikuvalliset muutokset merkittävien täydennysrakentamishankkeiden myötä tulevat olemaan suuria.
- Katutilaa rajataan entistä yhtenäisemmin rakennuksilla, jolloin syntyy selkeää hahmotettavaa katutilan verkostoa laajasti koko pysäkkiseudulle.
- Katutilaa varataan enemmän kävelijöiden käyttöön. Tikkuraitin kävelykatu laajenee Tikkurilan asemalle. Pysäkkiympäristön läpi kulkeva kävelykatu rajautuu selkeästi rakennuksiin ja kaupunkikuvallisesti merkittäviin aukioihin. Kävelykadun laajeneminen lisää alueen kävely-ympäristön viihtyisyyttä ja toimii vetovoimatekijänä alueella. Katutasossa sijaitsee monipuolisesti palveluita ja liiketiloja, jotka tekevät alueen katutilasta elävän.

B. Liikenteellinen solmukohta

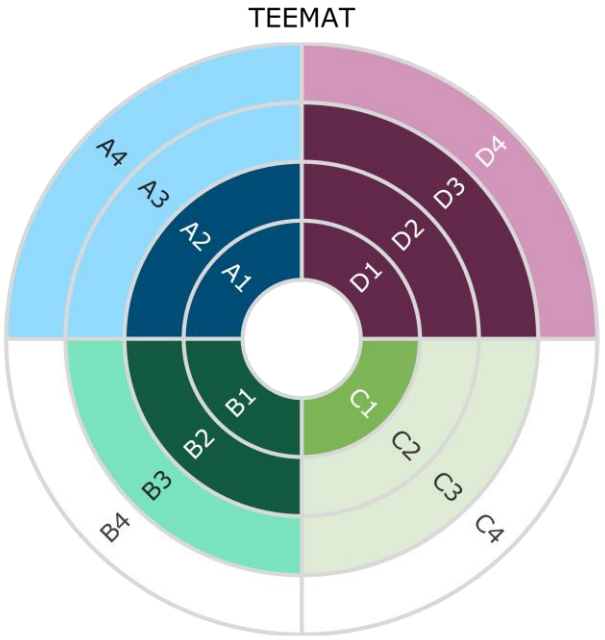
- Pysäkkiseutu kytkeytyy Tikkurilan aseman ja Silkkitehtaan pysäkkien vaikutusalueisiin muodostaen Tikkurilan keskustasta seudullisesti entistä yhtenäisemmän ja saavutettavamman alueen kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.
- Pysäkki edistää alueen merkitystä liikenteellisenä solmukohtana erityisesti kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.

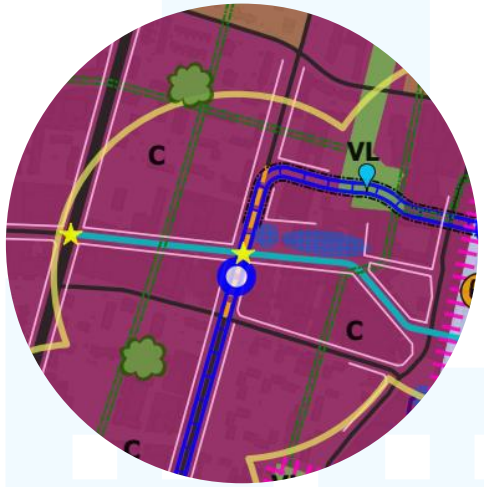
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiseudun toiminnot monipuolistuvat uusien täydentävien keskustakorttelien myötä, jotka pitävät sisällään mm. asumista, liiketiloja, palveluita sekä hallinnollisia toimitiloja. Keskustarakenne tiivistyy, täydentyy ja monipuolistuu merkittävästi.
- Pysäkkiympäristössä risteää useita viherkatuja, jotka lisäävät urbaanin rakennetun ympäristön viihtyisyyttä.





Kuva 17: Ote Tikkuraitin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkurilan asema

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti aseman pysäkkiseutu tulee täydentymään rakentamisella ja muodostamaan entistä urbaanimpaa kaupunkiympäristöä, jossa katutilat rajautuvat selkeästi ja muodostavat korkeatasoista kävely-ympäristöä.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja. Alue kehittyy edelleen, pääasiassa kaupallisten palveluiden, julkisten palveluiden ja työpaikkojen osalta, mikä yhdessä kävelyolosuhteiden kehittämisen myötä synnyttää entistä eläväisempiä katutiloja.
- Junaraiteet muodostavat kävelyn ja pyöräilyn reiteille estevaikutuksen. Raiteiden ylityksiä ja alituksia tulisi olla riittävästi. Kaupunkikuvallisesti raiteiden reunat rakentuvat selkeästi erottuvana rakennettuna reunana. Korkea rakentaminen raiteiden läheisyydessä voisi vahvistaa Tikkurilan asemanseudun identiteettiä.
- Tiivis kaupunkirakenne laajenee Jokiniemen kampuksen ja toimistorakentamisen myötä raiteiden itäpuolelle, alueelle, joka nykyisellään on osittain rakentamatonta tai pysäköinnille varattuna. Rakennuskannan lomaan sijoittuu kaupunkikuvallisesti tärkeitä avoimia tiloja ja niitä yhdistäviä reittejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

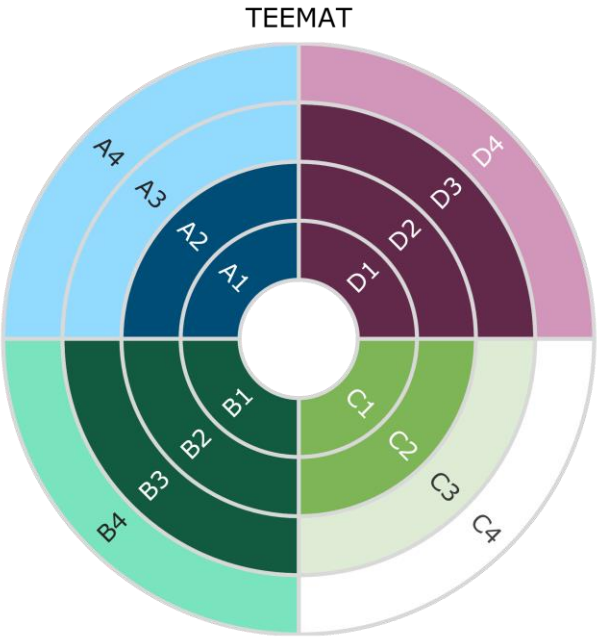
- Ratikkapysäkki sijoittuu maan alle osaksi olemassa olevaa asemanseudun liikenteellistä solmukohtaa. Muutos vahvistaa Tikkurilan asemaa liikenteen valtakunnallisena solmukohtana.

C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Maanalaiselle pysäkille johtavat kulkureitit sijaitsevat keskusta-alueella jo valmiiksi hyvien palveluiden äärellä. Uusia keskustarakentamisen paikkoja syntyy täydennysrakentamisen myötä lisää, mikä parantaa alueen houkuttelevuutta.



Kuva 18: Ote Tikkurilan aseman pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jokiniemi

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Alueen kaupunkikuvallinen muutos väljästä (avoimesta) hallintopalveluiden ja teollisuustoimintojen alueesta täydentyväksi asunto- ja työpaikka-alueeksi tulee olemaan suurehko.
- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiympäristö rajautuu väljästi. Rakentaminen raitiotien pohjoispuolella, joka painottuu hallintorakennuksiin, sijoittuu katutilan yhteyteen pysäkin läheisyyteen. Eteläpuolella rakentamisen välissä kulkeva Keravanjoki tekee pysäkkiympäristöstä avaran.

B. Liikenteellinen solmukohta

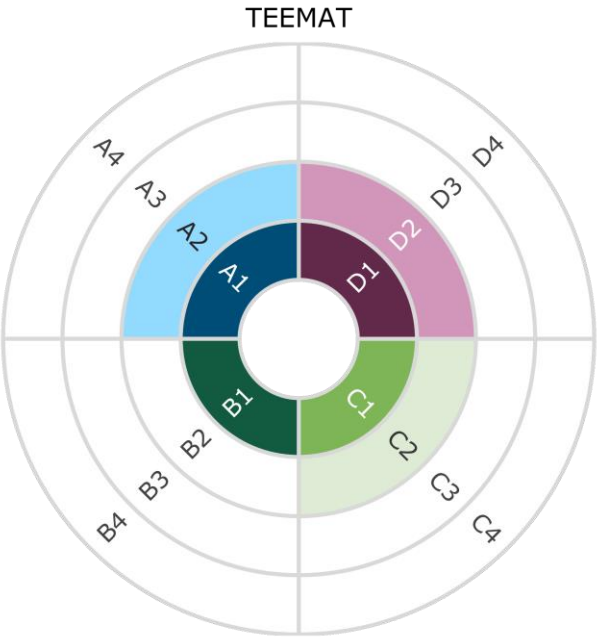
- Alue ei ole tällä hetkellä eikä siitä muodostu merkittävää liikenteen solmukohtaa, vaan se tulee kaavanrungonkin myötä olemaan paikallinen solmukohta.

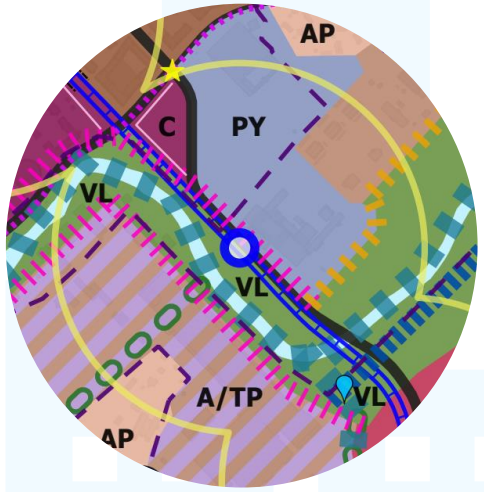
C. Maamerkki

- Keravanjoki korostuu maamerkkinä ja sen merkitystä yhteisenä kaupunkitilana voidaan vahvistaa, mikäli yhteys Jokiniemenkadulta radan yli jokivarteen on mahdollista järjestää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristö sijoittuu Keravanjoen ja sitä reunustavien virkistysalueiden välittömään läheisyyteen. Pysäkki edistää virkistysalueiden seudullista saavutettavuutta. Tikkurilan Väritehtaan alue tulee pitkällä aikavälillä kehittymään asuin- ja työpaikka-alueeksi ja kytkeytymään tiiviimmin osaksi Tikkurilan asemanseutua. Keravanjoki virkistysalueineen kuitenkin jäsentää pysäkkiympäristön asumisen ja työpaikat omaksi kokonaisuudekseen irti keskustan palveluista.
- Pysäkkiympäristö pitää sisällään vesistön, virkistysalueiden ja raiteiden (oleva Santarata ja suunniteltu raitiotie) lisäksi mm. osan Jokiniemen Koelaitoksen RKY-alueesta sekä lukuisia suojeltuja rakennuksia.





Kuva 19: Ote Jokiniemen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kaskela

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Liikennepainotteisen ympäristön muuttuminen keskustatoiminnoille ja asumiselle. Keskusta-alueen jatkuminen yhtenäisenä idästä Kaskelaan.
- Nykytilassa Kaskelan pysäkin ympäristö Kyytitien varrella on vahvasti liikenneympäristöä. Pysäkin eteläpuolella sijaitsee bussivarikko. Kyytitien ja Lahdentien eritasoristeys muodostaa väylämäistä liikenteelle priorisoitua ympäristöä, mikä muodostaa kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen.
- Muutos Vanhan Lahdentien risteyksen ympäristössä tulee olemaan merkittävä, jos Vanha Lahdentie pystytään linjaamaan uudelleen ja muuttamaan tasoristeykseksi. Tällöin lähtökohdat miellyttävälle käveltävälle ympäristölle ovat olemassa. Liikenteeltä vapautuu merkittävä aluekokonaisuus kaupunkikehittämiselle erityisesti bussivarikon alueella.

B. Liikenteellinen solmukohta

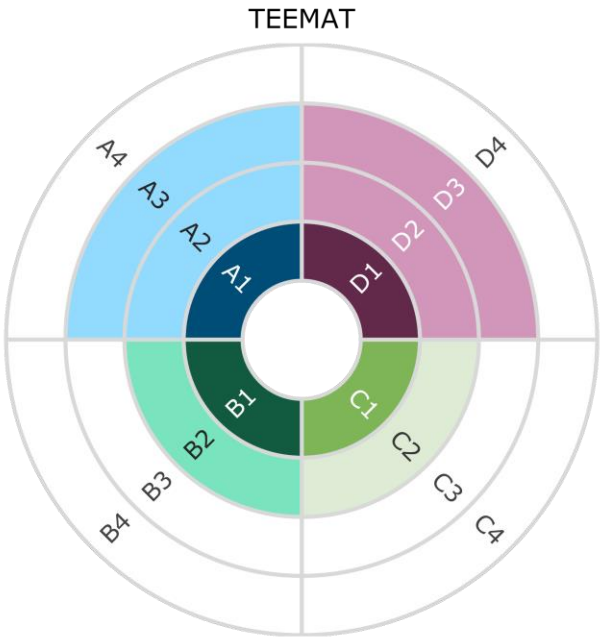
- Alueelle muodostuu voimakas liikenteellinen solmukohta ratikan ja pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien risteyskohtaan.

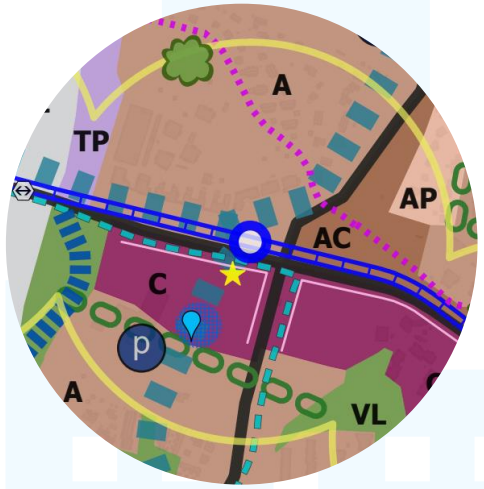
C. Maamerkki

- Nykyisiä maamerkkejä alueelle ei ole. Uuden rakentamisen yhteyteen sijoittuva maamerkki luo alueelle tunnistettavuutta.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Hakunilan keskustan laajenemissuunta länteen Kaskelaan (painotus Kyytitien eteläpuolella) mahdollistaa laajan yhteneväisen kaupunkitilan jatkumisen ratikan reitin varrella. Katutasoon on mahdollisuus sijoittaa liiketiloja ja muita palveluita. Kaupunkikuvan muutos laajalla alueella on merkittävä.
- Kaskelan pientaloalueet säilyvät ja muodostavat luontevan ja omanlaisen alueen osana kehittyvää Kaskelaa.





Kuva 20: Ote Kaskelan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Hakunila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallinen muutos selkeämmin Hakunilan ydinkeskusta-alueeksi. Rooli alueellisena kaupallisten ja julkisten rakennusten keskuksena tulee olemaan vahva. Asukasmäärän kasvu tulee olemaan suuri tontti- ja aluekohtaisella rakentamisella.
- Nykyisin avoin ja osittain jäsentymätön katutila tulee muuttumaan rakennetummaksi kaupunkitilaksi: katuja rajaavat pysäköintialueet vaihtuvat täydennysrakentamisen myötä rakennuksin rajatuksi katutilaksi.
- Ratikkakadun reunoja rajataan laajalti uudella rakentamisella selkeämmin hahmotettavaksi katutilaksi, jossa palveluita on maantasossa helposti saatavilla. Kivijalkakaupoilla, kahviloilla ja suuremmillakin myymälöillä luodaan Hakunilantielle ja Kyytitielle elävämpi ja kantakaupunkimaisempi ilme.
- Hakunilan pysäkkiseutu kytkeytyy Kaskelan ja Hepokujan pysäkkiseutujen vaikutuspiiriin. Kaavarunkoluonnoksessa pysäkkien lähiympäristössä on esitetty toiminnoiltaan monipuolisen keskusta-aleen toimintoja ja pitkiä vahvan kaupallisen julkisivun jaksoja. Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseudut hahmottuvat yhtenäisenä kokonaisuutena, jossa Hakunilan pysäkin lähiympäristö nousee aluekeskuksen asemaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

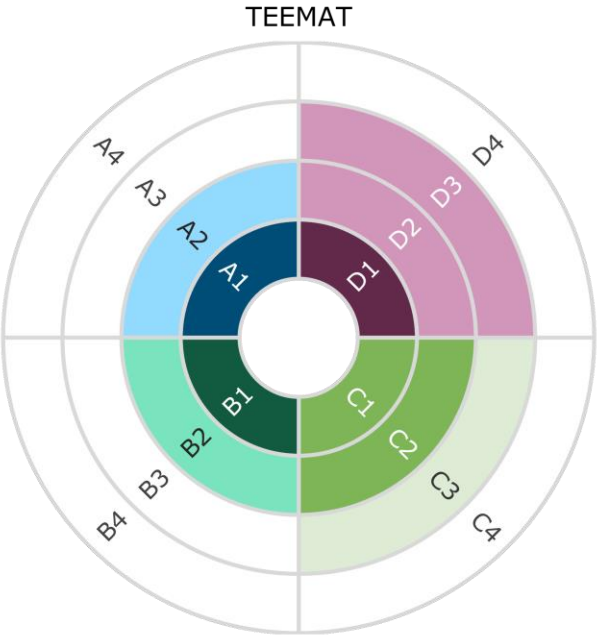
- Alueella on suuri merkitys paikallisena liikenteen solmukohtana.

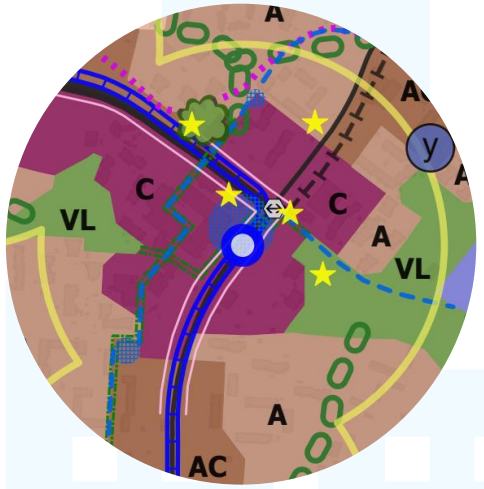
C. Maamerkki

- Uusilla rakennuksilla on mahdollista luoda näkyviä ja tunnistettavia maamerkkejä. Alueelle on myös tunnistettu useita olevia maamerkkejä ja maamerkkien paikkoja.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Kaupallisen keskuksen uudistuminen ratikkapysäkin lähiympäristössä kohentaa merkittävästi ympäristöä ja lisää alueen vetovoimaa. Kaupunkiaukion sijoittaminen ratikkapysäkin vierelle näkyvämmälle paikalle liikenteelliseen solmukohtaan korostaa julkista kaupunkitilaa Hakunilantien ja Kyytitien risteysalueella.
- Katutilassa näkyvät jalankulun ylikulkusillat tullaan purkamaan tai uudistamaan.





Kuva 21: Ote Hakunilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kuussilta

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Asumisen ja teollisuustoimintojen alue muuttuu ja täydentyy monipuolisemmaksi alueeksi ympäristön mittakaava huomioiden. Pysäkin välittömään läheisyyteen ja teiden risteysalueelle keskitetään lähipalveluita.
- Kuussillan pysäkkiympäristön muutos alueen palvelujen keskukseksi. Tällä hetkellä vahvasti teollisuuden ja pientaloasumisen alue muuttuu asumisen ja arjen palvelujen sekoittuneemmaksi alueeksi.
- Käveltävyys lähikeskustan alueella paranee uuden rakentamisen myötä, katutilasta tulee rakentamisen osalta kokonaisuudeltaan selkeämpi ja palvelutilojen myötä kiinnostavampi. Kuussillantien historiallista tieympäristöä kehitetään ja kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parannetaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

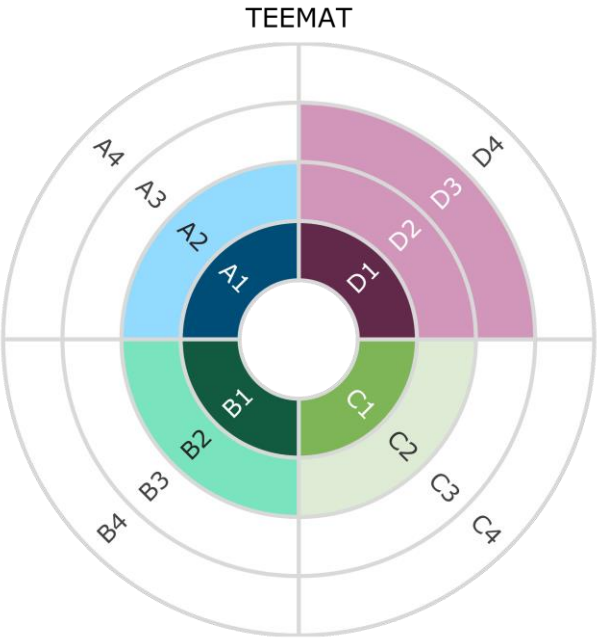
- Teiden risteysalueelle ja ratikkapysäkin läheisyydessä uusi täydentävä keskustarakentaminen syntyy teiden reunoja myötäilevillä rakennuksilla, missä maantasoon rakennetaan liike- ja palvelutiloja arjen lähipalvelutasoa parantamaan.
- Raideliikenteen solmukohdassa kestävä liikkuminen ja vaihdot liikennevälineestä toiseen ovat helppoja. Palveluita syntyy vahvistamaan solmukohtaa.

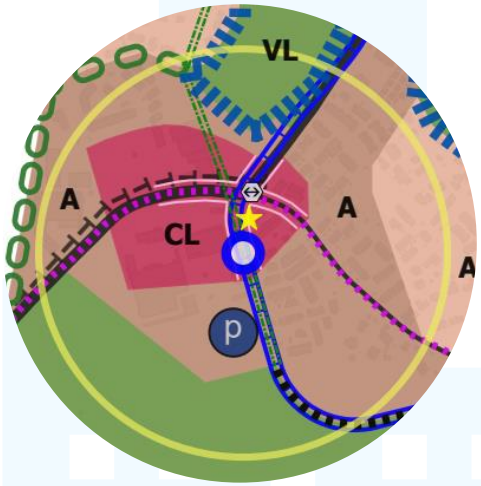
C. Maamerkki

- Alueelle jäsentyy yksi maamerkki Kuussillantien, Hakunilantien ja Tilustien risteykseen.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Uusi rakentaminen luo alueelle identiteettiä mittakaavaltaan hyvin ympäristöön sovitetulla keskustamaisella rakentamisella. Alueelle syntyy uudenlainen rakentamisen kerrostuma, joka toimii myös lähikeskustan maamerkkinä.





Kuva 22: Ote Kuussillan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Fazerila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Muutos teollisuusalueesta monipuolisen asumisen ja tuotantolaitosten alueeksi. Pysäkkiseudun kaupunkikuvallinen muutos tulee olemaan suurehko Fazerintien pohjoispuolella, jossa myös luontoarvot ovat vahvoja.
- Fazerintie on merkitty historialliseksi tieympäristöksi ja sitä kehitetään myös kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parantaen.

B. Liikenteellinen solmukohta

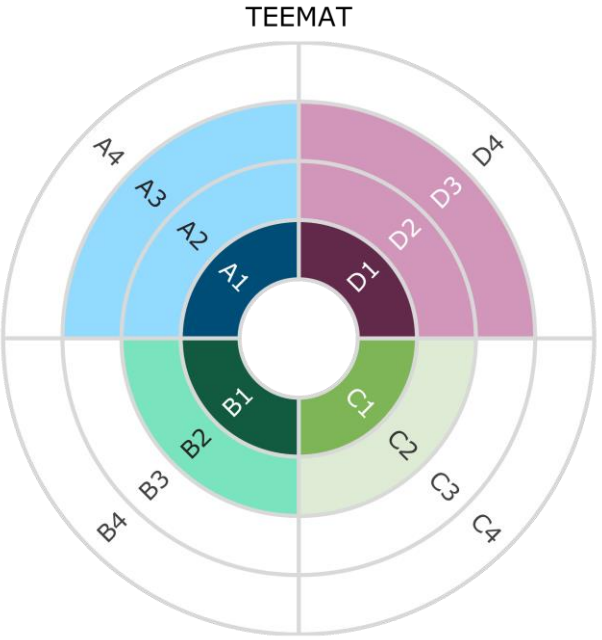
- Alueelle ei muodostu selkeää liikenteellistä solmukohtaa.

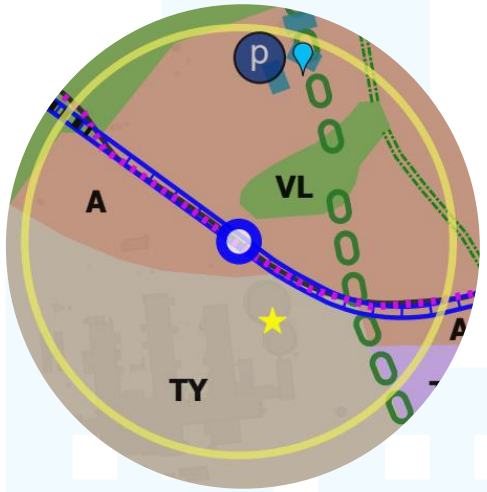
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön maamerkkinä on Fazerin vierailukeskus ja Fazerin tuotantolaitokset.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Monipuolinen asuminen levittäytyy Fazerintien molemmin puolin painottuen Fazerintien pohjoispuolelle. Katutila muuttuu rakennetummaksi, kun metsäisiä alueita ja tien vieressä oleva pysäköintialue muutetaan rakennetuksi ympäristöksi.
- Katutason elävöittäminen Fazerin vierailukeskustoimintojen lisäksi tulee riippumaan uusien asuinrakennusten sijoittumisesta maastoon ja pysäkin läheisyyteen. Rakennusten katutasoon voi mahdollisuuksien mukaan sijoittua asumista palvelevia toimintoja. Ratikkapysäkin välittömässä läheisyydessä katutason tilojen palvelut olisivat hyvin saavutettavissa.





Kuva 23: Ote Fazerilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Rajakylä

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Rajakylässä kaupunkikuva kehittyy ja täydentyy olevia asuinalueita täydentäen ja vahvistaen. Länsimäentien rakennettua reunaa vahvistetaan. Rajakylän liikunta- ja virkistyspalvelut ovat alueella tärkeässä roolissa.
- Alueen kaupunkikuvan muutos voi kestää ajallisesti pitkäänkin. Osa täydennysrakentamisesta vaatii voimalinjan siirtoa toteutuakseen.
- Ratikkakatujen rakentamisen yhteydessä jalankulun ja pyöräilyn ympäristö uusiutuu ja paranee nykyisestä.

B. Liikenteellinen solmukohta

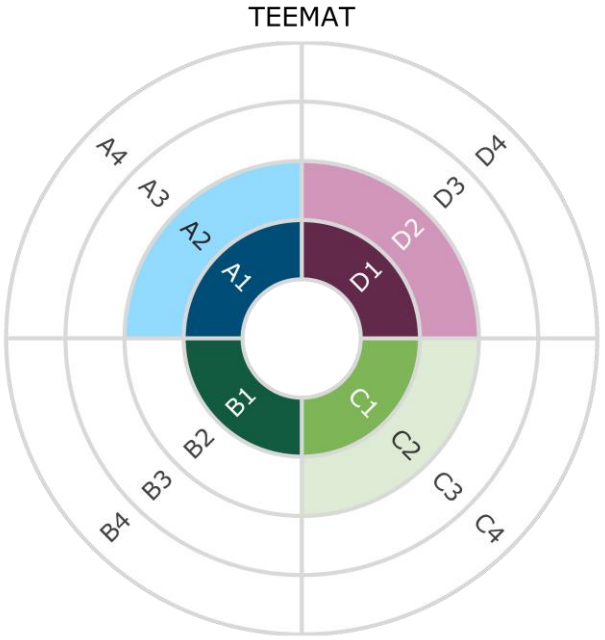
- Alueella risteää Porvoonväylä pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden kanssa.

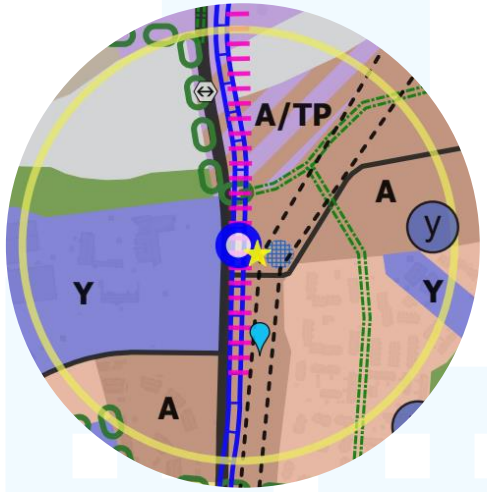
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön läheisyydessä sijaitsee yksi maamerkki.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Rajakylässä Länsimäentien reunan kaupunkikuva on rakentamaton ja pääosin hyvinkin vehreä. Pohjoisessa vahvan kaupunkirakenteen reunan muodostaa Porvoonväylä.
- Länsimäentien reunaan rakennettua kaupunkikuvaa voi syntyä tien itäpuolella, jos voimajohtolinja saadaan siirrettyä maan alle. Tämä jatkaa hyvin Länsimäen suunniteltua ratikkakadun rakennuksilla rajattua kaupunkitilaa.
- Uuden asuinalueen rakentuminen pohjoisemmaksi on mahdollista.
- Pysäkin välittömässä läheisyydessä on koulu ja liikuntahalleja. Saavutettavuus kestävin liikkumismuodoin on hyvä. Arjen julkiset palvelut ovat hyvällä tasolla. Päiväkodit ovat myös ratikkapysäkin läheisyydessä.





Kuva 24: Ote Rajakylän pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Länsimäki

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Länsimäen keskustan kaupunkikuvallisen ilmeen muutos painottuu Länsimäentien läheisyyteen monipuolisella täydennysrakentamisella. Alueen kävely- ja virkistysreitit säilyvät ja niitä kehitetään osana aukioiden sarjaa.
- Länsimäentien avoin katutila muuttuu täydennysrakentamisen myötä vahvemmin rakennusten rajaamaksi katutilaksi ja mahdollistaa pysäkin läheisyyteen ratikkakadulle uuden selkeän julkisivulinjan, joka voi toimia uutena alueen maamerkkinä. Muutos voi toteutuessaan olla suuri.
- Laajat kävelyreitistöt yhdistävät avoimia kaupunkitiloja. Lähivirkistysalueet huomioidaan tärkeänä asukkaiden hyvinvoinnin mahdollistajana.
- Länsimäentien molemmat puolet suunnitellaan kytkeytymään entistä paremmin toisiinsa sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti.

B. Liikenteellinen solmukohta

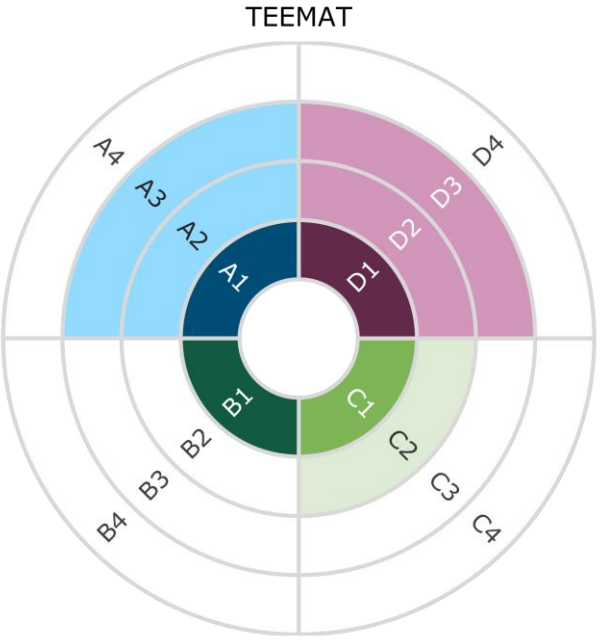
- Useita eri yhteyksiä yhdistävää liikenteellisestä solmukohtaa ei synny vaan pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana.

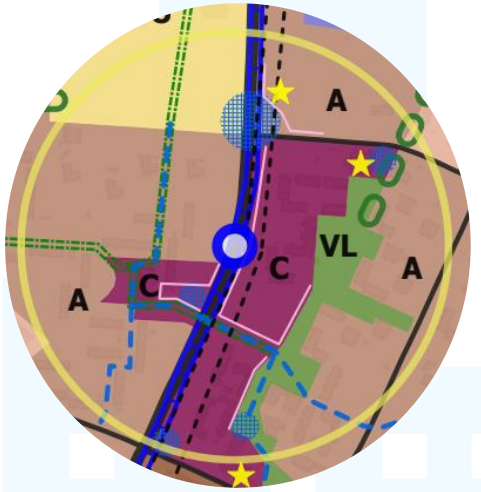
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee kolme maamerkki- merkintää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyisin näkyviä elementtejä Länsimäentien ympäristössä ovat tien reunaan sijoittuvat avoimet pysäköintialueet ja tien suuntainen voimajohtolinja.
- Katutilaa jäsennetään avoimilla kaupunkitiloilla, jotka korostavat tärkeitä aukioita, liike- ja palvelutilojen edustoja, virkistysalueita tai reittien risteyskohtia. Ne kytkeytyvät olemassa oleviin reitistöihin ja sijoittuvat keskusta-alueelle tai sen reunavyöhykkeille. Täydentävä rakentaminen rajaa ja tukee mm. uusilla kadunvarsiliiketiloilla näiden tilojen sijaintia sekä lisää palveluja alueelle. Viihtymisen paikkoja syntyy lisää.





Kuva 25: Ote Länsimäen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa uuden kaupunkikuvallisen ja ajallisen kerrostuman, Vantaan ratikan.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa merkittävät kaupunkikuvalliset muutokset useilla eri pysäkkiympäristöillä. Suurimmat muutokset keskittyvät kaavarungon länsiosaan, missä nykyisiä teollisuus- ja pienteollisuusalueita on osoitettu keskustamaisen ja asumisen merkinnöillä.
- Kaikilla pysäkkiympäristöillä kaavarunkoluonnos kuitenkin mahdollistaa kaupunkikuvallisia muutoksia ratikan luodessa paineita kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkikuvaa, mutta luo samalla mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseen ja jäsentämiseen.
- Suuria kaupunkikuvallisia muutoksia ovat myös voimajohtolinjojen poistuminen esimerkiksi Länsimäessä.
- Kaavassa kaupunkitilan käsittelyyn valittu Kevin Lynchin analyysiin perustuva näkökulma on mielenkiintoinen. Kaavarunkoluonnokseen on onnistuneesti sijoitettu kaupunkikuvallisen hahmottamisen elementtejä tukemaan kaupunkikuvan kehitystä.
- Kokonaisuutena tarkastelleen kaupunkikuvan näkökulmasta kaavarunkoluonnos antaa erittäin hyvät mahdollisuudet elävän ja kiinnostavan sekä jäsentyneen kaupunkikuvan muodostumiseen.

Merkittävimmät kaupunkikuvalliset vaikutukset

- Ratikka muovaa kaupunkikuvaa sekä pysäkkiympäristöillä ja ratikkalinjalla
- Kaavarunkoluonnoksessa on useita uusia keskusta ja lähikeskusta-alueita jo olemassa olevien keskusta-alueiden lisäksi
- Maamerkkien merkitys kaupunkikuvaa jäsentävänä elementtinä on nostettu esille
- Voimakkaimmat kaupunkikuvalliset muutokset sijoittuvat kaavarungon länsiosaan, mutta myös idässä on huomattavia kaupunkikuvallisia muutoksia.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Kaavarunkoluonnoksen merkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty useita kaavamääräyksiä, jotka kohdistuvat suoraan kaupunkikuvaan.
- Maamerkki merkinnän nostaminen on hyvä. Paikoin maamerkit kuitenkin sijoittuivat kaavakartalla kauas pääkulkureiteistä tai keskusta-alueiden laitamille. Niin tunnistettavuutta ja suunnistettavuutta tukeva vaikutus ei kaikkialla ollut täysin selkeä.
- Kaavamääräykset, jotka käsittelevät alueen vahvoja ja tunnistettavia alueiden reunoja tukevat kaavarungon alueen hahmottamista ja kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallista jäsentymistä tukevat myös vahvan kaupallisen julkisivun merkintä. Reunat sijoittuivat kuitenkin pääsääntöisesti alueille, joissa on jo tälläkin hetkellä merkittävä reunavyöhyke. Kaupunkitilallisen jäsentymisen näkökulmasta reunamerkintää olisi voinut harkita myös voimakkaasti kehittyville alueille, missä nykyisiä reunoja ei vielä ole.
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja on ansiokas merkintä uusien kaupunkitilojen kehityksessä.
- Alueen reunojen merkintä sijoittuu pääsääntöisesti alueille missä on jo tälläkin hetkellä reunavyöhyke. Merkintää voisi hyödyntää voimakkaammin myös uusien kaupunkikuvaa jäsentävien reunojen esiin tuomiseen.
- Maamerkkien määrä ja niiden kaupunkikuvallinen sijainti vaihtelevat runsaasti eri suuralueiden välillä. Nämä olisi hyvä vielä tarkistaa ja tarvittaessa tasapainottaa alueiden hierarkian suhteessa.

Maamerkki

Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Vahva kaupallinen julkisivu

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Huomioita jatkosuunnitteluun

Yhteenveto kaavioista

Aviapolis eteläinen

Muura

Jumbo

Annefred

Koivuhaka

Tikkuraitti

Tikkurilan asema

Jokiniemi

Kaskela

Hakunila

Kuussilta

Fazerila

Rajakylä

Länsimäki

Huomioita jatkosuunnitteluun

Aviapoliksen suuralue

- Kaavarunko tukee laajamittaista muutosta ja hyödyntää uuden alueen tavoitteet, niiden tarkempi toteutuminen jää kuitenkin myöhempien suunnitteluvaiheiden vastuulle.
- Tiiviiseen kaupunkirakenteeseen merkitty viheryhteyksien luonne jää kaupunkikuvan kannalta hieman avoimeksi. Niiden merkintää voisi täydentää myös kaupunkikuvaa jäsentävänä ja muovaavana elementtinä.
- Tikkurilantien ja Lentoasemantien risteysalueen reunavyöhykkeiden rakentaminen tiealueen molemmin puolin yhtenäistää ja eheyttää risteysalueen kaupunkikuvaa. Kaavarunkoluonnoksesta ei kuitenkaan täysin selviä miten nykyiset heikosti rajautuvat katutilat kehittyvät keskustamaisiksi selkeästi rajautuviksi, kävelijän mittakaavaan soveltuviksi, viihtyisiksi katutiloiksi? Näitä on Aviapoliksen alueella useita ja esimerkiksi Tikkurilantien rajaava luonne ei korostu. Olisiko reunavyöhykkeen paikka joissain kohdin?
- Kaupunkikuvan muodostumisen vaiheisuus on jatkosuunnittelun haaste, johon tosin ei voi pelkällä kaavarungolla vaikuttaa, ellei siihen liitetä erillistä vaiheistuksen tarkastelua, jossa tarkasteltaisiin alueen suunnittelun ja toteuttamisen vaiheistamista.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien eteläpuolella sijaitsee voimajohtolinja: voiko linja estää kaupunkirakenteen kehitysmahdollisuuksia, jos voimalinjaa ei saada siirrettyä. Keskusta-alue ei tällöin pääse levittäytymään tien molemmin puolin.
- Jumbon C-alueen luonne ja sopivat keskustatoiminnot tulisi analysoida tarkoin. Kuinka paljon on luontevaa sijoittaa asumista kaavarunkoluonnoksen keskustatoimintojen alueelle, kun pysäkkiseudun pohjoisreuna rajautuu Kehä III:een.
- Jumbon pysäkki on sijoitettu liikenteelliseen solmukohtaan risteysalueelle, jolloin tiestö synnyttää estevaikutusta olevaan kauppakeskukseen saavuttaessa.
- Taskupuistoja ja aukioita olisi hyvä lisätä Väinö Tannerin tien ja Tasetien varrelle. Nyt alue jää Aviapoliksen muita alueita vähemmän vihreäksi. Alueen sisältä ei ole myöskään esitetty erillisiä aukiotiloja tai niitä yhdistäviä reittejä.
- Alueella on useita kehittyviä keskustatoimintojen alueita. Voiko kaikkiin syntyä houkuttelevaa asumista?

Tikkurilan suuralue

- Miten lähikeskusten alueet muotoutuvat kaupunkikuvallisesti, kun ovat pitkänomaisia ja jäsentyvät keskeisen tien varteen. Käveltävyyden kannalta pitkänomaisuus ei välttämättä ole houkutteleva rakenne.
- Lähikeskuksen jäsentyminen erityisesti Koivuhaassa vilkkaan liikenneväylän ja aluetta voimakkaasti halkaisevan ratikan ympärille voi olla haastava. Alueen imagon muuttuminen teollisuusvaltaisesta alueesta houkuttelevaksi aluekeskustaksi vaatii huomiota alueen jatkosuunnittelussa.
- Tikkurilassa maan alle johtavat tunnelien suuaukot ja niiden kaupunkikuvallinen merkitys ei korostu kaavarungossa. Raitiotien rakenteet ovat kokonaisuutena osana koko katutilan viihtyisyyttä.
- Kielotien ympäristön toiminnoiltaan sekoittuneen kaupunkiympäristön toteutuminen tulee varmistaa kaikin mahdollisin keinoin. Kielotien rooli Tikkurilan keskustan alueella kasvaa ratikan myötä. Liike-, toimisto- ja palvelutilojen rakentuminen katutasoon nauhamaisena vyöhykkeenä on lähtökohtana elävän katutilan syntymiselle.
- Hybridirakennusten suosiminen Tikkurilan keskusta-alueen täydennysrakentamisessa tulisi olla tärkeä periaate. Näin varmistetaan monipuolisen keskusta-aleen syntyminen.
- Pysäkkiseutu kestää useiden identiteetiltään vahvan rakennuksen syntymisen. Näin Tikkurilan imago vahvistuu edelleen. Maamerkkeinä ei ole kuitenkaan nostettu alueen nykyisiä maamerkkejä.
- Santaradan säilyminen voi vaikuttaa ympäristön viihtyisyyteen sekä siihen, voiko CL-alue toteutua. Kaupunkitilaa on jakamassa kaksi raidetta sekä kaasu- ja sähkölinjoja, jotka synnyttävät fyysistä ja kaupunkikuvallista estevaikutusta.
- Jokimaisema ja uusi Tikkurilan väritehtaan alueen kehittyvä kaupunkikuva tulisi nostaa maamerkeiksi.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Hakunilan suuralue

- Kävelyreittien jatkuvuus ja mahdollisuus vaihtoehtoisiin kävelyreitteihin erityisesti C-korttelialueiden läpi tulee mahdollistaa osana keskustamaisen alueen kehittymistä. Nyt yhteys on esitetty pohjois-eteläsuuntaisesti. Itä-Länsisuuntaisesti voisi pohtia myös alueen kokoavaa yhteyttä.
- Kaupunkivihreä tulisi huomioida osana Hakunilan ratikkakatuja. Hakunilan keskustan C-alueen kohdalla viheryhteydet katkeavat. Ne voisi nostaa vahvemmin myös osaksi kaupunkikuvaa, koska alueelta vähentyy ratikan seurauksena runsaasti katuvihreää.
- Kuussillan / Vaaralan alueella Vaaralanmäen ja Kelokallion kaupunkikuvallinen ja maamerkkimäinen luonne ja merkitys ei kaavarungosta hahmotu.
- Onko kaavarunkoluonnoksessa huomioitu Viikki-Malmi-ratikan liittyminen Kuussillan ratikkapysäkkiin?
- Kaavarunkoluonnokseen on merkitty maakunnallinen ekologinen yhteys, jonka vaikutus kaupunkikuvan jäsentymiseen tulee huomioida. Viheralueen reunan merkitystä kaupunkikuvallisena elementtinä ei ole korostettu, vaikka siihen olisi potentiaalia.
- Riskinä Rajakylän ja Länsimäen alueen kehittymiselle on voimajohtolinjan maakaapeloinnin toteutumatta jättäminen, mikä vaikuttaa niin asuinrakentamishankkeisiin kuin yhtenäisemmän kaupunkikuvan syntyyn.
- Porvoonväylän risteysalue ja Länsimäentien siltarakenteet ja rampit luovat kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen. Pienelle alueelle on sijoitettu runsaasti eri tavoitteita. Onko kaikki tavoitteet mahdollista yhdistää?
- Länsimäen Ratikkapysäkin välittömään läheisyyteen tulisi keskittää hyvin palveluita sekä varmistua siitä, että palvelut eivät jää liian hajautetusti alueelle. Nyt C-alue on pitkittäisenä Länsimäentien varressa, pääosin vain toisella puolen mikä haastavoittaa kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti kaupunkiaukio-merkintä ja ratikkapysäkki ovat melkoisen kaukana toisistaan.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Rakenne ja arviointikehikko

Maiseman ja kulttuuriympäristön vaikutusten arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota alueen kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön säilymis- ja kehittämisedellytyksiin kaavarungon alueella. Arvioinnissa on keskitytty suurimman muutospaineen alueeseen, eli ratikan linjauksen ja pysäkkien välittömään lähiympäristöön.

Arvioinnin aluksi on käsitelty kaavarungon yleisiä maisemaan kohdistuvia vaikutuksia, jonka jälkeen vaikutusten arviointi on esitetty suuralueittain. Työn tueksi on muodostettu kriteeristö, jonka avulla on tunnistettu kohteita tai alueita, joihin kohdistuu kaavarungon toteuttamisen seurauksena suuria tai kohtalaisia vaikutuksia. Kriteeristön pohjalta ja arvioinnin tueksi on suoritettu karttatarkastelu sekä kriteeristön mukaisten vaikutusalueiden sisälle jäävät kohteet on käyty läpi taulukkomaisena tarkasteluna. Kriteeristöjen metrimäärät ovat määrittyneet sen perusteella mille etäisyydelle vaikutukset maisemaan voivat kohdentua.

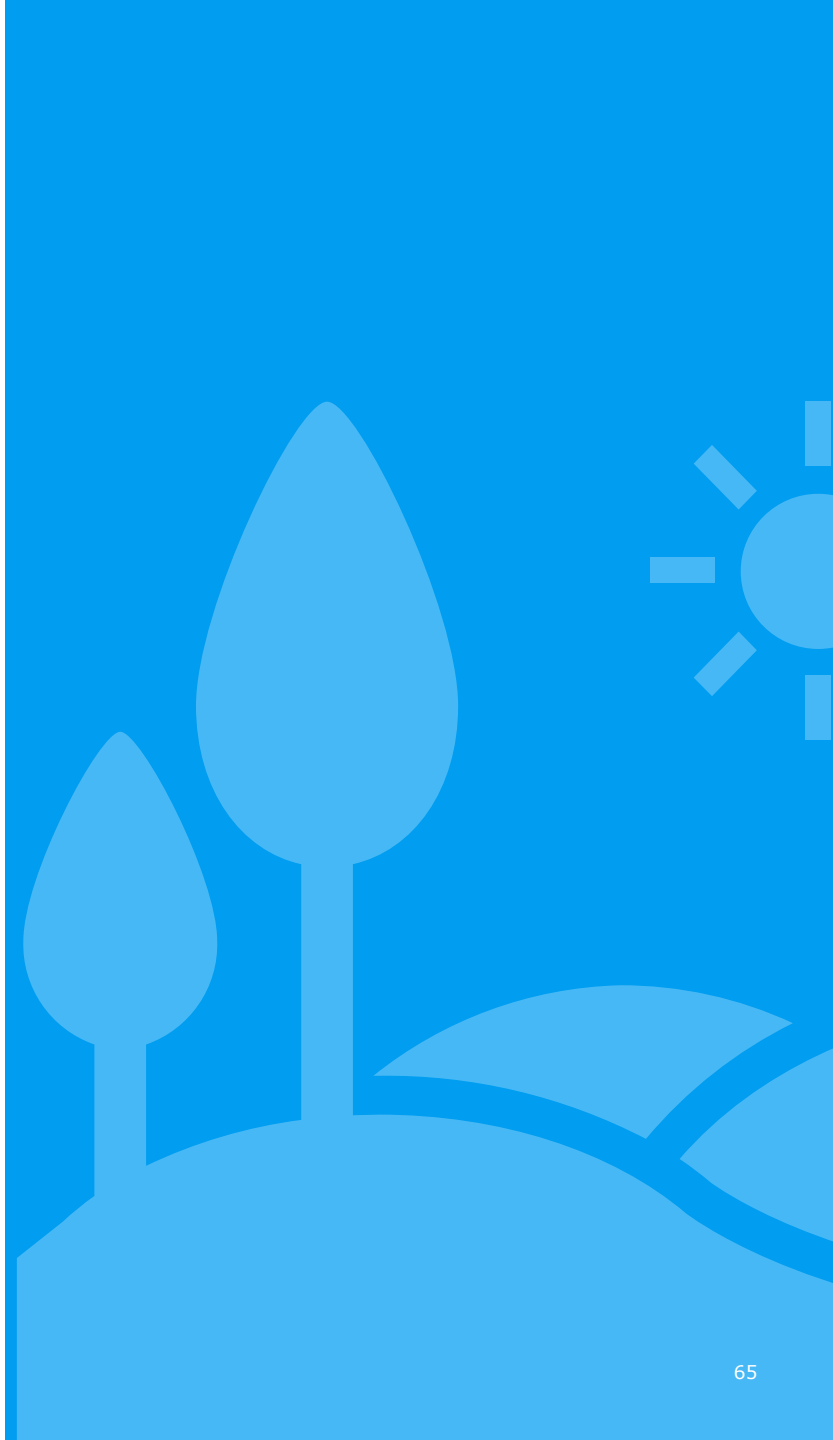
Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300-500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50-100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.



Maisemavaikutukset yleisesti

Merkittävin kaavarungon vaikutus alueen maisemaan on itse ratikan ja sen pysäkkiympäristöjen rakentuminen. Ratikkalinja ja siten kaavarunkoluonnos sijoittuu useassa kohdin kuitenkin jo nykyisellääänkin rakennettuun tai voimassa olevassa yleiskaavassa rakentamiselle kaavoitettuun ympäristöön. Rakennettuun ympäristöön sijoittuessaan ratikan aiheuttama maisemallinen muutos ei ole niin merkittävä kuin sijoittuessaan aiemmin rakentamattomaan ympäristöön. Ratikka tuo kuitenkin ympäristöön uuden liikkuvan elementin ja ratasähkörakenteet, joita ei aiemmin kaupunkikuvassa ole ollut.

Kaavarunko mahdollistaa ja luo paineen kaupunkirakenteen tiivistymiselle erityisesti pysäkkiympäristöjen läheisyydessä, mikä osaltaan aiheuttaa painetta alueella sijaitseville kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille. Rakentaminen aiheuttaa aina maiseman muutoksen, mikä osaltaan vaikuttaa myös kohteiden luonteeseen ja asemaan kaupunkirakenteessa.

Ratikan ympäristön kaupunkirakenteen kehitys luo myös kehitysmahdollisuuksia maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille tuodessaan ne saavutettavammiksi ja näkyvämmiksi kaupunkirakenteessa. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikan pysäkkiympäristöjen läheisyydessä kontrasti maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteiden välillä myös kasvaa.

Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä. Tällaisia alueita sijaitsee Aviapoliksessa Plootukallion laidalla, Tikkurilassa Keravanjoen läheisyydessä ja Hakunilassa Kuussillanniityn alueella. Merkittävä maisemakuvallinen muutos kohdistuu myös voimajohtojen mahdollisesta siirtymisestä maan alle. Voimajohtojen poistuminen maisemasta voidaan kuitenkin nähdä positiivisena maisemaa eheyttävänä muutoksena.

Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa. Tämän seurauksena historiallisten tieympäristöjen nykytilaan kohdistuu vaikutuksia, mutta niiden kehittäminen on mahdollista linjauksen kokonaiskehityksen yhteydessä.

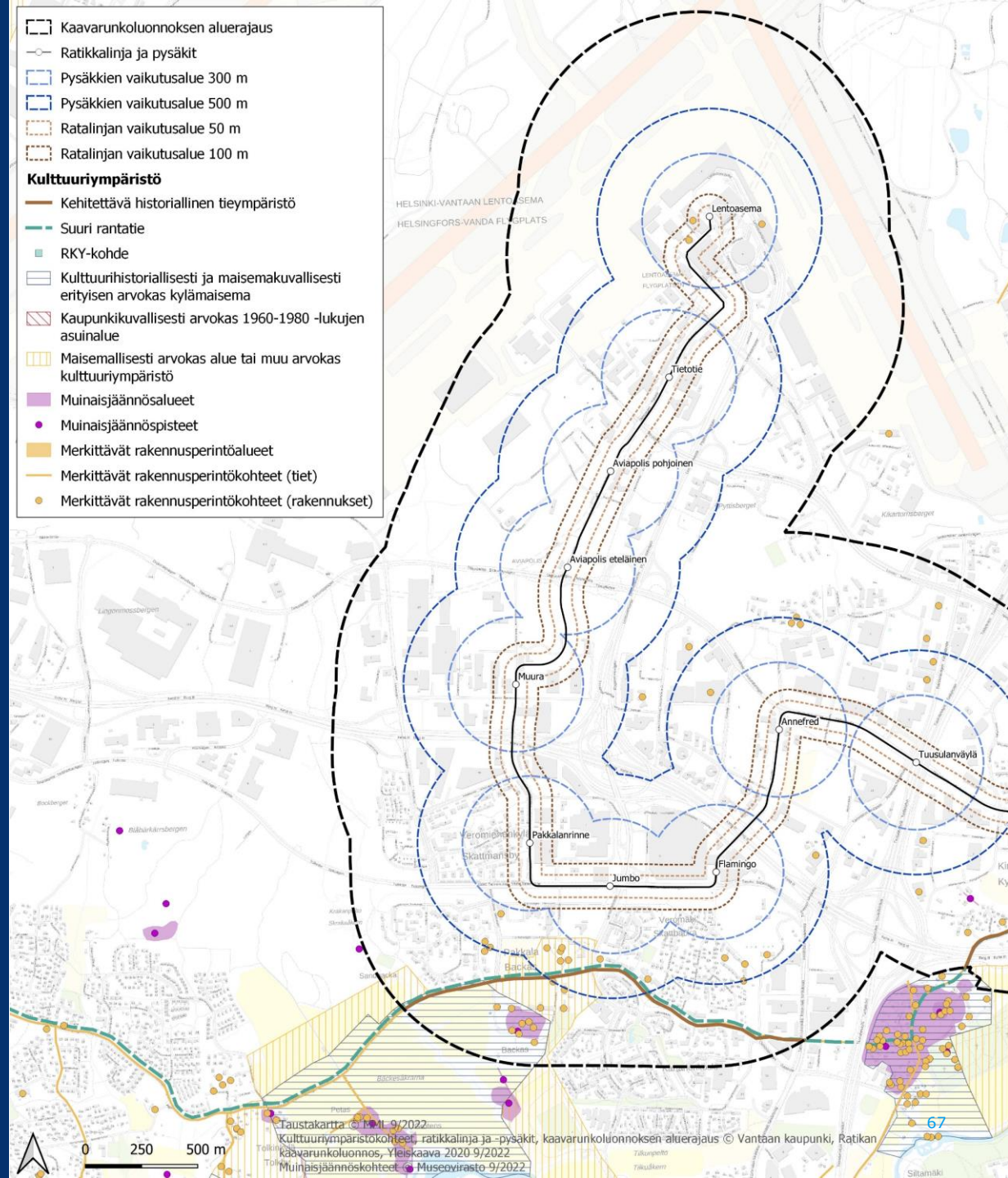
Aviapoliksen suuralue

Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen maisemaa ja kaupunkitilaa leimaava piirre on aiempi teollisuushistoria, joka vaihettuu Vantaanjoenlaakson maisemallisesti arvokkaisiin viljelyalueisiin. Alue on ollut voimakkaan kaupunkikuvallisen murroksen aluetta jo jonkin aikaa ja kaavarunkoluonnos tukee tämän muutoksen jatkumista.

Yksittäisiä rakennusperintökohteita lukuun ottamatta kaavarunkoluonnoksen alueella maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteista nousee esille nousee Backaksen kartanoympäristö ja Vantaanjoen kulttuurimaisema sekä näihin liittyvät kohteet ja alueet. Tämä on ainoa kulttuuriympäristön arvokohteista, joka sijoittuu suuren vaikuttavuuden alueelle (alle 300 m etäisyydelle pysäkkiympäristöstä) lukuun ottamatta lentoasemaan liittyvää rakennusperintöä.

Kohtalaisen vaikutuksen alueelle sijoittuu useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Näiden sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kuitenkaan kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta.

Kuva 26: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Aviapoliksen suuralueella.



Aviapoliksen suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Lentoaseman ympäristössä sijaitsee kolme lentoaseman kiinteistöihin liittyvää rakennusperintökohdetta. Näitä ei ole kuitenkaan esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen selostuksessa esitetyssä kartassa.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennukset sijaitsevat jo nyt lentoasemaympäristössä, joka on hyvin rakennettu, tekninen ja teollinen. Ratikan tuoma muutos ympäristön nykytilaan verrattuna ei ole uhka rakennuksille, jotka on alun perinkin rakennettu tukemaan liikkumista ja matkustamista.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Kohtalaisella vaikutusalueella sijaitsee useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Merkittävin keskittymä alueella on Lustikullan kartanoalueen rakennukset. Kartanokokonaisuus on myös herkkä muutoksille ollessaan mittakaavaltaan ympäröiviä alueita pienipiirteisempää.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen / Kohtalainen

Rakennusten sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta. Poikkeuksena Lustikullan kartanoalue, jonka läheisyyteen on odotettavissa muutospaineita, ja siten sen visuaalinen ympäristö muuttuu.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Jumbon pysäkistä alle 300 m päähän sijoittuva arvoalue käsittää Lustikullan ja Backaksen kartanoympäristöt ympäröivine alueineen. Alue vaihettuu osaksi Vantaanjoen laaksoa ja sen arvokasta kulttuurimaisemaa.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Kohtalainen

Arvoalueen ja ratikan välittömän pysäkkiympäristön väliin sijoittuu jo nykyisellään rakennettua ympäristöä eikö välitöntä muutosta alueen ympäristöön ole odotettavissa. Avointa maisemaa rajaavan ympäristön muutos voi kuitenkin vaikuttaa myös koko alueen luonteeseen, jos rakentaminen nousee merkittävästi metsärajan yläpuolelle. Muutoksia alueeseen tuo myös sen saavutettavuuden paraneminen.

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie, kulkee kaavarunkoluonnoksen etelälaidassa, Backaksen ja Lustikullan kartanoalueiden välistä kohti Helsingin pitäjän kirkonkylää. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tieverkkoa.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren rantatien luonne ja merkitys osana kaupunkirakennetta on vuosisatojen aikana muuttunut. Ratikan rakentaminen ei sijoitu aivan linjauksen läheisyyteen, mutta pysäkkiympäristöjen läheisyyteen sijoittuva rakentamispaine ja siten välillisesti myös tieverkon parantamisen paine aiheuttavat myös rantatien linjaukselle muutospaineita. Toisaalta joukkoliikenteen kehittäminen mahdollistaa Suuren rantatien linjauksen kehittämisen kevyen liikenteen ehdoilla autoliikenteen tarpeiden vähentyessä.

Tikkurilan suuralue

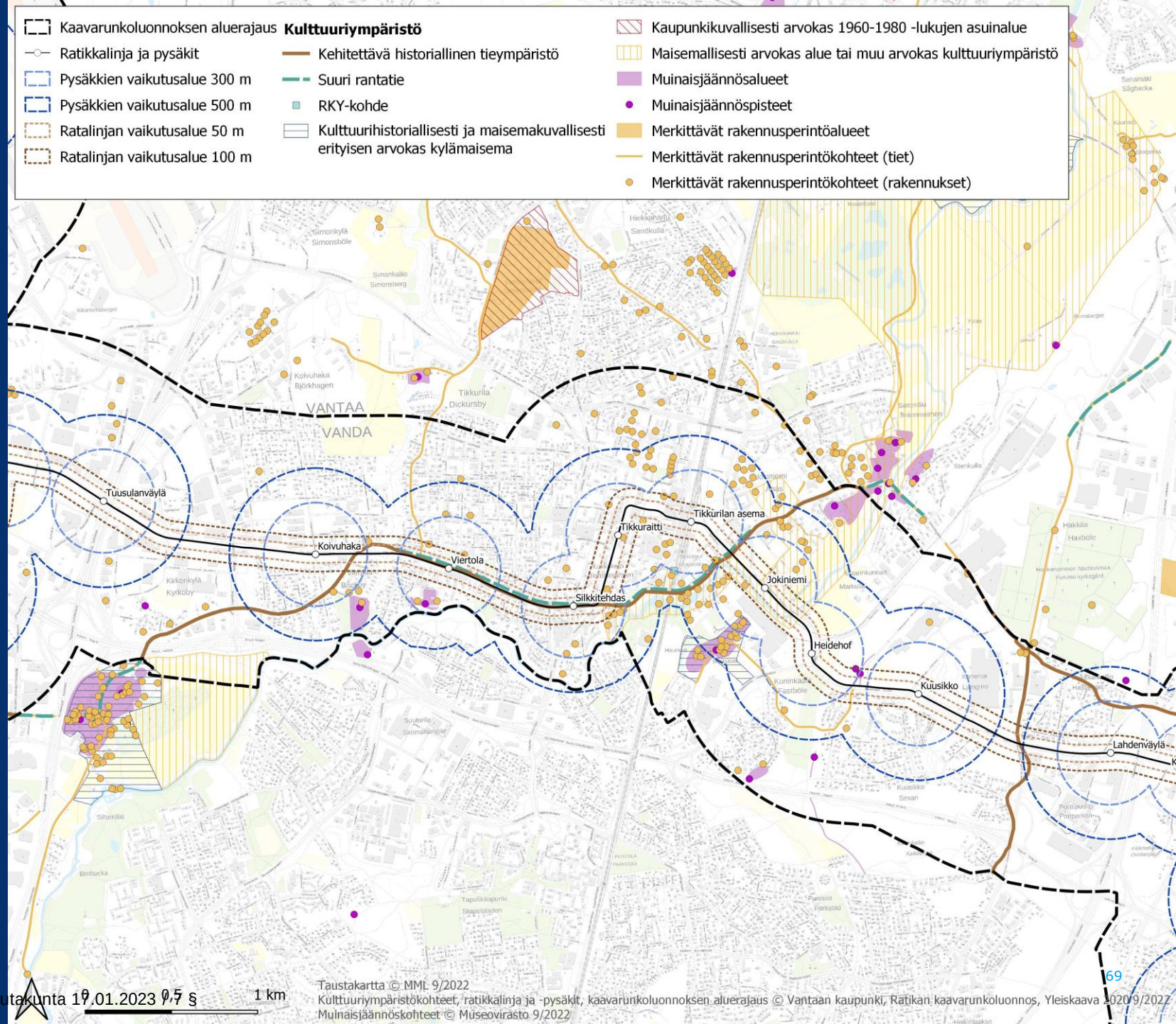
Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema ja teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.

Kuva 27: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Tikkurilan suuralueella.



Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Suuri rantatie kulkee Helsingin pitäjän kirkon suunnasta ja kääntyy Tikkurilantien linjauksen mukaiseksi Koivuhaan länsipuolella. Suuren rantatien linjaus kulkee Tikkurintietä aina Vanhalle Porvoontielle. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat osittain havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tiestöä.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Osuudella, jossa ratikan linjaus kulkee samassa kohdin historiallisen tielinjauksen kanssa tulee kohteen kehittämismahdollisuuksiin kiinnittää erityistä huomiota. Alueen muutospaineet ovat suuret ja ratikan luonne modernina liikkumisvälineenä on hyvin erilainen kuin Suuren rantatien alkuperäinen luonne. Samaan katukäytävään kohdistuu erilaisia tavoitteita, joista tieympäristön linjaus on yksi.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu runsaasti arvokasta rakennusperintöä. Merkittävimmät näistä ovat Tikkurilan keskustan raiteen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat rakennukset ja Keravanjoen rannan teollisuushistoriaan liittyvät rakennukset.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri / Kohtalainen

Arvokkaat rakennukset sijoittuvat paikoin alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta, jolloin niihin kohdistuu mahdollisesti rakentamisaikaisia vaikutuksia. Tikkurilan alueen kehittämispaine on myös suuri, jolloin yksittäisiin rakennuksiin ja niiden ympäristöihin kohdistuu vaikutuksia. Keravanjoen ympäristön arvokohteisiin ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella sijaitsee myös runsaasti rakennusperintöä kohtalaisen vaikutuksen alueella. Merkittävin keskittymä on Keravanjoen ympäristössä ja Tikkurilan aseman koillis- ja luoteispuolilla.

Herkkyys: Vähäinen
Vaikutus: Vähäinen

Tikkurilan alueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu voimakkaasti myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden runsaudesta johtuen voi olla, että vaikutukset kohdistuvat epätasaisesti eri kohteiden välillä. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, VIIVAMAINEN KOHDE

Viivamaiset kohteet ovat historiallisia tielinjauksia, joita ei kuitenkaan ole nostettu kaavarungossa kehitettäviin historiallisiin tielinjauksiin. Nämä tielinjaukset eivät sijoitu ratikkalinjan välittömään lähiympäristöön.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Viivamaisten kohteiden linjaukset kulkevat kohtisuoraan ratikkalinjaan nähden, jolloin niihin kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi. Merkittäviä vaikutuksia voi kohdistua kohteiden ratikan linjauksen puoleisiin päihin.

Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RKY-KOHTEET
Kaavarungon alueella sijaitsee yksi RKY-kohde, Tikkurilan vanhan asemarakennus.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Kaavarungolla ei nähdä olevan negatiivisia vaikutuksia kohteeseen, koska rakennus on vakiinnuttanut asemansa kaupunkirakenteessa. Positiivia vaikutuksia voi syntyä alueen ympäristön kehittyessä ja saavutettavuuden parantuessa.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE JA MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET
Vaikutusalueella sijaitsee kolme muinaisjäännösaluetta sekä niiden ympäristössä sijaitsevat pistemäiset kohteet. Nämä ovat kaikki vanhoja kylänpaikkoja.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren vaikuttavuuden alueelle sijoittuvat Viertolan ja Kuninkaalan pysäkkien läheisyydessä sijaitsevat kylänpaikat. Muinaisjäännösalueet voivat olla maisemassa heikosti havaittavissa, jolloin ne ovat alttiita ympäristön muutoksille, vaikka itse kohteen alueelle ei kohdistuisi muutoksia.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA
Ratikan suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu Kuninkaalan (Fastbölen) arvokas kylämaisema. Alue sijoittuu rataan nähden rakennusmassojen taakse ja lähin Jokiniemen asema sijoittuu Keravanjoen toiselle puolen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Arvokas kylämaisema sijoittuu Jokiniemen pysäkkiympäristön läheisyyteen, mutta yhteys joen toiselle puolen on kohdalla huono. Kohteen merkitystä voi kehittää parantamalla yhteyksiä ratikalle. Toisaalta yhteyksien parantuessa, myös muutospaine alueen ympäristössä voinee kasvaa.

KULTTUURIYMPÄRISTÖ
Keravanjoen ympäristöön sijoittuu maisemallisesti arvokas alue, jonka läpi ratikkalinja kulkee.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Ratikka kulkee maisemakuvallisesti arvokkaassa alueessa. Visuaaliset vaikutukset ovat merkittävät ratikan ja sen rakenteiden sijoittuessa avoimeen maisemaan ja paikoin osaksi tunnistettua reunavyöhykettä. Kohdan ympäristösuunnittelussa tulee huomioida maisematilan jatkuminen Keravanjoen varressa.

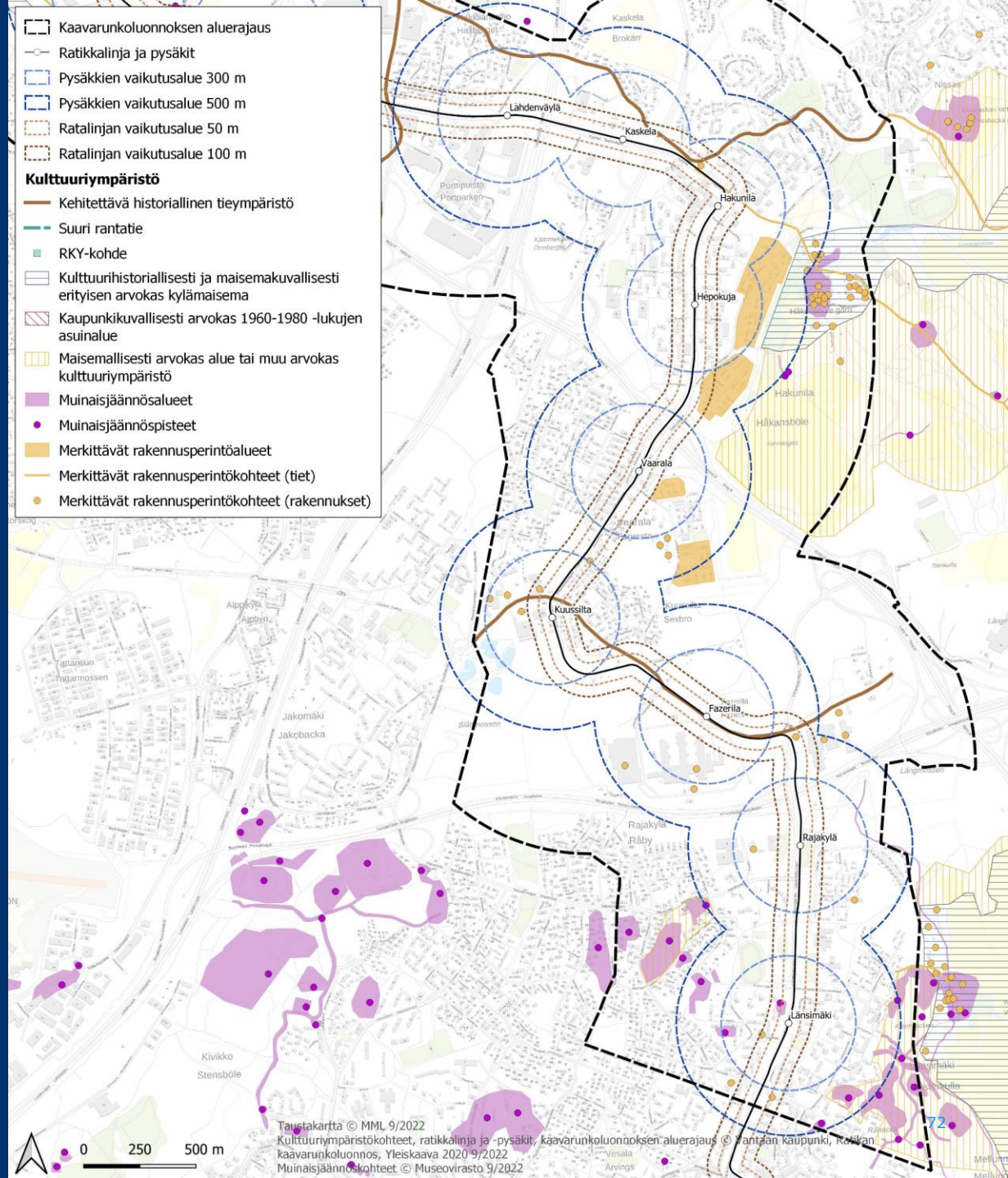
Hakunilan suuralue

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnoksen alueella on eri alueilla hyvin erilaiset leimalliset piirteensä ja arvokohteensa. Hakunilan ja Hepokujan pysäkkien läheisyydessä on laajoja rakennusperintöalueita sekä Håkansbölen kartanoalue laajoine kulttuurimaisemineen. Etelässä Länsimäen aluetta leimaavat sotahistorialliset muinaisjäännösalueet linnoituslaitteineen.

Alueella on myös muutospainetta ja alueiden kehittämispotentiaalia runsaasti, vaikkakin muutospaine ei ole ihan niin voimakas kuin muilla ratikan kaavarunkoluonnoksen suuralueilla. Länsimäen alueella kaavarunkoluonnoksessa on esitetty myös voimalinjan poistamista mitä on suuri positiivinen maisemallinen muutos.

Arvokohteista alueella sijaitsevat pohjoisosassa Suuri rantatie/kehitettävä historiallinen tieympäristö, joka kulkee ratikkalinjan pohjoispuolella. Hakunilan alueella sijaitsee Håkansbölen kartanoalue liittyvine arvokohteineen sekä Hakunilan rakennusperintöalueet. Kuussillan kohdalla Kuussillantiellä ja Fazerilantiellä kulkee kehitettävä historiallinen tieympäristö. Etelässä Länsimäen alueella ympäristön ominaispiirteisiin kuuluvat muinaisjäännösalueet ja linnoituslaitteiden jäänteet. Merkittävä osa kaavarungon alueen arvokohteista jää Hakunilan suuralueella yli 500 m etäisyydelle ratikkalinjan pysäkkiympäristöistä.

Kuva 28: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Hakunilan suuralueella.



Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ VIIVAMAINEN KOHDE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kaksi eri kehitettävää historiallista tieympäristöä. Pohjoisempi kulkee ratikan linjauksen ja Kyytitien pohjoispuolelle. Linjaus kulkee hyvin lähellä ratikkalinjaa Skomarsin torpan läheisyydessä. Eteläisempi kehitettävä historiallinen tielinjaus kulkee Kuussillantietä ja Fazerilantietä noudatellen.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen

Lähimmillään ratikan rakentaminen ulottuu pohjoisemman tielinjauksen välittömään lähiympäristöön, varsinkin Skomarsin torpan kohdalla. Historiallinen tielinjaus ei kuitenkaan ole nykyisellään kovin selkeästi hahmotettavissa, joten sen esille nostamisessa alueella on potentiaalia. Eteläisempi tieympäristö on nykyisellään osana tieverkkoa. Tielinjaus sijoittuu osittain ratikan kanssa samalle katualueelle, mikä vaatii tavoitteiden yhteensovittamista.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kolme rakennusperintökohdetta aivan radan välittömään läheisyyteen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Aivan ratalinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuvien rakennusten sijainti kaupunkirakenteessa ja ympäristö muuttuu ympäristön muutoksen myötä. Kohteita ei ole nostettu kaavarunkoluonnoksessa ohjaavin kaavamerkinnöin.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu vähäisessä määrin kohtalaisen vaikutusalueen rakennusperintöä. Ainoa keskittymä on Håkansbölen kartanon alueella, joka kuitenkin rajautuu suurimmaksi osaksi yli 500 m etäisyydelle Hakunilan pysäkistä.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden määrästä johtuen niiden huomioiminen alueen kehittyessä on kuitenkin mahdollista.

RAKENNUSPERINTÖALUE

Vaikutusalueelle sijoittuu neljä aluemaista rakennusperintökohdetta. Nämä ovat asuinalueita Vaaralassa ja Hakunilassa. Lähimmillään alueet sijoittuvat alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennusperintöalueet ovat yhtenäisiä asuinalueita. Ratikkalinja ei sijoitu alueille ja vaikka rakentaminen sijoittuu paikoin välittömään lähiympäristöön ei ratikan nähdä vaarantavan alueiden arvoa.

Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ

Viivamainen rakennusperintökohde on Skomarsin torpalta Håkansbölen kartanoon kulkeva tie. Yhteys on nykyään suurimmalta osin kevyen liikenteen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Tie kulkee pääosin poispäin ratikkalinjasta. Ainoastaan yhteyden läntisin pääty sijoittuu alueelle, jossa on odotettavissa muutoksia.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE, MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET

Muinaisjäännösalueita ja muinaisjäännöspisteitä sijaitsee ratikan vaikutusalueella Länsimäessä, missä sijaitsee runsaasti 1700-luvun linnoituslaitteita.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Suurin osa muinaisjäännösalueista sijaitsee kohtalaisen vaikutuksen alueella, jolloin niihin kohdistunee muutospaineita alueen tiivistymisen myötä. Aivan Länsimäen pysäkin läheisyydessä sijaitseva muinaisjäännösalue tulee huomioida alueen kehittyessä ja sen asema kaupunkirakenteessa saattaa vaarantua.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA

Håkansbölen kartano ympäröivine alueineen sijoittuu noin 350 m Hepokujan pysäkistä länteen. Alue sijoittuu maisemallisesti merkittävästi avointen alueiden keskelle.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Alueen saavutettavuus kuitenkin paranee ja siten alueelle syntyy kehittämismahdollisuuksia.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Maisemallisesti arvokkaita alueita sijoittuu kolmessa kohdin ratikan vaikutusalueelle. Håkansbölen kartanon ympäröivät alueet, Länsimäen linnoituslaitteiden ympäristö sekä Maratonpuisto.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Länsimäen arvoalueille ei myöskään synny välitöntä maisemavaikusta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Yleistä

- Kokonaisuutena Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa. Muutamassa kohdin tarkka yhteensovittaminen on tarpeen, kun ratikka tulee todella lähelle.
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkimaisemaa ja sen näkymiä sekä luo painetta muutokseen kulttuurimaiseman ja kulttuurihistorian arvokohteille.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Historiallisten tieympäristöjen huomioiminen kaavarunkoluonnoksessa on kiinnostava nosto liikkumisen kulttuurihistorian saralla ja se nivoo kulttuurihistorian osaksi tulevaa liikkumista.

Merkittävimmät vaikutukset arvoalueille

- Historialliset tielinjaukset sijoittuvat useissa kohdin samalle katualueelle ratikan linjauksen kanssa, mikä aiheuttanee yhteensovittamisen tarvetta.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Backaksen kartanoalueeseen sekä Vantaanjoen laaksoon ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta niiden saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Håkansbölen kartanoalueeseen ympäröivine arvokohteineen ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta alueen saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Länsimäen muinaisjäänteiden arvokeskittymän lähiympäristöön kohdistuu muutospaineita, jotka voivat välillisesti heijastua myös muinaisjäännösalueisiin.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Historiallisten tieympäristöjen nosto on erittäin hyvä ja se on syytä säilyttää.

Kaavarunkoluonnoksessa on tarkennettu yleiskaavaa onnistuneesti, mutta kulttuuriympäristön osalta paikallisten arvokohteiden huomioimista tulisi tarkistaa. Kulttuuriympäristö on kokonaisuutena jäänyt vähemmälle huomioille ja sen säilymis- ja kehittämisedellytyksissä on pitkälti tukeuduttu yleiskaavan kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Kaavarunkoluonnoksella voisi kuitenkin olla merkittävämpi ohjausvaikutus paikallisesti arvokkaiden kulttuuriperintökohteiden huomioimisessa alueen tulevassa kehityksessä. Tämän voisi toteuttaa esimerkiksi alueellisella merkinnällä merkittävimpien arvotihentymien läheisyydessä.

Kaavamääräykset ovat kulttuuriympäristön osalta vähäiset, paikalliselta tasolta kaavassa on tuotu kohteita esille vain vähäisesti. Esimerkiksi Tikkurilan alueen rakennusperintöä voisi huomioida kaavassa jollain tasolla. Tällä hetkellä kaavarunko ei juurikaan tue useiden paikallisten rakennusperintökohteiden säilymismahdollisuuksia niiden sijaitessa ilman erillistä kaavamerkintää C-alueella.

Arvokohteiden kehittämispotentiaalin varmistamiseksi yhteyksiä pysäkeiltä myös arvokohteiden suuntaan voisi tuoda esille. Esimerkiksi Håkansbölen kartanoalueelle kulkevaa historiallista tielinjaa ei ole nostettu kehitettäväksi tieympäristöksi.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaksi kaavamääräystä, jotka suoraan kohdistuvat maiseman ja kulttuuriympäristön kohteisiin. Lisäksi on määritelty useita kaupunkikuvaa määrittäviä kaavamerkintöjä.
- Arvokkaan kulttuuriympäristömerkinnän ulkopuolelle jää merkittävä osa paikallisesti arvokkaasta rakennusperinnöstä ja kulttuuriympäristön huomioiminen tukeutuu voimakkaasti yleiskaavaan sekä valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen huomioimiseen.
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö -kaavamerkintä on uusi nosto kaavarunkoon verrattuna yleiskaavaan. Kaavamerkintä sopii luontevasti kaavarunkoon, jossa ratikka on merkittävä linja kaupungin halki, kuten aikoinaan myös historialliset tielinjauksetkin.

Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maankunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen kaavarungossa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisesti maankäytön kanssa.

Kehitettävää historiallinen tieympäristö

Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä. Tieosuus voi olla moottoriajoneuvoliikenteen käytössä oleva tie, pyörätie tai kävelytie. Tarvittaessa yhdistetään erilleen joutuneita tieosuuksia uusilla tieosuuksille siten, että tie on kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä.

Tieympäristön luonnetta kehitetään liittyen paikkoihin, joiden läpi tie kulkee. Säilytetään ja istutetaan puita, kuten jaloja lehtipuilta. Vanhojen pihapiirien kohdalle istutetaan perinteistä puutarhakasvillisuutta. Avoimessa maisemassa kehitetään kukkivia piennamiittyjä. Kadun leveitä osuuksia jäsennellään pinnoilla ja istutuksilla. Käytetään ympäristöön sopeutuvia materiaaleja.

Luonto

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutukset luontoon

Rakenne ja arviointikehikko

Luontoon kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdistettu kaavarunkoluonnoksen alueen viherympäristön määrään, laatuun, monipuolisuuteen ja kytkeytyneisyyteen sekä ekologisiin verkostoihin. Lisäksi on tarkasteltu vaikutuksia ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin.

Vaikutusten tason määrittämiseksi tiedossa olevien luontokohteiden herkkyyttä ja vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä, jonka tueksi on määritelty arviointikehikko. Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.

Kohteet on luokiteltu käytettyjen aineistojen perusteella seuraavasti:

Luokka 1: Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- vesilain suojelemat vesiluontokohteet
- luonnonsuojelulain suojelemat luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset

Luokka 2: Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet
- II- ja III-luokan luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Kummallekin luokalle on paikkatietotarkastelussa määritelty 0-100 m puskurialueet, joiden sisällä kohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat joko ilmeisiä tai mahdollisia. Vaikutusten tarkempaa merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä ja merkittävimmät kohteet on taulukoitu.

Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0-300 m puskurialueet, sillä taajama-alueilla se on maakuntatason ekologiselle yhteydelle vähimmäissuositusleveys. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m (Ojala 2018: Vantaan ekologiset yhteydet).

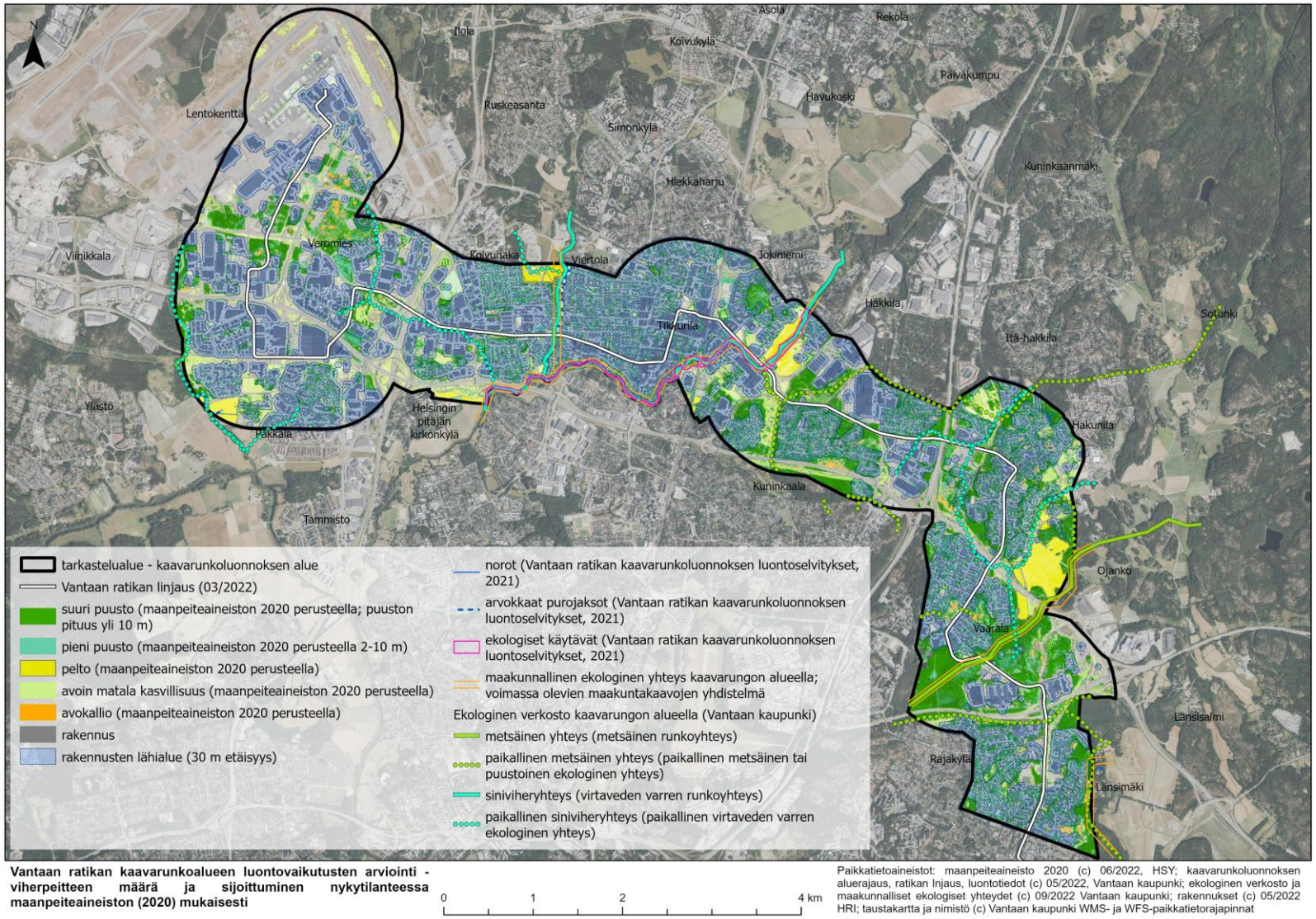
Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Rakennuksiin liittyväksi viherpeitteeksi tulkittiin tässä tarkastelussa rakennusten lähialueen viherpeite 30 m etäisyydellä rakennuksista. Tämä jaottelu antaa peruskuvan yhtenäisempien luontoalueiden määrästä ja sijoittumisesta kaavarunkoalueelle.

Puustoisimmat alueet sijoittuvat nykytilanteessa kaavarunkoalueen luoteisosaan Veromiehen alueelle sekä kaakkoisosaan Vaaralan alueelle. Kaavarunkoalueen keskiosassa laajoja viherpeitteisiä alueita ei ole ja viherpeite muodostuu piha-alueista ja pienistä viheralueista. Hakunilan ja Kuninkaalan alueella rakennettuja alueita ympäröi laajempia, mutta osin muodoltaan pirstaleisia pelto-, niitty- ja metsäalueita.

Nykytilanteessa maanpeiteaineiston (HSY 2020) perusteella viherpeitteinen pinta-ala (sisältäen avokalliot, avoimet matalat kasvillisuusalueet sekä eri tavoin puustoiset alueet) koko tarkastelualueella on 1197 ha. Muualla kuin rakennusten lähialueella (30 m etäisyys rakennuksista) olevan viherpeitteen määrä on 825 ha. Tästä puustoisia (puuston korkeus yli 10 m) on n. 325 ha.



Kuva 29: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa.

Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa:

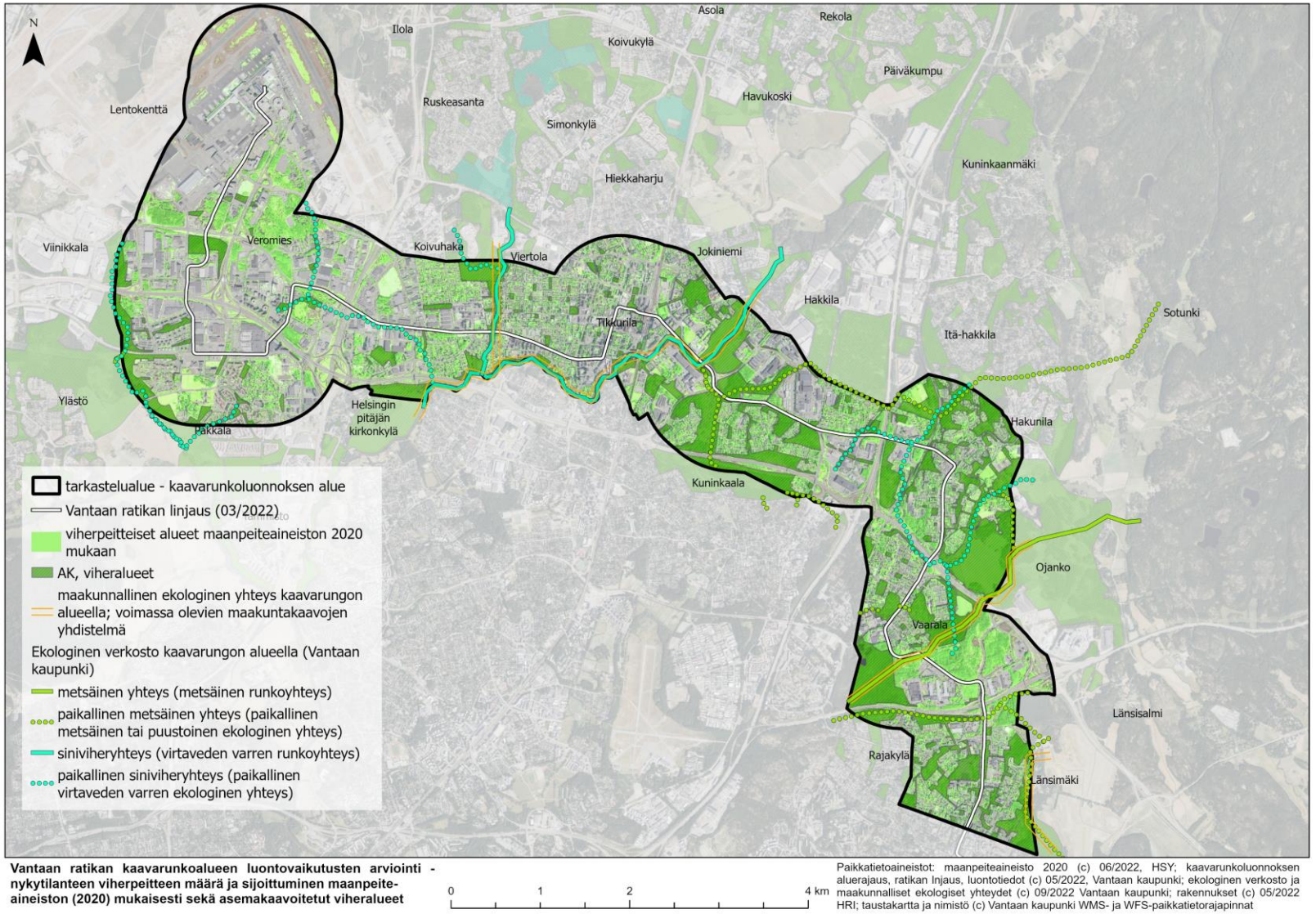
Asemakaavojen viheralueet

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijoittuvat pääasiassa ekologisen verkoston alueelle, turvaten niin metsäisiä kuin virtavesien ekologisia yhteyksiä.

Joitakin viheralueita on myös kaupunkirakenteen keskellä ilman selkeitä yhteyksiä muille viheralueille.

Nykytilanteessa viherpeitteisiä alueita sijaitsee paikoittain reilusti laajemmalla kuin missä voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijaitsevat.



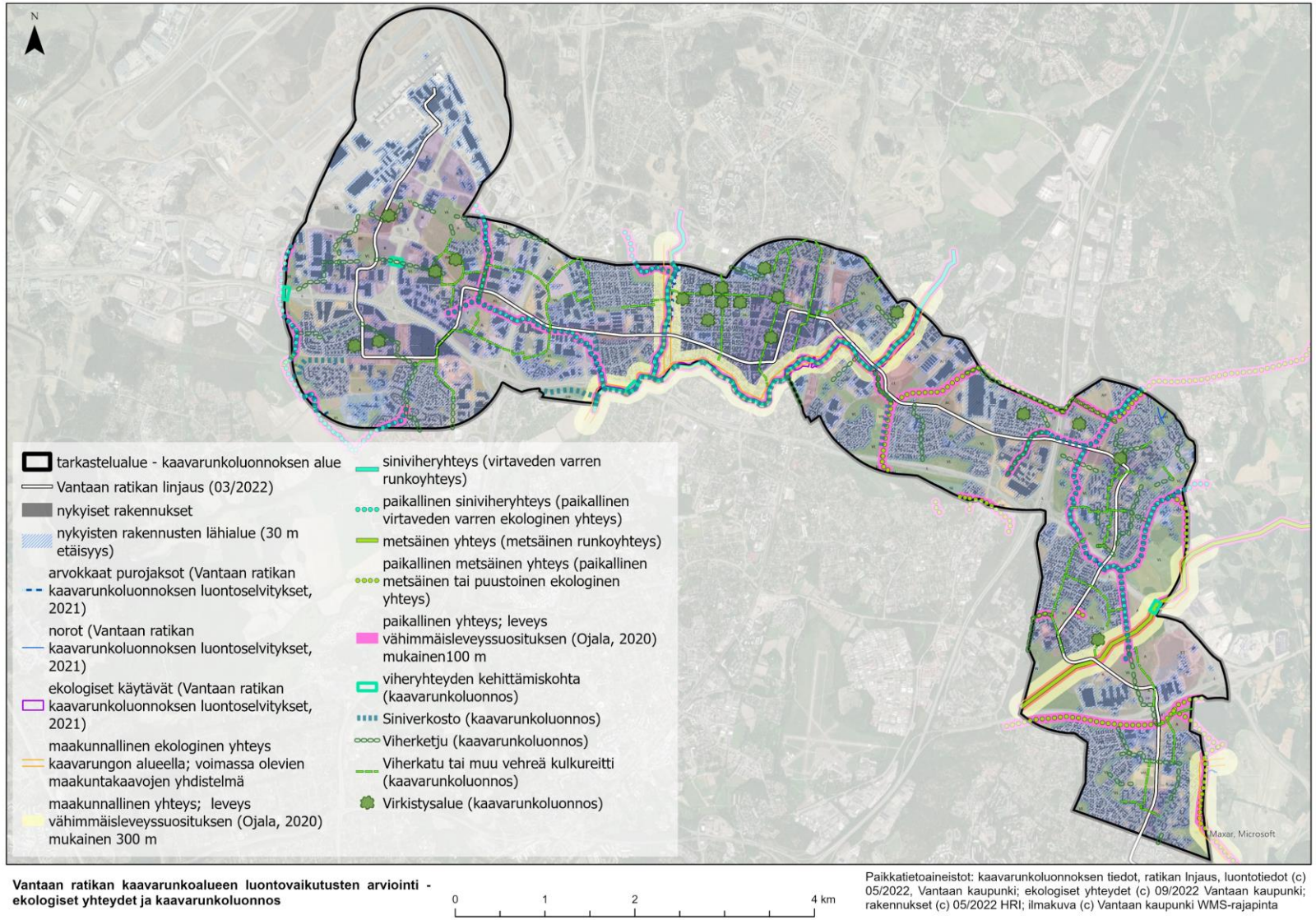
Kuva 30: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin.

Ekologiset yhteydet maankäytön muutoksessa

Viereisessä kartassa on havainnollistettu kaavarunkoluonnoksen alueen ekologisia yhteyksiä nykyisessä kaupunkirakenteessa ja kaavarunkoluonnoksen mukaisilla maankäyttöalueilla.

Alueen keskiosan ekologiset yhteydet tukeutuvat vesireitteihin, jotka kulkevat pääosin jo nykyisin tiiviisti rakennetulla alueella. Alueen kaakkoisosan maaelinympäristöissä kulkevat ekologiset yhteydet ovat pääosin metsäisiä yhteyksiä.

Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 31: Ekologiset yhteydet.

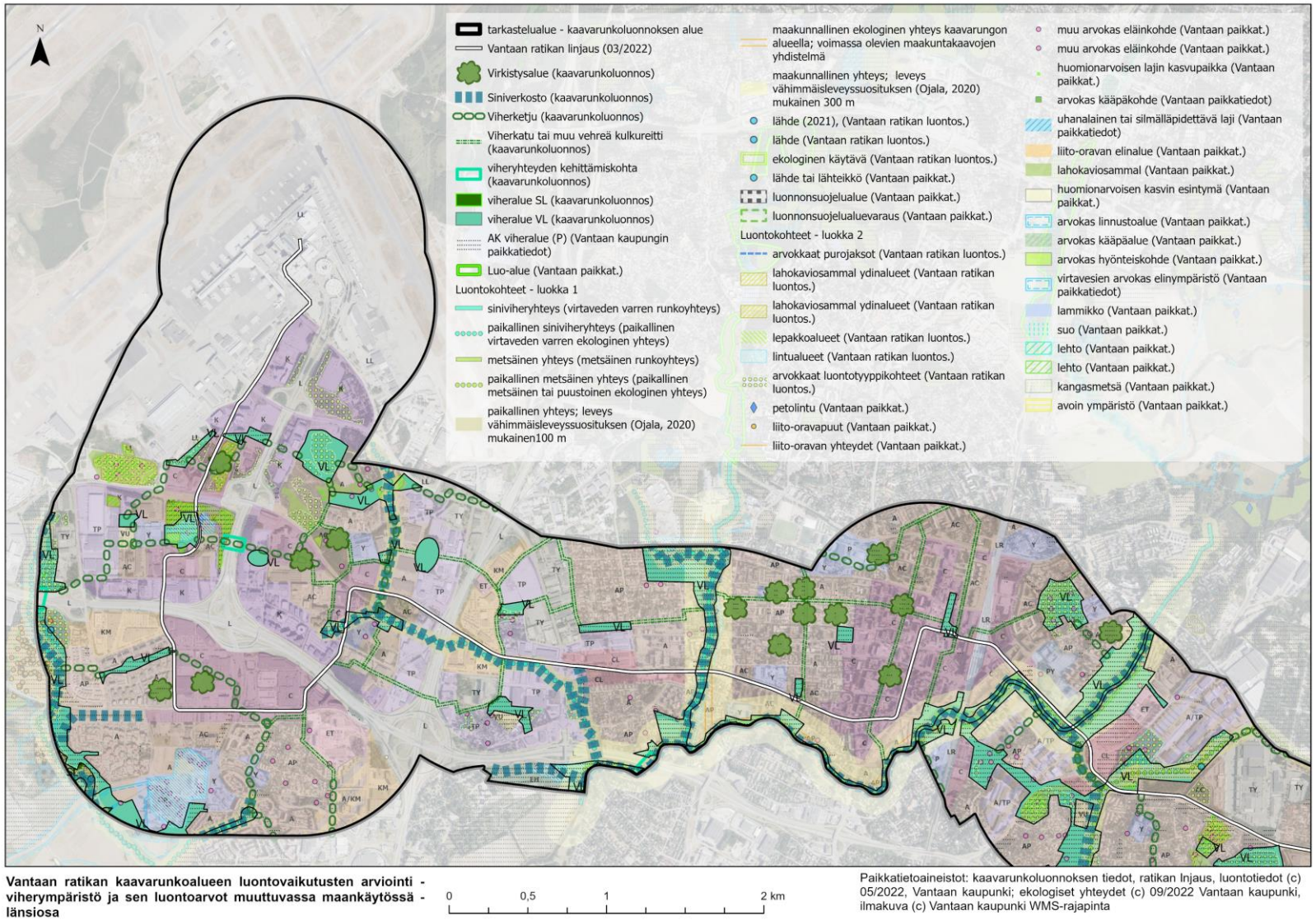
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 1/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen länsiosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen länsiosassa tunnistettu Veromiehen alueella ja vesiuomien varsilla.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 32: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

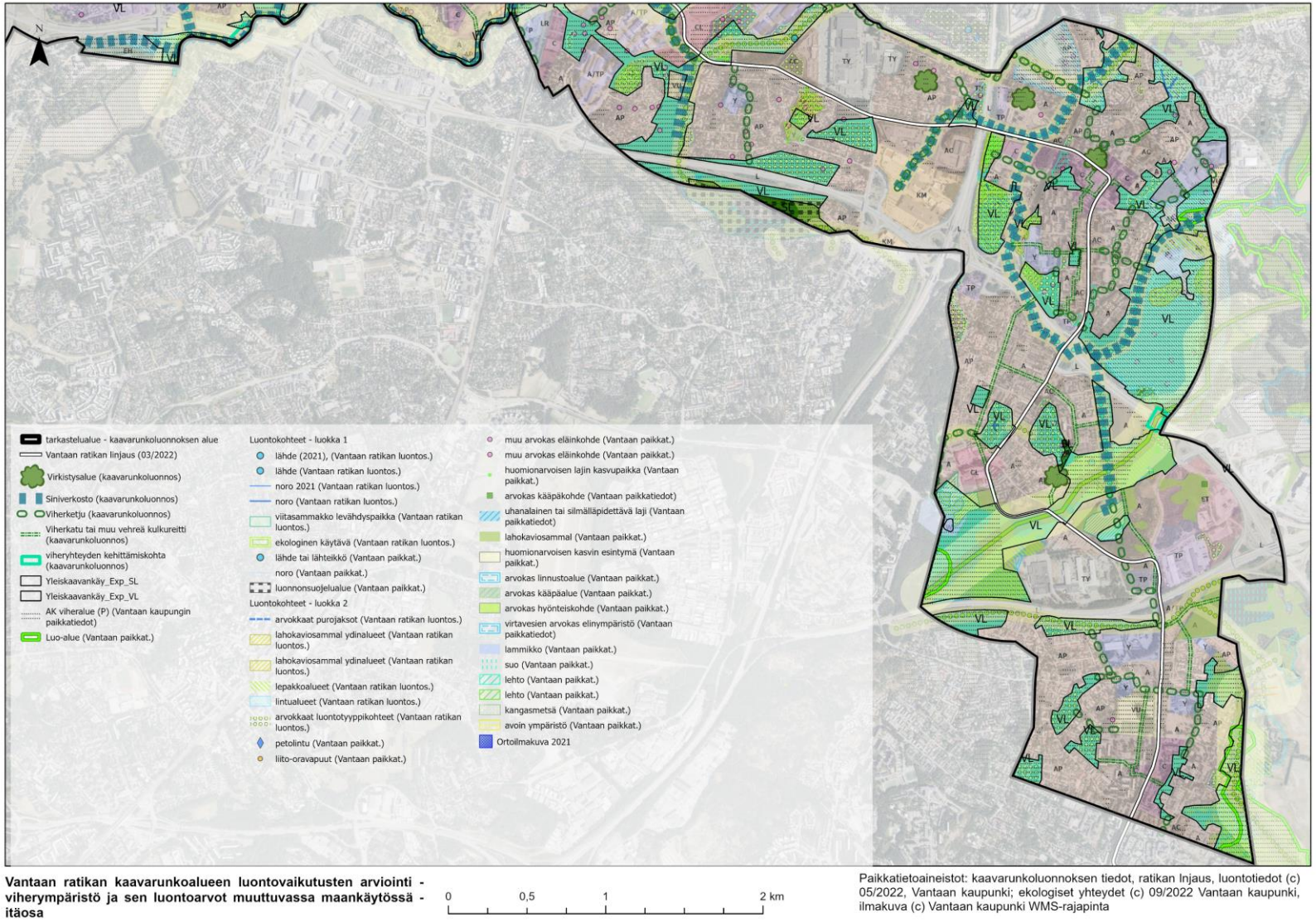
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 2/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen itäosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen itäosassa tunnistettu erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä paikoin Kuninkaalan ympäristössä.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 33: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Vaikutukset viherympäristön määrään, kytkeytyneisyyteen, monipuolisuuteen ja laatuun

Nykyisellään kaavarunkoluonnoksen alue on hyvin tiiviisti rakennettua ja viherympäristön määrä alueella on melko vähäinen. Viherympäristön laatunäkökulmasta laadukkaimmat ja laajimmat viherympäristöalueet sijoittuvat Vantaan kaupungin alueella tarkastellun kaavarunkoluonnosalueen ulkopuolelle.

Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä tulee ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäyttöalueiden myötä vähenemään yleiskaavan 2020 mukaisesti. Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Määrällisesti kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden aiheuttamaa vähenemistä tapahtuu laskennallisesti enimmillään noin 290 hehtaarin verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, sillä osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua (huom. maanpeiteaineiston ajankohta vuodelta 2020) ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. On hyvä ottaa huomioon, että viherpeitteeseen lasketaan tässä arviossa mukaan monia rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Lisäksi on syytä ottaa huomioon kaavarunkoluonnoksen yleismääräys, jonka mukaan ”kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti”. Tällöin yleismääräyksen vaikutuksesta viherpeitteen määrän vähenemistä voidaan pienentää ja vaikutuksia lieventää, eli kompensoida, rakentuvilla alueilla.

Suhteellisesti viherpeitteen vähenemistä tapahtuu aineiston perusteella kaavarunkoluonnoksen alueella laskennallisesti enimmillään 35 %, mikäli otetaan huomioon kaikki rakentamisen mahdollistavat alueet, ja tästä reilu kolmasosa koskee korkeakasvuista puustoa (puuston korkeus yli 10 m). Suhteellinen viherpeitteen vähenemisen määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. Vähenemistä tapahtuu arvion mukaan niin puustoisilla kuin avoimillakin alueilla, jolloin viherympäristöjen monipuolisuuden voi katsoa vähenevän kaavarunkoluonnoksen alueella tasaisesti, eikä väheneminen kohdistu vain tiettyyn viherympäristötyyppiin.

Pienessä mittakaavassa tarkasteltuna viherpeitteen määrän väheneminen on suhteellisen huomattavaa erityisesti Veromiehen ja Pakkalan alueella sekä osittain Kuninkaalassa ja Maarinkunnaan välisellä alueella. Veromiehessä viherpeitteet ovat metsäisiä ja Pakkalassa sekä Kuninkaalassa ja Maarinkunnaalla avoimen kasvillisuuden alueita. Näillä alueilla jäljelle jäävät viherympäristöt pirstoutuvat ja tulevat sijaitsemaan etäämmällä toisistaan kuin aiemmin, jolloin niiden kytkeytyvyys heikkenee. Pirstoutumisen ja pinta-alan vähenemisen myötä viherympäristön laatu voi usein myös heiketä tai vähintään muuttua ajan kuluessa olosuhteita muuttavan reunavaikutuksen ja lisääntyvän virkistyskäytön takia.

Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi. Uusilla rakentamisalueilla on kaavarungon yleismääräyksellä ohjattu siihen, että rakennettuun ympäristöön jää riittävästi tilaa viherrakenteille sekä ekosysteemipalveluita tuottaville luonnonprosesseille, ja myös mahdollisuuksia tilaa vaativalle puustolle. Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

Vaikutukset luontoarvokohteisiin

Valtaosasta kaavarunkoluonnoksen aluetta luontoarvokohteita ei löydy, sillä kaavarunkoluonnoksen alue on voimakkaasti rakennettua kaupunkiympäristöä. Arvokkaita luontokohteita sijaitsee tarkastelualueella kuitenkin paikoittain rakennetun ympäristön väleissä sekä viherympäristöalueilla. Luontokohteita sijaitsee runsaasti Veromiehen, Kuninkaalan, Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä vesiuomien varsilla. Lisäksi kaavarunkoluonnosalueen sisällä ja läpi kulkee useita paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä.

Kaavarunkoluonnoksessa luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä. Erityisesti vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti. Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain kuitenkin rajattu melko kapeasti luontokohteiden mukaisesti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.

Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään toisiinsa kaavarunkoluonnoksessa maankäytön muutosalueiksi osoitettuja viheralueita, joilla on luontokohteita. Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketjuratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä. Näille kaavamerkinnöille olisi hyvä tuottaa selkeä kaavamääräys, jossa ekologinen toimivuus otetaan huomioon.

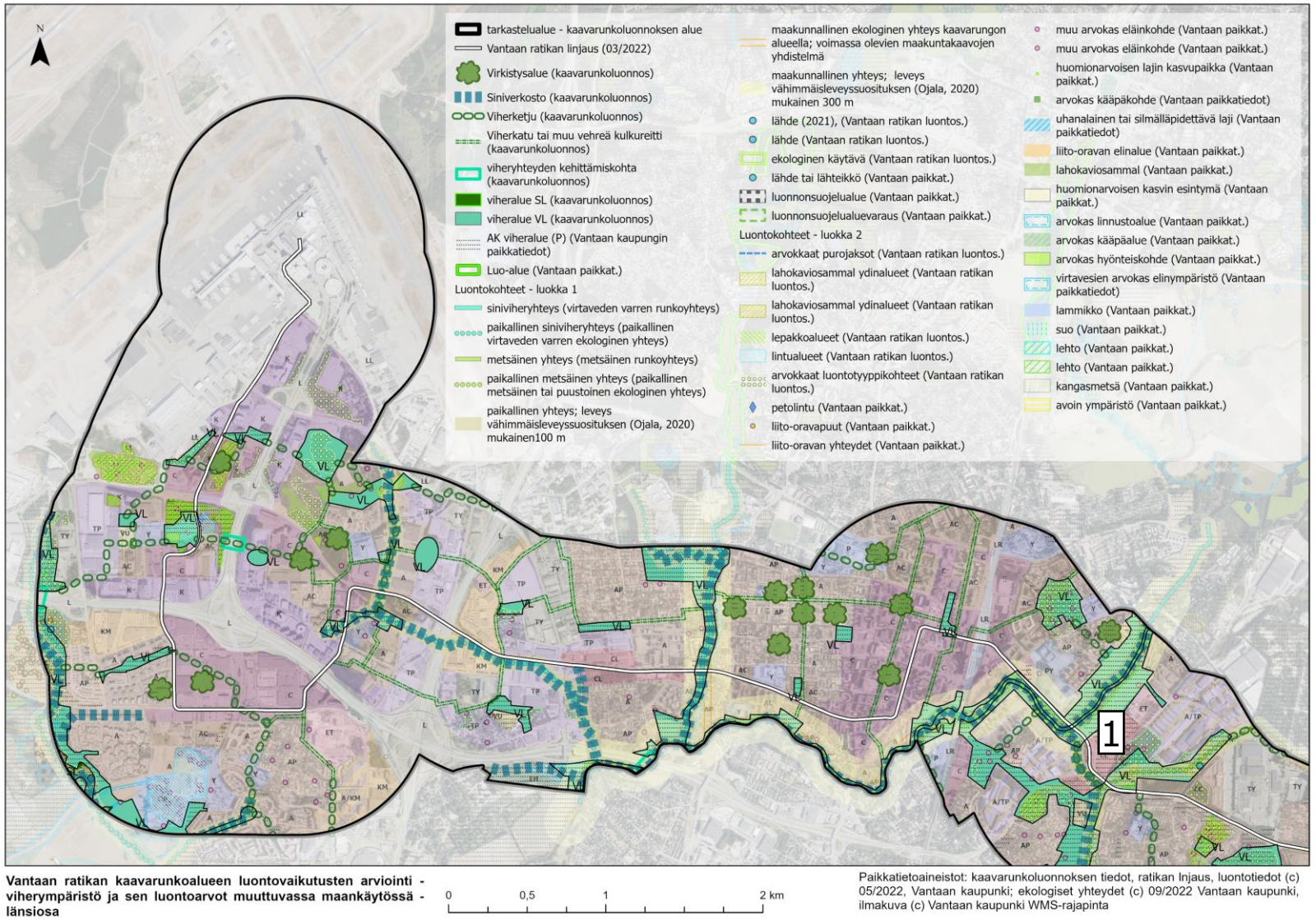
Joitakin luontoarvokohteita jää huomioinnista huolimatta osittain tai kokonaan kaavarunkoluonnoksen mahdollistaman rakentamisen ja paikoittain myös ratikkalinjan alle.

Seuraavilla dioilla on esitetty tarkemmin luontokohteisiin (alue- ja viivamuotoisiin) kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa arviointikehikossa esitellyn luokkajaottelun avulla.

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.

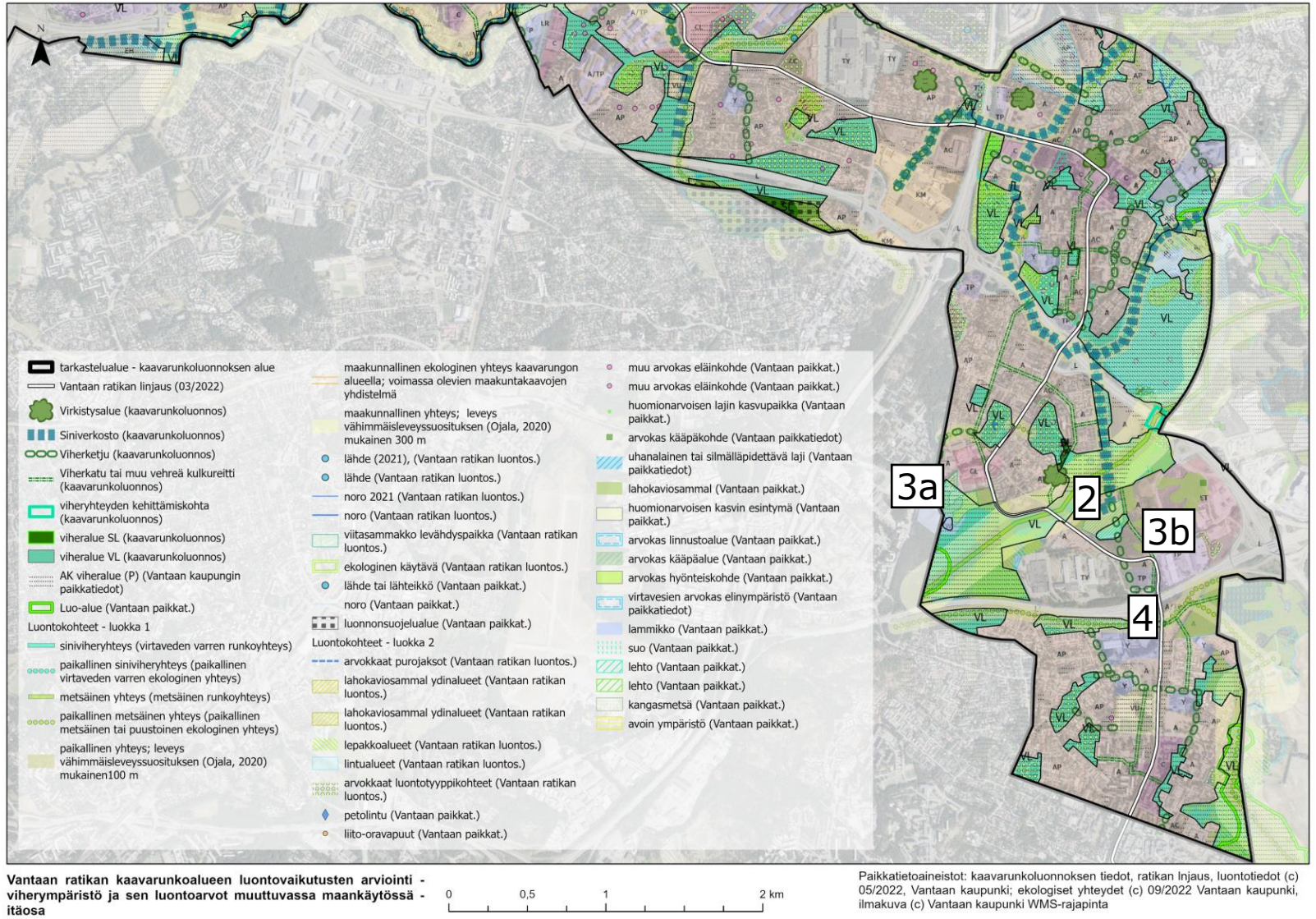


Kuva 34: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.



Kuva 35: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat yleiskaavan 2020 mukaisesti viherpeitteiselle alueelle ekologisten yhteyksien varrelle, niiden läheisyyteen ja ratikkalinja läpäisee maakunnallista yhteyttä ja ohittaa paikallisen yhteyden hyvin läheltä. Kumpikin yhteys säilyy, mutta vaikutuksia syntyy yhteysalueiden kaventumisesta ja haitalliset vaikutukset ovat erityisesti mahdollisia rakentamisen aikana.

2. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle yleiskaavan 2020 mukaisesti. Yhteysalue kapenee ja ratikkalinja halkoo yhteysaluetta. Haitallisia vaikutuksia syntyy yhteysalueen kaventumisesta ja sen läpäisystä uudella ratikkalinjalla. Yhteysalue jää alle maakunnallisen yhteyden vähimmäissuositusleveyden (300 m), jota se nykytilassaankin jo on. Yhteydestä muodostuu muodoltaan pullonkaulamaisempi uusien rakentamisalueiden myötä.

3a ja b. VIITASAMMAKON LISÄÄNTYMIS- JA LEVÄHDYSPAIKKA

Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen läheisyyteen. Alueet on huomioitu VL/luo-merkinnöillä, mutta rajaukset on tehty luontoselvitysten suositusta kapeampina. Lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää eristyksiin rakentamisalueen keskelle.

4. PAIKALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

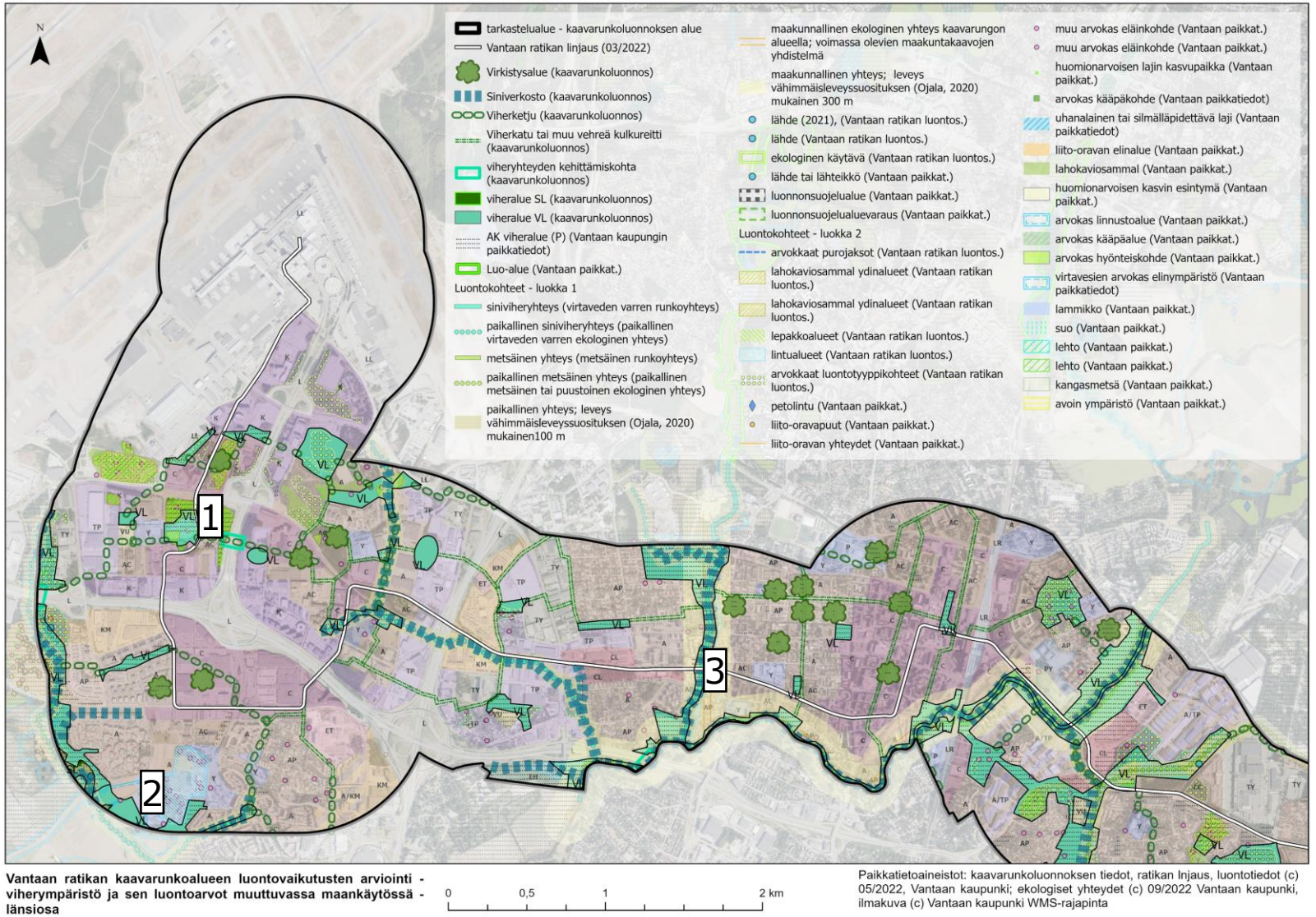
Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle. Rakentamisalueet katkaisevat paikallisen ekologisen yhteyden.

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.

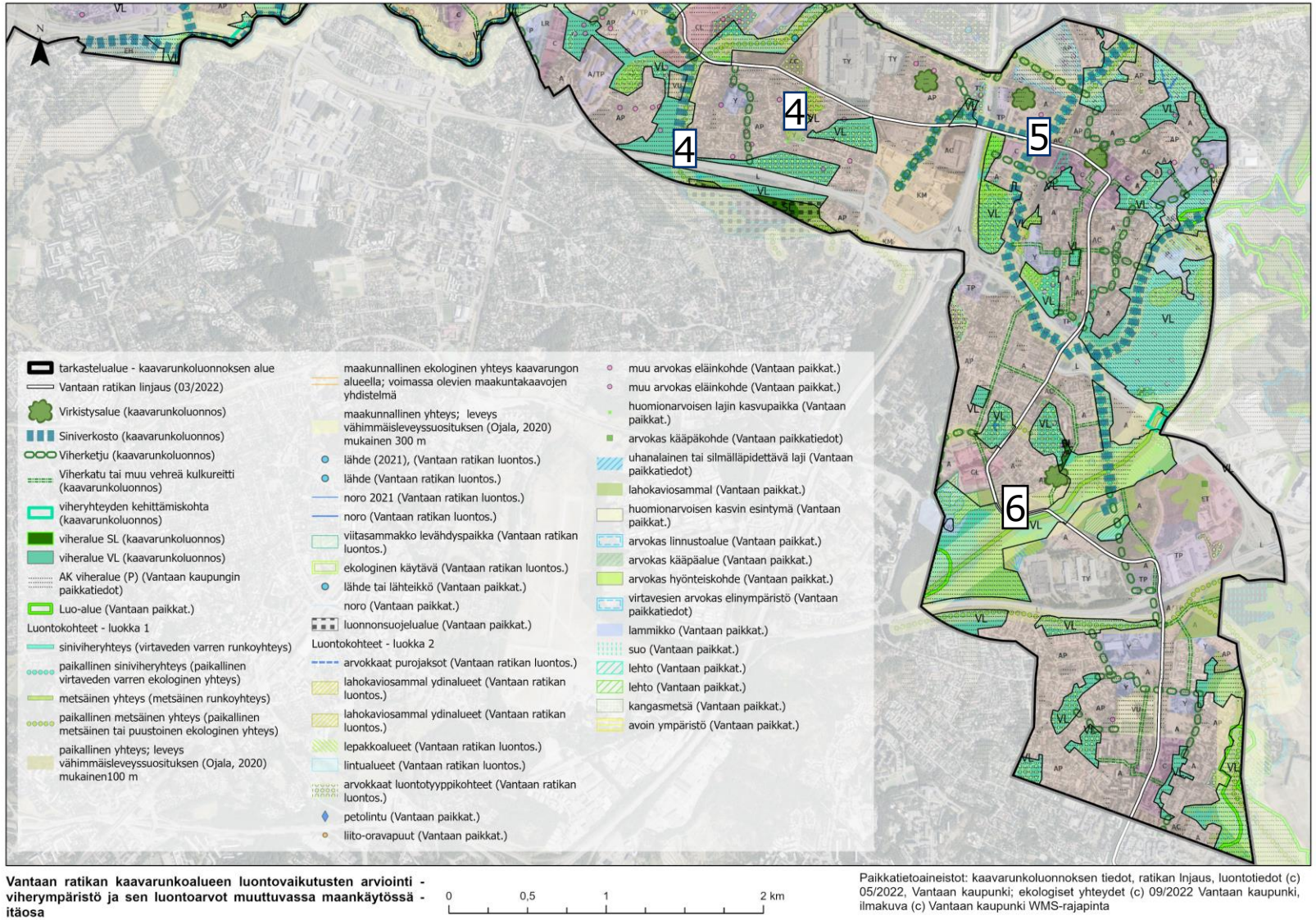


Kuva 36: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.



Kuva 37: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. VEROMIEHEN ALUE
Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (kangasmetsä, neva, avokallio).

Herkkyys: Kohtalainen / suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat useiden alueella esiintyvien luontoarvokohteiden päälle kokonaan tai osittain. Osa lahokaviosammalalueesta, jotkin uhanalaiset luontotyypit ja merkittävä lintualue on huomioitu VL-aluemerkinnöillä, mutta ratikkalinja sekä rakentaminen halkaisevat, vähentävät ja kaventavat luontokohteita alueella merkittävästi.

2. PAKKALAN ALUE
Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat osin merkittävän linnustoalueen päälle. Lintujen elinympäristöalue pienenee.

3. VIERTOLAN ALUE
Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäjoen varrella.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Ratikkalinja kulkee alueiden läpi, mutta linjaus kulkee olemassa olevan tiestön alueella, jolloin vaikutukset jäävät vähäisiksi tai niitä ei välttämättä muodostu lainkaan.

4. KUNINKAALAN ALUE
Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä).

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät.

5. LAHDENVÄYLÄN YMPÄRISTÖ HAKUNILAN ALUEELLA
Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja osittain joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät ja linnustoalue pienenee selvästi.

6. VAARALAN JA KUUSSILLAN ALUE
II-luokan lepakkoalue, merkittäviä lahokaviosammalen ydinalueita.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja rakentamisalueet paikoin suuresti niiden päälle. Lepakkoalue pienenee ja lahokaviosammalen elinympäristöä häviää huomattavasti. Lepakkoalueelle kohdistuvia haitallisia vaikutuksia voi syntyä myös läheisen maankäyttöalueen valaistuksesta ja reunavaikutuksen lisääntymisestä. Lahokaviosammalalueelle haitallisia vaikutuksia syntyy myös pienilmaston muutoksista.

Yhteenvetoa vaikutuksista luokan 1 ja 2 luontokohteisiin

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän. Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuu kuitenkin jonkin verran haitallisia vaikutuksia, mutta ne ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat yleiskaavan 2020 ja kaavarunkoluonnoksen mukaisesti maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen, joka kulkee Vaaralan ja Kuussillan läpi, sekä samalla alueella sijaitseviin viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Lisäksi Porvoonväylän eteläpuolella kulkevaan paikalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu merkittäviä vaikutuksia.

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu haitallisia vaikutuksia niiden jäädessä kokonaan tai osittain kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle. Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat tasoltaan sekä kohtalaisia että suuria. Vaikutukset ovat suuria erityisesti silloin, kun kyseessä on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä. Toisaalta luokka 2 sisältää kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, joista mikään ei ole selvitysten perusteella edustavuudeltaan tai luonnontilaisuudeltaan parasta luokkaa. Edustavuutta ja luonnontilaisuutta ovat laskeneet metsänkäsittely sekä virkistyskäyttö. Luontoselvitysten mukaan monilla kaavarunkoluonnosalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua suorien (kohteen häviäminen, pinta-alan väheneminen jne.) vaikutusten lisäksi epäsuoria vaikutuksia esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Nämä epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ekosysteemipalvelut

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät tarkastelualueen viherpeitteen ja siten viherympäristön määrää. Viherympäristön vähentyessä ekosysteemipalvelut heikkenevät väistämättä, sillä elävä luonto tarjoaa ekosysteemipalveluita. Kaavarungon yleismääräyksellä on kuitenkin tarkoitus tukea ekosysteemipalveluita, sillä määräysten mukaan ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja”.

Erityisesti Veromiehen alueella on huomattava muutos kaavarunkoluonnoksessa viherympäristön määrässä suhteessa nykytilanteeseen. Tämän johdosta säätelypalvelut, kuten hule- ja tulvavesien sekä pienilmaston hallintaan ja säätelyyn liittyvät, ja lähiluonnon tarjoamat kulttuuripalvelut, kuten virkistys- ja oppimispalvelut, vähenevät alueella, jonne on kaavoitettu lisää asuinrakentamista.

Ekosysteemipalveluita on otettu kaavarunkoluonnoksessa huomioon useilla VL-merkinnöillä sekä mainitulla yleismääräyksellä; jokien, purojen ja ojien siniverkosto-merkinnöillä ja lisäämällä viherketjuja ja viherkatuja sekä muita vihreitä kulkureittejä. Kaikenlainen viherpinta-alan ja -rakenteiden lisääminen on aina mahdollisuus edistää ekosysteemipalveluita. Alueilla, joilla maankäyttö muuttuu esim. teollisuusalueesta asuinalueeksi, voidaan edesauttaa ja tukea kaavarunkoluonnoksen mukaisesti ekosysteemipalvelujen toimivuutta esimerkiksi katuympäristöjen viherrakenteilla ja luonnonmukaisilla hulevesiratkaisuilla.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Erityisesti suojeltavat ja direktiivilajit

Luontodirektiivin IV-liitteen lajit, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti:

- Vantaan länsi- ja keskiosissa yleistä liito-oravaa ei tällä hetkellä esiinny kaavarunkoluonnoksen alueella, joten lajiin ei kohdistu suoria vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista kohdistuu yhdelle viheralueelle Veromiehen alueella, joka on Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelmassa määritelty paikkatietotarkastelujen perusteella liito-oravalle soveltuvaksi elinympäristöksi. Soveltuva elinympäristö häviää rakentamisen myötä, mutta vaikutukset liito-oravan kannalta ovat olemattomia, sillä alue sijaitsee kaukana nykyisestä liito-oravaverkostosta ja alueelle on huonot liito-oravalle soveltuvat kulkuyhteydet. Muut liito-oravalle soveltuvat elinympäristöt sijoittuvat kaavarunkoluonnoksen VL-alueille.
- Kaavarunkoluonnoksen alueelta on luontoselvityksissä tehty runsaasti havaintoja lepakoista, joiden perusteella on määritelty II- ja III-luokan lepakkoalueita, joiden huomioon ottaminen maankäytön suunnittelussa on suositeltua EUROBATS-sopimuksen mukaisesti. Suositus koskee erityisesti II-luokan saalistus- ja siirtymäreittejä. Lepakoiden kannalta ratikkalinja kulkee tärkeän II-lepakkoalueen läpi Viertolan alueella, mutta ratikkalinja kulkiessaan olemassa olevan tiestön päällä ei todennäköisesti aiheuta vaikutuksia lepakoille. Muut kaavarunkoluonnoksen alueelta havaitut lepakkoalueet (III-luokan) jäävät ratikkalinjan ja pääasiassa myös kaavarunkoluonnoksen mukaisten rakentamisalueiden ulkopuolelle VL-alueiden sisään. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja kaavarunkoluonnoksen alueelta ei tunneta.
- Viitasammakkoa esiintyy kaavarunkoalueen kaakkoisosan lampialueilla. Lajin lisääntymis- ja levähdyspaikat Fazerilan ja Kuussillan alueella sijoittuvat ratikkalinjan läheisyyteen ja kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueet niiden ympärille ja osittain, erityisesti Fazerilan alueella, myös luontoselvityksessä rajattujen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen päälle. Alueet on huomioitu VL- ja luo-merkinnöillä, mutta lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen, erityisesti Fazerilassa, voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi ja siten jopa heikentää lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset lampien läheisyydessä voivat vaikuttaa myös negatiivisesti lampien vedenlaatuun. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää myös eristyksiin rakentamisalueen keskelle, jolloin mahdollinen yksilöiden liikehdintä alueelta muualle estyy. Eristymistä on pyritty ehkäisemään viherketju-merkinnällä, mutta sen riittävyys on kyseenalainen.

Luontodirektiivin II-liitteen lajit, joiden Natura 2000-alueiden ulkopuolisten merkittävien esiintymispaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Lahokaviosammalen esiintymiä ja ydinalueita jää ratikkalinjan ja kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle erityisesti Veromiehen, Vaaralan ja Kuussillan alueella. Lahokaviosammalen osalta häviävät elinympäristöalueet eivät ole luontoselvitysten perusteella lajin suotuisan suojelun tason kannalta merkittäviä.

Erityisesti suojeltavat lajit, joiden säilymiselle tärkeän esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Kaavarunkoluonnoksen alueelta ei ole havaintoja erityisesti suojeltavista lajeista.

Huomioita jatkosuunnitteluun 1/2

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet noudattavat yleiskaavan mukaisia aluejakoja.

Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista sijoittuu nykyisille viherympäristöalueille, jolloin väistämättä menetetään luontoarvoja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä vähenee laskennallisesti enimmillään noin kolmanneksen nykytilanteeseen verrattuna. Viherympäristö pirstaloituu, erityisesti Veromiehen alueella, ja viherympäristöalueet pienenevät, mikä on perusbiologisesta näkökulmasta luonnon kannalta aina haitallista. Pirstaloitumista on pyritty ehkäisemään esimerkiksi rakennettujen alueiden läpi kulkevilla viherketju-merkinnöillä, mutta paikoittain VL-alueiden välimaastoja olisi hyvä jättää luonnontilaan, esimerkiksi Veromiehen alueella, jolloin luontaiset yhteydet säilyisivät.

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät luontoarvokohteita. Maankäyttöalueiden alle jää esimerkiksi arvokkaita luontotyyppejä ja osia merkittävistä lintualueista, mutta monia tällaisia alueita on toisaalta otettu huomioon kaavarunkoluonnoksen VL-aluemerkinnöillä. Valtaosa kaavarunkoluonnosalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisista II-luokan arvokkaista luontotyypeistä, joita luontoselvityksissä suositellaan ensisijaisesti säästettäväksi, säästyy maankäytön muutoksilta VL-alueilla. Joitakin luontoselvitysten mukaisia III-luokan arvokkaita luontotyyppejä jää rakentamisalueiden alle.

Ratikkalinja ja suunnitellut pysäkit sijoittuvat suurimmaksi osaksi olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön, jolloin haitalliset luontovaikutukset jäävät vähäisiksi. Ratikkalinjan alueella, sen välittömässä läheisyydessä tai maankäyttöalueiden läheisyydessä ei sijaitse luonnonsuojelualueita tai suojelualuevarauksia, joihin voisi kohdistua haitallisia vaikutuksia.

Ratikkalinja ja kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen kaventaa paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä niin maa- kuin vesielinympäristöissä lisäämällä rakennettua ympäristöä ekologisten yhteyksien alueille ja ratikkalinja paikoittain myös halkomalla yhteysalueita. Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset ovat kaavarunkoluonnoksen kannalta merkittävimpiä luontovaikutuksia. Erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueen läpi kulkevaan maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu haitallisia vaikutuksia yhteysalueen kaventuessa ja ratikkalinjan kulkiessa yhteysalueen läpi. Yhteysalueen leventäminen luonnokseen verrattuna erityisesti Fazerilan kohdalla olisi suositeltavaa. Porvoonväylän eteläpuolisen paikallisen ekologisen yhteyden osalta olisi suositeltavaa säästää edes kapea luonnontilainen viherympäristökaistale A/TP- ja A-alueen läpi ja ottaa ekologinen yhteys huomioon tarkemmassa asemakaavassa. Vesireittien varsilla kulkevien ekologisten yhteyksien osalta on tärkeää huomioida ja ennaltaehkäistä kaavarunkoluonnoksen muutosalueiden rakentamisen aiheuttamat mahdolliset herkkään vesiluontoon kohdistuvat haittavaikutukset. Vesiin liittyvien ekologisten yhteyksien osalta on erityisen tärkeää huolehtia mahdollisimman laajoista, pysyvistä puustoisista puskurivyöhykkeistä yhteysalueen ja rakentamisalueiden välillä.

Huomioita jatkosuunnitteluun 2/2

Erityisesti suojeltavien tai direktiivilajien kannalta kaavarunkoluonnos aiheuttaa yleisesti ottaen vähäisiä vaikutuksia. Suurimmat vaikutukset kohdistuvat viitasammakoiden elinympäristöihin. Viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja on kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnöillä pyritty huomioimaan, mutta huomioiminen on tehty melko tiukkapiirteisesti. Fazerilan lammen lisääntymis- ja levähdyspaikan osalta ekologinen toimivuus saattaa kaavarunkoluonnoksen myötä heikentyä, mikäli paikan olosuhteet muuttuvat. Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta kaavarunkoluonnoksessa olisi suositeltavaa käyttää luontoselvitysten mukaisia suosituksia lisääntymis- ja levähdyspaikkojen rajauksia kyseisillä VL- ja luo-alueilla ja huomioida ekologiset yhteydet lisääntymis- ja levähdyspaikoilta muille viherympäristöalueille.

Kaavarunkoluonnoksessa on paikoin osoitettu yleiskaavaa enemmän VL-alueita (AP- ja A-alueiden sisälle), mikä on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta positiivinen asia. Kasvava asukasmäärä tulee toisaalta todennäköisesti esimerkiksi Veromiehen alueella lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita. Yleisesti ottaen olisi tärkeää, että virkistysalueiksi jäisi myös tavanomaista luontoa, jolloin arvokohteisiin kohdistuvat muutospaineet vähenisivät. Virkistyskäyttöä on luontoarvokohteilla myös syytä tapauskohtaisesti ohjata, jotta luontoarvot saadaan säilymään.

Kaavarunkoluonnoksen yleismääräys rakennettavien alueiden vihertehokkuudesta sekä ekosysteemipalveluiden huomioimisesta on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta erittäin hyvä asia.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamääräyksiin ja -merkintöihin olisi hyvä lisätä siniverkoston lisäksi muut ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset), sillä kaavarunkoluonnoksessa ne tulevat esiin vain lähivirkistysaluemerkinnän ja -määräyksen alla. Erillinen maininta korostaisi ekologisten yhteyksien huomiointitarvetta asemakaavatasolla. Viherketju-määräykseen olisi hyvä lisätä maininta luontoarvojen ja ekologisen toimivuuden huomioimisesta viherketjun varrella ja sen suunnittelussa.

Ilmasto

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 1/2

Arviointikehikkoon on valittu ne ilmastovaikutusten kannalta keskeiset teemat ja kriteerit, jotka ovat kaavarungon tarkkuus ja ohjausvaikutus huomioiden oleellisia, ja joihin kaavarungolla voidaan vaikuttaa. Arviointimenetelmänä käytettiin Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostettua arviointikehikkoa.

Arviointikehikon teemat:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Liikkuminen
- Energia
- Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne
- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Kaavarungon tavoitteena on, että ratikkakaupungissa:

- toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti,
- mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista,
- on eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja,
- vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja sekä
- liikkujan lähiympäristö paranee.

Nämä tavoitteet tukevat Vantaan kaupungin ilmastotavoitteita sekä vastaavat ilmastovaikutuksen kannalta keskeisiä teemoja.

Kaavarungon ilmastovaikutukset jakautuvat ajallisesti rakentamiseen (ratikka ja siitä seuraava muu rakentaminen) sekä ratikan käytönaikaiseen jaksoon. Ratikan käytönaikaiset ilmastovaikutukset syntyvät ajoneuvokalustosta (vaunujen valmistaminen ja toimitus), käytöstä (ostosähkö) sekä kunnossapidosta ja korjaustoimenpiteistä. Mitä kauemmaksi tulevaisuuteen vaikutus kohdistuu, sitä suurempia epävarmuuksia siihen kohdistuu.

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 2/2

Ilmastotavoitteita edistävä <u>alue- ja yhdyskuntarakenne</u>:

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

<u>Ilmastonmuutokseen sopeutumista</u> tukeva kaavoitus:

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Ilmastotavoitteita edistävä <u>luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne</u>:

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Ilmastotavoitteita edistävä <u>liikennejärjestelmä</u>:

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Ilmastotavoitteita edistävät <u>energiaan</u> liittyvät ratkaisut:

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Vantaan ratikan kaavarunkoon heijastuvat ilmastositoumukset

Kansainvälinen taso:

Pariisin ilmastosopimus: Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa asteessa suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen saataisiin rajattua alle 1,5 asteen.

EU 2050: Vuoteen 2030 mennessä tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 päästötasosta. Tavoitteena kasvihuonekaasupäästöjen leikkaamisesta 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

Suomi 2035:

Suomi on hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen nopeasti sen jälkeen. Ilmastolain (423/2022) tavoitteena on mm., että ihmisen toiminnasta aiheutuvat kasvihuonekaasujen päästöt vähentyvät ja nielujen aikaansaamat poistumat kasvavat siten, että kasvihuonekaasujen päästöt ovat enintään yhtä suuret kuin poistumat viimeistään vuonna 2035 ja että poistumat kasvavat ja päästöt vähenevät edelleen myös sen jälkeen sekä kansallisin toimin sopeudutaan ilmastonmuutokseen edistämällä ilmastoriskien hallintaa ja ilmastokestävyyttä.

Uusimaa 2030:

Uusimaa tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Uudenmaan liitto on laatinut yhdessä kuntien kanssa *Hiilineutraali Uusimaa 2035* -tiekartan, jossa määritellään konkreettisia askelmerkkejä tavoitteen saavuttamiseksi (tavoitevuosi päivitetty maakuntavaltuuston päätöksellä 12/2021).

Hinku-verkosto:

Osana Hinku-verkostoa (hiilineutraalit kunnat) Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Vantaan kaupunki:

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030. Hiilineutraaliustavoite tarkoittaa ilmastoa lämmittävien päästöjen vähentämistä 80 prosentilla vuoden 1990 tasosta, sillä kaikkia ihmisen toiminnasta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä on hyvin vaikeaa poistaa. Loput 20 prosenttia kompensoidaan esimerkiksi rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita.

Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita määrittää koko kaupungin yhteinen resurssiviisauden tiekartta. Resurssiviisauden keskiössä ovat kiertotalous, uusiutuva energia sekä ympäristövastuullisesti toimivat asukkaat ja yritykset. Vantaan resurssiviisauden tiekartassa 2021-2025 on linjattu, että Vantaan ratikan vaikutusalueelle kehitetään kestäviä liikkumismuotoja suosivaa omaleimaista raidekaupunkia.

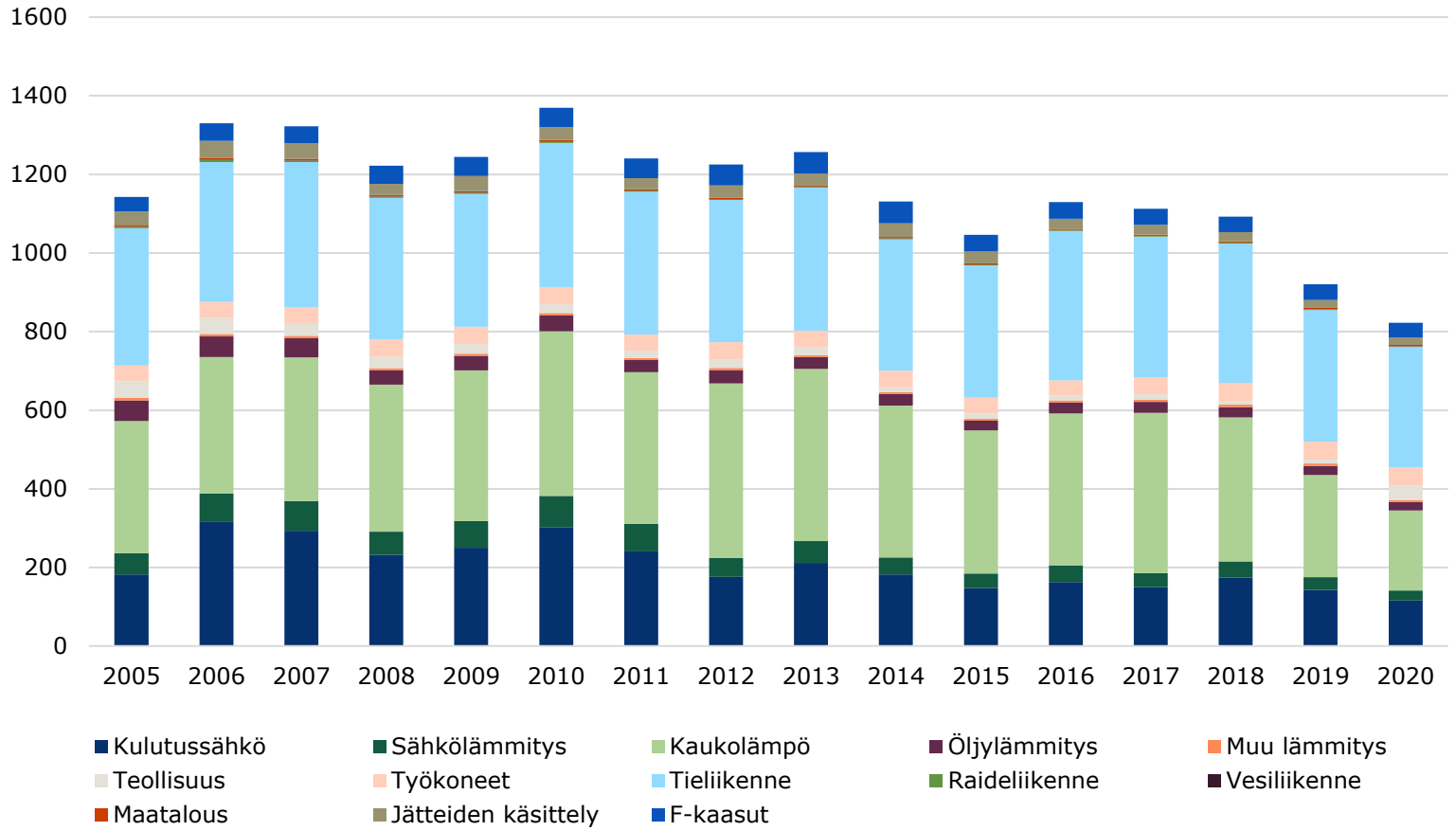
Vantaan tärkeimmät toimenpiteet hiilineutraaliuden saavuttamiseksi ovat

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

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt

Kuvaaja 6: Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys ns. Hinku-laskentamenetelmällä laskettuna.



Lähde: SYKE: Kuntien ja alueiden khk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt ovat pienentyneet 28 % vuosien 2005-2020 aikana ns. Hinku-laskentamenetelmällä tarkasteltuna ja asukaskohtaiset päästöt ovat pienentyneet 43 % samalla aikavälillä.

Suurimmat päästölähteet vuonna 2020 olivat tieliikenne (37,2 %), kaukolämpö (24,8 %), sähkö, muut lämmitykset, työkoneet ja teollisuus.

Kaukolämmön päästöt ovat pienentyneet tasaisesti ja Vantaan Energialla on kunnianhimoinen ilmastotavoite:

- Vantaan Energia tekee määrätietoisesti töitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi **Hiilinegatiivinen 2030** -hankekokonaisuudellaan, jonka myötä yhtiö sitoo toiminnallaan enemmän hiilidioksidia kuin sen toimesta vapautuu ilmakehään.

Sähköntuotannon vähähiilistyminen on yhteisten sähkömarkkinoiden takia valtakunnallinen sekä eurooppalainen kysymys, ei vain Vantaalla ratkaistava asia. Sähkön päästöt ovat vähentynet merkittävästi viime vuosina. Toisin kuin sähkön päästöt, niin lämmitys on vahvemmin paikallinen kysymys.

Tieliikenteen päästöjen ratkaiseminen on haasteellinen kysymys johon Vantaan ratikka yrittää tuoda vastausta mahdollistamalla tehokasta joukkoliikennettä ja johon ratikan kaavarunko pyrkii vastaamaan tiivistämällä maankäyttöä raideliikenteeseen tukeutuen.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 1/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Tällä ja seuraavalla dialla on esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta poimittuja ilmastotavoitteita tukevia kaavamerkintöjä sekä korostettu kaavamääräyksistä kohdat, jotka erityisesti tukevat ilmastotavoitteita.

Yleismääräykset: Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Raitiotien pysäkki: Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.

Pysäkinseutu: Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina.

Keskusta-alue (C): Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Lähikeskustan alue (CL): Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC): Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristönä kehitettäviä alueita. Alueelle tulee sijoittaa myös merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa esim. hybridirakennuksiin tai kivijalkaan ja toiseen kerrokseen. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Monimuotoinen asuinalue (A)**:** Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Pientalovaltainen asuinalue (AP): Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Kaupallisten palveluiden alue (KM): Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM): Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 2/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Julkisten palveluiden alue (Y): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kohde: Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen

Julkisten palveluiden kehittämistarve: Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Hallintopalveluiden alue (PY): Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään.

Tiivis työpaikka-alue (K): Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Monipuolinen työpaikka-alue (TP): Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP): Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Lähivirkistysalue: Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja.

Virkistysalue: Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa

Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti: Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta.

Huleveden hallintarakenne: Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö: Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Joukkoliikennekatu

Kestävän liikkumisen katu: Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.

Kävelykatu

Pyöräliikenteen baana/Selvitettävä baanareitti

Raitiotie

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Rautatieasema

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ilmastovaikutusten arviointi

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Ilmastotavoitteita edistävä alue- ja yhdyskuntarakenne

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnos tarkentaa Vantaan yleiskaavaa (ei vielä lainvoimainen), jossa on osoitettu kaavarunkoluonnoksen alueelle merkittävää rakentamista ja yleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa todettu, että yhdyskuntarakenne ja liikkuminen suunnitellaan yhdessä niin, että palvelut ja asuminen ovat saavutettavissa kestävästi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ratikan tukeutuessa olemassa oleviin keskuksiin.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos perustuu selkeän joukkoliikenteen ympärille kehittyvistä pysäkeistä ja niiden kaupunkirakenteesta tuoden palvelut kestävällä tavalla saavutettavaksi vähentäen liikkumistarvetta.
- Kaavarunkoluonnos edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta. Maankäytön muutokset ovat suurelta osin pitkäikäisiä tai pysyviä, joten niiden vaikutukset ovat merkittäviä.
- Ratikka tehokkaana joukkoliikennevälineenä mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjen vähenemisen liikkumistarpeen vähentyessä ja mahdollistaen olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämisen. Rakentaminen ja kasvu aiheuttavat hiilipiikin sekä kasvava ihmisten määrä lisää mm. liikkumisen tarvetta sekä energiankulutusta aiheuttaen kasvihuonekaasupäästöjä, mutta suuntaamalla kasvun joukkoliikennevyöhykkeelle tavoitellaan käytön aikaisia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.
- Ratikka mahdollistaa keskusten ja alueiden paremman kytkeytymisen Vantaalla. Raiteet yhdistävät jo nykyisin Vantaan kolme pääkeskusta. Ratikan myötä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin.
- Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Tämä mahdollistaa tehokkaan palveluverkon sekä kestäviin liikkumismuotoihin perustuvat liikenneratkaisut. Väestön kasvun ohjaaminen keskusta-alueille lisäksi parantaa kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos lisää rakentamista selkeästi, mikä aiheuttaa selkeän rakentamisesta aiheutuvan hiilipiikin. Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää jatkosuunnittelussa (esim. asemakaavoituksessa) huomioimalla mm. rakennusmateriaalit sekä materiaalitehokkuus, kiertotalous, muuntojoustavuus sekä massatasapaino.

  Vantaan kaupungin tekemän Keko-laskennan perusteella voidaan arvioida, että 50 vuoden aikana kasvihuonekaasupäästöt alueelta muodostuvat pääosin henkilöliikenteestä sekä rakennusten rakentamisesta ja kunnossapidosta, rakennusten energiankulutuksen ja infrastruktuurin rakentamisen merkityksen ollessa selkeästi vähäisempi. Toisaalta infrastruktuurin huolellisella suunnittelulla ja laadukkaalla toteutuksella voi olla päästöjä vähentävä vaikutus liikenteen puolella. Uudenmaan ja Vantaan väestönkasvun on ennustettu pysyvän suurena, jolloin rakentamisen hiilipiikki kohdistuu jonnekin muualle maakunnan alueella. Kohdistamalla kasvu ratikan alueelle voidaan mahdollistaa tehokas joukkoliikenne sekä sekoittunut palvelurakenne, minkä voidaan arvioida vähentävän liikennesuoritetta verrattuna vastaavan rakentumisen sijoittuessa muualle Vantaalla tai Uudellamaalla.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutukset (myönteiset ja kielteiset) sijoittuvat pitkälle aikavälille, jolloin epävarmuuksien suuruus kasvaa selvästi, esim. energia- ja liikennemurros voivat vaikuttaa selkeästi ratkaisujen ilmastomyönteisyyteen. Kaavarunkoluonnoksessa asumisen tarkka määrä sisältää epävarmuuksia eikä toteutustapaa määritellä (mm. rakentamisesta aiheutuviin päästöihin voidaan vaikuttaa vähähiilisillä materiaalivalinnoilla, mikä ei ole kaavarungon tarkkuustasoa). Seuraavissa kaavoitus- ja suunnitteluvaiheissa tehdään vielä paljon valintoja, joilla voidaan joko pienentää kielteisiä vaikutuksia tai heikentää myönteisiä.

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

Ilmastotavoitteita edistävä liikennejärjestelmä

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnoksen uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja ratikan rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen.
- Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja suuntausta kohti eri liikkumismuodot yhdistävään liikennejärjestelmään. Matkamäärien kasvu painottuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, kun automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos tukeutuu selkeään ja tehokkaaseen joukkoliikenteeseen kytkien joukkoliikennejärjestelmää vahvemmin myös raideliikenteeseen.

Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmän voidaan arvioida kehittyvän tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä. Tämä on alueen ilmastovaikutusten näkökulmasta olennaista vähentäen kokonaispäästöjä ja siten lieventäen rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä mikäli seudullisesti tapahtuu aitoa siirtymää henkilöautoista kestäviin liikennevaihtoehtoihin.

- Ratikka parantaa erityisesti itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja yhdistää Aviapoliksen eri osista toimivan kokonaisuuden. Ratikka kytkee yhteen myös muita joukkoliikenteen runkoyhteyksiä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkamisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Tämä vahvistaa koko pääkaupunkiseudun raideliikenneverkostoa ja siihen tukeutuvaa aluerakennetta.
- Kaavarunkoluonnos vahvistaa osaltaan pääkaupunkiseudun poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja keskusten kytkeytymistä ja samalla vähentää säteittäisten väylien aiheuttamaa estevaikutusta alue- ja yhdyskuntarakenteessa.

- Liikenne on suuressa murroksessa ja kaavarungon aikavälin ollessa pitkä aiheutuu arviointiin haastetta mm. liikenteen sähköistymisen, etätyön roolin ym. yhteiskunnallisten muutosten johdosta. Liikkumisen kasvihuonekaasupäästöt olivat suurin päästösektori Vantaan kaupungin alueen kasvihuonekaasupäästöissä (ns. Hinku-laskentamallilla laskettuna, lähde: SYKE) joten kaikki ratkaisut vähentää päästöjä ovat olennaisia Vantaan ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen. Vaikutukset liikenneinfrastruktuuriin ovat pitkäikäisiä, jolloin niiden vaikutus on merkittävä vaikka liikenteen vaikutusten arviointiin muuten liittyy epävarmuutta pitkästä ajanjaksosta johtuen.
- Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmä tukeutuu vahvasti ratikkaan ja siksi ilmastonäkökulmasta riskinä on, että raideliikennejärjestelmä ei ole erityisen joustava, sillä raideratkaisut ovat luonteeltaan pysyviä ja tiheä liikennöinti edellyttää riittävää väestöpotentiaalia. Rakentamisen hiilipiikin perustelemiseksi on olennaista, että ratikan käyttöaste on kannattava ja tukee kaupunkirakenteen myönteisiä muutoksia.

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset –raportissa todetaan, että kaavarunkoluonnosalueen asukkaiden henkilöautolla ajamat kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat samassa suhteessa automatkojen määrän kasvuun. Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen johtuen mm. henkilöautojen sähköistymisestä mutta myös polttomoottoriautojen energiatehokkuuden parantumisesta. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden. Mikäli kaavarunkoluonnoksen keskustoihin ja pysäkinseutuihin liittyvät laadulliset ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät tavoitteet toteutuvat, on mahdollista, että lyhyitä automatkoja korvataan kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Toisaalta kaavarunkoluonnoksen maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen.

Lähde: Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset. Raportti 8.6.2022

Ilmastovaikutusten arviointi

Energia

Ilmastotavoitteita edistävät energiaan liittyvät ratkaisut

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnosratkaisu mahdollistaa vähäpäästöiset ja uusiutuvaan energiaan perustuvat ratkaisut vaikkei suoraan ohjaa energiantuotantomuotoja.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos pohjautuu suurilta osin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria, myös energian osalta. Olemassa oleva yhdyskuntarakenne mahdollistaa tehokkaat energiansiirtoverkot sekä sähkön että lämmön osalta ja lisäksi välttää energiainfrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä. Suurella osalla alueista on olemassa oleva kaukolämpöverkko, joka voi toimia tehokkaana lämmönsiirtokeinona mahdollistaen myös alueilla mahdollisesti muodostuvien hukkalämpöjen hyödyntämisen.
- Vantaan Energialla on kunnianhimoinen hiilineutraaliustiekartta, mikä tukee kaukolämpöön perustuvia lämmitysratkaisuja kaavarunkoluonnoksen alueella vaikka Vantaan Energian kaukolämmön päästökerroin vuonna 2020 oli 117,8 kgCO2/MWh (vrt. esimerkiksi lämpöpumppujen ja sähköön perustuvien lämmitysratkaisujen päästöihin vaikuttavan sähköntuotannon päästökerroin kolmen viimeisen tilastovuoden (2018-2020) keskiarvona oli 89 kg CO2/MWh).
- Kaavarunkoluonnoksessa ei määritellä energiantuotantomuotoja, mutta kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös paikallisesti tuotetut uusiutuvat energiamuodot. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa, erityisesti asemakaavoitusvaiheessa, rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen sekä aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Rakennusmääräykset ohjaavat rakennukset energiatehokkaiksi ja energiamurros tekevät sähköstä ja lämmöstä yhtä hiilineutraalimpia, minkä johdosta alueellisessa hiilijalanjäljessä korostuu rakentaminen ja liikenne. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei uusiutuvia paikallisia energialähteitä ole tärkeää edistää alueella. Erityisesti lämpö on aina paikallinen ratkaisu, sähkön valtakunnalliseen päästökertoimeen ja sen kehitykseen vaikuttavat myös pohjois-eurooppalaisetkin ratkaisut.
- Liikkumistarpeen vähentäminen parantaa alueellista energiatehokkuutta ja tukeutuminen kävelyyn ja pyöräilyyn vähentävät energiantarvetta. Tiivis ja sekoittunut yhdyskuntarakenne on energiatehokasta. Liikkumisen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa myös infrastruktuurin suunnittelulla ja suunnitteluratkaisujen laadulla.
- Kaavarunkoluonnoksessa osoitetaan merkittävää rakentamista pohjavesialueille, joilla maalämmön hyödyntäminen on haasteellista (mm. Tikkurilan alue, Kuussillan ja Fazerilan alue). Näillä alueilla tulee jatkosuunnittelussa turvata mahdollisuuksien mukaan muita uusiutuvaan energiaan pohjautuvia lämmitysratkaisuja, esim. muut lämpöpumput, uusiutuvaan pohjautuva kaukolämpö, ja muita paikallisia uusiutuvan energian tuotantomahdollisuuksia, kuten aurinkosähkön tuotanto.

Lähteet: Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/, Motiva: https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet)

Ilmastovaikutusten arviointi

Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

Ilmastotavoitteita edistävä luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia. Kaavarungon rakentamisen (sekä kiinteistöt että ratikka) tarkemassa suunnittelussa on suositeltavaa huomioida näiden asioiden toteutuminen suunnittelusta urakointiin ja käyttövaiheeseen sekä kunnossapitoon.
- Rakentamisen suuret määrät kuluttavat luonnonvaroja (mm. betoni, teräs, puu) alueella (Uusimaa), jossa luonnonvarojen käyttö on suurta myös muiden seudullisten ja valtakunnallisten rakennushankkeiden johdosta. Rakentamisessa käytetään paljon maa-aineksia samalla kun valtaosa rakentamisen jätteistä on mineraalijätteitä (maa-aineksia). Rakentamisen suurien määrien takia kuljetusmatkat ovat myös pidentyneet ja rakennettavuudelta hyvälaatuisia maa-aineksia on saatettu käyttää kohteisiin, joihin olisivat sopineet myös heikommat ylijäämämaat aiheuttaen turhaa luonnonvarojen käyttöä sekä kuljetuksista muodostuvia päästöjä.

  Näitä kielteisiä vaikutuksia tulee lieventää huolehtimalla mm. kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisesta, massatasapainoista alueella toisaalta muodostuvien ja toisaalta tarvittavien massojen ja materiaalien osalta sekä suosimalla uusiomateriaaleja ja valitsemalla vähähiilisiä materiaaleja kun mahdollista. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja näiden periaatteiden edistämiseksi.
- Kehitettävillä alueilla tulee huolehtia purkamisen yhteydessä kiertotalouden periaatteiden hyödyntämisestä. Kiertotalouden näkökulmasta purettavat rakennukset ovat materiaalipankkeja, joista vapautuvat materiaalit käytetään uudelleen tai kierrätetään. Esimerkiksi betonimursketta voidaan käyttää tien pohjaan, mutta vielä parempi olisi käyttää sitä uuden betonin raaka-aineena tai jopa uudelleen betonielementtinä. Rakentamisen kiertotalouteen kuuluu muun muassa rakennusosien ja materiaalien uudelleenkäyttö ja kierrätys, säilyttävä korjausrakentaminen sekä joustava rakentaminen ja rakennusten suunnittelu niin, että ne voidaan jälleen purkaa uudelleenkäytettäväksi.
- Kaavarunkoluonnos tarkentaa yleiskaavan yhdyskuntarakenteen ratkaisua ja keskittää kasvua joukkoliikenteen runkolinjan pariin. Kaavarunkoluonnos pyrkii turvaaman viherrakenteen hiilinieluja kohdistamalla rakentamisen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen suojellen alueella olevia viheralueita. Asumiskeskusten laidoilla voi kuitenkin olla rakentamista viheralueille, mikä heikentää hiilinieluja ja –varastoja. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherympäristön määrä tulee kuitenkin ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäytön muutosalueiden myötä vähenemään.

  Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen käyttötarkoituksen muutosalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus kuitenkin jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, mikä vaikuttaa asukasmäärään suhteutettuun maapinta-alatarpeeseen. Uudenmaan liiton selvityksessä on todettu, että tiiviimpi alue tarkoittaa, että tarvitaan vähemmän maapinta-alaa asukasta kohden, mikä tarkoittaa pienempiä vaikutuksia hiilensidontaan. Seutua kokonaisuutena tarkasteltaessa merkittävimmät luontoarvot ja hiilivarastot sijoittuvat etäämmälle ydinalueista – tiivistäminen toisaalla säästää luontoa toisaalla.
- Viheryhteyksien jatkuminen katkeamatta mahdollistuu monessa sijainnissa, mutta ratikka itsessään halkaisee kaavarunkoluonnosalueen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huolehdittu ratkaisulle sopivalla tarkkuudella naapurustojen toiminnallisesta monipuolisuudesta, mikä vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään. Kaavarunkoluonnoksen alueella myös lähivirkistysalueet ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.
- Vaarala/Kuussilta-alueella on ekologisen yhteyden kapenemisriski. Rakentamista sijoittuu olemassa oleville luontoalueille, jolloin väistämättä menetetään hiilinieluja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kasvava asukasmäärä tulee lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita aiheuttaen mahdollisesti mm. liikkumistarvetta kauemmaksi lähiluonnon saavuttamiseksi.

Lähde: Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022. https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/09/Asumisen-maankayttotarpeisiin-liittyvia-tarkasteluita.pdf)

Ilmastovaikutusten arviointi

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmastonmuutokseen sopeutumista tukeva kaavoitus

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Rakentaminen ja asumisen tiivistyminen voi lisätä pinnoitetun maa-alan kasvua vaikeuttaen hulevesien hallintaa. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja hulevesien luonnonmukaiselle hallinnalle ilmastonmuutoksen lisätessä mm. kaupunkitulvien riskiä. Rakennetussa ympäristössä korostuu myös lämpösaarekeilmiön voimistumisriski ja on tärkeää tunnistaa jatkosuunnittelussa keinoja ilmiön lieventämiseksi mm. huolehtimalla kaupunkivihreästä.
- Alueiden kehittyminen ja täydennysrakentaminen tarjoaa myös mahdollisuuden tunnistaa nykyisestä yhdyskuntarakenteesta kohtia, alueita ja ratkaisuja, joissa ei ole varauduttu ilmastonmuutokseen ja huolehtia näiden alueiden sopeutumisesta alueiden kehittyessä ja kasvaessa. Kaavarungon rakentuminen tulee hyödyntää mahdollisuutena parantaa alueiden varautumista ja sopeutumista.
- Suurin osa kaavarunkoluonnoksen rakentamisesta sijoittuu olemassa olevaan urbaaniin yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan arvioida kaavarunkoluonnoksen vaikutuksien hiilinieluihin olevan maltilliset. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin hyvä tunnistaa keinoja säästää hiilivarastoja ja –nieluja, sekä tunnistaa mahdollisesti alueita, joissa rakennettaessa puistoja ym. virkistysalueita voitaisiin hiilinieluja vahvistaa viheralueiden luonnollisella tavalla parantaessa ilmastonmuutokseen sopeutumista.
- Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan kaavarungossa, mikä on tärkeää, koska viheralueiden katkeamattomuus parantavat mm. metsien myrskyn kestävyyttä.
- Ratikan kaavarunkoluonnos ei ohjaa rakentamista tulvariskialueille, (pl. mahdollisesti Keravanjoki Tikkurilan alueella), mutta tiivistyvässä yhdyskuntarakenteessa hulevesien hallinta ja kaupunkitulvariski on selkeä.
- Alueella on kriittistä infrastruktuuria (mm. sairaaloita, vanhusten palveluasumista, kouluja ja päiväkoteja, energianhuoltoa, lentokentän logistiikka-alue), joiden varautumisessa ja tulevaisuuden toiminnan suunnittelussa tulee huomioida toiminta sään ääriolojen yleistyessä sekä mahdollisissa poikkeustilanteissa.

Kaavarungon tarkkuustasossa näitä asioita ei voida kuitenkaan ohjata, mutta toimintojen sijoittuminen alueelle on hyvä tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa. Pitenevät hellejaksot sekä kaupunkien lämpösaarekeilmiö voi asettaa erityisesti terveydenhuollolle sekä vanhustenhoidolle paineita, samoin kuin liukkaat kelit. Sään ääri-ilmiöt, erityisesti myrskyt ja sateet, taas aiheuttanevat energiahuollolle sekä liikenneinfrastruktuurin toimintavarmuudelle haasteita.

- Ilmastopaneeli on arvioinut, että erityisesti tulvat ovat keskeinen varautumisen kysymys Uudellamaalla sekä sateisiin että merenpinnan nousuun liittyen. Riippuen tulevien vuosien kasvihuonekaasupäästöjen kehittymisestä maailmanlaajuisesti, keskilämpötila on vuosisadan loppupuolella Uudellamaalla noin 1,7–2,8°C korkeampi kuin nykyisin. Vastaavasti vuotuisten sademäärien arvioidaan kasvavan alueella 5–7 prosenttia ja keskimäärin vuodessa sataisi 630-750 mm.
- Vantaan kaavarunkoluonnoksen alueella ei ole merkittäviä tunnistettuja tulvariskialueita, mutta tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on hyvä huomioida sademäärien kasvu ja niiden aiheuttama kaupunkitulvien riski. Ilmastopaneeli onkin arvioinut, että Uudellamaalla hulevesien tulvariski kasvaa nykyisestä ”melko suuri”-riski kategoriasta vuoteen 2050 mennessä.

Lähde: Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 1/3

ILMASTOVAIKUTUSTEN AIKAPERSPEKTIIVI

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa merkittävää rakentamista, joka aiheuttaa lyhytaikaisia päästöjä.
- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa myös koko elinkaarelle jakautuvia kumulatiivisia päästöjä (mm. energian käyttö ja tuotanto, liikenne).
- Toisaalta kaavarunko mahdollistaa elinkaaren päästöjen vähentymisen verrattuna nykytilaan.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Maankäytön muutos metsästä esim. tieksi tai rakennetuksi maapohjaksi on käytännössä pysyvää maankäyttöä ja lasketaan kasvihuonekaasuinventaariossa ’metsäkatona’, joka on verrattavissa kasvihuonekaasupäästöön.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon aikaperspektiivi on pitkä, joten muuttuvaan ilmastoon on olennaista varautua ja sopeutua.

EPÄSUORAT/VÄLILLISET VS. SUORAT ILMASTOVAIKUTUKSET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungolla on seudullisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen, maankäytön muutoksien sekä liikennejärjestelmän kehittymisen myötä.
- Rakentamisen päästöistä osa muodostuu rakentamispaikan ulkopuolella (mm. materiaalien valmistukseen liittyvät päästöt).

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaavarunkoluonnoksella on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia hiilinieluihin.
- Suoria muutoksia aiheuttavat ovat alueelta poistuvat hiilinielut rakentamisen takia, epäsuorina voidaan pitää mahdollisen puurakentamisen vaikutuksia (pitkäaikainen hiilivarasto, mutta poistuva hiilinielu).

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon suoria vaikutuksia ovat vettä läpäisemättömän pinnan kasvu kaupunkirakenteen tiivistymisen myötä ja hulevesien hallinnan huomiointi yleismääräyksessä sekä paikallisemmin hallintarakenteilla.
- Kaavarunkoluonnoksen yleismääräyksellä ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja” voidaan todeta olevan epäsuoria ilmastovaikutuksia.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 2/3

SUHTEUTUMINEN POLITIIKKATAVOITTEISIIN

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Vantaan kaupungilla on hiilineutraaliustavoite, jota kaavarunko ei pitkän toteutusajan takia ehdi tukemaan, mutta kaavarunkoluonnoksen laadinnassa on huomioitu ilmastotavoitteet ja kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutus on linjassa kaupungin tavoitteiden kanssa.
- Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaupungin strateginen linjaus (Yleiskaava 2020) on tiivistää ja täydentää kaupunkia, jotta myös säästetään laajempia luontoalueita muualla.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Alueellisia ja paikallisia sopeutumistavoitteita ja –suunnitelmia ei ole tunnistettu kaavarunkoluonnoksen yhteydessä eikä kaavarunkoluonnoksen tavoitteissa ole ilmastonmuutokseen sopeutuminen. Joskin sopeutumiseen liittyvistä teemoista hulevesiä on pyritty huomioimaan kattavasti.
- Kaavarunkoluonnoksen ilmastotavoitteet kohdistuvat ilmastonmuutoksen hillintään.

EPÄVARMUUDET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Väestönkasvu.
- Alueen kehittyminen sekoittuneeksi ja tehokkaaksi yhdyskuntarakenteeksi.
- Rakentamisen vaiheistus ja toteutus.
- Kaavarungon pitkä aikajänne.
- Liikenne- ja energiamurros, mm. liikenteen sähköistyminen, energiantuotannon vähähiilistyminen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Puurakentamisen määrä.
- Rakentamisen alle jäävien viheralueiden määrien tarkentuminen jatkosuunnittelussa.
- Mahdollisuudet vahvistaa säilyvien ja uusien viheralueiden hiilinieluja.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarunkoluonnos sisältää paljon erilaisia hankkeita, kohteita, muutoksia, joten herkkyys ilmastonmuuttujille vaihtelee alueittain ja kohteittain.
- Kielteisten vaikutusten suuruus voi myös vaihdella kohteittain suuresta vähäisiin.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 3/3

LIEVENTÄVÄT JA / TAI KOMPENSOIVAT TOIMENPITEET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Alueen toteutuksessa voidaan vaikuttaa alueen kasvihuonekaasupäästöihin toteutustavoilla, materiaalivalinnoilla, alueellisella energiatehokkuudella, energiantuotantoratkaisuilla, kiertotalouden ja resurssiviisauden ratkaisuilla. Nämä eivät ole kaavarungon tarkkuuteen kuuluvia asioita, mutta niitä tulee tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Alueen toteutussuunnittelussa voidaan pyrkiä minimoimaan vaikutuksia hiilinieluihin säästämällä luontoa, lisäämällä ja kehittämällä viheralueita sekä pienissä määrin mm. lisäämällä kaupunkivihreää.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen kaavarunkoluonnoksen ratkaisussa on mahdollista, kunhan sopeutuminen ja varautuminen huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Aviapolis

Kaavarunkoluonnos tehostaa alueen maankäyttöä sekä monipuolistaa alueen toimintoja tukeutuen vahvaan joukkoliikenteeseen luoden uusia solmukohtia (mm. Aviapoliksen ja Lentokentän asemien mahdollisuus yhdistää juna ja ratikka) mahdollistaen kestäviä matkaketjuja erilaisiin tilanteisiin.

- Koko Avipoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoluonnosalueen suurimpia, jolloin rakentamisen määrän suurus aiheuttaa hiilipiikin ja nostaa mm. luonnonvarojen käyttöä alueella.

Maankäytön muutosten myötä kaupunkiympäristö monipuolistuu ja alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti. Tämä mahdollistaa alueen pyöräliikenteen yhteyksien parantamisen ja siten tukeutumista kestäviin liikkumismuotoihin.

- Toisaalta alueelle tulee merkittävästi infrarakentamista katuverkon täydentyessä ja muuttuessa.
- Erilaiset hankkeet eri ajankohtina toisaalta mahdollistavat kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisen, mutta voi toisaalta aiheuttaa haasteita massatasapainolle sekä materiaalien uusiokäytölle, mikäli ajoitukset ja koordinaatio ei onnistu.

Infrarakentamisen määrä alueella kasvaa korttelikoon pienenemisen ja täydentävän katuverkoston rakentamisen takia.

- Korttelirakenteiden suunnitteluun tulee kiinnittää huomioita asemakaavoitusvaiheessa, jotta mahdollistetaan paikallinen uusiutuva energiantuotanto (korttelirakenteella ja kiinteistöjen massoittelulla voidaan vaikuttaa energiatehokkuuteen ja esim. maalämmön hyödynnettävyyteen, suuntauksilla voidaan vaikuttaa aurinkosähkön tuotantoedellytyksiin sekä vaikuttaa mm. passiivisen aurinkoenergian hyödyntämiseen ja lieventää mm. lämpökuormia) sekä vähennetään autoilun tarvetta huolehtien hyvästä kävelyn ja pyöräilyn ympäristöstä.

Alueen suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä.

- Lähivirkistysalueet vähentävät liikkumistarvetta tuoden luonnon saavutettavaksi kävellen, pyöräillen tai joukkoliikennettä hyödyntäen.
- Lähipuistot auttavat sopeutumaan muuttuvaan ilmastoon auttaen hulevesien hallinnassa sekä vähentäen lämpösaarekeilmiötä. Lähipuistot vahvistavat alueen hiilinieluja.
- Alueen vähäinen viheralueiden määrä luo painetta suojella olemassa olevia sekä lisätä alueen viheralueita.

Alueen haasteena nykytilanteessa on ilmastonmuutokseen sopeutuminen vettä läpäisemättömien pintojen suuren määrän johdosta ja viheralueiden vähäisyyden takia. Kaavarungon toteutuminen voisi parantaa alueen sopeutumiskykyä vaikka suuri rakentamisen määrä aiheuttaakin hiilipiikin.

Ilmastovaikutusten arviointi

Tikkurila

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta.

Tikkurilan kehittäminen kaavarunkoluonnoksessa tukeutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ollen resurssiviisasta ja lisäten rakentamista hyvän saavutettavuuden alueille mahdollistaen monipuoliset kestävät matkaketjut.

Alueen yhdyskuntarakenne on sekoittunutta ja monipuolista, jossa palvelut ovat saavutettavissa kestävillä liikennemuodoilla ja henkilöautoilulle on aito vaihtoehto.

- Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie nousee uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikkapysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Lyhyiden matkojen tekeminen kävellen tai pyöräillen muuttuu houkuttelevammaksi, millä voi olla vaikutuksia liikenteen päästöjen vähenemiseen.

- Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikkumisen järjestelmää.

- Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Tämä parantaa alueen sopeutumista ilmastonmuutokseen mm. helpottamalla hulevesien hallintaa.

- Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa riskiksi nousee lämpösaarekeilmiön voimistuminen sekä kaupunkitulvat, jotka tulee huomioida alueen jatkosuunnittelussa sekä asemakaavoituksessa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Hakunila

Ratikka kytkee Hakunilan aluetta raideverkostoon. Ratikka mahdollistaa Itä-Vantaan kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä.

- Hakunilan alueella ratikka vaikuttaa liikenteen päästöihin eniten kaavarunkoalueella ratikan mahdollistaman saavutettavuuden ansiosta. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen. Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tiivis rakenne ja kasvun keskittäminen mahdollistavat korkeatasoisen rakennetun ympäristön laadun. Eniten kehittämispotentiaalia on niillä pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali.

Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen.

Hakunilan alueelle tulee merkittävästi uutta rakentamista kaavarunkoluonnoksen perusteella aiheuttaen alueelle hiilipiikkiä. Alueelle jää kuitenkin kaavarunkoluonnoksen alueista eniten viheraluetta, mikä helpottaa alueen ilmastonmuutokseen sopeutumisessa.

Hakunilan alueeseen kohdistuu kaavarunkoluonnoksen toimesta paljon muutospaineita, joissa ratikkalinjan toteuttaminen mahdollistaa merkittävän lisärakentamisen sekä saavutettavuuden parantumisen. Alueen viheryhteyksiä ja lähimetsiä säilytetään yhtenäisinä ja kytkeytyneinä.

- Rakentuminen viheralueiden reunoille voi johtaa hiilinielujen pienenemiseen sekä altistaa metsiä myrskytuhoille.

Keskeisiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää parantaen ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen voidaan arvioida tukevan kestävän kaupungin tavoitetta.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarunkoluonnoksen haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja –varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen.

Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota mm. seuraaviin asioihin:

- paikallisen uusiutuvan energian tuotannon mahdollisuuksien turvaamiseen mm. tontti- ja korttelirakenteen ratkaisuilla,
- hiilen säilymiseen tulevassa rakenteessa,
- massatasapainoon, uusiomateriaalien sekä kiertotalouden ratkaisujen huomioimiseen,
- resurssiviisaan ja vähähiilisen rakentamisen edistämiseen
- kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen jatkosuunnitteluvaiheissa sekä
- ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja varautumiseen tunnistaen mahdollisuuksia parannuksiin myös olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa sekä uudistuvissa kohteissa.

Kaavarunkoluonnoksen ratkaisun ilmastovaikutukset ovat sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarunkoluonnoksen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). **Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.**

- Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset, liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen).
- Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Ihmiset ja yhteisöt

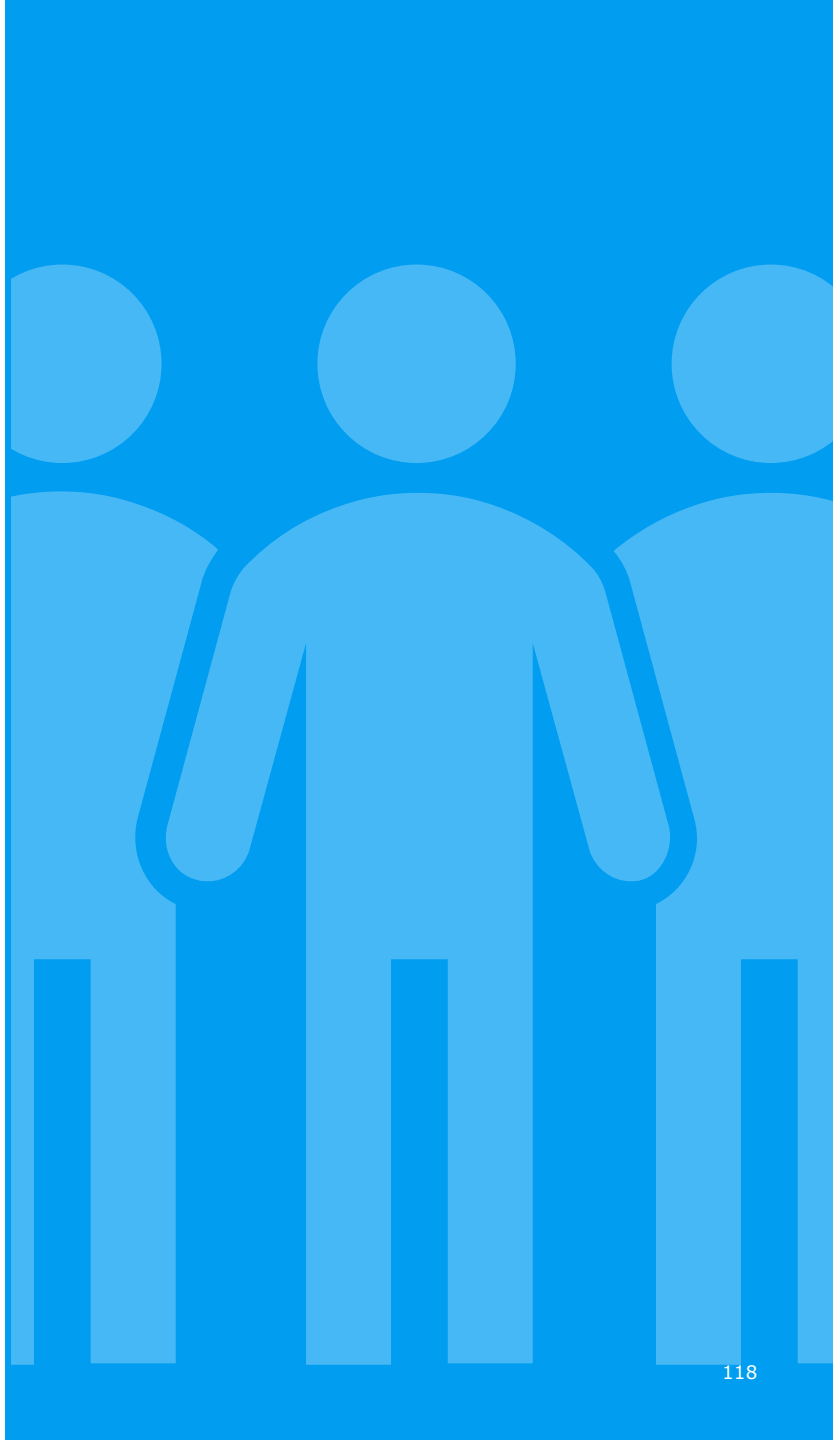
Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Lähtökohdat ja arviointitapa

Vaikutuksia on arvioitu lähtöaineistojen pohjalta asiantuntija-arviona sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta. Arvioinnissa on tunnistettu myös ns. herkkiä ihmisryhmiä. Ihmisiin ja yhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdennettu kaavarunkoluonnoksen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat arjen toimintaympäristöön ja sosiaaliseen ympäristöön. Arvioinnissa on tarkasteltu myös ihmisten osallistumismahdollisuuksia kaavarunkoluonnoksen suunnitteluun.

Arvioinnin rakenne

- Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto
- Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet kaavarungon laadinnassa
- Vaikutukset arjen ympäristöön
  - Liikkuminen ja kulkutavat
  - Asuminen ja työpaikat
  - Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet
  - Palvelut
- Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön
  - Yhteisöllisyys
  - Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus
  - Imago ja identiteetti



Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto

Kaavarunkoluonnoksen mukainen täydennys- ja uudisrakentaminen voi aiheuttaa hyvin erilaisia vaikutuksia eri alueilla ja eri ihmisryhmiin. Ns. herkkiä ihmisryhmiä ovat mm. heikommassa sosio-ekonomisessa asemassa olevat, lapset, vanhukset, vammaiset, maahanmuuttajat ja vieraskieliset. Seuraavassa on taustoitettu kaavarunkoalueen monimuotoista asujaimistoa, joka on tärkeä huomioida myös suunnittelun edetessä esimerkiksi eri ryhmien osallisuuden mahdollistamisessa ja tarpeiden huomioimisessa.

Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 116 000 asukasta. Kaavarunkoalueella suurin väestömäärän muutos tapahtuu Aviapoliksen suuralueella, jossa väestönkasvu olisi noin 28 000 asukasta. Tikkurilassa kasvua olisi noin 25 000 asukasta ja Hakunilassa noin 14 000 asukasta.

Vantaan kaupungin väestörakenne vanhenee. 75 vuotta täyttäneiden määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2025 mennessä lähes 20 000 henkilöön, kun se vuonna 2020 oli 14 200 henkilöä. Samalla väestörakenne kansainvälistyy. Vieraskielisten osuus Vantaalla on merkittävä.

Vantaan väestöennusteen 2020 mukaan muuta kuin suomea, ruotsia tai saamea puhuvien osuus kasvaisi Vantaalla 24 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä ja jatkossa aiempaa suurempi osuus muuttoliikkeestä on ulkomailta. Muuttoliike tasapainottaa väestörakennetta. Lähivuosien väestönkasvu edellyttää myös lapsille ja nuorille suunnattujen palveluiden kehittämistä.

Vantaan alueellista erilaistumista tarkasteltiin vuonna 2018 julkaistussa selvityksessä, jonka mukaan asuinalueet ovat jonkin verran erilaistuneet sosioekonomisesti vuosien 1995–2015 välillä. Pienituloisuus, matala koulutustaso ja työttömyys korostuvat etenkin omistusasumisvaltaisissa lähiöissä sekä 80–90-lukujen kerrostaloalueilla, joihin on keskittynyt runsaasti vuokra-asuntoja. Myös vieraskielisen väestön muita alueita korkeampi osuus on tunnistettu ilmiön taustalla. Vuonna 2015, Vantaan kaupungin vuokra-asunnoista 24 % sijaitsi 80–90-lukujen kerrostaloalueilla ja 20 % lähiöissä. Uusilla kerrostaloalueilla kaupungin vuokra-asunnoista sijaitsi 14 %. Kaavarungon alueelle sijoittuu sekä lähiöitä että 80–90-lukujen kerrostaloalueita.

Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet

Kaavarunkoluonnoksen valmistelu ja siihen liittynyt vuorovaikutus ajoittui vuosille 2020 ja 2021. Kaavarungon suunnittelun alkuvaiheessa tehtyyn Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raporttiin on koottu aiemmissa suunnitteluhankkeissa koottuja asukkaiden näkemyksiä yhteensä 13 vuorovaikutusaineistosta ja noin 6 000 vastaajalta. Raportin mukaan aineistojen ikäryhmien vastausten perusteella vahvin ääni on noin 25–45-vuotiailla ja hiljaisin ja heikoin ääni lapsilla ja nuorilla sekä yli 65-vuotiailla ikääntyvällä väestöllä.

Kaavarunkoluonnoksen valmistelussa syksyllä 2021 toteutettiin:

- Osallistuvavantaa.fi -sivustolla kaikille avoin Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa -kysely (1 162 vastaajaa)
- kiinteistönomistajille suunnattu kysely (78 vastaajaa)
- lapsille ja nuorille suunnattu Seppo.io -vuorovaikutuspeli (noin 300 vastausta).

Lisäksi syksyllä 2021 järjestettiin kaavarungon luonnoksen laadintaa tukemaan suuralueittaiset asukastyöpajat, jotka toteutettiin Teams-kokouksina. Tapahtumissa puheenvuoro oli osallistujilla ja heidän ajatuksensa ja kommenttinsa kirjattiin Miro-alustalle muistiin suunnittelutyön tueksi.

Asukkaiden näkemyksiä on pyritty tuomaan suunnitteluun mm. kaavarunkoselostuksessa esitetyn suunnittelijan muistilistan avulla, johon on koottu asukkaiden ajatuksia sekä aihealueittain että suuralueittain. Muistilista on koottu luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen ja asukkaiden toiveet –raportin pohjalta.

Kesän 2022 aikana kaavarungon luonnoksen nähtävilläolon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams Live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Lisäksi luonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä kirjeitse, sähköpostitse sekä verkkopohjaisen kyselyn välityksellä. Kaavarunkoluonnosta esiteltiin kesän aikana vammaisneuvostossa sekä vanhusneuvostossa.

Omat haasteensa luonnosvaiheen vuorovaikutukselle toi koronapandemia, joka aiheutti rajoituksia kasvokkain kohtaamiselle. Verkossa tapahtunut vuorovaikutus on voinut antaa voimakkaamman äänen vastaajaryhmille, jotka luontevammin toimivat verkkoympäristössä, samalla kun ikääntyneiden, vieraskielisten tai digitaidottomien osuus vastaajista on todennäköisesti jäänyt vähäisemmäksi.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista
(Vantaan ratikan kaavarungon selostus, luonnos 5.4.2022)

Asuminen

- Monipuolisen asumisen mahdollistaminen
- Pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiivis keskustamaisuus keskustoihin

Virkistys

- Virkistäytymisen paikkoja luonnon monimuotoisuutta korostaen
- Metsien ja purojen varjeleminen

Kaupunkivihreä

- Vehreyden tuominen kaupunkitilaan, katoille ja kaduille
- Hoidettuja puistoja ja katuvihreää

Liikkuminen

- Liikkumisen monimuotoisuuden varmistaminen
- Kestävien liikkumisenmuotojen vahvistaminen ja korostaminen

Imago

- Alueiden kaupunkikuvallisen identiteetin ja omaleimaisuuden vahvistaminen ja niiden mahdollisuuksien tarkastelu ja selostus suunnitelmaan.

Toiminnot kaupunkiympäristössä

- Sekoittunut kaupunkirakenne
- Palvelujen monipuolisuus ja tuominen kivijalkaan kaduille
- Toimintojen monipuolisuus ja työpaikkojen mahdollistaminen

Historia ja esteettisyys

- Historian ja alueiden ominaispiirteiden korostaminen
- Kerroksellisuus ja esteettisyys kaupunkiympäristössä

Julkinen ulkotila

- Kohtaamispaikkojen luominen eri ryhmät huomioiden
- Ulkoliikuntamahdollisuuksien vahvistaminen
- Turvallisuuden ja valaistuksen korostaminen sekä elävyyden ja taiteen tuominen katukuvaan

Aviapolis

- Alueiden yhteensovittaminen
- Väylien estevaikutuksen ja melun ratkaiseminen
- Viherympäristön ja –verkoston vahvistaminen
- Pyöräily- ja kävelyverkoston kokonaiskuva ja yhteneväisyys
- Jumbon vetovoiman ja toiminnallisuuden korostaminen

Tikkurila

- Tunnettavuuden ja uniikkiuden korostaminen
- Keskustamaisuuden korostaminen laatu ja historia edellä
- Asemanseudun rauhoittaminen
- Koetun turvallisuuden vahvistaminen
- Jokivarren vetovoiman korostaminen

Hakunila

- Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Keskuksien kasvu ja pientaloalueiden rauhoittaminen
- Erilaisten alueiden yhteensovittaminen
- Palvelutarjonnan kehittyminen
- Erityisten paikkojen luominen ja korostaminen
- Segregaatiokehityksen tarkastelu ja kehittäminen

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Liikkuminen ja kulkutavat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos parantaa ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat. Kaavarunkoluonnokseen on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat. Bussiliikenne säilyy myös tulevaisuudessa esimerkiksi Pakkalan ja Hakunilan alueilla ja ratikka parantaa liityntäyhteyksiä pääväylien bussiliikenteeseen, nykyisiin ratoihin sekä metroon idässä.

Esteettömyys

- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.

Kestävyys

- Kaavarunkoalueella liikennejärjestelmän muutos tuo autoliikenteen rinnalle tasa-arvoisiksi myös kestävät kulkumuodot. Kaavarunkoluonnoksen mukainen katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Kaavarungon vaikutusalueella asuu ja toimii paljon muitakin ryhmiä kuin joukkoliikenteen käyttäjiä, eivätkä kaikki nykyiset ja tulevat asukkaat tule siirtymään pelkästään joukkoliikenteen käyttäjiksi. Kaavarunkoluonnos kuitenkin edesauttaa kestävien kulkumuotojen käytön lisääntymistä ja mahdollistaa joustavammin eri kulkumuotojen käytön. Joukkoliikenteen ja kaupunkiympäristöjen kehittymisen myötä yhä isommalla osalla asujaimistosta, tulotasosta riippumatta, on mahdollisuus asumiseen ja liikkumiseen ilman autoa. Se voi osaltaan vähentää alueiden eriarvoistumista, kun ratikkalinjan varrelle sijoittuvat alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Asumismuodot

- Kaavarunkoluonnoksen toteutuessa eri suuralueilla voidaan tarjota houkuttelevia vaihtoehtoja eri elämäntilanteissa olevien kaupunkilaisten erilaisille asumistoiveille niin asuinalueen sijainnin kuin asumismuodon (kerrostalo-, rivitalo-, omakotiasunto joko vuokralla tai omistusasunnossa) osalta. Uudisrakentaminen tuottaa usein kalliimpaa asumista vanhaan asuntokantaan verrattuna. Vanhan ja uuden rakennuskannan sekoittuminen ja asumisen vaihtoehtojen monipuolistuminen lisää asukkaiden valinnanmahdollisuuksia, mutta asuntotarjontaan vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus)

- Ratikkavyöhykkeellä on nykyisin hyvin monenlaisia asuinalueita pientaloalueista eri ikäisiin kerrostaloalueisiin ja kaupunkikeskustoihin ja kaavarunkoluonnoksen mukainen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen tulee muokkaamaan kaupunkikuvaa paikoin hyvin voimakkaasti. Kaavarunkoalueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joista useat ovat nykyisiä työpaikka-alueita. Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi erityisesti toimistotyöpaikkoja sijoittuu etenkin keskusta-alueille, jotka ovat asutuksen lisäksi merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.
- Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien asuinalueiden ja sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden rakentuminen työpaikka-alueiden yhteyteen parantaa ihmisten mahdollisuuksia asua lähellä työpaikkoja ja palveluja ja samalla asiointimatkat lyhenevät.
- Asuntojen rakentaminen työpaikka-alueiden yhteyteen mahdollistaa monimuotoisempien alueiden syntymisen. Vihertehokkuuden ja kaupunkitilan viihtyisyyden huomioiminen myös työpaikka-alueiden kaavamerkinnöissä mahdollistaa viihtyisämpien ja houkuttelevampien työpaikka-alueiden kehittymisen.
- Tiivistä urbaania asumista ja toimitilarakentamista keskitetään erityisesti ratikan pysäkkiympäristöjen yhteyteen, samalla kun koko kaavarungon alueella elinympäristö muuttuu monin paikoin mittakaavaltaan enemmän autoliikenteen ympäristöstä kävelijän ympäristöksi. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantuminen lisää valinnanmahdollisuuksia myös kestävään työmatkaliikkumiseen.
- Yhtenä asukkaiden toiveena on ollut pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiiviin keskustamaisuuden tuominen keskustoihin. Kaavarunkoalueella pientalovaltaisia alueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä. Kaavarunkoluonnoksessa tiivistysrakentamista esitetään myös nykyisille pientalovaltaisille alueille, mutta kaavamerkinnöillä ohjataan uudis- ja täydennysrakentamista huomioimaan mm. ympäristön arvokkaat ominaispiirteet ja rakentamisen tavat sekä riittävien virkistysalueiden säilyttäminen.

Työpaikat

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkakehityksen ja elinkeinorakenteen monipuolistumisen. Kaavarunkoluonnoksessa on elinkeinovaikutusten arvioinnin mukaan arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle, joka mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle. Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Asunrakentaminen synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Tilaa vievien työpaikkatoimintojen osittainen korvautuminen monipuolisemmilla ja tehokkaammilla työpaikkatoimintojen alueilla sekä asuinrakentamisella johtaa siihen, että osa nykyisistä työpaikoista poistuu. Kaavarungon alueella on työpaikkatoimintoja, jotka siirtyvät muuttuvan maankäytön seurauksena kaavarunkoalueen ulkopuolisille alueille. Tällaisia ovat esimerkiksi useat teollisuuteen, varastointiin sekä kauppaan ja tukkutoimintaan liittyvät työpaikat Aviapoliksen alueella. Muutoksilla voi olla kielteisiä vaikutuksia nykyisin kyseisillä toimialoilla työskentelevien ihmisten arjen toimintaympäristöön, jos työpaikka siirtyy muualle tai alueelta ei jatkossa löydy koulutusta vastaavia työpaikkoja. Toisaalta kaavarungossa tavoiteltu työpaikkakehitys voi toteutuessaan lisätä työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoilla ja ratikan rakentuminen parantaa työpaikkojen saavutettavuutta, vaikuttaen myönteisesti useiden ihmisten työskentelymahdollisuuksiin.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 1/2

Asumismuodot:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Tikkurila

- Asukkaat ovat toivoneet monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa etenkin tiivistyvillä keskusta-alueilla pysäkkien ympäristössä.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus):

Aviapolis

- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Aviapoliksen alueelle muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen alueen kehittymisen nykyistä viihtyisämpänä ympäristönä, jonka houkuttelevuus heijastuu sekä työpaikka- että asuinalueisiin.
- Tiiviiden työpaikka-alueiden (K) sijoittaminen Aviapoliksen pohjoisosiin lentokentän läheisyyteen sekä vilkasliikenteisten väylien varrelle mahdollistaa niiden toimimisen liikenteen häiriöiltä suojaavina rakenteina. Tällä on myönteisiä vaikutuksia työpaikka-alueiden naapurustossa sijaitsevien viher- ja asuinalueiden viihtyvyyteen.
- Asutuksen läheisyyteen sijoittuvien työpaikka-alueiden (K, TP) merkinnöissä edellytetään, etteivät sinne sijoittuvat tuotantotoiminnat aiheuta ympäristöhäiriöitä, jolloin luodaan asutuksen läheisyyteen sopivaa työpaikkarakennetta.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden kehittymisen erityisesti pysäkkiympäristöjen lähellä, jolloin mahdollisuudet työn ja arjen yhdistämiseen paranevat.
- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Tikkurilan keskustaan muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asuntorakentamisen tiivistämisen ja asuin- ja palvelutoimintojen sekoittumisen ratikan pysäkinympäristöissä erityisesti Hakunilan keskustassa ja Länsimäessä. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta.
- Vaaralassa Fazerilan alueella kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkatoimintojen ja asumisen osittaisen sekoittumisen, vaikka työpaikkoja myös poistuu.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 2/2

Työpaikat:

Aviapolis

- Aviapolis on pääkaupunkiseudun toiseksi suurin työpaikkakeskittymä, jossa työpaikkoja on noin 26 000. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi noin 22 000 työpaikkaa.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen parantaa työpaikkakeskittymän saavutettavuutta myös kauempaa.
- Maankäytön muuttuessa vaikutuksia arjen toimintaympäristöön kohdistuu uusien toimintojen alta muualle siirtyvien työpaikkojen työntekijöihin ja mahdollisesti myös työmahdollisuuksiin. Poistuvien teollisuus- ja varastointialueiden tilalle sijoittuu esim. palveluiden, majoitus- ja ravitsemus- sekä tietointensiivisten alojen työpaikkoja. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen luo siten myös uusia työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoille sekä edellytyksiä palvelutarjonnan kehittymiselle.

Tikkurila

- Tikkurilassa on nykyisin noin 21 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 13 000 työpaikkaa.
- Tikkurilan alueella toimialat ovat tasaisemmin jakautuneet Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna ja kaavarunkoluonnos mahdollistaa edelleen työpaikka-alueiden kehittämisen ratikkalinjan varrella.
- Kaavarunkoluonnos parantaa Koivuhaassa ja Hakkilassa sijaitsevien työpaikka-alueiden saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla.
- Myös Tikkurilan keskusta-alueella on tavoitteena työpaikkamäärän kasvu ja elinkeinorakenteen kehittyminen, joka luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueen elävyyttä.

Hakunila

- Hakunilassa on nykyisin noin 4 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 1 000 työpaikkaa. Teollisuuden työpaikkojen osuus on nykytilassa merkittävä.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen raitiotielinjauksen varrelle. Samalla elinkeinorakenteen kehittyminen luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueiden elävyyttä.
- Ratikka ja muiden joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen lisää Hakunilassa asuvien mahdollisuuksia kestävämpään työmatkaliikkumiseen suuralueen ulkopuolelle.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella:

Palveluverkko

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty sekä julkisten palveluiden nykyverkkoa että tulevia palveluvarauksia ja kehittämistarpeita. Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu kasvavan väestön edellyttämä palvelutarve. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa eri alueiden palveluiden rakentumisen vaiheittain asukkaiden tarpeita vastaavaksi. Suurin osa kaavarunkoluonnoksen pysäkkiympäristöistä sisältää joko C-, CL- tai AC-merkintöjä, joissa osoitetaan asumisen lisäksi useita muita toimintoja, kuten monipuolista palveluverkkoa, joka mahdollistaa sekä julkisten että yksityisten palveluiden kehittämisen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa seudullisten ja paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen Länsimäen keskusta-alueelle. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaupallisten palveluiden alueita, joiden toteutuksessa tulee huomioida myös kävely- ja pyöräilymahdollisuudet ja joukkoliikenneyhteydet. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty julkisten palveluiden alueita, kohteita sekä kehittämistarpeita useilla eri kaavamerkinnöillä, joissa edellytetään lähipalveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarunkoluonnos monipuolistaa nykyistä elinympäristöä ja parantaa palveluverkkoa ratikkalinjan varrella. Asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään, parantaen saavutettavuutta. Peruspalvelut ovat asuinalueen viihtyisyyden lisäksi useimmille tärkeimpiä tekijöitä asuinalueen valinnan kannalta. Lisääntyvät palvelut parantavat myös nykyisten asukkaiden arjen sujuvuutta, kun palveluiden määrä kasvaa ja ne ovat paremmin saavutettavia myös kestävillä kulkumuodoilla. Lisäksi ratikkalinjan varrelle etenkin pysäkkiympäristöihin kehittyvät palvelut ovat myös kauempaa saapuvien työmatkaliikkujien saavutettavissa. Pysäkkiympäristöjen kehittyminen lisää lähipalveluita ja parantaa niiden saavutettavuutta myös pientalovaltaisilla alueilla.
- Kaavarunkoluonnoksen mukainen päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien liiketilojen syntyminen esimerkiksi keskusta-alueiden asuinkerrostalojen kivijalkaan voi lisätä monipuolisempaa palvelutarjontaa asukkaille ja työssäkävijöille, mutta yritystoiminnan houkuttelevuuteen ja liiketoimintamahdollisuuksiin vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa pysäkkiympäristöjen kehittymisen monipuolisten toimintojen, asutuksen ja palvelujen alueena, jolloin monipuolistuva kaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonta ja lisääntynyt kivijalkaliiketoiminta parantaa asukkaiden arjen sujuvuutta. Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Kaavarunkoluonnoksessa yhtenä haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikean kokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivan kokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Asukasmäärän kasvaessa etenkin lähipalvelut voivat kuormittua, koska jo nykyisin Vantaan palveluiden kapasiteetti on monin paikoin täyttynyt. Yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arviointiraportissa tunnistettiin mahdolliset haasteet sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyydessä uusilla, nopeasti kasvavilla alueilla, kuten Aviapoliksessa. Kokemukset pohjaavat esimerkiksi Kivistöön, jossa palveluiden viivästyminen on vaikuttanut asukastyytyväisyyteen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut suuralueittain

Palveluverkko:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen palveluverkon kehittymisen kasvavien asukas- ja työpaikkamäärien tarpeisiin.
- Kaupunkiympäristön kehittyminen monipuolisten toimintojen alueena parantaa myös alueella asuvien, työssäkäyvien sekä asioivien toimintaympäristöä esimerkiksi ravintolatoiminnan ja muun palvelutarjonnan lisääntyessä.
- Kaupallisten palveluiden tarjonta Aviapoliksen alueella on jo nykyisin seudullisesti merkittävää, mutta asukasmäärän merkittävä kasvu mahdollistaa kaupallisten palveluiden kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen.
- Asukaspalautteessa Aviapoliksen alueen nuoret mainitsivat jo nykyisenä haasteena päiväkotien ja nuorisotyön kuormituksen sekä puutteet nuorisolle suunnatuissa paikoissa. Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Aviapoliksen alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Alueella on jo tiedossa useita tulevia julkisia hankkeita kuten mm. Aviapolis coreen sijoittuva lukio sekä Aerolan ja Huberilan alueille sijoittuvat oppilaitokset, koulut ja päiväkodit.
- Jos Aviapoliksen palvelut eivät rakennu asukasmäärän kasvun tahdissa, voi sillä olla kielteisiä vaikutuksia asukkaiden arjen sujuvuuteen. Jos Aviapoliksen alueelta syntyy tämän seurauksena kuormitusta Tikkurilan palveluille, voivat vaikutukset osittain heijastua kielteisesti myös Tikkurilan suuralueella asuville.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa erityisesti pysäkkiympäristöjen palveluverkon parantamisen ja lähipalveluiden kehittämisen sekä palveluiden saavutettavuuden parantamisen kestävillä kulkumuodoilla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Tikkurilan keskustan ja liikenteen solmukohtana toimivan aseman ympäristön kehittymisen monipuolisena asutuksen, työpaikkojen ja palvelujen alueena.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tuotu esille Tikkurilaan rakentuva uusi hyvinvointikeskus.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Tikkurilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita. Haasteena on kuitenkin soveltuvien tonttien löytyminen hyvin saavutettavissa olevilla sijainneilla jo tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä.

Hakunila

- Asukkaat ovat olleet tyytymättömiä Hakunilan palvelutarjontaan ja kaavarunkoluonnos mahdollistaakin Hakunilan palveluverkon kehittymisen monipuolisemmaksi sekä palveluiden saavutettavuuden parantumisen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Hakunilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Tulevaisuuden kohteina on mainittu useita päiväkoteja, jotka parantavat lapsiperheiden arjen toimintaympäristöä.
- Ikääntyvän väestön tarpeita on kaavarunkoluonnoksessa huomioitu mm. mahdollistamalla vanhustenkeskuksen toteutuminen Hakunilassa, mikä osaltaan parantaa ikääntyvän väestön palveluiden saatavuutta.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsevien julkisten palveluiden keskittymän kehittymisen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Virkistysalueet ja -reitit

- Nykyisten ja suunniteltujen virkistysalueiden ja -reittien määrä vaihtelee paljon eri suuralueilla ja myös kaavarunkoluonnoksen vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin vaihtelevat suuralueittain. Kaavarunkoluonnoksessa on kuvattu kaavarungon alueelle sijoittuvia merkittäviä virkistysalueita ja –reittejä muuttuvassa ympäristössä.

- Kaavarunkoluonnoksessa on pyritty tuomaan esille toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. ’Viherketju’ ja ’viherkatu tai muu vehreä kulkureitti’ -kaavamerkinnöillä mahdollistetaan viihtyisämpien jalankulun ja pyöräilyn ympäristöjen kehittyminen ja virkistysalueiden linkittyminen toisiinsa.

- Puistojen ja julkisten ulkotilojen riittävyys on tuotu esille ’keskusta-alueen’ ja ’lähikeskustan alueen’ kaavamerkinnöissä (C, CL) sekä ’asuinvaltaisen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueen’ kaavamerkinnässä (AC). Kaavamerkinnöissä ’asumisen ja kaupallisten palvelujen alue (A/KM)’ ja ’asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)’ edellytetään riittävän tilan varaamista julkisille virkistysalueille.

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa koko kaavarungon alueella nykyistä monipuolisemman kaupunkitilan kehittymisen, jossa on mahdollisuuksia kohtaamiseen ja oleskeluun. Tätä on tuotu esille mm. kaavamerkinnöissä ’pysäkinseutu’, ’kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila’ ja ’tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila’.
- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.

Virkistyskohteiden saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistyskohteiden nykyistä paremman saavutettavuuden kestävillä kulkumuodoilla ratikan rakentamisen sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittyessä.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 1/2

Virkistysalueet ja –reitit:

Aviapolis

- Rakentaminen pirstoo osittain alueen jo nykyisin niukkoja luonnontilaisia alueita etenkin Veromiehen alueella.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa rakennettujen viheralueiden ja viheryhteyksien lisäämisen parantaen kokonaisuudessaan Aviapoliksen alueen viihtyisyyttä sekä vastaa asukkaiden toiveisiin viheralueiden ja niiden välisten reittien lisäämisestä.
- Asukasmäärän voimakas kasvu voi lisätä virkistysalueisiin kohdistuvaa kuormitusta ja käyttäjäpainetta.
- Aviapoliksen rakentuessa vaiheittain vuosikymmenten aikana aiheutuu rakentamisen aikaisia ympäristöhäiriöitä, jolloin riittävien lähivirkistysalueiden merkitys asukkaille korostuu myös hyvinvointitekijänä.
- Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa olisikin suositeltavaa pyrkiä varmistamaan, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, tai jopa hieman etuajassa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle.

Tikkurila

- Rakentaminen pirstoo osittain viherympäristöä etenkin Kuninkaalan ja Maarinkunnaan välisellä alueella.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu Tikkurilan historialliset kerrostumat ja se mahdollistaa Keravanjokilaakson kehittämisen virkistysalue- ja puistokokonaisuutena asukkaiden toiveiden mukaisesti.
- Kaupunkiympäristön kehittäminen viherkaduista ja virkistysalueista muodostuvana viherverkkona mahdollistaa viihtyisän ympäristön erityisesti jalan tai pyörällä kuljettaessa.
- Asukasmäärän kasvaminen lisää Tikkurilan kaavarungon alueelle sijoittuvien virkistysalueiden käyttäjäpainetta. Tikkurilan asukkaiden lisäksi sitä voi tulla esimerkiksi Aviapoliksen suunnalta sekä etelästä Helsingin puolelta Puistolan ja Heikinlaakson alueilta, joista on yhteys Tikkurilan puolelle.

Hakunila

- Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Hakunilan suuralueella Vaaralassa ja Länsimäessä.
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti muilla alueilla tiivistysrakentamista tehdään siten, että suurin osa nykyisistä metsistä ja virkistyskäytössä olevista alueista säilyy.
- Ratikkalinja ja rakentaminen pirstoo ja pienentävät yhtenäisiä metsäalueita Vaaralan alueella ja voi lisätä jäljelle jääviin metsiin kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta.
- Asukasmäärän kasvu voi lisätä virkistysalueiden kuormitusta ja kulumista Hakunilan alueella ja heijastua tällä tavoin virkistyskäyttökokemukseen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 2/2

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun:

Aviapolis

- Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunkoluonnoksessa on mainittu mm. monitoimikeskus Atomi sekä Wiiman alue, jossa osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään esimerkiksi harrastetiloina sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tikkurila

- Ratikan pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille myös Tikkurilan keskustan ulkopuolella.

Hakunila

- Asukkaat ovat toivoneet lisää hoidettuja puistoja ajan viettämiseen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistysalueiden kehittämisen myös puistomaisempana ympäristönä.

Virkistyskohteiden saavutettavuus:

Aviapolis

- Ratikka parantaa Aviapoliksen joukkoliikenneyhteyksiä ja sitä kautta esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta. Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille Hakunilaan, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.

Tikkurila

- Virkistysalueet ovat Tikkurilassa pääosin urbaanin puistomaisia, joten laajempien yhtenäisten luonnontilaisten metsäalueiden saavuttaminen edellyttää matkustamista esimerkiksi Hakunilaan, jonne joukkoliikenneyhteydet ratikan myötä paranevat.

Hakunila

- Joukkoliikenneyhteyksien parantuminen lisää sekä suuralueen sisällä että sen ulkopuolella, esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta.
- Saavutettavuuden parantuminen voi houkutella lisää käyttäjiä Hakunilan virkistysalueille myös suuralueen ulkopuolelta.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Yhteisöllisyys

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Yhteisöllisyys

- Asuinalueet voivat erota paljonkin siinä, millaisia yhteisöjä ja yhteisöllisyyttä niihin muodostuu. Ihmisten muuttaessa uusille rakentuville asuinalueille kuten Aviapolikseen, voi yhteisöllisyyden rakentuminen viedä aikaa, etenkin jos alueiden rakentuminen tapahtuu vaiheittain pitkän ajan kuluessa. Kaavarungon aiheuttamat muutokset uudemmilla asuinalueilla voivat olla hyvin erilaisia kuin vanhemmilla asuinalueilla, joissa yhteisöt ovat muotoutuneet aikojen kuluessa.

- Vantaan väestörakenteen kansainvälistyminen ja monikulttuurisuus voi osaltaan tukea yhteisöllisyyden kehittymistä. Esimerkiksi Hakunila on monikulttuurinen kaupunginosa, jossa yhteisöllisyys on kehittynyt pitkän ajan kuluessa. Se valittiin vuonna 2015 vuoden kaupunginosaksi. Perusteissa mainittiin mm. yhteisöllisyys sekä aktiivinen yhdistys- ja kulttuuritoiminta. Vahva yhteisöllisyys voi toimia voimavarana alueen kehittyessä kaavarungon mukaisesti.

- Kaupunkimaisten asuinalueiden yhteisöllisyys on muutoksessa. Vaikka suorat naapurikontaktit ovat vähentyneet ja naapurustoyhteisöllisyys on osittain korvautunut muilla kuin naapurustoon sidotuilla yhteisöillä, ovat sosiaaliset kontaktit asuinalueella silti edelleen suhteellisen korkealle arvotettu asumisen valintakriteeri ja ikääntyminen lisää sosiaalisten kontaktien merkitystä lähiympäristössä (Asukasbarometri 2016, SYKE).

- Yhteisöllisyyden kehittymisessä tärkeää on myös asukkaiden aktiivisuus. Vantaan asukasbarometrin 2020 mukaan Aviapoliksen, Hakunilan ja Tikkurilan suuralueen vastaajista yli 60 prosenttia kiinnostaa osallistua asuinalueensa kehittämiseen. Tärkeää yhteisöllisyyden tukemisessa ovat esimerkiksi yhteisöllisyyttä tukevat tilat, asukkaiden suosimat aktiviteetit ja mahdollisuus kohtaamiseen. Nämä tulivat esille myös asukkaiden toiveissa ratikkakaupungille. Tikkurilassa asukkaat toivoivat mm. lisää monimuotoisia liiketiloja ja aukioiden toiminnallisuuden parantamista. Hakunilan alueen asukkaat ovat toivoneet piristystä ja väriä katukuvaan sekä lisää toiminnallisuutta ja asukastiloja. Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat mm. lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunko mahdollistaa asukkaiden toiveisiin vastaamisen ja mahdollistaa kaupunkitilan kehittämisen viihtyisämmäksi huomioiden kaavamerkinnöissä ja selostuksessa mm. pysäkkien lähiympäristöjen monipuolisen toiminnallisuuden, viihtyisyyden, oleskelumahdollisuudet, kohtaamisen mahdollistavat julkiset tilat sekä puistot ja muut viheralueet.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

- Täydennys- ja uudisrakentaminen muuttaa paikoin merkittävästi nykyisiä elinympäristöjä, etenkin alueilla, joissa työpaikka-alueita muutetaan osittain asuinalueiksi. Osa muutoksista voi aiheuttaa huolta nykyisissä asukkaissa etenkin alueilla, joissa on vakiintunutta asutusta. Vaikutukset voivat olla kielteisiä ja aiheuttaa vastustusta, jos uudisrakentaminen tai tiivistäminen esimerkiksi pirstoo tutun lähivirkistysalueen. Alueiden vaiheittainen rakentuminen voi aiheuttaa paikoin pitkäaikaistakin rakentamisen aikaista haittaa asuinviihtyvyydelle lisäämällä ympäristöhäiriöitä, kuten melu-, tärinä- tai pölyvaikutuksia. Osa tiivistämisen hyödyistä voi konkretisoitua vasta useiden vuosien kuluessa. Toisaalta elinympäristön viihtyisyyden paraneminen esimerkiksi vehreyden lisääntymisenä vaikuttaa myönteisesti asuinviihtyvyyteen.

- Kaupungin kasvaminen ja asuinympäristöjen muuttuminen voi muuttaa myös sosiaalista ympäristöä. Strategisella suunnittelulla voidaan vaikuttaa sosiaaliseen ympäristöön vain välillisesti, esimerkiksi edistämällä erilaisten asuinympäristöjen kehittymistä. Kaavarungon alueella on hyvin monenlaisia asuin- ja elinympäristöjä ja kaavarungossa on tunnistettu alueita, joiden nykyistä rakennetta ja luonnetta pyritään tietoisesti muuttamaan alueen viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden lisäämiseksi tai segregaation vähentämiseksi. Toisaalta useilla alueilla kaavaratkaisuin pyritään säilyttämään ja vahvistamaan alueiden arvokkaita ominaispiirteitä sekä ympäristön arvo- ja vetovoimakohteita. Täydennys- ja uudisrakentamisen kautta on mahdollisuus lisätä alueiden vetovoimaisuutta ja elinvoimaisuutta, mutta samalla on tärkeä pyrkiä huomioimaan eriarvoistumisen riskejä.

- Turvallisuuden kokemus on tärkeää myös asukkaiden viihtyvyyden kannalta. Kaavarunko mahdollistaa toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittymisen etenkin keskusta-alueilla, jolloin on mahdollisuus elävämpien turvalliseksi koettujen kaupunkitilojen kehittymiseen. Tätä edesauttaa myös monin paikoin autoilijan mittakaavan muuttuminen kävelijälle suotuisaksi viihtyisäksi ympäristöksi.

- Tärinä ja runkomeluselvitys on tehty paaluvälille 11100 - 19800. Lähtötietoina on käytetty GTK:n maaperäkarttaa sekä raitiotielinjan pohjatutkimuksia. Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohje-arvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle.
- Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle. Muiden erityistä hiljaisuutta vaativien tilojen sijoittumista ei ole selvityksessä kartoitettu.
- Alustavan arvioinnin perusteella runkomelulta vaimennettavaa raitiotieosuutta (kaksi raidetta) on yhteensä noin 3160 metriä. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle taso.

- Meluselvityksen mallinnuksissa raitiovaunun meluspektri on tiemeluun verrattuna painottunut vaihdekolinaa lukuun ottamatta korkeammille taajuuksille, jolloin tiemelun spektrillä mitoitetut julkisivun rakenneosat antavat raitioliikenteen melulle huomattavasti paremman äänieristyksen. Tämä tarkoittaa, että asuinhuoneistojen sisämelujen kannalta tulokset kuvaavat pahinta mahdollista tilannetta, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Tulevaa raitioliikenteen kalustoa ei ole vielä olemassa, joten melupäästöihin liittyy epävarmuuksia. Laskennoissa kalustoksi on oletettu saman tyyppinen kalusto kuin nykyinen Artic-kalusto.
- Nopeuksina raitiotielle on käytetty katujen nopeusrajoituksia, mikä tarkoittaa pysäkkien kohdalla mahdollisesti lievää yliarviointia melutasoissa, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Lähtömelutason oletuksena raitiotien päällystemateriaali on kauttaaltaan kovaa. Vaihtamalla materiaali esimerkiksi nurmipäällysteiseen, melutasoja saadaan alennettua.
- Vaihdekolina ja kaarrekirskunta, joka on melko satunnainen ilmiö, on mallinnettu pahimman skenaarion mukaisesti.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus suuralueittain

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus:

Aviapolis

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Aviapoliksen suuralueella asukkaat kokevat viihtyvyystekijöinä mm. Jumbon kauppakeskuksen, viheralueet ja Kartanonkosken alueen kauniit rakennukset. Merkittävänä epäviihtyvyystekijänä koetaan autoliikenteen aiheuttamat häiriöt.
- Kaavarunko mahdollistaa painopisteen siirtämisen autoliikenteestä tasapuolisemmin kestäviin kulkumuotoihin ja kaupunkitilan muuttamisen vehreämmäksi ja viihtyisämmäksi käveltävämmäksi ympäristöksi, jossa autoliikenteen haittoja vähennetään mm. rakenteellisilla ratkaisuilla. Tämä lisää koettua turvallisuutta ja asuinviihtyvyyttä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Tikkurila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Tikkurilan suuralueella asukkaat arvostavat mm. palveluja, hyviä joukkoliikenneyhteyksiä sekä Keravanjoen rantojen virkistysaluekokonaisuutta ja viheralueita. Epäviihtyvyystekijänä on tuotu esille mm. asemanseudun liikenne ja se, etteivät liikennejärjestelyt tue kävelyä.
- Kaavarunko mahdollistaa kävely- ja pyöräilyreittien kehittämisen ja parantaa siten käveltävyyttä sekä aseman ympäristössä että laajemmin kaavarungon alueella.
- Kaavarungossa huomioidaan Keravanjoen virkistysaluekokonaisuuden kehittämisen lisäksi myös useita pienempiä virkistysalueita ja –reittejä, jotka parantavat asuinviihtyvyyttä ja virkistysmahdollisuuksia.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Hakunila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Hakunilan suuralueen asukkaat arvostavat asuinalueensa monipuolisia ulkoilu- ja urheilumahdollisuuksia ja luonnon läheisyyttä. Palvelujen puute on koettu merkittävänä epäviihtyvyystekijänä.
- Kaavarunko mahdollistaa nykyisten viihtyvyystekijöiden säilymisen sekä monipuolisemman palvelurakenteen kehittymisen erityisesti pysäkkien ympäristössä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa. Lisäksi tulisi huomioida kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, kävely-ympäristöjen viihtyisyyden panostamiseen jatkosuunnittelussa sekä mahdolliset riskit rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää pyrkiä varmistamaan, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten talouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.

Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille, jotta lähivirkistysalueet vastaavat lisääntyvän asujaimiston tarpeisiin ja kaavarunkoalueella sijaitsevat vetovoimaiset virkistyskohteet pystyvät vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen.

Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle. Näin voidaan lisätä hyvinvointia ja vähentää rakentamisen aiheuttamia ympäristöhäiriöiden kuormitusta asukkaille.

Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.

Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.

Mikäli rata voidaan toteuttaa nurmiratana tai mahdollinen vaihde siirtää asutuksen tai muun herkän kohteen luota pois, voidaan vähentää melualtistusta.

Mikäli yleissuunnitelman linjaukset ja korkeusasemat tai vaihteiden paikat merkittävästi muuttuvat katusuunnitelman yhteydessä alueella, jossa on häiriintyviä kohteita ohjearvojen tuntumassa, tulee meluselvitys päivittää tarvittavin osin.

Meluesteiden suunnitelmia tulee tarkentaa ja optimoida yhdessä katusuunnittelijoiden kanssa siten, että näkemäalueet ja muut suunnittelun reunaehdot tulevat huomioiduksi viimeisimpien suunnitteluratkaisujen mukaisesti.

Jatkosuunnittelussa runkomeluarviointia tulee tarkentaa määrittelemällä tarvittavien vaimennuksien suuruudet.

Jatkosuunnittelussa tulisi lisäksi arvioida paalulaatan vaikutuksia runkomelua aiheuttavan värähtelyn etenemiseen.

Lähteet

Lähdeluettelo

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset 8.6.2022
- Kaavarungon vuorovaikutusaineistoja
- Vantaan kaupunki: Kaavarunkoluonnoksen päästölaskenta (KEKO) 10.6.2022
- Vantaan yleiskaava 2020
- Vantaan yleiskaava 2020: sosiaalisten vaikutusten arviointi 2020
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.9.2019
- Vantaan ratikan design manual 9.10.2020
- Vantaan raitioradan meluselvitys 20.4.2022
- Vantaan ratikan mobility hubit - Selvitys ratikkapysäkkien liikkumispalveluista 7.10.2020
- Vantaan raitiotie - tärinä- ja runkomeluselvitykset 25.02.2022, 23.5.2022
- Kaavarunkoluonnoksen luontoselvitykset
- Catella markkinakatsaus kevät 2022
- Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022
- Alueellinen eriytyminen Vantaalla 1995–2015 -raportti
- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raportti
- Asukasbarometri 2016 – Kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä, SYKE 2017
- Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa - kyselyn tulokset 2021
- Seppo.io –vuorovaikutuspelin tuloksia –raportti 2022
- Kiinteistönomistajakyselyn tulokset -raportti 2022
- Uudenmaan liitto: Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartta. Uudenmaan liiton julkaisuja B 61 – 2020.
- Vantaan kaupunki: Ilmastotyö Vantaalla: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto-ja-luonto/ilmastotyo-vantaalla (luettu: 09/2022)
- Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/ (luettu: 09/2022)
- Motiva: Päästökertoimet https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet) (luettu: 09/2022)
- Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022.
- Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.
- Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -opas (YM 2015)
- SYKE: Kuntien ja alueiden ksk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Paikkatietoaineistot:

- HSY: maanpeiteaineisto 2020 © 6/2022
- Vantaan kaupunki: ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan kaupunki: ratikan linjaus ja pysäkit © 9/2022
- Vantaan kaupunki: maankäytön potentiaali ja poistuvien työpaikkojen arvio © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Luontotiedot © 5/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologiset yhteydet © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologinen verkosto ja maakunnalliset ekologiset yhteydet © 9/2022
- HRI: Rakennukset © 5/2022
- Vantaan kaupunki WMS- tai WFS-rajapinta: Ilmakuva, ajantasa-asemakaava mustavalkoinen viivapiirros, aluejako © 9/2022
- MML: maastotietokanta © 6/2022, taustakartta © 9/2022
- SeutuData’21/Tilastokeskus: rekisteriaineistot © 6/2022

Bright ideas. Sustainable change.

RAMBØLL

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Raportti 02.09.2022

Tausta ja tavoitteet

Työn tausta ja tavoitteet

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarungolla määritetään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle ja arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Tässä työssä arvioidaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikennevaikutukset. Vaikutuksia arvioidaan raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvataan muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi on laadittu liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana on kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi on otettu Vantaan yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys. Liikenteen hinnoittelussa lähtökohdaksi oletetaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua.

Menetelmä

Kaavarungon liikenne-ennusteet on laadittu HSL:n ylläpitämän Helsingin työssäkäyntialueen henkilöliikenteen ennustemallin (HELMET 4.1) avulla. Malli perustuu Helsingin seudulla tehtyjen liikkumistutkimuksien tuloksiin ja siinä mallinnetaan matkojen määrä, ajankohta, kulkutavan valinta sekä matkojen suuntautuminen. Mallin lähtötietona toimivat ennustevuosien liikenneverkon ja maankäytön kuvaus.

Liikenne-ennustemallissa on huomioitu Korona-pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen. Mallinnus perustuu HSL:n ”Muuttuvat liikkumisen tarpeet” raporttiin (2021) ja sen tuloksiin etätöiden yleistymisestä. Matkojen tekeminen painottuu tutkimuksen mukaan tulevaisuudessa enemmän vapaa-ajan matkoihin ja vähemmän työmatkoihin.

Vertailuasetelma ja lähtöoletukset

Tässä työssä on tarkasteltu yhteensä neljää maankäytön ja liikenneverkon kehityskuvaa (skenaario), joiden sisältö on esitetty alla taulukossa. Skenaarioiden lähtökohtana on kaavarunkoalueella kaavoituksen aluekohtaiset mitoitukset ja ennusteet.

Vantaan kaupunki on laatinut maankäyttötiedot osana kaavarunkotyötä (04/2022) ja ne sisältävät ennusteet asukkaista, työpaikoista, oppilasmääristä sekä kaupan ja palvelun työpaikoista ennustevuosille. Liikenneverkon osalta lähtökohta on Vantaalla yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys (taulukko) ja muun seudun osalta vain jo päätetyt hankkeet.

Liikenteen hinnoittelussa lähtöoletuksena on yleiskaavan mukaiset pysäköintimaksut kaupunkikeskustoissa, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua. Liikenneverkkokuvaukset on laadittu Vantaan kaupungin toimittamien tietojen, hankkeista olemassa olevien suunnitelmien ja aiempien liikennemallikuvausten perusteella.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

Vaikutusten teemat

Kaavarungon tavoitteet

Työn vaikutusten arvioinnin lähtökohta on kaavarungon tavoitteet:

- Ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys
- Kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille
- Kestävän liikkumisen lisääminen
- Kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen
- Kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen

Arvioitavat liikennevaikutukset

Tavoitteiden toteutumista kuvataan seuraavien teemojen kautta:

- Matkamäärien ja kulkutapaosuuksien kehitys
- Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys
- Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen
- Työvoiman saavutettavuus yritysten näkökulmasta
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Kulkutapajakauman kehitys

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Työvoiman saavutettavuus

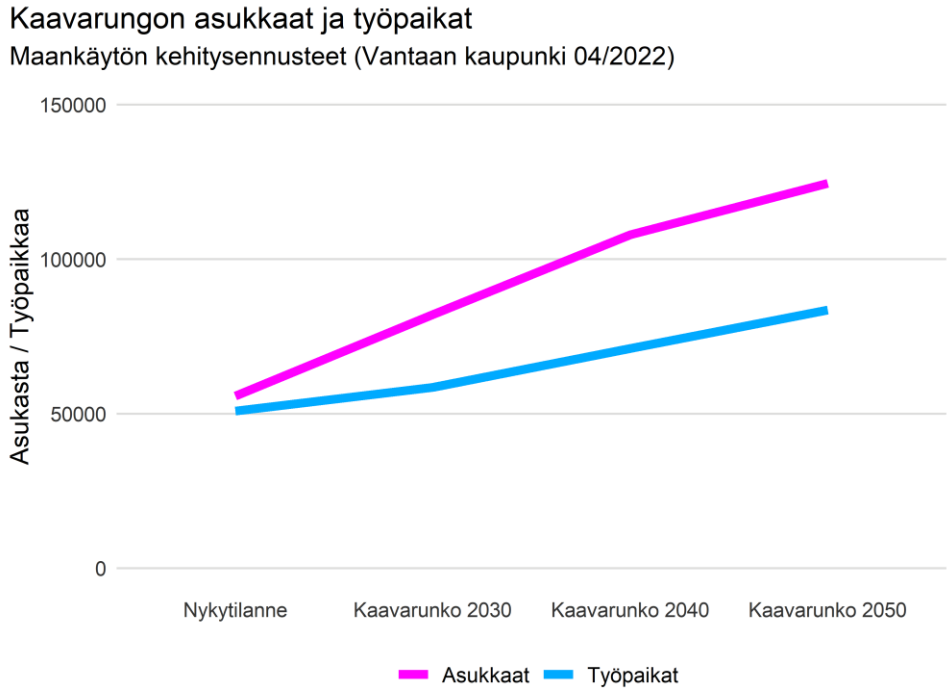
Joukkoliikenteen saavutettavuus

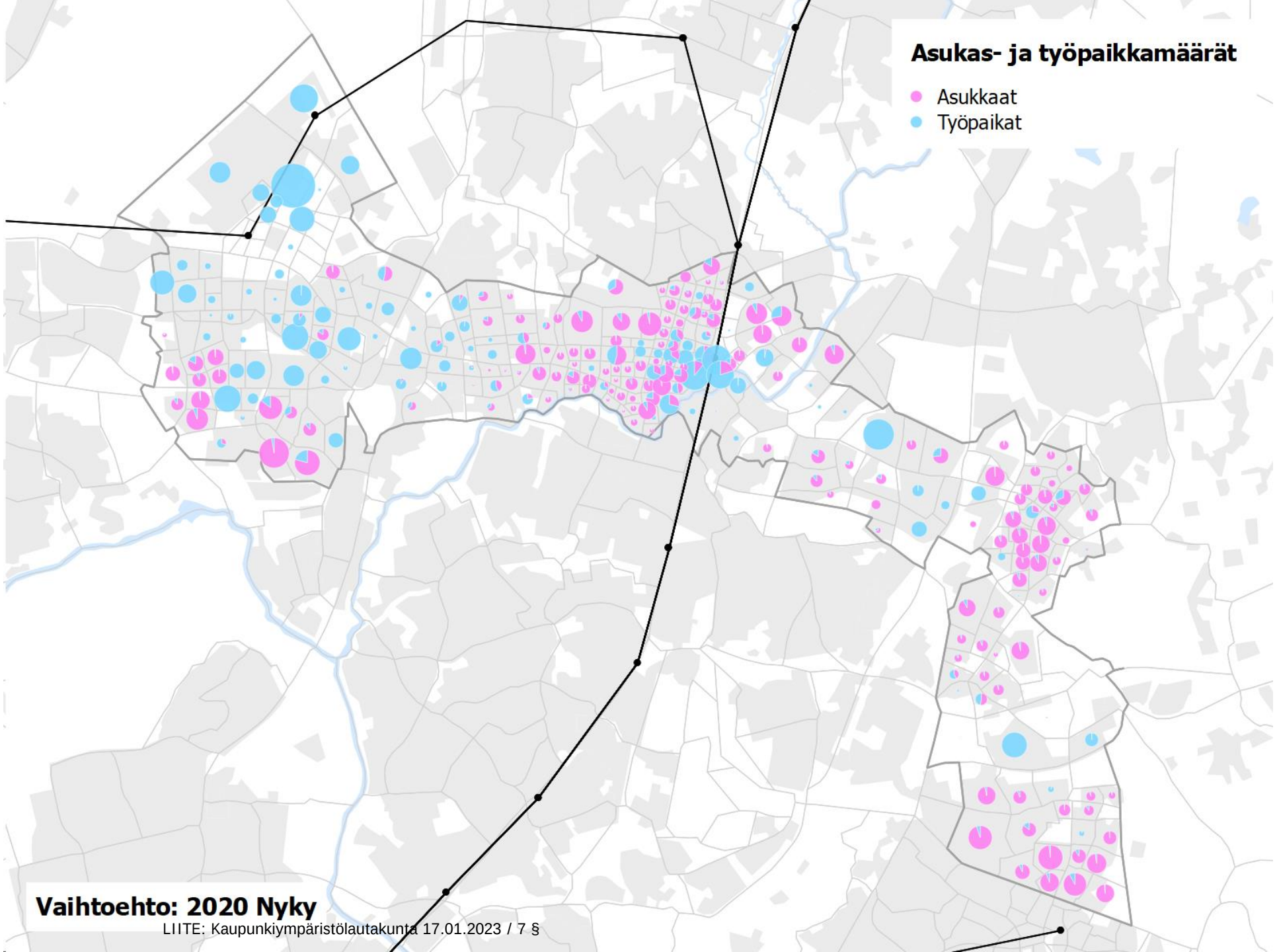
Maankäytön kehitys vaikutusten lähtökohtana

Maankäyttö kasvaa ja painottuu enemmän asutukseen

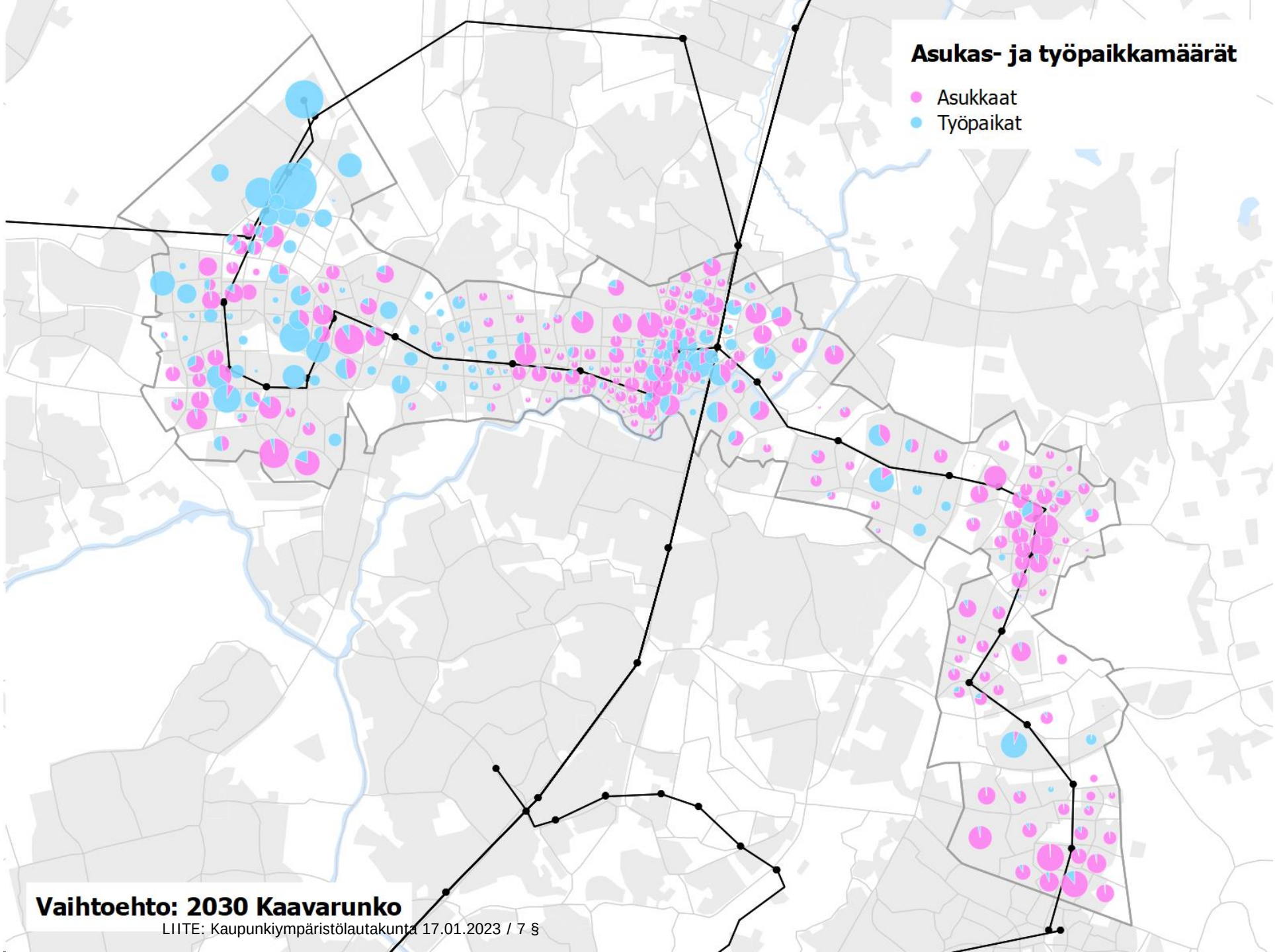
Kaavarunko perustuu maankäytön tiivistymiseen raitiotien varrelle ja asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat voimakkaasti nykytilanteesta. Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 125 000 asukasta. Samoin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 60 % nykytilanteesta ja kaavarungon alueella on ennusteiden mukaan vuonna 2050 noin 84 000 työpaikkaa.

Kaavarunkoalueen maankäyttö painottuu tulevaisuudessa nykyistä enemmän asutukseen, mikä on seurausta erityisesti Aviapoliksen muuttumisesta työpaikkapainotteisesta alueesta asuinalueeksi. Nykytilanteessa Aviapoliksen alueella on pääasiassa toimitiloja ja alue on melko väljästi rakennettu, mutta uusi kehitys on pääosin tiivistä asuinrakentamista. Asuinalueiden liikkumisen profiili on hyvin erilainen verrattuna toimitiloihin, joten tämä vaikuttaa merkittävästi myös liikkumiseen alueella ja nostaa erityisesti kävellen tehtävien matkojen osuutta kaikista matkoista.

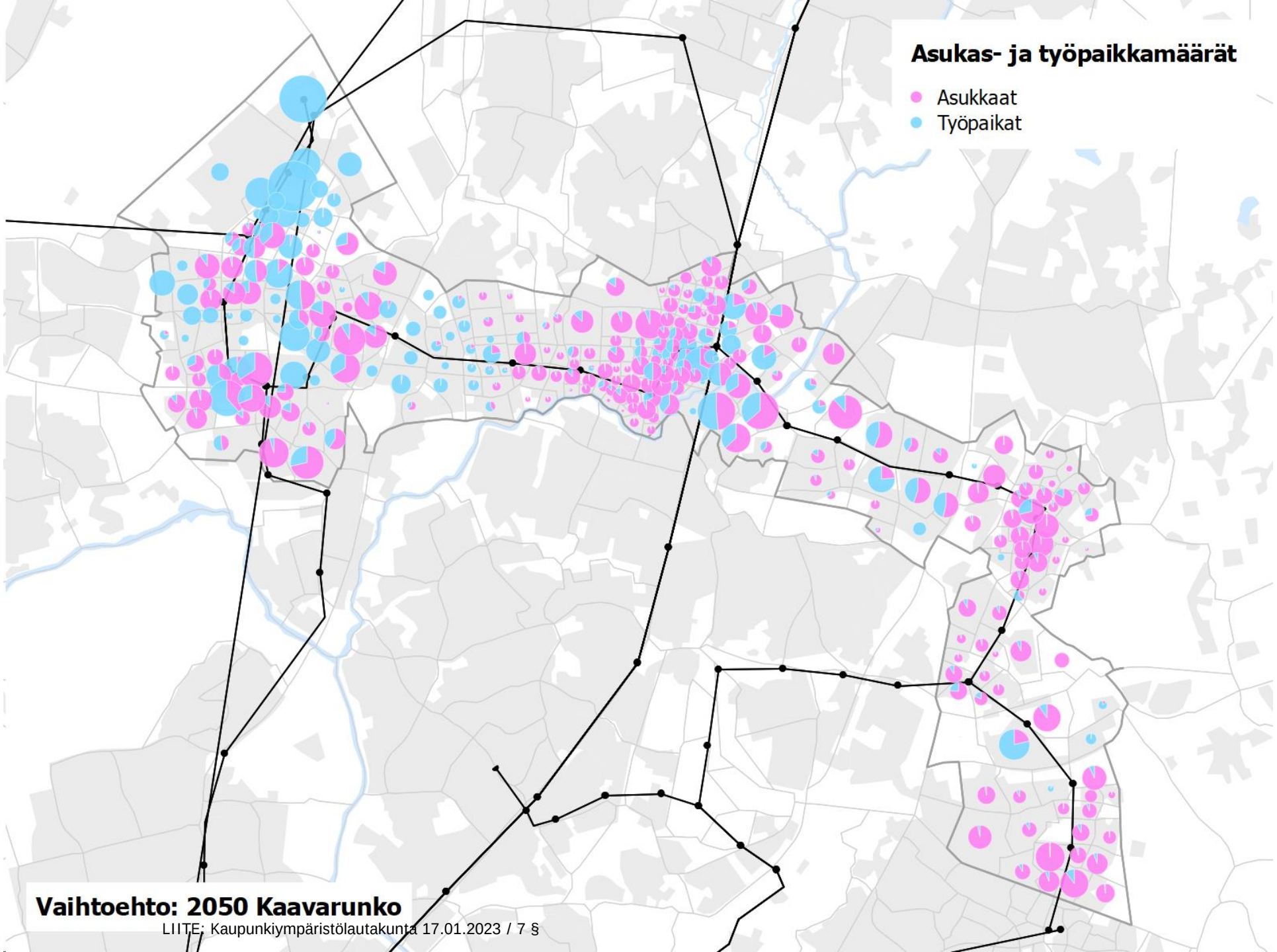




LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §


Asukas- ja työpaikkamäärät
Asukkaat
Työpaikat
Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

Matkamäärien kehitys

Matkamäärien kehitys

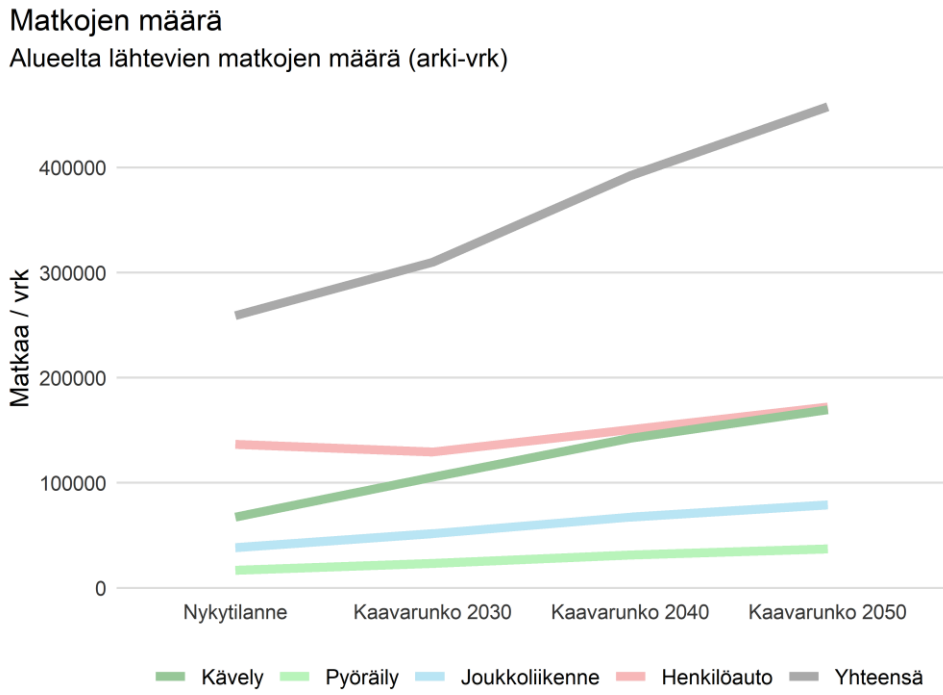
Matkamäärien muutos mittaa maankäytön kasvusta aiheutuvia vaikutuksia liikkumiseen. Matkamäärien kehitykseen vaikuttaa maankäytön kasvun ohella myös matkojen suuntautuminen ja kulkutapajakauma, joka edelleen riippuu tarjotusta liikkumisen palvelutasosta eri kulkutavoilla.

Matkamäärät on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.



Kulkutapajakauman kehitys

Kulkutapajakauman kehitys

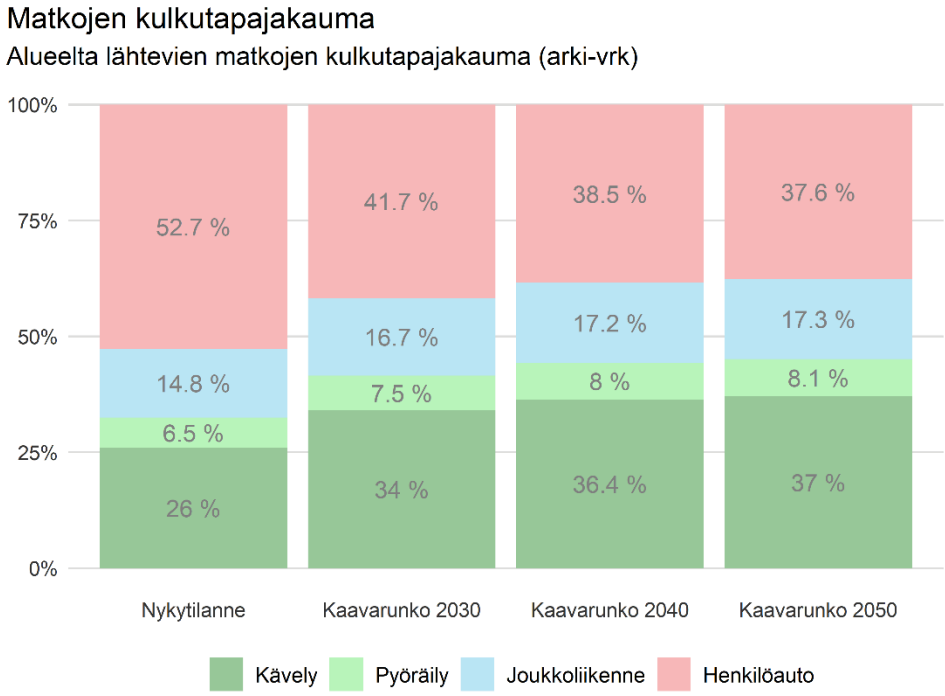
Kulkutapajakauma on matkamäärien ohella tärkeä mittari, joka kuvaa. maankäytön ja liikenneverkon tarjoamia mahdollisuuksia liikkumiseen.

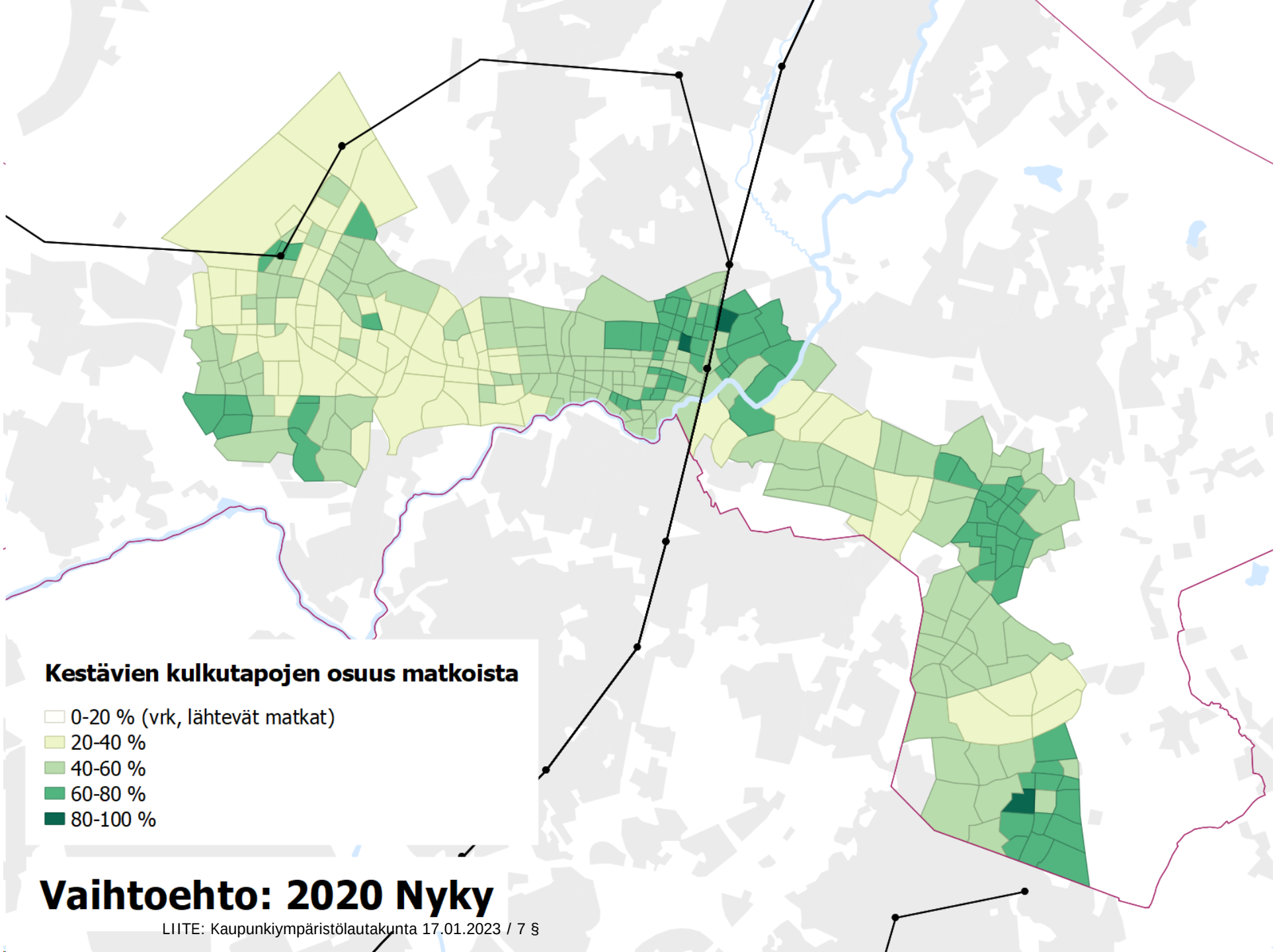
Kulkutapajakauma on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

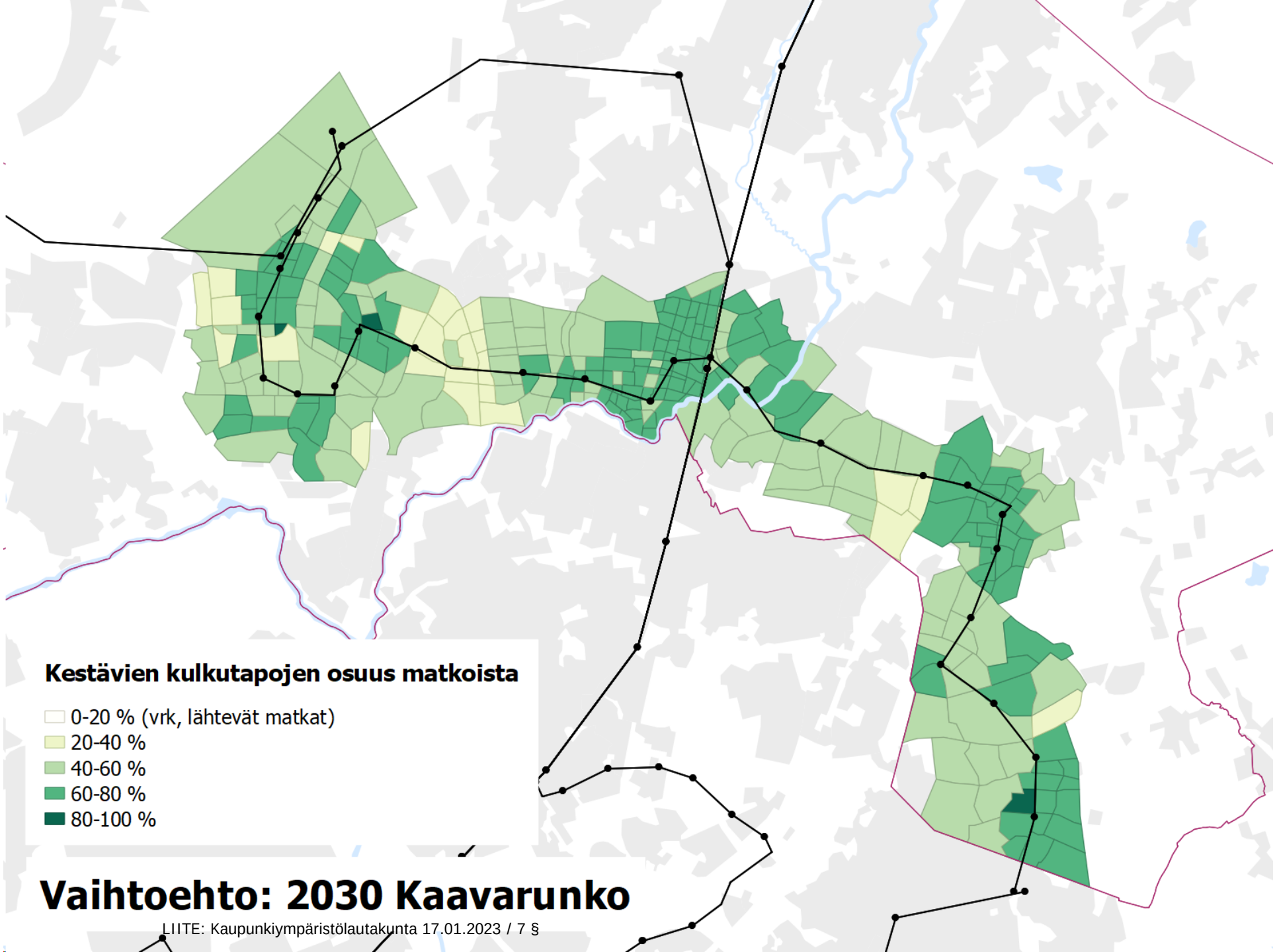
Kaavarungon uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja raitiotien rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen. Asukkaat tekevät suuren määrän ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja lähialueella kävellen ja pyörällä, kun taas työpaikoille saavutaan kauempaa, jolloin matkustus painottuu enemmän moottoroituihin matkoihin.

Samalla myös kaavarunkoalueen maankäytön tiivistyminen nostaa kävelyn kulkutapaosuutta ja raitiotien tuoma parannus joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa joukkoliikenteen suosion kasvuun.



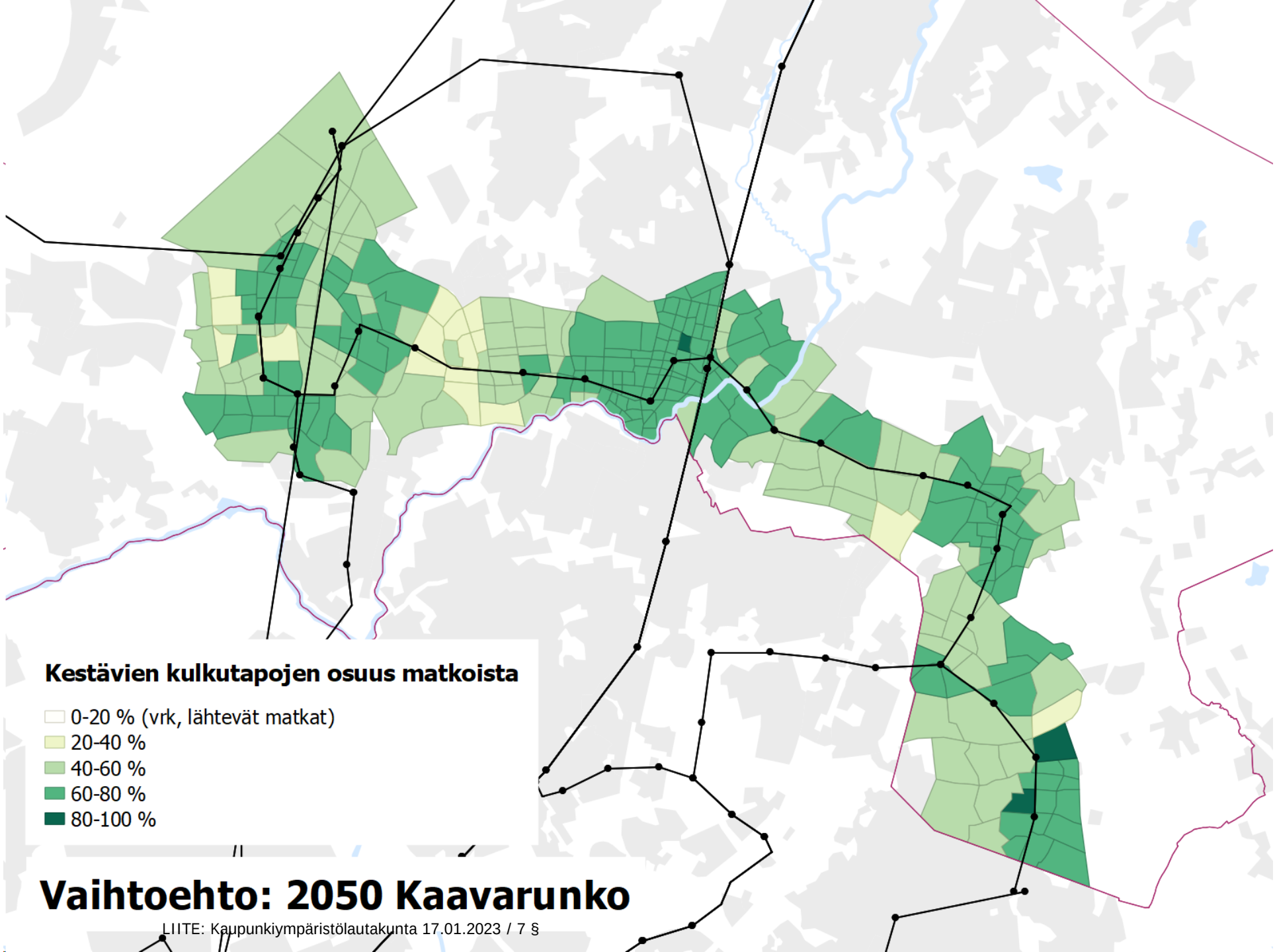


LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Liikennesuoritteen muutokset ja päästökehitys

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttaa kaksi tekijää liikenteen suoritteet ja ajoneuvojen yksikköpäästöt. Liikenteen suoritteet tarkoittavat katuverkolla ajettuja kilometrejä, johon vaikuttaa matkamäärien lisäksi kulkutapaosuudet, matkojen suuntautuminen ja pituus. Suorite on laskettu tässä poimimalla kaavarunkoalueelta lähtevät matkat ja niiden pituudet.

Ajoneuvojen yksikköpäästöt tarkoittavat hiilidioksidipäästöjä ajettua kilometriä kohden. Yksikköpäästöjen kehitys riippuu ajoneuvoteknologian ja autokannan kehityksestä. Tässä yksikköpäästöt ovat Helsingin seudun autokannan ennusteen (Sitowise 2021) mukaisia.

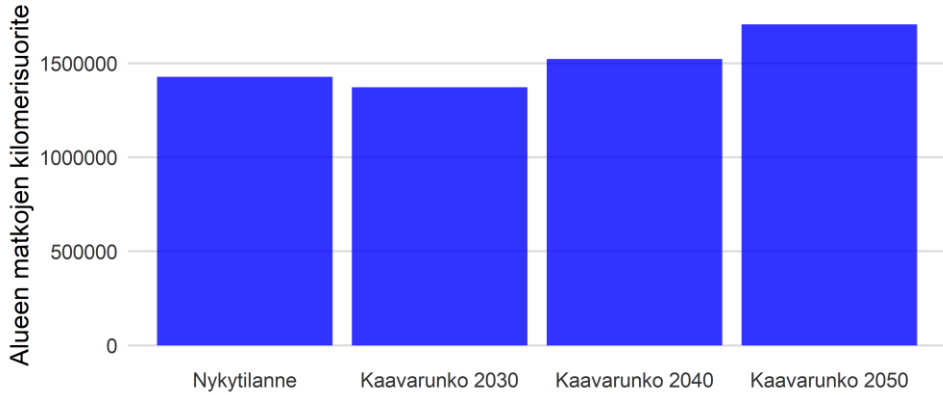
Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden, mikä johtuu autokannan uusitutumisesta ja uusien autojen painottumisesta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin.

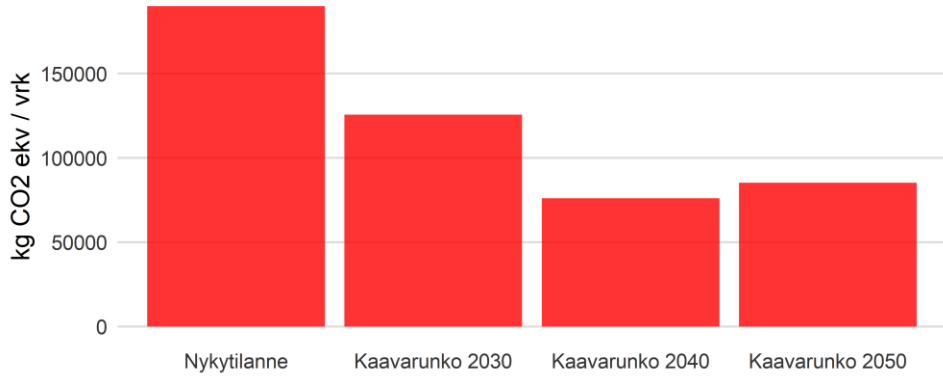
Kaavarunkoalueen matkojen kilometrisuorite

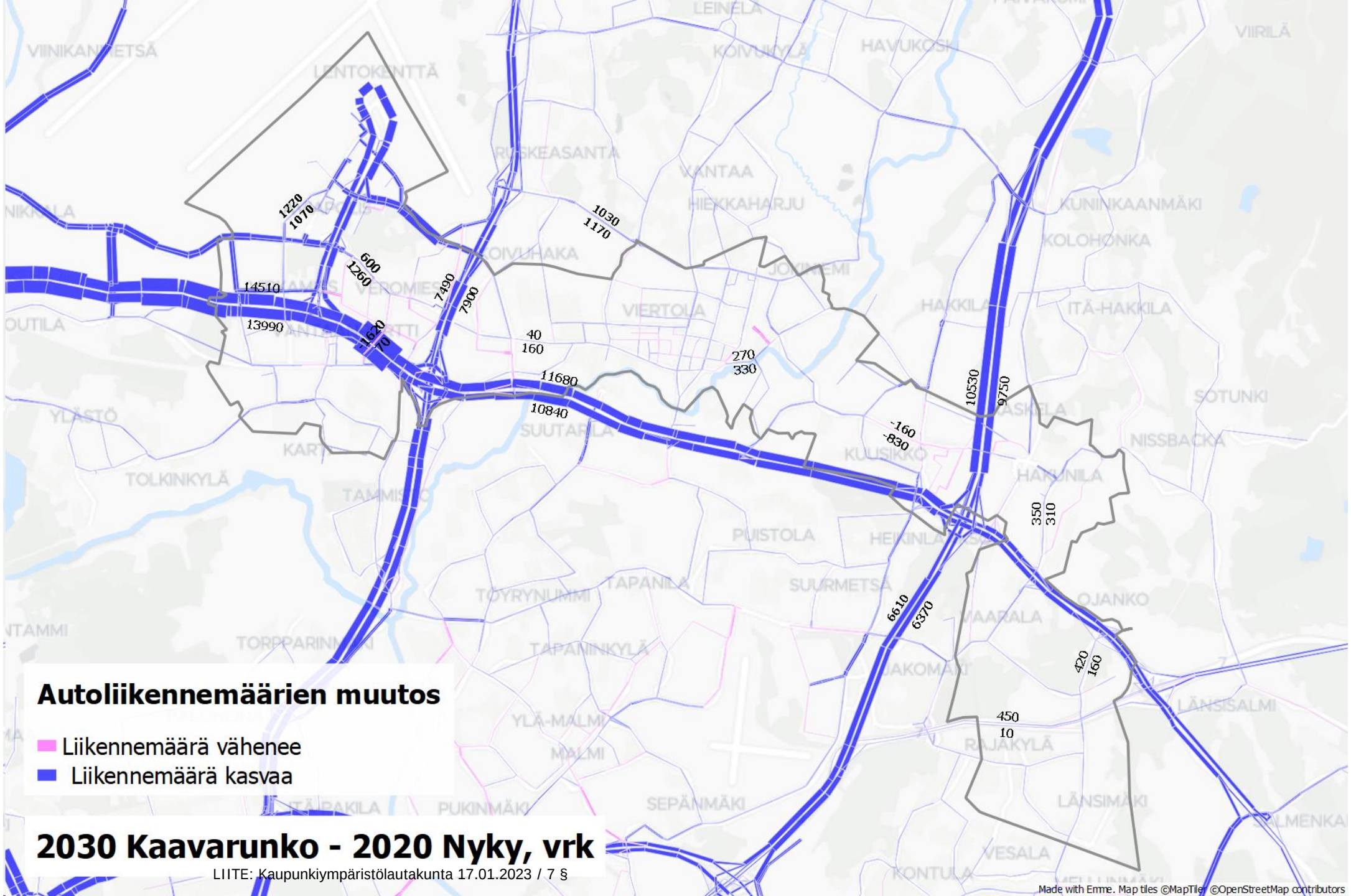
Alueelta lähtevien matkojen kilometrisuorite henkilöautolla (arki-vrk)

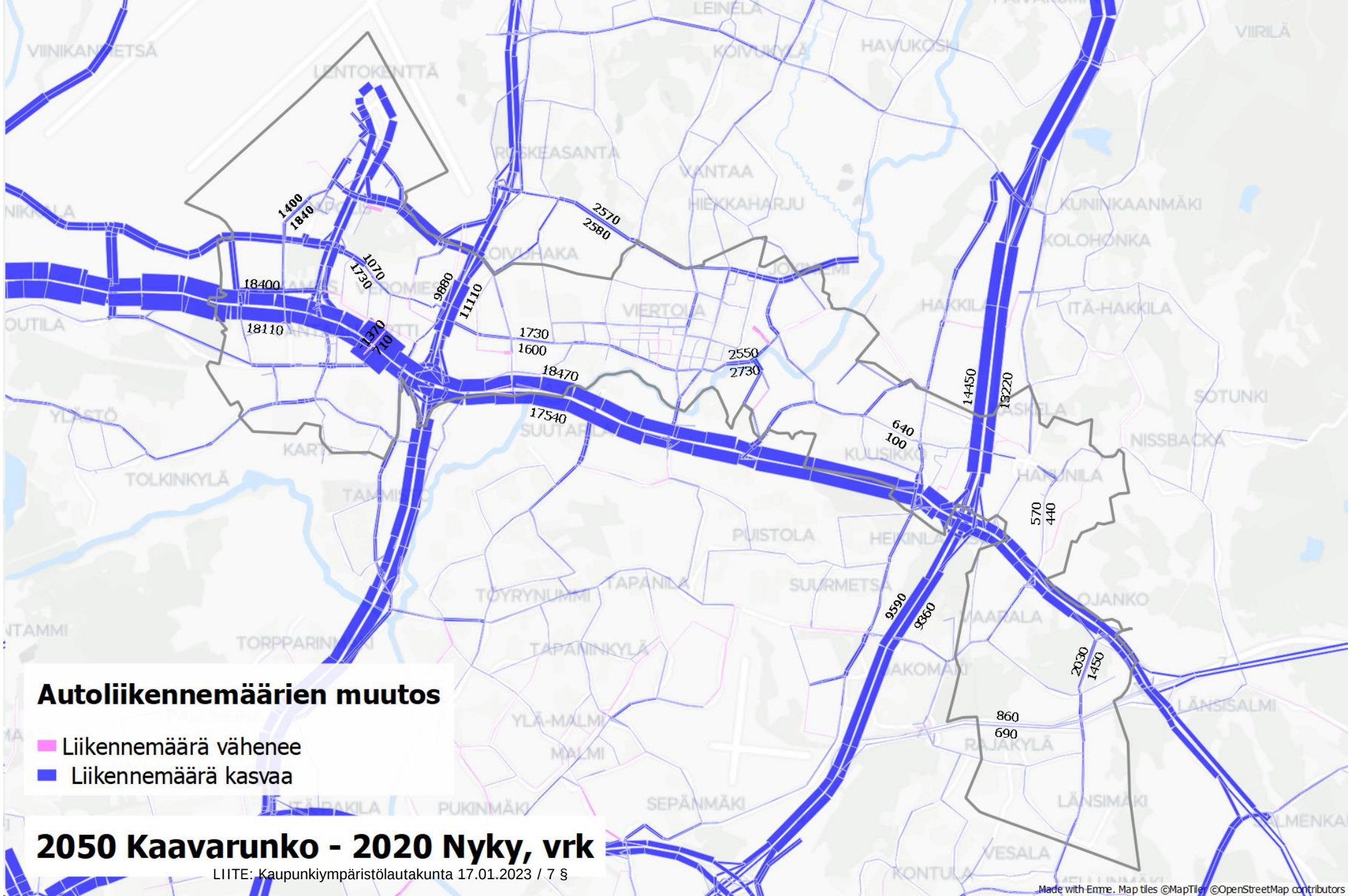


Kaavarunkoalueen matkojen päästöt

Alueelta lähtevien matkojen aiheuttamat CO2-päästöt (arki-vrk)




Autoliikennemäärien muutos
Liikennemäärä vähenee
Liikennemäärä kasvaa
2030 Kaavarunko - 2020 Nyky, vrk
1220
1070
1030
1170
600
1260
14510
13990
1620
70
7490
7900
40
160
270
330
11680
10840
10530
9750
-160
-830
350
310
6610
6370
420
160
450
10
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors



2050 Kaavarunko - 2020 Nyky, vrk

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §

Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

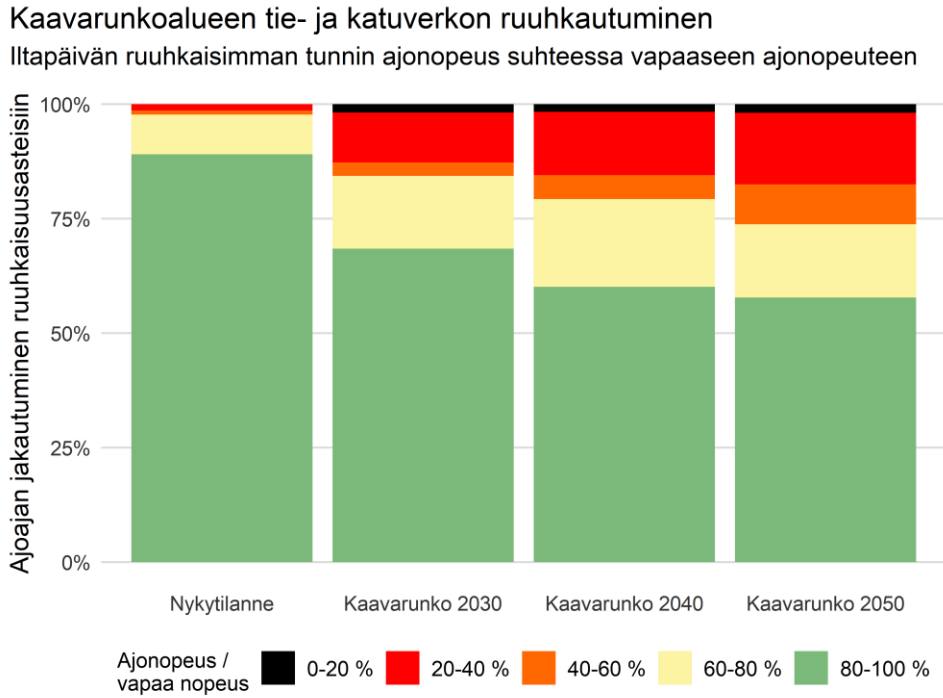
Ruuhkautumista mitataan suhteuttamalla iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana toteutunut ajonopeus kadun vapaaseen nopeuteen. Vapaa nopeus tarkoittaa ajonopeutta ruuhkattomissa olosuhteissa ja on yleensä hieman nopeusrajoitusta alempi.

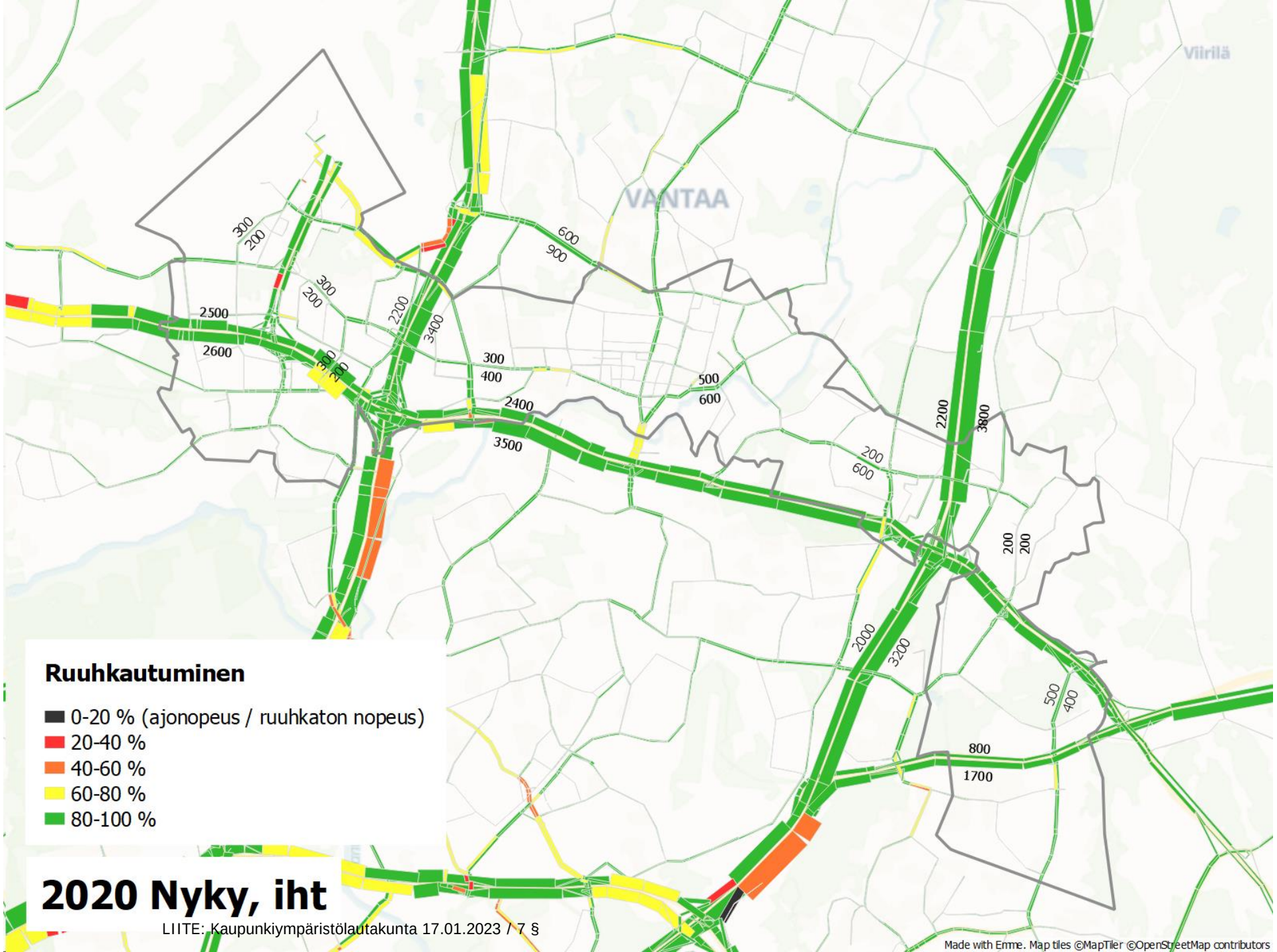
Tieverkon ruuhkautumisen analysointi liikenne-ennustemallilla ei huomioi todellista jonojen muodostumista risteysten eri saapumissuunnille, joten tulokset ovat yksittäisten katujen osalta yleispiirteisiä ja suuntaa-antavia.

Kaavarungon vaikutukset

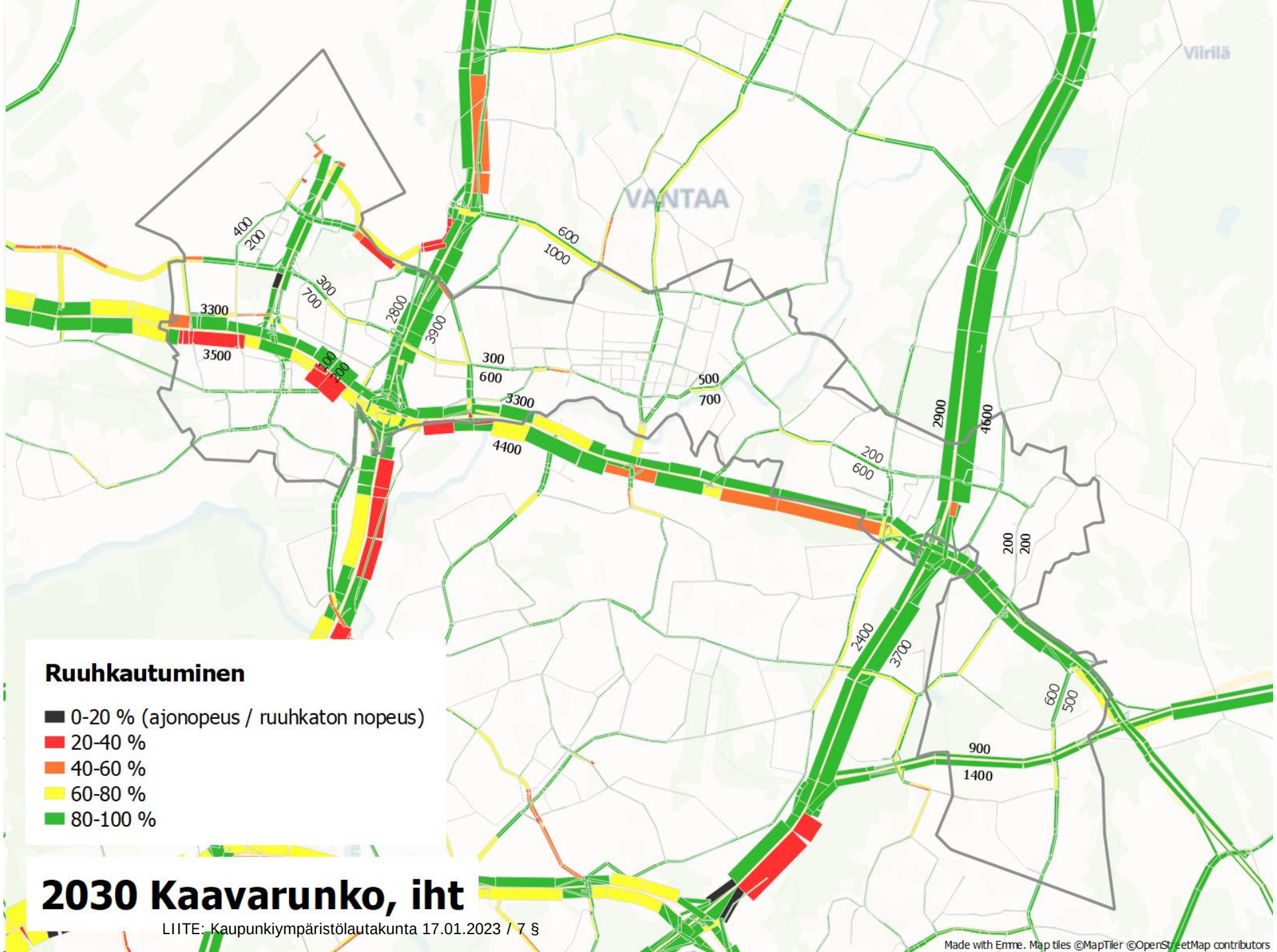
Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

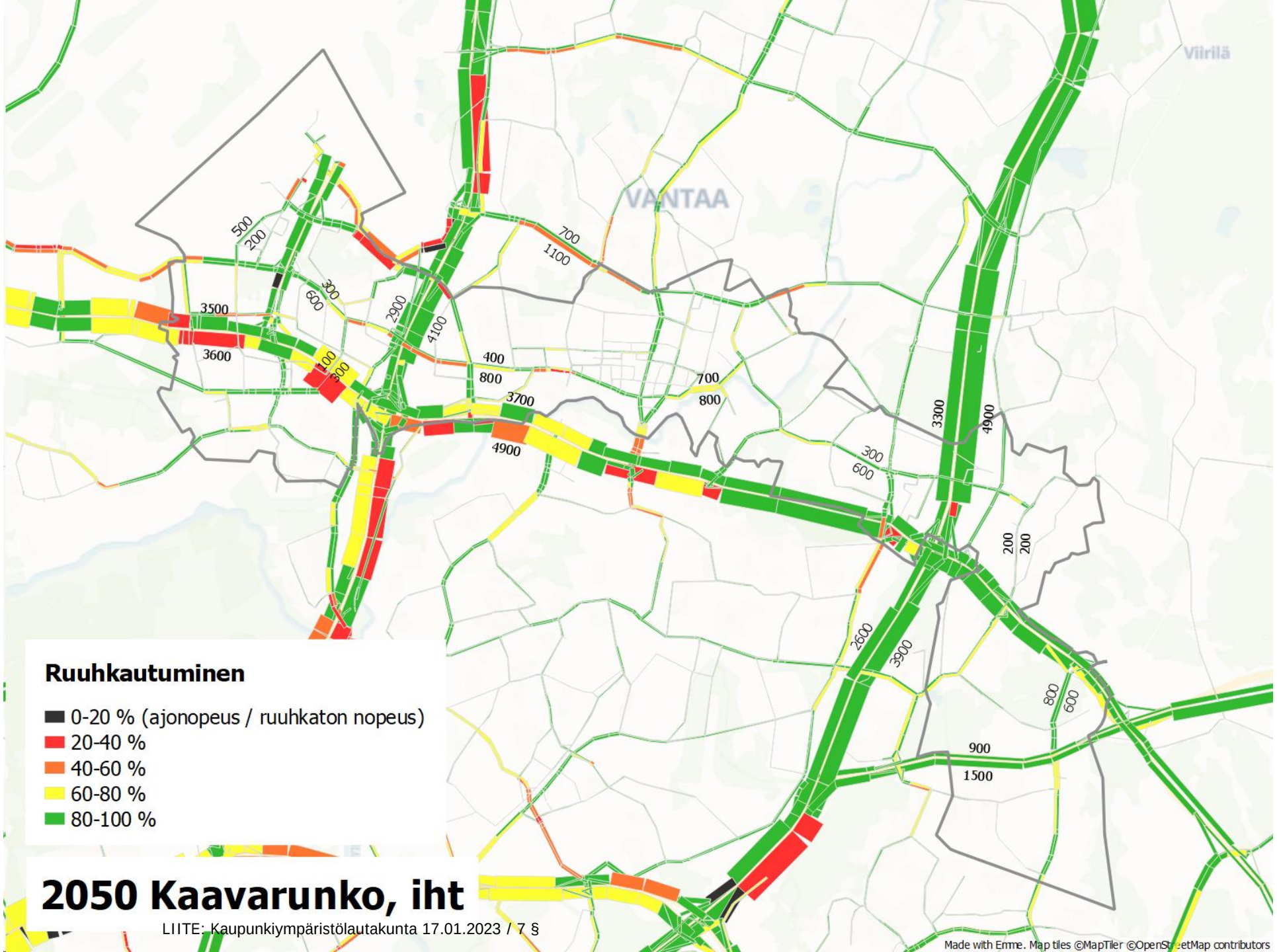
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.





LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §


Ruuhkautuminen
0-20 % (ajonopeus / ruuhkaton nopeus)
20-40 %
40-60 %
60-80 %
80-100 %
2030 Kaavarunko, iht
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors
VANTAA
Viirilä
400
200
300
700
3300
3500
100
200
2800
3900
600
1000
300
600
3300
4400
500
700
2900
4600
200
600
200
200
2400
3700
600
500
900
1400



2050 Kaavarunko, iht

Työvoiman saavutettavuus

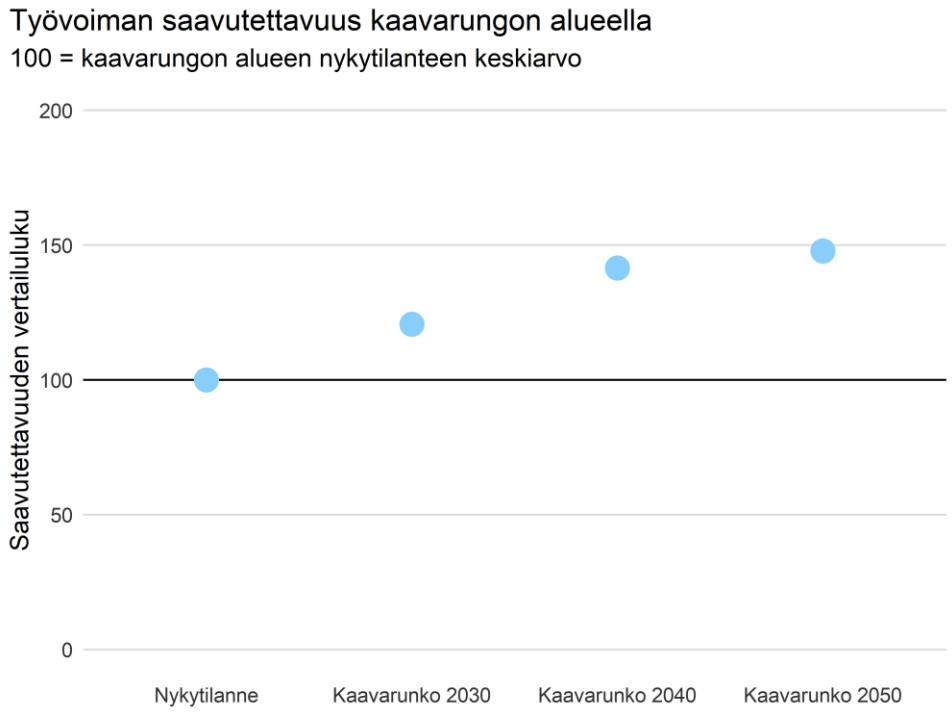
Työvoiman saavutettavuus

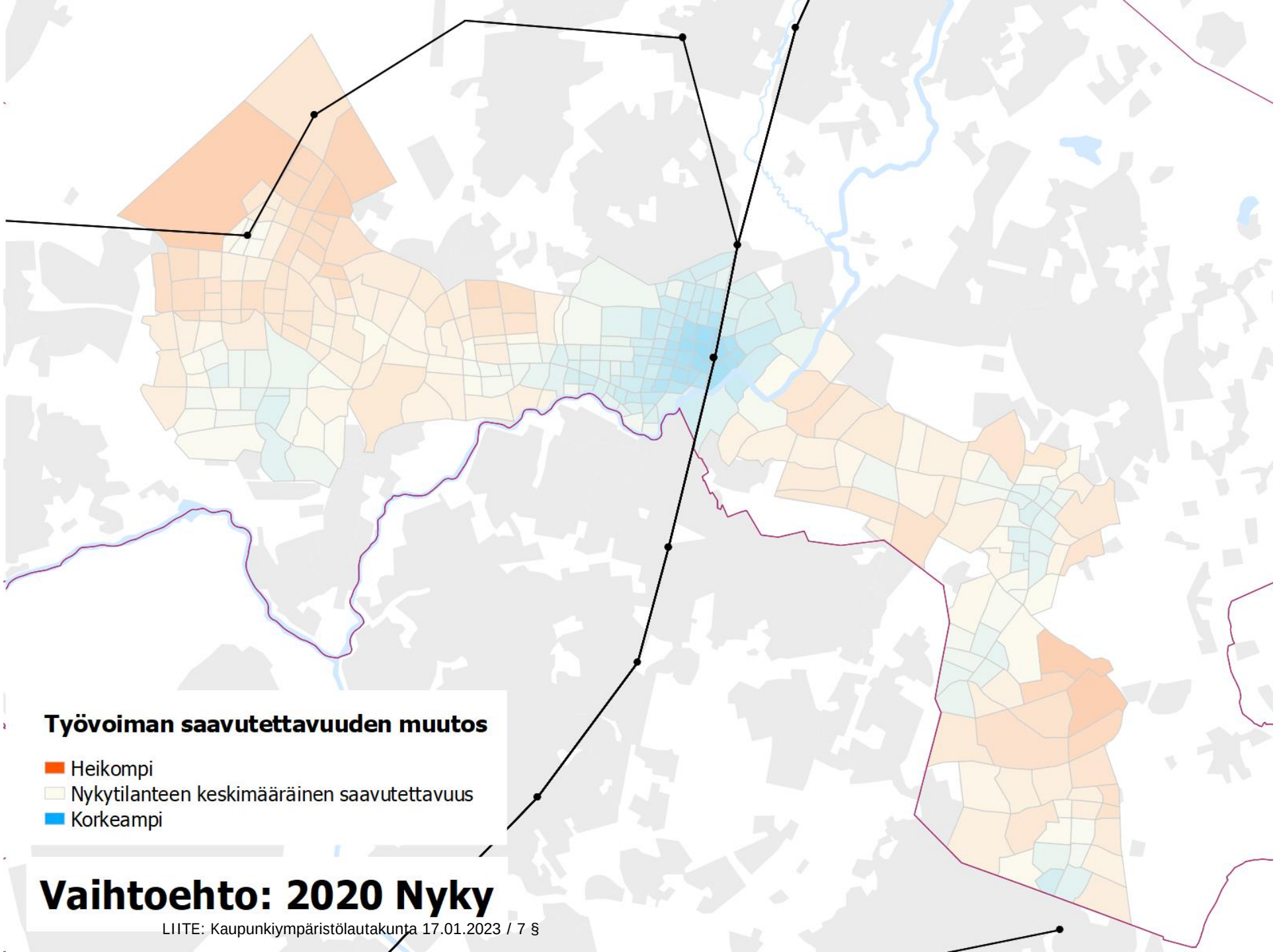
Työvoiman saavutettavuus kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta. Työvoiman saavutettavuutta mitataan asukasmääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä työpaikan ja asuinpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Työpaikan vieressä oleva asutus saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työperäiset matkat. Saavutettavuus huomioi eri kulkutavat niiden käytön suhteessa.

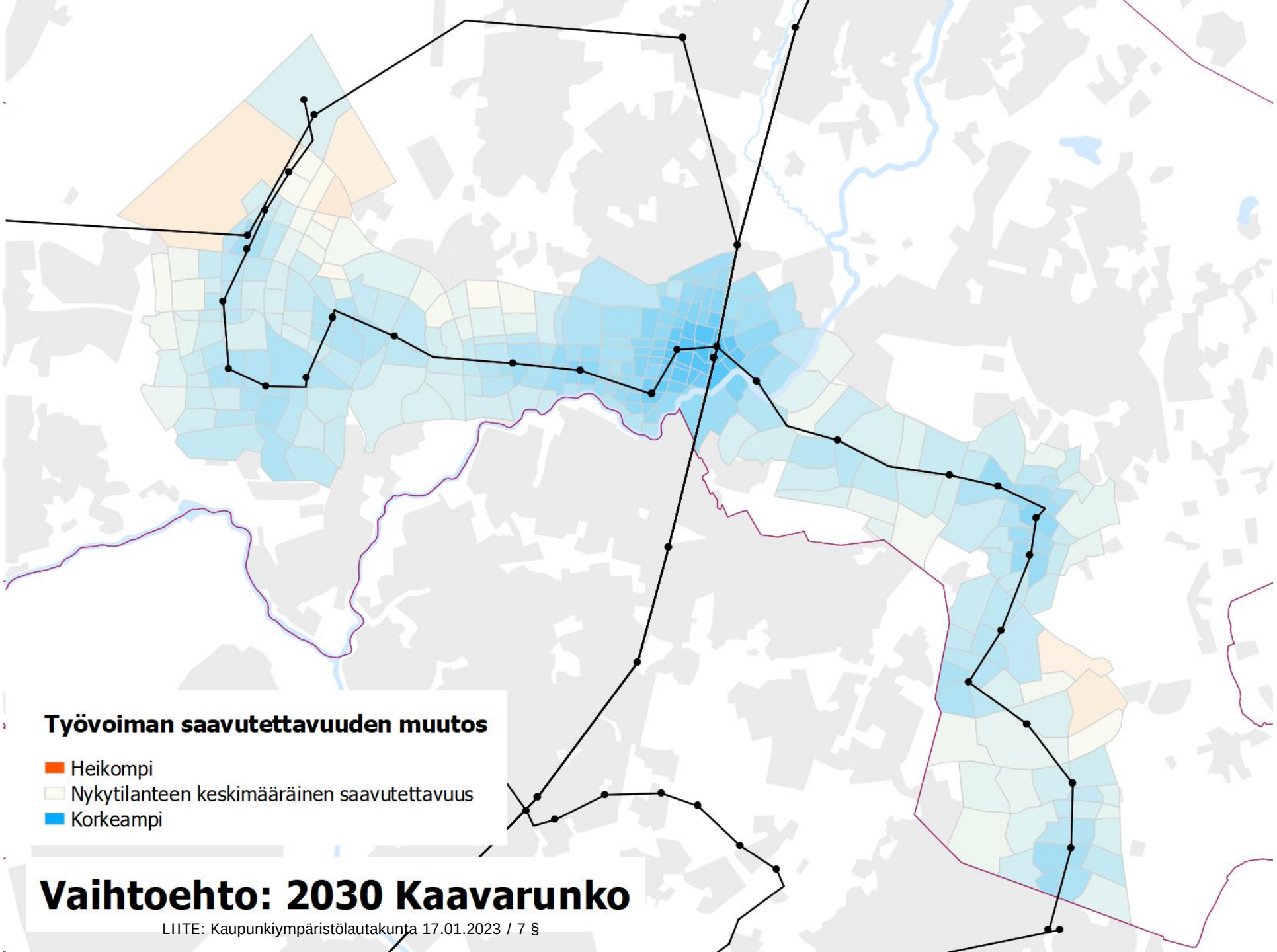
Työvoiman saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työvoiman saavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

Kaavarungon vaikutukset

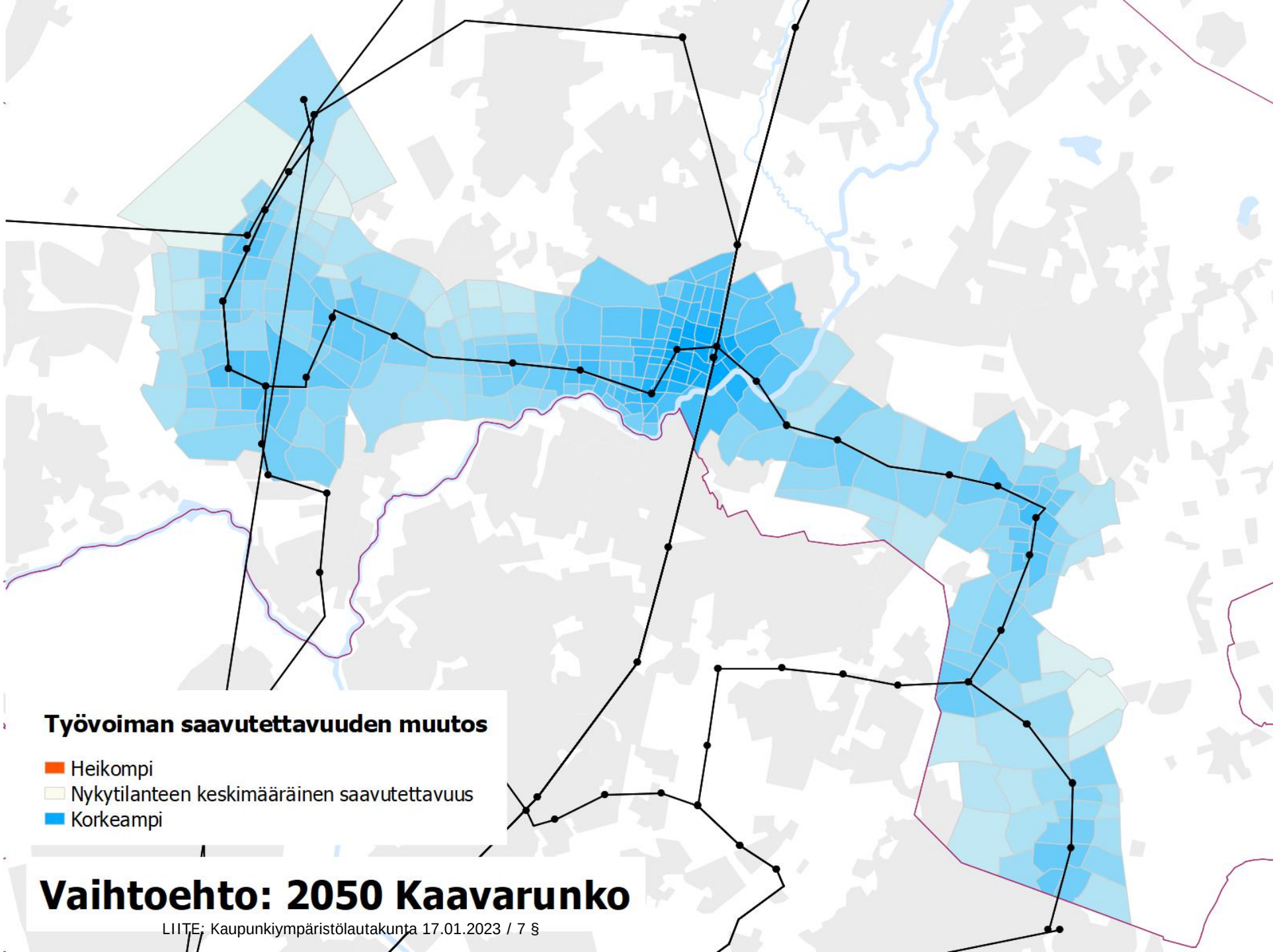
Kaavarungon vaikutuksesta työpaikka-alueiden läheisyyteen sijoittuu tulevaisuudessa enemmän asukkaita, mikä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen. Lisäksi raitiotien myötä joukkoliikenteen palvelutaso paranee, mikä tuo muun seudun asuinalueita lähemmäs työpaikkoja. Suhteessa muuhun seutuun kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus on nykyisin keskimääräistä heikompi ja tulevan kehityksen myötä pitkän aikavälin saavutettavuus on seudun keskiarvon mukainen. Kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus kehittyy siten muuta Helsingin seutua nopeammin.




Työvoiman saavutettavuuden muutos
Heikompi
Nykytilanteen keskimääräinen saavutettavuus
Korkeampi
Vaihtoehto: 2020 Nyky



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

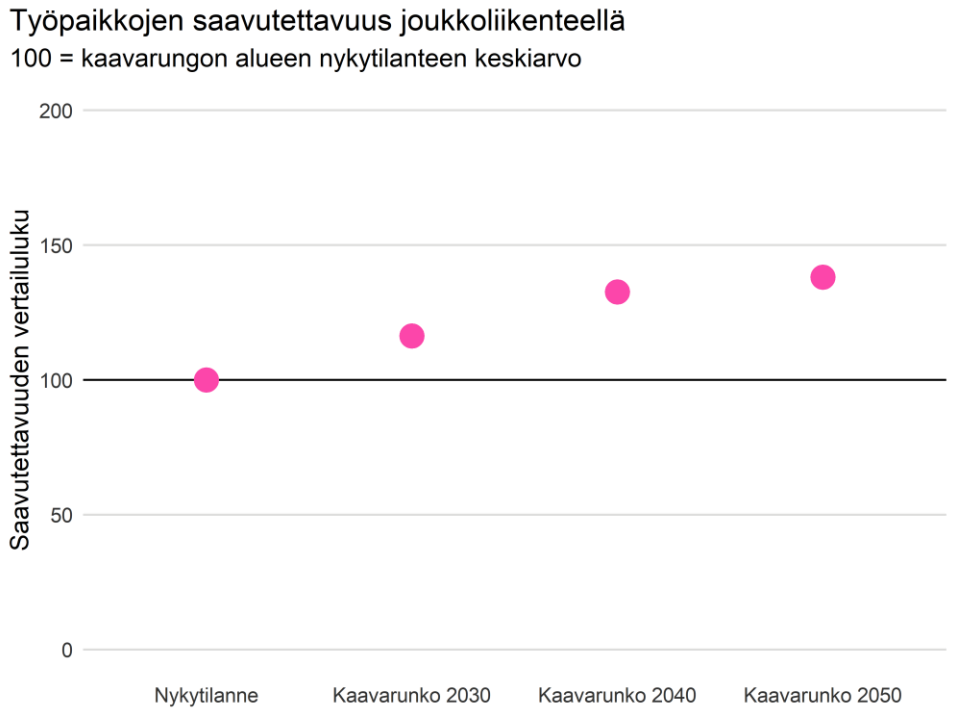
Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä on tärkeä sijoittumistekijä asukkaille. Saavutettavuutta mitataan tässä työpaikkamääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä asuinpaikan ja työpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Asutuksen vieressä oleva työpaikka saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työmatkat. Kulkutavoista huomioidaan vain joukkoliikenne.

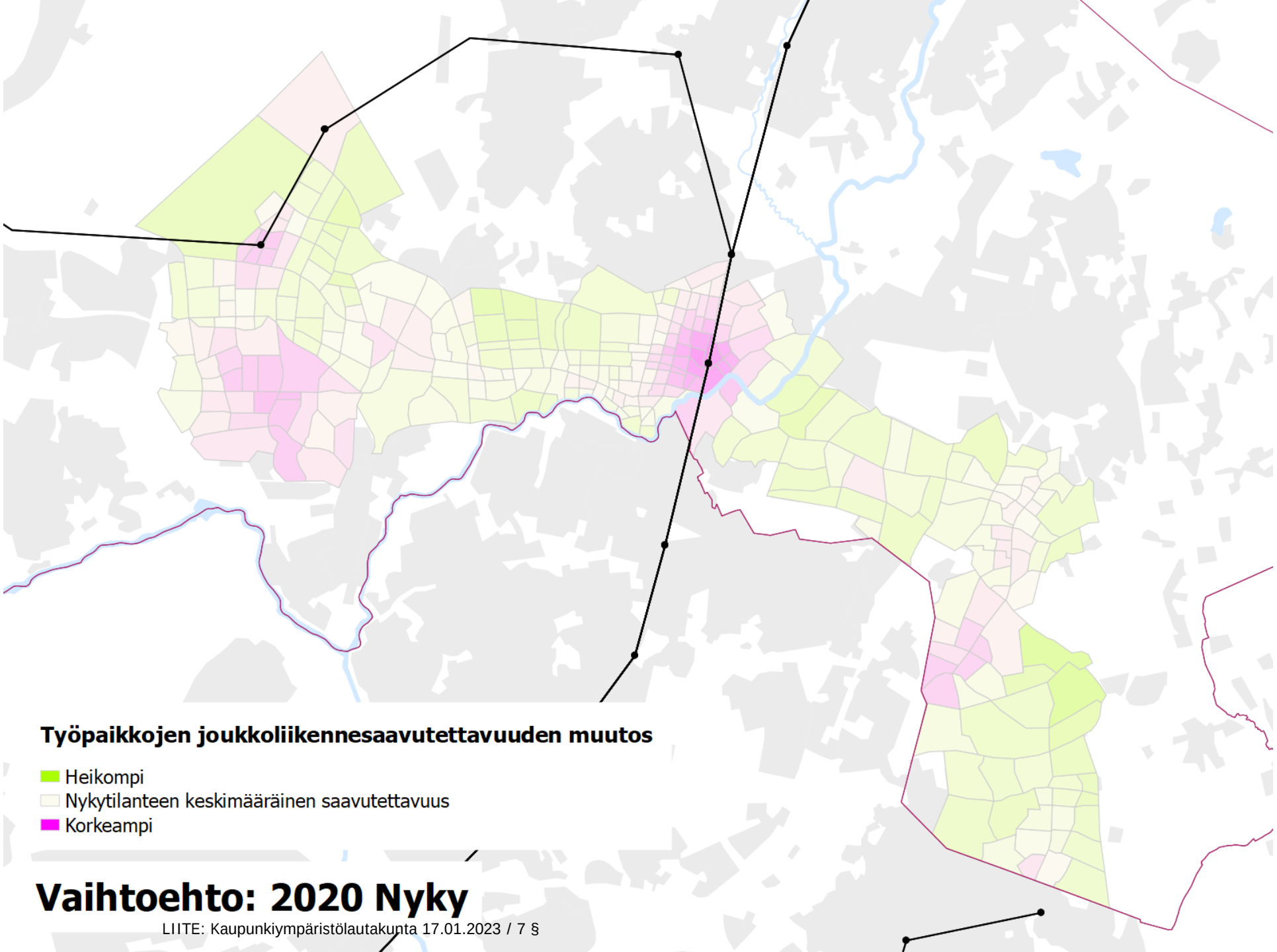
Saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työpaikkasaavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

Kaavarungon vaikutukset

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Työpaikkojen saavutettavuus ei kehity yhtä voimakkaasti kuin työvoiman saavutettavuus, koska asukasmäärien kasvu kaavarunkoalueella on suurempaa kuin työpaikkamäärien kasvu.

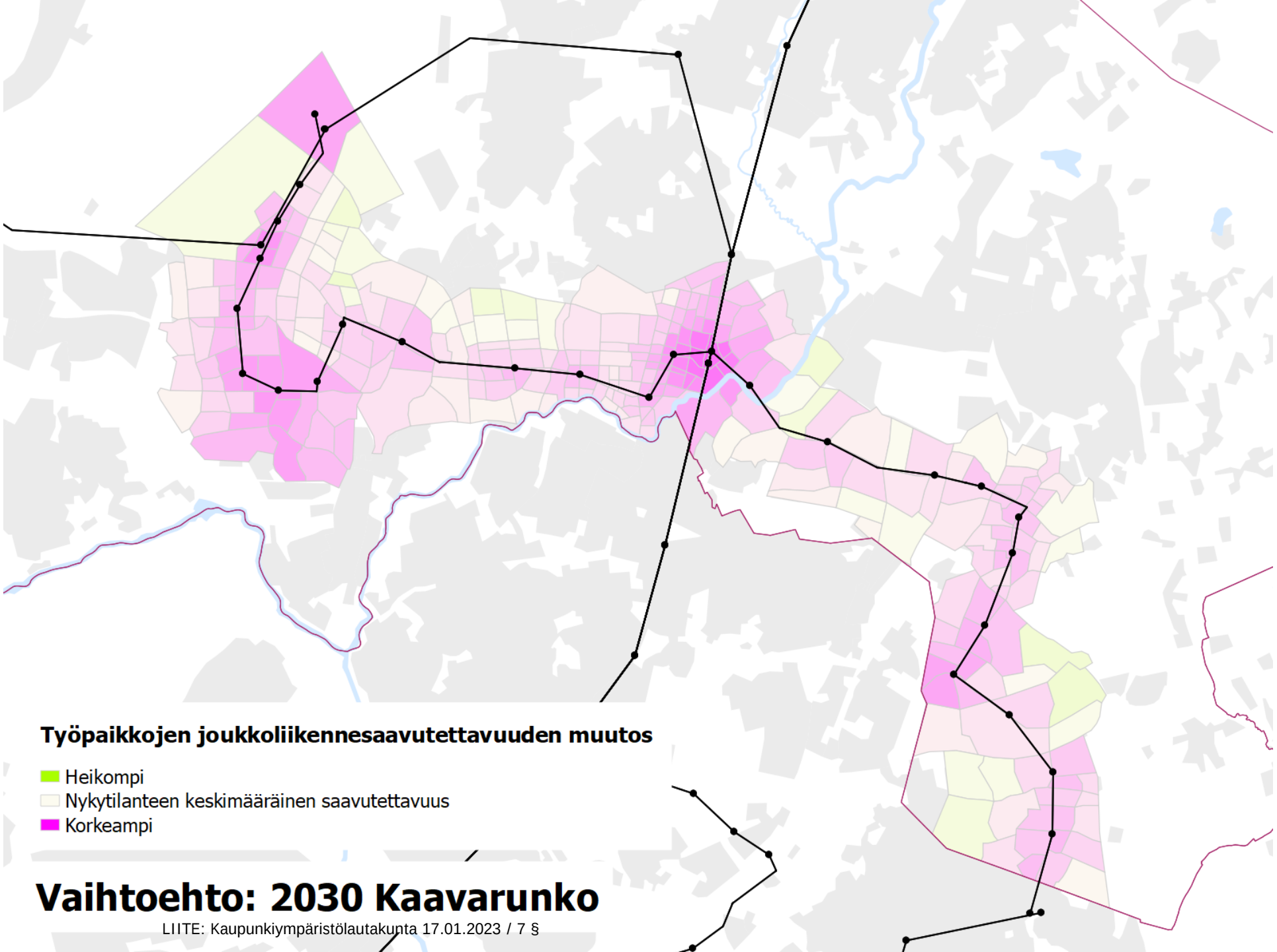
Alueellisesti tarkastellen työpaikkojen joukkoliikennesaavutettavuus on nykytilanteessa keskimääräistä parempi Tikkurilan alueella, Hakunilassa ja Pakkalassa. Raitiotien liikennöinnin aloituksen jälkeen nykytilanteen keskiarvoa parempia alueita ovat kaikki raitiotiepysäkkien ympäristöt ja pitkällä aikavälillä käytännössä koko käytävä.





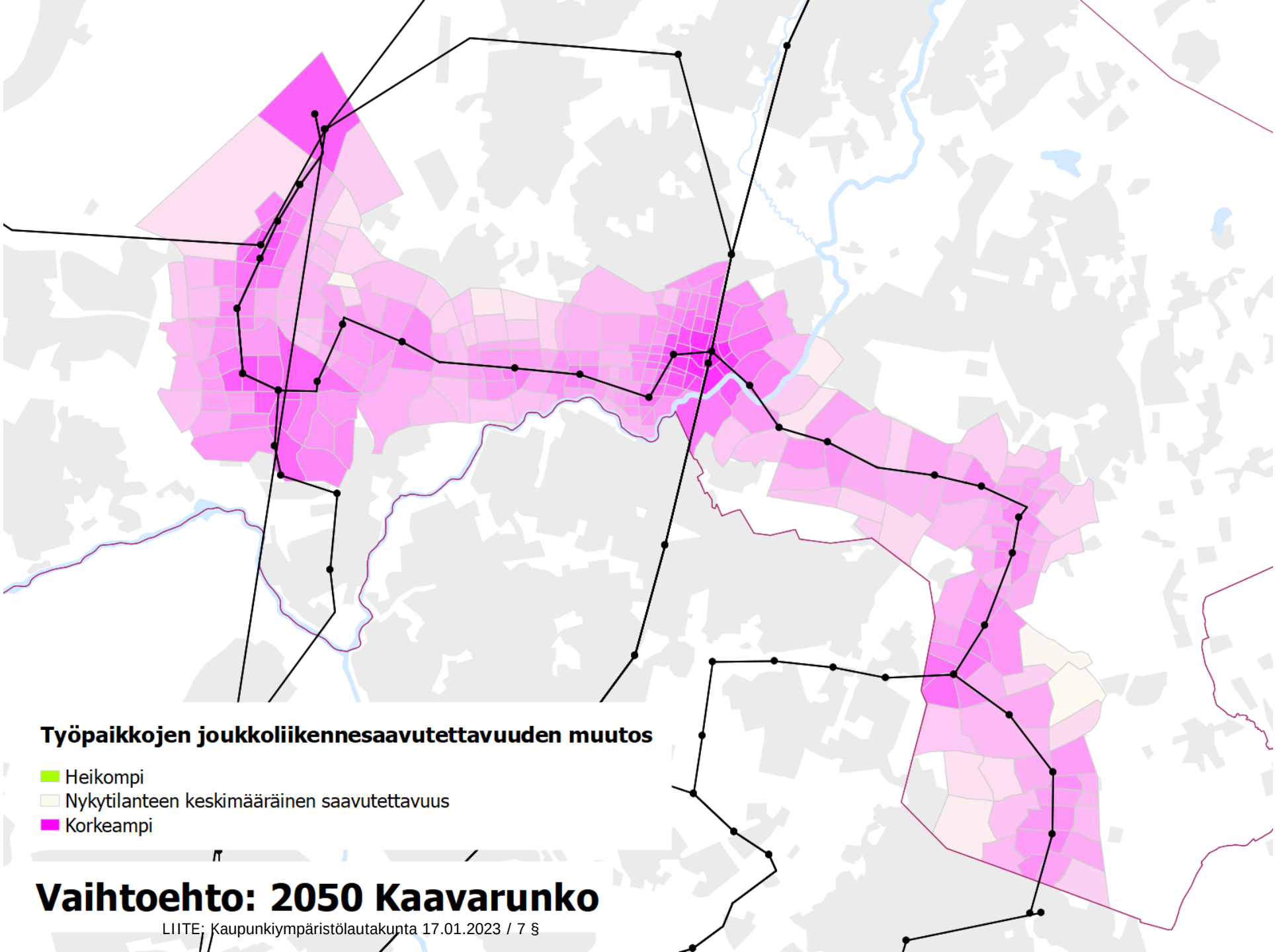
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 7 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

Herkkyystarkastelut

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta on siksi testattu herkkyystarkastelulla.

Herkkyystarkastelut on tehty vuodelle 2050 ja niihin on valittu muuttujia, joilla tiedetään olevan voimakkain vaikutus liikkumisen ja liikenteen kehitykseen.

Tässä työssä toteutetut tarkastelut ovat:

1. **Ruuhkamaksujen käyttöönotto**. Perusennuste ei sisällä ruuhkamaksuja, joten tässä testataan miten MAL19-suunnitelman mukaiset porttimallilla toimivat ruuhkamaksut vaikuttavat tuloksiin.
2. **Pysäköintimaksujen poisto**. Perusennusteessa on mukana Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut yleiskaavan ennusteiden mukaisesti. Tässä tarkastelussa liikenne-ennusteet on ajettu nykyisillä pysäköintimaksuilla.
3. **Ei etätöiden yleistymistä**. Perusennusteessa on huomioitu pandemian pitkäaikaisvaikutukset etätyön yleistymisen osalta. Tässä on tehty tarkastelu ennen pandemiaa tehtyjen ennusteiden mukaisesti.

Kulkutapajakauman kehitys

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto

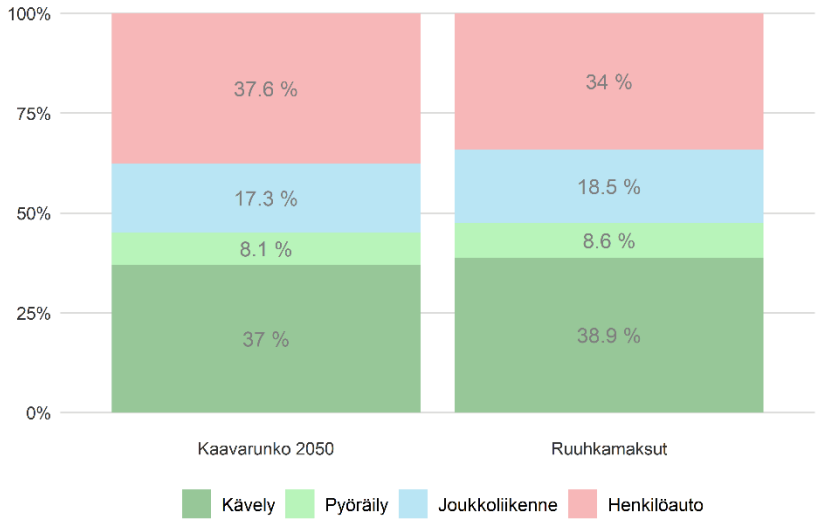
Ruuhkamaksut MAL19-suunnitelman mukaisella porttimallilla vaikuttavat erityisesti pääväylien kautta kulkeviin matkoihin (Kehä III, Tuusulanväylä ja Lahdenväylä).

Kulkutapajakauman muutos autoilusta muihin liikkumismuotoihin on merkittävä. Autolla tehtyjen matkojen määrä vähenee merkittävästi ja matkat korvautuvat tasaisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennematkoilla. Muutos kohdistuu liikenteen huipputunneille ja siten erityisesti työmatkoihin.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on vähäisempää ruuhkamaksujen myötä. Merkittävimmin autoliikenne vähenee pääväylien lisäksi Aviapoliksen alueella, mikä myös sujuvoittaa liikennettä. Suurimmalla osalla katuverkosta liikenne on sujuvaa myös perustarkastelussa vuonna 2050. Näillä kaduilla ruuhkamaksuilla on pienempi vaikutus liikennemäärään ja sujuvuuteen.

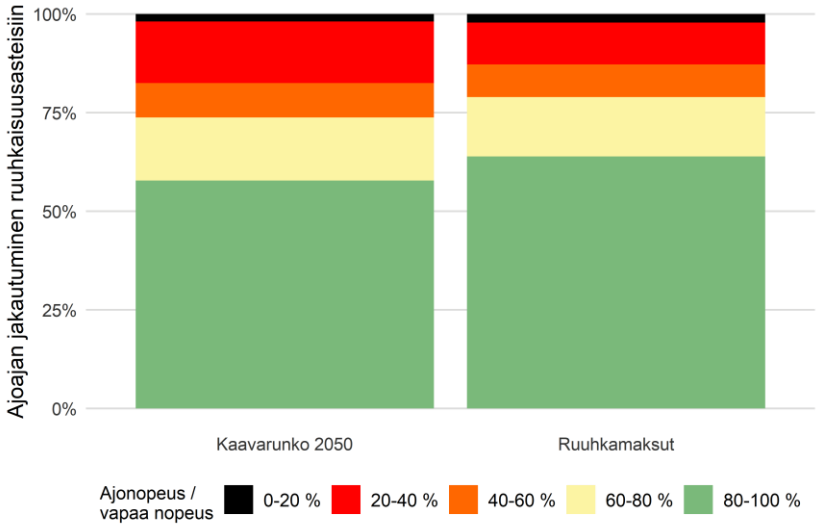
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)

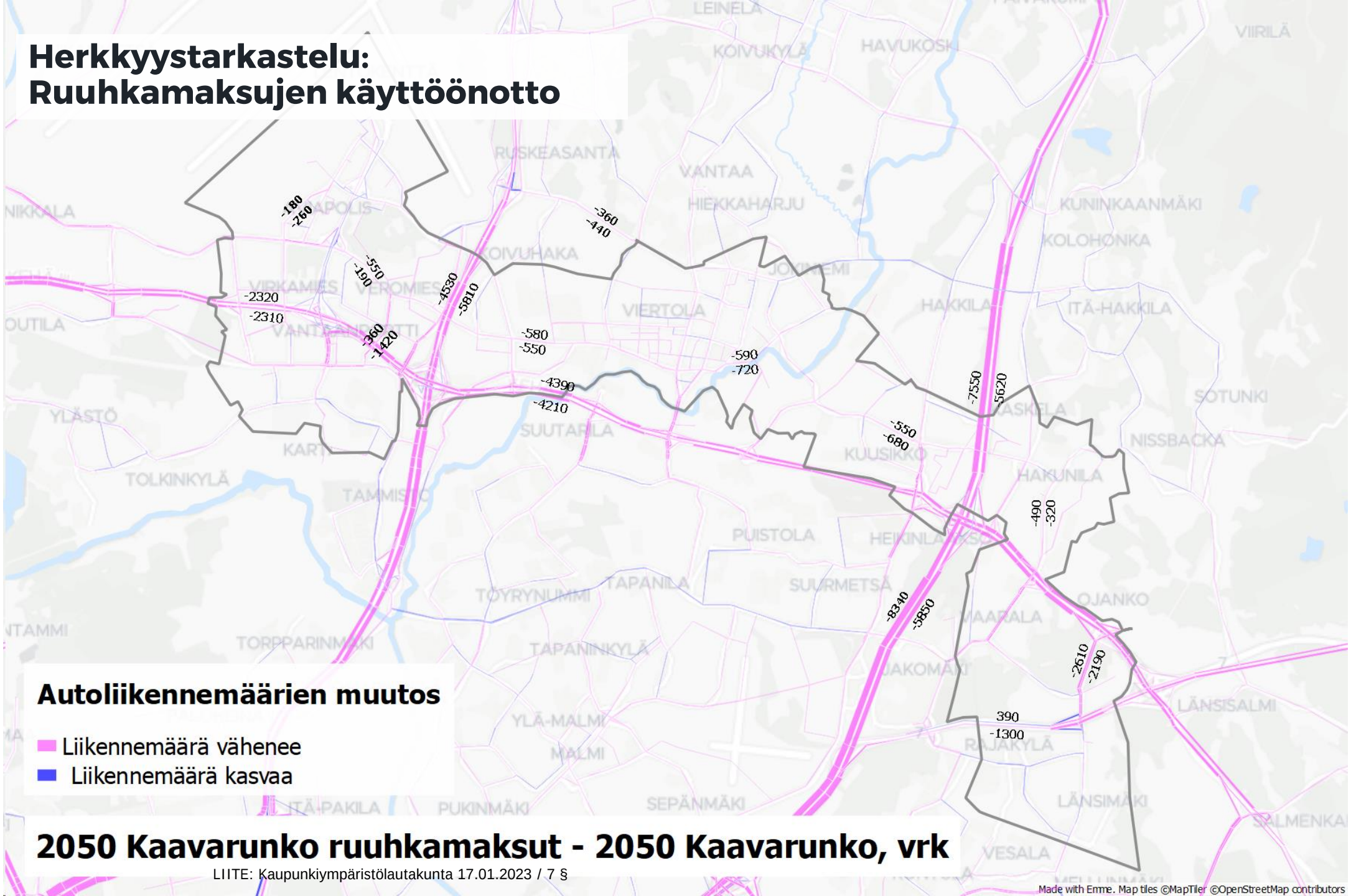


Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto



Herkkyystarkastelu: Pysäköintimaksujen poisto

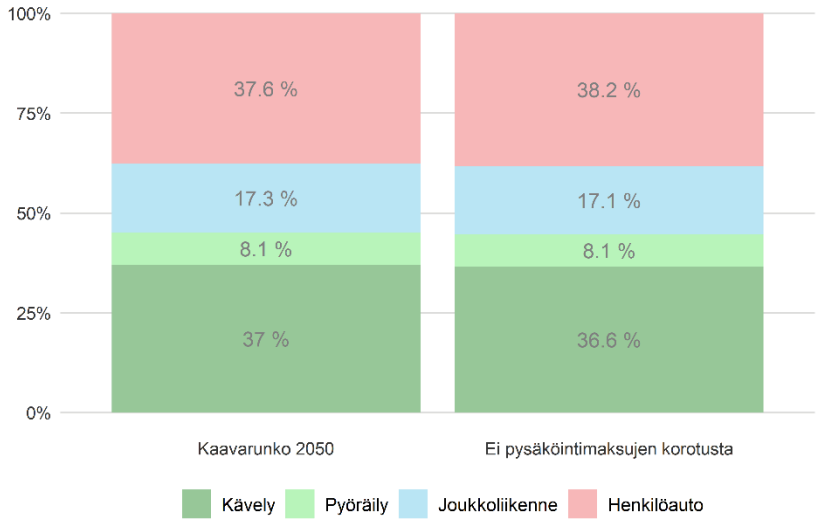
Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksujen poiston vaikutukset liikkumiseen ovat mallinnuksen perusteella vähäisiä kaavarungon alueella.

Kulkutapajakauman muutokset kaavarungon alueella ovat alle prosenttiyksikön suuruisia, vaikka paikallisesti keskustoissa (Tikkurila, Aviapolis) vaikutus autoliikenteen kulkutapaosuuteen on 3-5 %-yksikköä. Pääosaan kaavarungon autoliikennematkoista pysäköintimaksut eivät vaikuta.

Tie- ja katuverkon ruuhkautumisessa ei ole havaittavissa merkittäviä eroja, sillä pysäköintimaksut vaikuttavat lähinnä paikallisesti, mutta isommilla teillä liikennemäärät eivät juuri muutu.

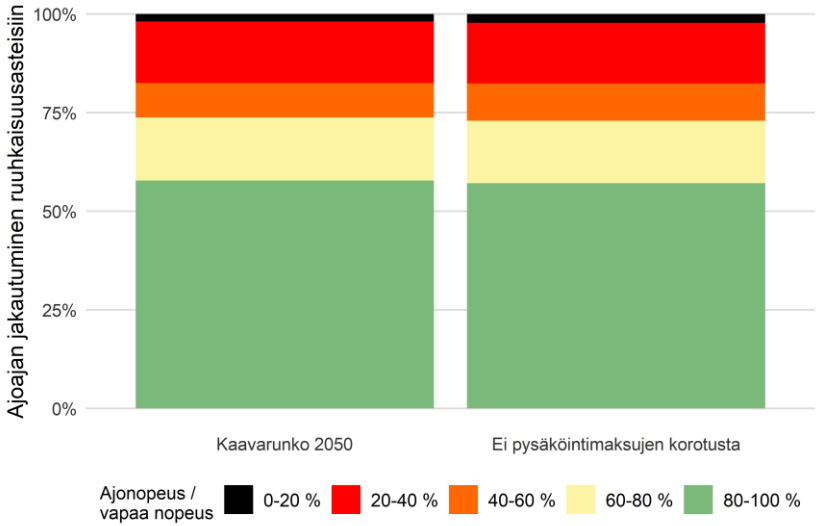
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ei etätöiden yleistymistä

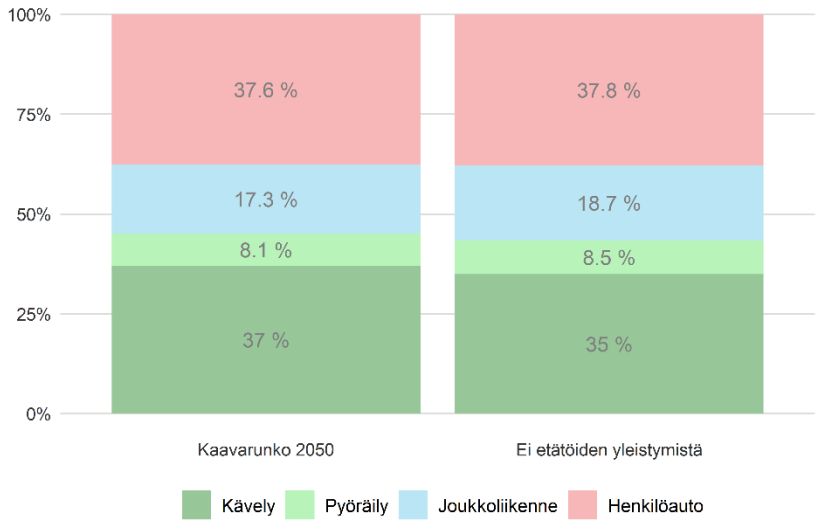
Tässä herkkyystarkastelussa on mallinnettu liikkuminen oletuksilla, jotka kuvaavat liikkumisvalintoja ennen koronapandemiaa. Tämänhetkisen käsityksen mukaan pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen koskevat erityisesti etätöiden yleistymistä ja ruuhkahuippujen tasaantumista, jolloin asiointi- ja vapaa-ajanmatkojen määrä kasvaa.

Kulkutapajakauman osalta herkkyystarkastelu ilman koronapandemian pitkäaikaisia vaikutuksia kasvattaa erityisesti joukkoliikennematkojen määrää ja vähentää kävelymatkojen määrää. Matkat painottuvat vapaa-ajan matkoista enemmän työmatkoihin, jotka suuntautuvat kauemmas kodista ja käyttävät näin harvemmin joukkoliikennettä. Autoilun ja pyöräilyn kulkutapaosuus ei juuri muutu herkkyystarkastelussa.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on suurempaa, jos pandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida. Autoilun kokonaismatkamäärä kasvaa hieman ja huipputuntien piikit ovat suurempia. Erityisesti Kehä III ruuhkautuu muutamalla osuudella perustarkastelua pahemmin, mikä näkyy suurien liikennemäärien vuoksi hyvin ruuhkautuneen ajoajan osuuden selkeänä kasvuna.

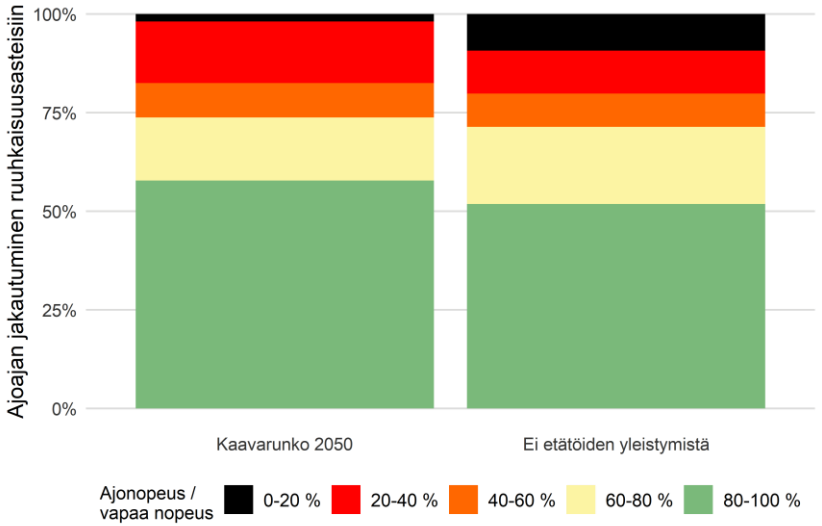
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Yhteenveto

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös tie- ja katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä.

Maankäytön tehostuminen tuottaa parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentää autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

8 § **053100 Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet / TLA**

VD/8616/10.02.04.00/2019
TLA/JOR/VIK

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet laaditaan Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta.

Suunnittelualue sijaitsee Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan kaupunginosissa ja rajautuu etelässä Väinö Tannerin tiehen, lännessä Tuulensuunpuistoon ja Osumapuistoon, pohjoisessa lentokenttäalueeseen ja idässä Tuusulanväylään.

Valmistelu
Suunnitteluperiaatteet on tehty kaupungin työnä.

Taustaa
Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

Kaavoituksen ohjelmointia on arvioitu ja laadittu vuosittain tarkistettava luonnos vuosikymmeniksi eteenpäin. Rakentamisen sijoittumista ja määrää on tarkasteltu mm. suhteessa palvelurakenteeseen ja viheralueverkostoon.

Seuraavien vuosien aikana kaavoitetaan asunto-, toimitila-, palvelu- ja liikerakentamista Aviapoliksen keskustaan ja muuallekin erityisesti ratikan reitin varrelle.

Kymmenen vuoden sisällä ratikka on käytössä ja Suomirata suunnitteilla. Matkailijat ovat löytäneet Aviapoliksen keskustan. Aviabulevardin varrella ja Muurassa on rakenteilla asuin-, liike- ja toimitilakortteleita sekä hotelleja. Elinvoimahankkeita on valmistunut: Uusi ilmailumuseo on avattu ja Muumit ovat saapuneet Backakseen. Aviapoliksen Lukio on valmistunut ja alue herättää kiinnostusta nuorissa. Atomin koulu ja päiväkoti ovat valmistuneet ja alue kiinnostaa enemmän lapsiperheitä.

Aviapolis on jo nyt Suomen saavutettavin keskusta ja vuosikymmenien kuluessa siitä on tulossa myös Euroopan hiilineutraalein lentokenttäkaupunki. Vuonna 2050 Aviapoliksen keskustassa yhdistyy luonto, cityelämä ja lentokenttä kävely-ystävälliseksi lentokenttäkaupungiksi. Jumbon alue on uudistunut kävelijäystävälliseen suuntaan ja muu Pakkalan ympäristö ratikkareitin varrella on alkanut rakentua.

Aviapoliksen visio
Tulevaisuuden visiossa Aviapoliksesta rakentuu asukkaiden, palveluiden ja yritysten monimuotoinen kansainvälinen kaupunkikeskus.

Kiehtovan Aviapoliksen tavoitteena on yllätyksellinen ja mukaansa tempaava käveltävä kaupunki, joka tuo esiin taidetta, elämyksiä, historiaa ja kulttuuria. Suomalaista luontoa tarjoillaan erilaisin makupaloin sekä lentoasemalta keskustaan kulkevalla raitilla että asuinalueiden ytimessä. Aviapoliksen historiasta ja rakennusperinnöstä luodaan paikanhenkeä.

Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on

maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Aviapolis on *kansainvälinen* työn ja oppimisen keskus, jossa työ, koulutus, ihmiset, inspiraatio ja innovaatiot kohtaavat. Tätä pyritään edistämään muun muassa muuntojoustavalla kaavoituksella, toimintojen joustavalla sijoittumisella alueelle sekä mahdollistamalla rakentamisen tarvittava volyymi. Opiskelijat halutaan juurruttaa alueelle: osa jää asumaan sinne jatkossakin. Tätä edesauttaa innostava ja virikkeellinen kaupunkiympäristö, joka tarjoaa harrastusmahdollisuuksia ja kulttuuria. Vuorovaikutteinen työn ja oppisen keskus huomioi työnteon muutostrendit ja tarjoaa parhaimmillaan hyviä verkostoitumisen mahdollisuuksia, innostaa yhteistyöhön ja ideoimaan sekä houkuttelee työnhakijoita ja opiskelijoita. Lentokenttä toimii alueen taloudellisena moottorina sekä edesauttaa ja luo liiketoimintaa. Siksi lentokentän toimintaympäristön turvaaminen on tärkeää. Vehreä ympäristö on lisäksi ihmisläheinen ja viihtyisä sekä tukee työntekijöiden ja opiskelijoiden hyvinvointia ja tarjoaa harrastusmahdollisuuksia.

Uniikkia paikka asua tarjoaa sujuvaa arkea, kulttuuria ja tekemistä kävelymatkan päässä. Ympäristötaiteessa näkyy kotiinpaluun teema. Suojeltu teollinen rakennusperintö sekä muu alueen kulttuurihistoria auttavat asukkaita kiinnittymään asuinpaikkaansa. Tätä tavoitteita tukevat myös tunnistettavat kotoisat asuinalueet, jotka mahdollistavat yhteisöllisyyden syntyä. Urbaani vihreys ja metsät houkuttelevat retkielämyksille.

Hiilineutraalisuus läpileikkaa teemana kaikkea Aviapoliksen kehittämistä.

Kaavatilanne
Yleiskaavassa 2020 lähtökohtana niin Veromiehessä kuin Pakkalan puolella on keskustamainen kaupunginosa, jossa eri toiminnot ovat sekoittuneena. Keskustatoiminnot (C) sijoittuvat Aviapoliksen asemanseudulta Lentoasemantien ja Kehä III:n risteyksen yli Ylästöntielle asti. Lento- ja tieliikenteen melun lähituntumaan sijoittuu työpaikkoja (TP) ja muualle pääosin asumisvaltaista keskusta-aluetta (AC). Suurimmat viheralueet ja tärkeimmät viheryhteydet on esitetty kartalla.

Veromiehen kaupunginosaan laadittiin vuonna 2016 *Aviapoliksen kaavarunko*, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi jatkosuunnittelun pohjaksi. Se on yleiskaavatasoinen selvitys logistiikka- ja tuotantopainotteisen kaupunginosan muuttamiseksi eläväksi ja monimuotoiseksi kaupunkikeskukseksi, jossa kävelyn ja pyöräilyn merkitys korostuu. Kaavarunkoa täydentämään laadittiin *Veromiehen verkot -selvitys*, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi käytettäväksi asemakaavasuunnittelun pohjana. Selvitys käsittää kolme osaa: palvelujen verkon, viherverkon ja liikenteen verkon.

Ratikan kaavarunkoa laaditaan parhaillaan. Suunnitteluperiaatteiden lähtökohtia ja tavoitteita on työstetty kaavarungon rinnalla.

Suunnitteluperiaatteiden sisältö
Veromiehen kaupunkirakenne muuttuu radikaalista ja aiheuttaa haasteita pitää kokonaistavoite kirkkaana ja koossa. Muutoksen toteutuminen kestää pitkään ja eri asteisesta toteutuksesta vastaavat ihmiset saattavat vuosien mittaan vaihtua.

Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Kaikkea vision tavoitteista ei voida kattaa suunnitteluperiaatteilla, mutta niillä on vaikutusta kaavoituksen ohella myös muuhun maankäytön suunnitteluun ja alueen kehittämiseen, esimerkiksi palveluiden sijoittumiseen. Tämän takia tärkeä rooli jatkossa on sekä kaupungin sisäisellä yhteistyöllä että asukkaiden, maanomistajien ja toimijoiden osallistamisella alueen kehittämiseen. Samalla vastataan myös kaupunkiympäristölautakunnan toiveisiin hyvästä ympäristöstä, rakentamisen laadusta ja vihreyden säilyttämisestä ja lisäämisestä. Lentokenttäkaupungin

suunnitteluperiaatteet ei ole oikeusvaikutteinen maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuva suunnitelma, mutta riittävän vuorovaikutuksen mahdollistamiseksi se on tarpeen asettaa nähtäville ennen hyväksymiskäsittelyä.

Työ on lupaus laadusta: Määritellään ja priorisoidaan ne paikat ja kohteet, joiden laatuun tulee erityisesti panostaa. Yhteisillä linjauksilla pystytään paremmin perustelemaan suunnitteluratkaisut ja samalla mahdollistetaan maanomistajien tasapuolinen kohtelu. Suunnitteluperiaatteilla varmistetaan, että kaikki toimijat toteuttavat yhteistä visiota ja kaikille maanomistajille on samat lähtökohdat. Tavoitteena on kirkastaa tarinaa lentokenttäkaupungista ja sen imagosta. Materiaalia voidaan käyttää myös aluemarkkinoinnin tukena. Tarvittaessa suunnitteluperiaatteita voidaan tarkistaa aika ajoin.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tällaisia ovat mm. korttelirakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyvät ominaisuudet; rakennusten korkeudet, väritys ja materiaalit, laadun paikat sekä muut kaupungin eläväisyyttä ja laadukkuutta lisäävät piirteet. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.

2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen vaikuttavia asioita. Kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat keskiössä.

3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Alueen vehreyttä edistetään erilaisin keinoin tehokkaan rakentamisen vastapainona.

4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia. Tässä esitetään, kuinka maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästään asemakaavoituksen osalta.

Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tullut vireille 27.2.2020.

Työn vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saapui 9 kpl. Mielipiteet ja vastineet on esitetty suunnitteluperiaatteidenraportin liitteenä.

Keväällä 2020 laadittiin nettikysely asukkaille, alueen toimijoille ja maanomistajille sekä muille kiinnostuneille. Alueelle haluttaisiin muuttaa ennen kaikkea erinomaisten liikenneyhteyksien takia. Palvelut ovat kävelymatkan päässä ja tulevaisuudessa autolle ei välttämättä ole tarvetta. Asuntokortteleihin toivottiin lisää muun muassa yhteistiloja, muuntojoustavia tiloja, etätyötiloja ja vierashuoneita. Mielikuvissa alueen tulevaisuudesta korostuivat vehreys, luonto ja rakennettu kulttuuriperintö tehokkuuden vastapainona.

Työn kuluessa on järjestetty yhteistyökokouksia sekä kaupungin sisäisesti että maanomistajien ja alueen toimijoiden kanssa. Kooste saaduista mielipiteistä ja nettikyselyn kooste ovat raportin liitteenä. Saatua palautetta on huomioitu suunnitteluperiaatteiden eri osioissa.

Suunnitteluperiaatteita esitetään asetettavaksi nähtäville alkuvuodesta 2023, minkä jälkeen periaatteet viedään hyväksyttäväksi kaupunkiympäristölautakunnalle.

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 13.12.2022 päivätty Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet 053100,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

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

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 13.12.2022 päivätty Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet 053100,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Suvi Karhu teki seuraavan palautusesityksen: ”Aviapolis on tällä hetkellä kaunis ja poikkeuksellisen metsäinen alue, jossa on lähes koskematonta luontoa. Luonnontilaiset metsät ollaan alustavissa suunnitelmissa hävittämässä n. 90 %:sti. Aviapoliksen alueelle tulee tehdä kattavat luontoselvitykset sekä kaavoitusta ja rakentamista tulee ohjata erityisesti jo aiemmin rakennettuun ympäristöön ja metsäluontoon kajoamista tulee välttää kaikin keinoin ja sitä tulee säästää mahdollisimman paljon mahdollisimman laajoina kokonaisuuksina alueen nykyisille ja tuleville asukkaille virkistyskäyttöön."

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, jota ei voida yksimielisesti hyväksyä. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen: Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Järveläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu. Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että Liike Nytin lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosialidemokraattien, kristillisdemokraattien, vihreiden ja vasemmiston ryhmät yhtyivät: ”Aviapoliksen alue on poikkeuksellisen ainutlaatuinen Vantaalla lentokentän läheisyydestä ja alueen vähäisestä rakentamisasteesta johtuen. Aviapoliksen merkitys tulee myös korostumaan huomattavasti tulevaisuudessa lentokentän tuoman kansainvälisyyden vuoksi. Alueella on valtava potentiaali niin elinkeinoelämän, tutkimuksen ja kehittämisen kuin asumisenkin sektorilla. Tästä syystä alueen suunnittelussa on panostettava erityisesti yksityiskohtaiseen ja visuaalisesti näyttävään rakentamiseen, joka perustuu korkealaatuisten materiaalien käyttöön. Alueelle on myös sisällytettävä mahdollisimman paljon sekä luonnonmukaisia, että rakennettuja viheralueita. Alueen kevyen liikenteen olosuhteiden houkuttelevuus ja turvallisuus tulee varmistaa huomioiden päivittäinen arkiasiointi, koulumatkat ja lasten ja nuorten sujuva liikkuminen.”

Liite:
- Raportti liitteineen: Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet 053100 13.12.2022

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. +358 50 302 8975
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

LENTOKENTTÄKAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Veromies ja Pohjois-Pakkala - Selvitys 053100 - 13.12.2022

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Vantaa Aviapolis

Vantaan kaupunki 2022

Asemakaavoitus
Kielotie 28
01300 Vantaa

Tekijät

Johanna Rajala
Merja Häsänen
Jonna Juusola
Agon Shala
Charlotta Tanner
Päivi Veijola
Carina Ölander

Taitto

Charlotta Tanner

Kuvat

Merja Häsänen, Jonna Juusola, Marja Kärki, Anne Polvi, Johanna Rajala, Agon Shala, Charlotta Tanner, Päivi Veijola, Carina Ölander sekä vapaasti käytettäviä kuvia mm. Pixabay-sivustolta ellei muuta mainita.

KANSIKUVA Näkymä Muuran alueen Paukepolulta (Arco)

SISÄLLYS

JOHDANTO 4

1 KIEHTOVA KAUPUNKI 10
1.1 TAVOITTEET 10
1.2 Lentokenttäkaupungin yhteiset suunnitteluperiaatteet 12
1.2.1 Elävä kaupunki 12
1.2.2 Kaupunkikuva 13
Paikat 13
Korttelirakenne 14
Taide 15
Valaistus 16
1.2.3 Rakennusten arkkitehtuuri 17
Yleistä 17
Korkea rakentaminen 18
Katot 20
Pysäköintilaitokset 21
Kaupunkivihreä 21

2 KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI 22
2.1 Tavoitteet 22
2.2 Käveltävän kaupungin suunnitteluperiaatteita 24
2.2.1 Jalankulkija ensin 24
Mittakaava 24
Reitit ja näkymät 24
Tilasarjat ja paikat 26
2.2.2 Kiinnostavuuden kehä 28
Määritelmä 28
Toiminnot 28
Solmukohdat ja reitit 30
Rytmi ja luonne 34
2.2.3 Kivijalkakerros 40
Määritelmä 40
Toiminnot kivijalassa 42
Visuaaliset keinot 45
Rajapinnat ja puolijulkiset tilat 47

3 VIHREÄ KAUPUNKI 50
3.1 Tavoitteet 50
3.2 Viherverkosto 52
3.3 Vihreän kaupungin suunnitteluperiaatteet 54
3.3.1 Julkinen viherympäristö 54
Puistot ja lähivirkistysalueet 54
Liikuntapaikat 56
Viherkadut 57
Muut kadut 59
Aukiot 59
3.3.2 Vehreys yksityisellä maalla 60
Vihertehokkuus 61
Taskupuistot 62
Pihojen vehreyden maksimointi 63
3.3.4 Hulevesien hallinta 64

4 RESURSSIVIISAS KAUPUNKI 66
4.1 Tavoitteet 66
4.2 Hiilineutraalisuus kaavoitusprosessin osana 69
4.2.1 Lähtötila sekä periaatteet ja tavoitteet 70
4.2.2 Hiilineutraalisuusselvitys 71
Esimerkkinä case Mondo 72
4.2.3 Datapankki ja toimenpiteet 73

LIITTEET 74
1. Kiehtova kaupunki, Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet
2. Asemakaavamääräykset
3. Väliaikaisuus
4. Nettikysely
5. Koonti mielipiteistä

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

JOHDANTO

Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan. Kaavoituksen ohjelmointia on arvioitu ja laadittu vuosittain tarkistettava luonnos vuosikymmeniksi eteenpäin. Rakentamisen sijoittumista ja määrää on tarkasteltu mm. suhteessa palvelurakenteeseen ja viheralueverkostoon.

Seuraavien vuosien aikana kaavoitetaan asunto-, toimitila-, palvelu- ja liikerakentamista Aviapoliksen keskustaan ja Muuraan. Myös Technopolista ja Huberin hallien ympäristöä kehitetään. Rakenteilla on hankkeita keskustassa, Perintötiellä ja Annefredin alueella.

Kymmenen vuoden sisällä Aviapoliksesta on tulossa Suomen saavutettavin alue ja hiilineutraali lentokenttäkaupunki. Ratikka on käytössä ja Suomirata suunnitteilla. Matkailijat ovat löytäneet Aviapoliksen keskustan. Aviabulevardin varrella ja Muurassa on rakenteilla asuin-, liike- ja toimitilakortteleita sekä hotelleja. Elinvoimahankkeita on valmistunut: Uusi ilmailumuseo on avattu ja Muumit ovat saapuneet Backakseen. Aviapoliksen lukio on valmistunut ja alue herättää kiinnostusta nuorissa. Atomin koulu ja päiväkoti ovat valmistuneet ja alue kiinnostaa nyt enemmän lapsiperheitä. Jumbon ja Lustikullan kokonaissuunnitelmat ja ensimmäiset kaavahankkeet vireillä.

Vuonna 2050 Aviapolis on muuntautunut logistiikka-alueesta vehreäksi ja viihtyisäksi keskustaksi ja asuinalueeksi palveluineen ja työpaikkoineen. Keskustassa yhdistyy luonto, cityelämä ja lentokenttä kävely-ystävälliseksi lentokenttäkaupungiksi. Suuralueella on jopa 28 500 uutta asukasta ja kymmeniä tuhansia uusia työpaikkoja.

Visio

Tulevaisuuden visiossa Aviapoliksesta rakentuu asukkaiden, palveluiden ja yritysten monimuotoinen kansainvälinen kaupunkikeskus. Kiehtovan Aviapoliksen tavoitteena on yllätyksellinen ja mukaansa tempaava kävelevä kaupunki, joka tuo esiin taidetta, elämyksiä, historiaa ja kulttuuria. Suomalaista luontoa tarjoillaan erilaisin makupaloin sekä lentoasemalta keskustaan kulkevalla raitilla että asuinalueiden ytimessä. Aviapoliksen historiasta ja rakennusperinnöstä luodaan paikanhenkeä.

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

Kuva 1. Aviapoliksen visio

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Aviapolis on kansainvälinen työn ja oppimisen keskus, jossa työ, koulutus, ihmiset, inspiraatio ja innovaatiot kohtaavat. Tätä pyritään edistämään muun muassa muuntojoustavalla kaavoituksella, toimintojen joustavalla sijoittumisella alueelle sekä mahdollistamalla rakentamisen tarvittava volyymi. Opiskelijat halutaan juurruttaa alueelle: osa jää asumaan sinne jatkossakin. Tätä edesauttaa innostava ja virikkeellinen kaupunkiympäristö, joka tarjoaa harrastusmahdollisuuksia ja kulttuuria. Vuorovaikutteinen työn ja oppisen keskus huomioi työnteon muutostrendit ja tarjoaa parhaimmillaan hyviä verkostoitumisen mahdollisuuksia, innostaa yhteistyöhön ja ideoimaan sekä houkuttelee työnhakijoita ja opiskelijoita. Lentokenttä toimii alueen taloudellisena moottorina sekä edesauttaa ja luo liiketoimintaa. Siksi lentokentän toimintaympäristön turvaaminen on tärkeää. Vehreä ympäristö on lisäksi ihmisläheinen ja viihtyisä sekä tukee työntekijöiden ja opiskelijoiden hyvinvointia ja tarjoaa harrastusmahdollisuuksia.

Uniikki paikka asua tarjoaa sujuvaa arkea, kulttuuria ja tekemistä kävelymatkan päässä. Ympäristötaiteessa näkyy kotiinpaluun teema. Suojeltu teollinen rakennusperintö sekä muu alueen kulttuurihistoria auttavat asukkaita kiinnittymään asuinpaikkaansa. Tätä tavoitteita tukevat myös tunnistettavat kotoisat asuinalueet, jotka mahdollistavat yhteisöllisyyden syntyä. Urbaani vihreys ja metsät houkuttelevat retkielämyksille.

Hiilineutraalisuus läpileikkaa teemana kaikkea Aviapoliksen kehittämistä.

”KANSAINVÄLINEN LENTOKENTTÄKAUPUNKI JA PORTTI SUOMEEN. AVIAPOLIKSESTA RAKENTUU ASUKKAIDEN, PALVELUIDEN JA YRITYSTEN MONIMUOTOINEN KAUPUNKIKESKUS”

Kuva 2.

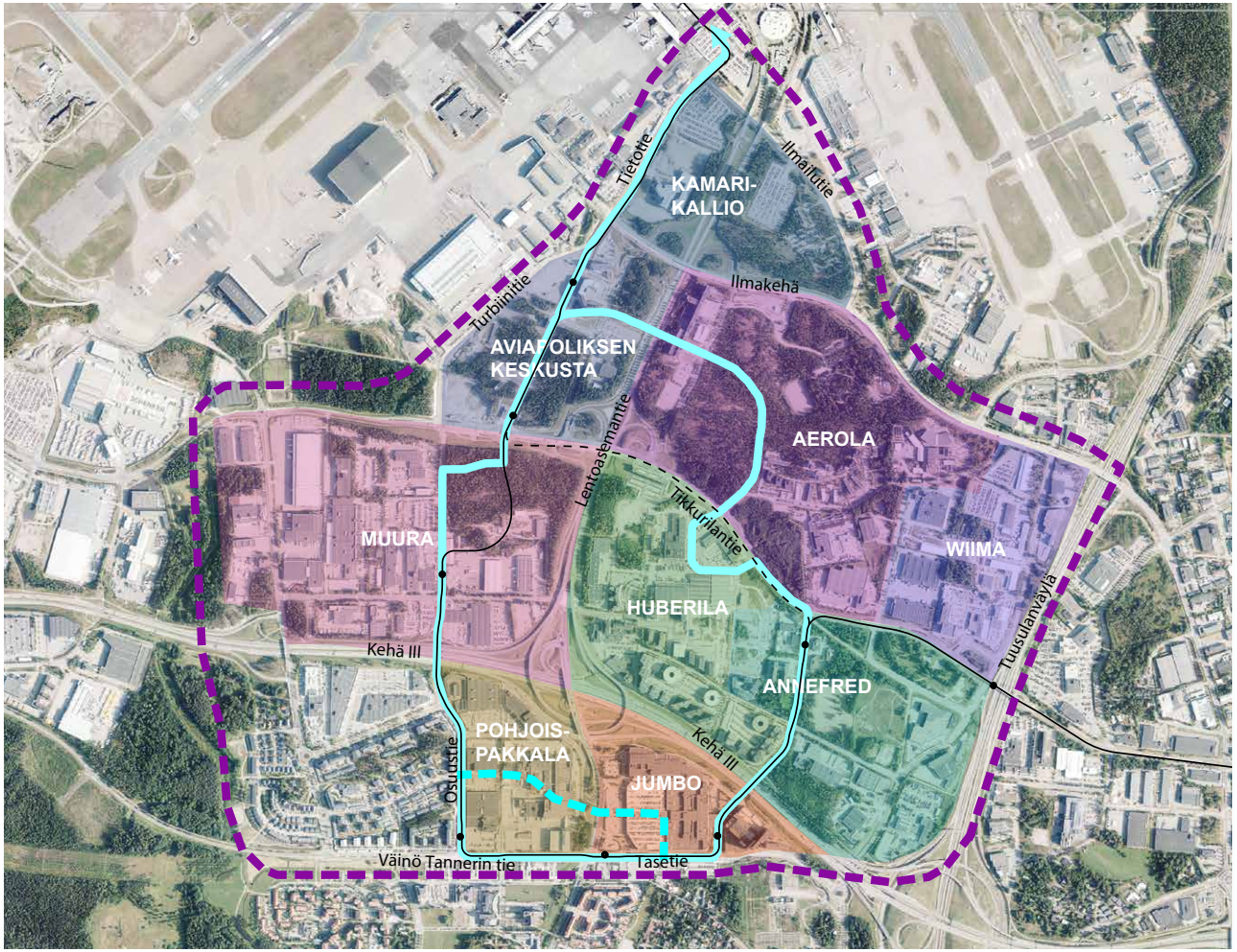
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Suunnitteluperiaatteet

Veromiehen kaupunkirakenne muuttuu radikaalisti ja aiheuttaa haasteita pitää kokonaistavoite kirkkaana ja koossa. Muutoksen toteutuminen kestää pitkään ja eri asteisesta toteutuksesta vastaavat ihmiset saattavat vuosien mittaan vaihtua.

Suunnitteluperiaatteet on tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Kaikkea vision tavoitteista ei voida kattaa suunnitteluperiaatteilla, mutta niillä on vaikutusta kaavoituksen ohella myös muuhun maankäytön suunnitteluun ja alueen kehittämiseen, esimerkiksi palveluiden sijoittumiseen. Tämän takia tärkeä rooli jatkossa on sekä kaupungin sisäisellä yhteistyöllä sekä asukkaiden, maanomistajien ja toimijoiden osallistamisella alueen kehittämiseen. Samalla vastataan myös kaupunkiympäristölautakunnan toiveisiin hyvästä ympäristöstä, rakentamisen laadusta ja vihreyden säilyttämisestä ja lisäämisestä.

Työ on lupaus laadusta: Määritellään ja priorisoidaan ne paikat ja kohteet, joiden laatuun tulee erityisesti panostaa. Yhteisillä linjauksilla pystytään paremmin perustelemaan suunnitteluratkaisut ja samalla mahdollistetaan maanomistajien tasapuolinen kohtelu. Suunnitteluperiaatteilla varmistetaan, että kaikki toimijat toteuttavat yhteistä visiota ja kaikille maanomistajille on samat lähtökohdat. Tavoitteena on kirkastaa tarinaa lentokenttäkaupungista ja sen imagosta. Materiaalia voidaan käyttää myös aluemarkkinoinnin tukena.



Kuva 3 Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön aluerajaus. Kartalla on esitetty myös lentokenttäkaupungin omaleimaiset osa-alueet sekä kiinnostavuuden kehä (sininen reitti) ja ratikan tuleva linjaus pysäkkeineen (musta reitti).

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Tarvittaessa suunnitteluperiaatteita voidaan tarkistaa aika ajoin.

Aviapolikseen Veromiehen kaupunginosaan laadittiin vuonna 2016 Aviapoliksen kaavarunko, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi jatkosuunnittelun pohjaksi 18.4.2016. Se on yleiskaavatasoinen selvitys logistiikka- ja tuotantopainotteisen kaupunginosan muuttamiseksi eläväksi ja monimuotoiseksi kaupunkikeskukseksi, jossa kävelyn ja pyöräilyn merkitys korostuu.

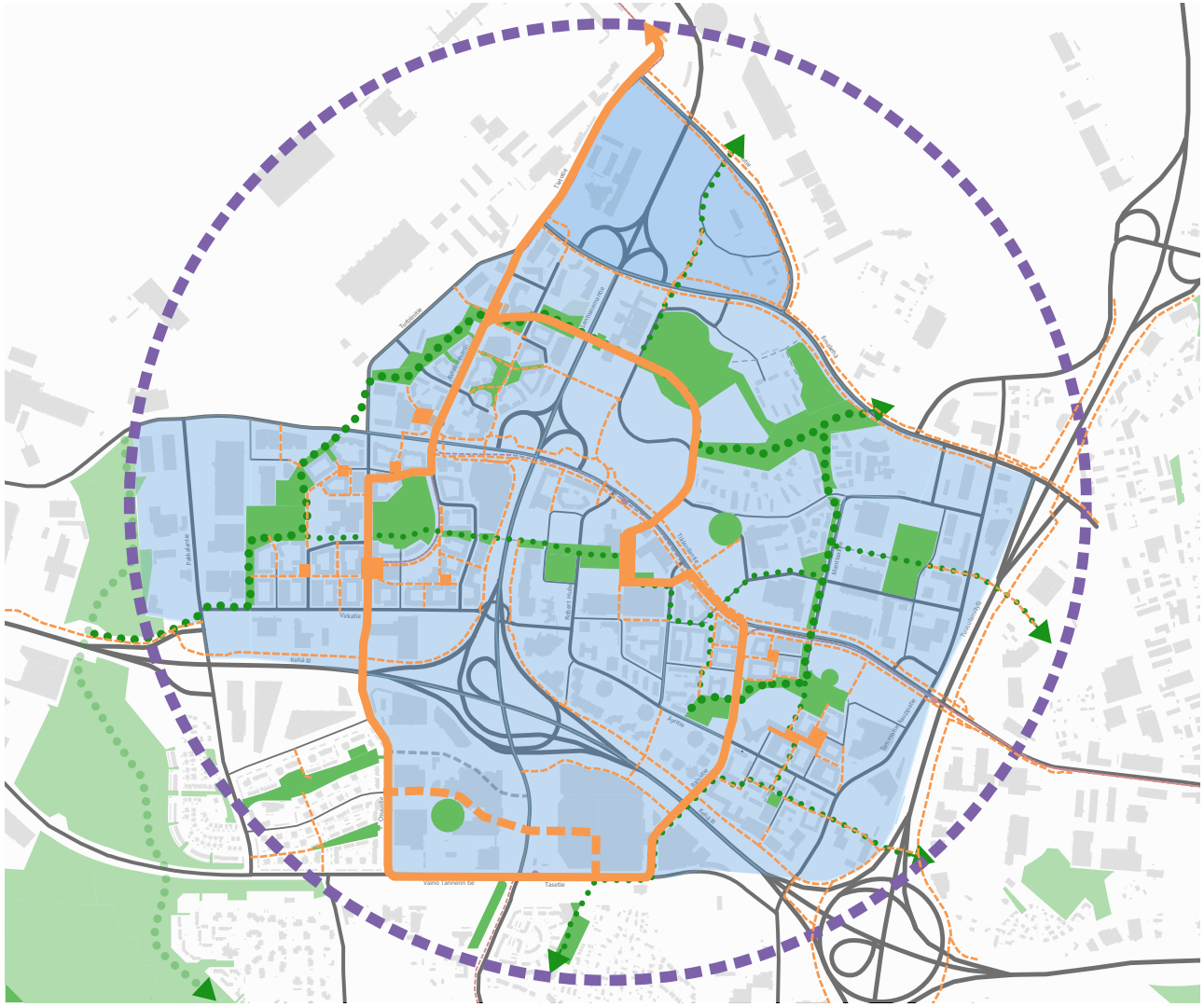
Kaavarunkoa täydentämään laadittiin Veromiehen verkot -selvitys, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 20.8.2018 käytettäväksi asemakaavasuunnittelun pohjana. Selvitys käsittää kolme osaa: palvelujen verkon, viherverkon ja liikenteen verkon. Siinä määritellään kaavarunkoa tarkemmin mm. palveluiden määrää, laatua ja sijaintia sekä laajempia viheralueita yhdistävää viherverkostoa käyttötarkoituksineen ja katuverkon hierarkiaa.

Asemakaavoituksen ja muun detaljisuunnittelun yhteydessä on huomattu, että muodonmuutoksen kokevan Veromiehen kaupunginosan suunnittelussa on tarve vielä pienipiirteisemmälle ohjaukselle, koska alue muuttuu pala kerrallaan. Tarvitaan toisaalta yleiset suunnitteluperiaatteet koko alueen kehittämisen ohjaamiseksi ja toisaalta osa-aluekohtaisia, tarkempia periaatteita hankkeiden ja maanomistajien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Siihen Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet pureutuu. Työn tuloksena on syntynyt myös asemakaavamääräyksiä käytettäväksi tulevissa asemakaavahankkeissa. Koska Vantaan ratikka tulee yhdistämään Veromiehen kaupunginosan entistä tiiviimmin mm. Pakkalaan on tämän työn yhteydessä katsottu tarpeelliseksi ulottaa pohdintoja lentoasemalta Kehä III:n eteläpuolelle, Väinö Tannerin tielle ja Tasetielle asti.

Suuret väylät jakavat Veromiehen osiin ja muodostavat esteitä kaupunkiympäristön jatkumiselle. Osat kehittyvät omista lähtökohdistaan omanlaisikseen: Aviapolis kehittyy monimuotoiseksi osiensa summaksi. Osia yhdistävät kiinnostavuuden kehä - viihtyisä jalankulkijan reitti, ja Vantaan ratikka. Osia kurotaan yhteen myös uusilla siltavarauksilla ja viherreittien jatkuvuudella.

Lentokenttäkaupungin omaleimaiset osat ovat Kamarikallio, Aviapoliksen keskusta, Muura, Huberila, Aerola, Annefred, Wiima, sekä Pohjois-Pakkalan ja Jumbon alueet (kts. kuva 3).

Kuva 4. Lentokenttäkaupungin eri osalueille haetaan tunnistettavaa identiteettiä. Omaleimaisuutta alueelle voisivat tuoda vaikka uniikit julkisivuratkaisut.



Kuva 5. Lentokenttäkaupungin suunniteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta).

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tällaisia ovat mm. korttelirakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyvät ominaisuudet; rakennusten korkeudet, väritys ja materiaalit, laadun paikat sekä muut kaupungin eläväisyyttä ja laadukkuutta lisäävät piirteet. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.

2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen vaikuttavia asioita. Kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat keskiössä.

3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Alueen vehreyttä edistetään erilaisin keinoin tehokkaan rakentamisen vastapainona.

4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia. Tässä esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästään asemakaavoituksen osalta.

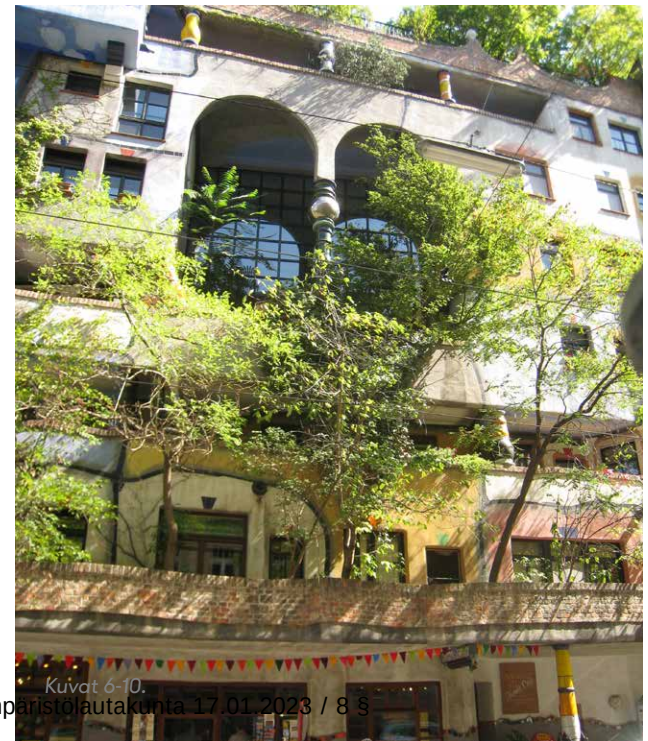
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tullut vireille 27.2.2020. Keväällä 2020 laadittiin nettikysely asukkaille, alueen toimijoille ja maanomistajille sekä muille kiinnostuneille. Alueelle haluttaisiin muuttaa ennen kaikkea erinomaisten liikenneyhteyksien takia. Palvelut ovat kävelymatkan päässä ja tulevaisuudessa autolle ei välttämättä ole tarvetta. Asuntokortteleihin toivottiin lisää muun muassa yhteistiloja, muuntojoustavia tiloja, etätyötiloja ja vierashuoneita. Mielikuvissa alueen tulevaisuudesta korostuivat vehreys, luonto ja rakennettu kulttuuriperintö tehokkuuden vastapainona.

Työn kuluessa on järjestetty yhteistyökokouksia sekä kaupungin sisäisesti että maanomistajien ja alueen toimijoiden kanssa. Kooste saaduista mielipiteistä ja kyselyn kooste ovat raportin liitteenä. Saatua palautetta on huomioitu suunnitteluperiaatteiden eri osioissa.

Suunnitteluperiaatteiden luonnos käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa ja sen jälkeen kaupunginhallituksessa. Suunnitteluperiaatteet asetetaan nähtäville alkuvuodesta 2023 ja pyydetään mielipiteitä ja lausuntoja. Suunnitteluperiaatteet hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta ja ne viedään tiedoksi kaupunginhallitukseen.



”AVIAPOLIS ON TÄYNNÄ ELÄMÄÄ, VILINÄÄ, TAIDETTA JA VEHREYTTÄ.”

Kuvat 6-10.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

1 KIEHTOVA KAUPUNKI

Lentokenttäkaupungin rakennuspalikat

Kiehtova kaupunki -osio tarkastelee kaupungin fyysisen ympäristön piirteitä ja koostaa ohjeita tavoitteiden mukaisen kaupunkikuvan ja identiteetin saavuttamiseksi. Tavoitteet ja periaatteet on laadittu pääasiassa yleispätevinä, ja ne ovat sovellettavissa koskemaan kaikkia alueita maankäyttömuodosta riippumatta.

1.1 TAVOITTEET

Vetovoimainen ja kiinnostava

Aviapolis houkuttelee niin lentokenttään tukeutuvia toimijoita ja työpaikkoja kuin uusia asukkaitakin. Lentokentän läheisyys ja erinomaiset liikenneyhteydet eri puolille Suomea ja maailmaa ovat Aviapoliksen valttikortteja työpaikkojen sijoittumisessa. Työskentely-ympäristö tarjoaa hyviä verkostoitumisen mahdollisuuksia ja on lisäksi ihmisläheinen ja viihtyisä sekä tukee työntekijöiden hyvinvointia. Verkostoitumista edistävät mm. ihmisten kohtaamiset työpaikkaravintoloissa, yhteisöllisissä työtiloissa, lounaspiknikeillä jne. Kaupunkiympäristön on mahdollistettava niitä. Toimitilojen laatu ja työskentelyn tapa saattavat muuttua merkittävästikin tulevaisuudessa, ja Aviapoliksen on kyettävä vastaamaan kysyntään eli asemakaavallisen käyttötarkoituksen on oltava joustava.

Asukkaiden kotiseutuylpeyttä rakennetaan hyvällä arkkitehtuurilla, upeilla puistoilla, helpoilla liikkumisen yhteyksillä, monipuolisilla palveluilla ja rentoa olemista tarjoavilla paikoilla.

Kodikas ja lämmin

Veromiehestä tehdään jotain aivan päinvastaista kuin mitä se on nyt. Veromiehestä tulee ihmisläheinen, lämmin ja lempeä – kotikaupunginosa, jossa on hyvä kasvattaa lapsensa, helppo asioida, turvallista siirtyä paikasta toiseen ja harrastaa.

Kuva 11. Viitteellinen kuva Aviapoliksen tulevasta keskustasta (C.F. Möller Architects)

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Ihmiset ovat kotonaan koko Aviapoliksen alueella: yhtä lailla työpaikalle mennessään, koulun pihalla kuin kauppamatkalla tai omassa kodissaan.

Aviapoliksessa on paikkoja ihmisten kohtaamisille ja yhteiselle tekemiselle: aukioita ja taskupuistoja kaupunkitilassa, yhteistiloja ja korttelipihoja asuinkortteleissa, lounasravintoloita kadun varressa sekä vetäytymisen ja tarkkailun paikkoja; rauhallisia sopukoita, pop-up-työtiloja ja polkuja luonnon keskellä.

Omaleimainen ja monipuolinen

Alue on laaja ja yhdellä mallilla ei pärjätä. Tarkoituksena ei ole toistaa samanlaista ympäristöä samanlaisilla taloilla. Veromieheen tulee monipuolista ja kaupunkimaista rakentamista, kuten tornitaloja, umpikortteleita, puurakentamista, viherkatuja, kattopihoja ja pientaloja kortteleiden kätköissä. Aviapolis on kiehtova, sillä eri osa-alueilla on omat ilmeensä ja omat erityispiirteensä.

Kiinnostavuuden kehä vie kotiseutumatkalle läpi urbaanin, vehreän, kotoisan ja vireän. Taide ja valaistus korostavat kaupunkitilan omaleimaisia piirteitä. ”Juuri, kun luulit nähneesi kaiken, yllätyt” kuvaa uutta Aviapolista.

Kuvat 12-14. Omaperäistä ja monipuolista kaupunkirakennetta.

99KOKO VEROMIESTÄ KUVAAVIA AVAINSANOJA: LENTÄMINEN, KANSAINVÄLINEN, KOTIINPALUU, NELJÄ VUODENAIKAA.”

1.2 LENTOKENTTÄKAUPUNGIN YHTEISET SUUNNITTELUPERIAATTEET

1.2.1 Elävä kaupunki

Ihmisten hyvinvointiin vaikuttaa muun muassa toisten ihmisten tapaaminen. Yhteisöllisyyden kehittymistä ennestään toisilleen tuntemattomien kesken koko ajan muokkautuvassa ympäristössä voidaan edistää kortteleiden yhteistiloilla, joita tulee järjestää jokaisen asuin- ja työpaikka-asemakaava-hankkeen yhteydessä, sekä julkisemmilla kokoontumistiloilla, mikä on muistettava laajemmassa tarkastelussa. Kevään 2020 yleisökyselyssä puolet vastaajista toivoi kuntosalia. Kaupunkipöhinälle otollisia tiloja ovat myös kulttuuritoiminnat; kuten museot, tapahtumat ja areenat. Alueella voisi sijaita myös uskomuksista riippumaton hiljentymisen tila - onhan Aviapoliksessa vieraskielisten osuus on Vantaan suurin ja siten kulttuurien kirjo suuri.

Elävää kaupunkia toteutetaan ”20 metrin periaatteella”: kävelijän reitille järjestetään keskimäärin 20 metrin välein jotain ”kivaa ja kaunista”, visuaalisia tai toiminnallisia ärsykkeitä, jotka houkuttavat kävelemään ja tekevät siirtymisestä miellyttävän vuodenajasta ja vuorokauden ajasta riippumatta. Rakennuksissa se tarkoittaa esimerkiksi sisäänkäyntikatoksia ja ovia, näyteikkunoita, kadulle avautuvia ravintoloita, kahviloita ja terasseja, kahden kerroksen korkuisia arkadeja, taidetta – ja yllätyksiä! Se voi olla myös reitiltä avautuvia pihanäkymiä, toimistopuistoja, aukioita, istutuksia. Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan läpi kulkevalla ns. kiinnostavuuden kehällä korostuvat aluekeskukset Aviapoliksen keskusta, Muura, Jumbo, Annefred ja Huberila-Aerola ”20 metrin periaatteen” mukaisesti.

Lentokenttään suoraan tai välillisesti liittyvien työntekijöiden työajat ja matkustajien aikataulut edellyttävät, että palvelujen ja ajanviettomahdollisuuksien saatavuus on monipuolista, houkuttelevaa ja käytettävissä muulloinkin kuin virallisena virka-aikana. Aviapolis elää ympäri vuorokauden. Palveluja tulee sijoittaa hyvin saavutettaviksi asemien ja pysäkkien lähistölle.

Luonnossa kulkeminen, maan möyhiminen ja jopa pelkkä puiden näkeminen lisäävät ihmisten hyvinvointia. Ihmiset tarvitsevat kasveja. Elävässä kaupungissa on luontoa, polkuja, viljelypalstoja ja monipuolista kasvillisuutta kosteikoista kallioisiin jäkäläkankaisiin. Runsas kasvillisuus, mm. katupuut, pihakasvillisuus, kasvikatot ja puistot, viilentää ilmaa helteillä ja suojaa kylmillä tuulilla, mikä vaikuttaa viihtyvyyteen, jaksamiseen ja terveyteen.

Kuvat 15-16. Elävä kaupunki syntyy visuaalisista ja toiminnallisista katutilan piirteistä, terasseista, kahviloista, viihtyisistä oleskelun paikoista ja vehreydestä.

Jokaisesta asunnosta ja työhuoneen ikkunasta tulee näkyä vähintään yksi puu.

Kasvit tarvitsevat eläimiä muun muassa pölytykseen ja siementen kuljettamiseen. Kaupunki on koti myös eläimille: on hyönteishotelleja ja linnunpönttöjä, pieniä pesiä pensaikossa ja suuria puun latvassa. Verkostomainen viherrakenne sallii myös eläinten vaeltelun alueelta ja kaupunginosasta toiseen. Etenkin pölyttäjähyönteisten hyvinvointi on yhtä tärkeää kuin ihmisten hyvinvointi. Ilman niitä ei ole ihmisiäkään. Hiilineutraaliuden ja -negatiivisuuden eteen tulee kaupunkisuunnittelun keinoin tehdä kaikki voitava.

1.2.2 Kaupunkikuva

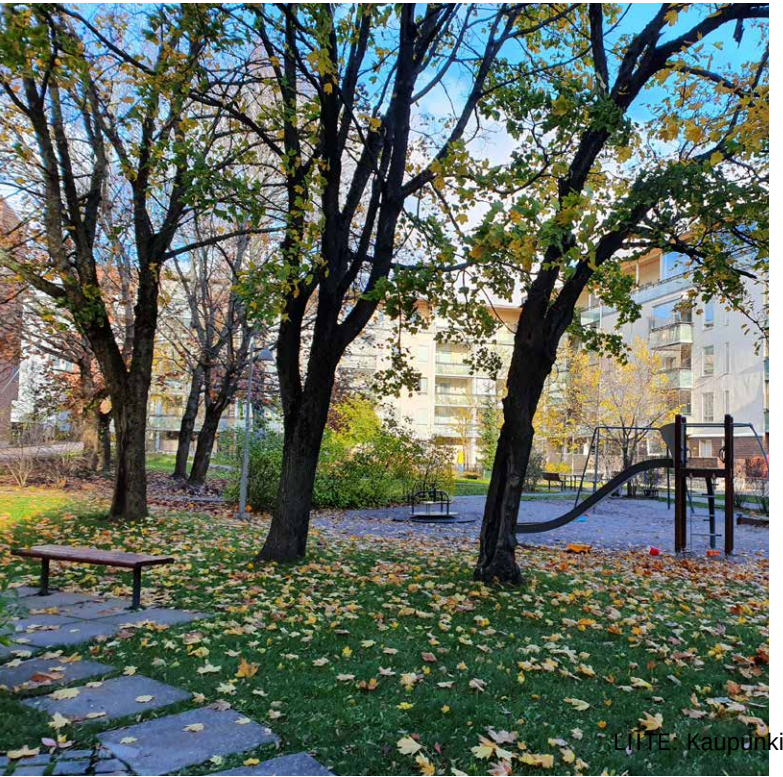
Paikat

Tulevaisuuden lentokenttäkaupungin kaupunki-identiteettiä määrittävät eniten ne paikat, jotka kokoavat ihmisiä: aluekeskukset ja ratikkapysäkit: Aviapoliksen keskus, Muura, Huberila-Aerola, Annefred ja Jumbo, joihin jokaiseen luodaan omanlaisensa ilme ja tunnelma. On muitakin paikkoja, joissa alueen omaleimaisuutta tuodaan vahvasti esiin, kuten Annefredinpuisto puroineen, sekä niin kutsutut laadun paikat, jotka houkuttavat pysähtymään tai jotka nähdään ohi kulkiessa. Kadut ja puistot julkisina tiloina erottuvat selvästi kortteleista, ja niistä syntyy asukkaille helposti hahmotettavia kokonaisuuksia. Kauempanakin sijaitsevat kohteet; näkymien päätteet ja maamerkit, tuovat oman lisänsä lentokenttäkaupungin monimuotoiseen kaupunkikuvaan.

Aviapoliksen kaavarungossa määriteltiin nk. laadun paikkoja kaupunkikuvallisesti tärkeisiin kohtiin, esim. näkemien päätteiksi tai muutoin oleellisiin kohtiin. Ne voivat olla muuta lähialueen rakentamista korkeampia rakennuksia, arkkitehtonisia korosteita, viihtyisäksi rakennettua lähiympäristöä, komeita puita tai ympäristöstään selkeästi esiin tulevia asioita. Sijainti kaupunkirakenteessa ratkaisee, miten paikasta tehdään laadukas; esimerkiksi näkyykö paikka jo kaukaa vai onko se reitin varrella oleva kohokohta?

Helsingin pitäjänkirkon historiallinen idylli on vain noin kilometrin kävelymatkan päässä Veromiehestä, Tuusulanväylän risteyksen vastakkaisella puolella. Backaksen kartanomiljööseen ja muuhun Vantaanjoen kulttuurimaisemaan on pari kilometriä Aviapoliksen asemalta. Reitit näihin kohteisiin tulee tehdä nykyistä miellyttävämmiksi.

Kuvat 17-20. Paikat. Hyviä esimerkkejä kaupunkitilaan syntyneistä paikoista. Mieleen jääviä paikkoja voidaan luoda erilaisin keinoin: tilallisella vaihtelulla, väreillä, kasvillisuudella ja taiteen keinoin.



Korttelirakenne

Koska Veromiehen ja Pakkalan pohjoisosien muutos kohti viihtyisää ja toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkia kestää vuosikausia, saavutetaan asuinympäristössä umpikorttelirakenteella liikenteen ja rakentamisen meluilta suojattuja pihoja varsinkin muutoksen alkuvaiheessa. Asuinkortteleiden pihojen tulee olla kuin vehreitä keitaita ympärillä olevan rakennustyömaan keskellä. Tällöin myös turvallisten jalankulkureittien järjestäminen korttelipihalta toiselle on perusteltua etenkin lasten liikkumisen kannalta. Siinä vaiheessa, kun alue on lähes kokonaan uudistunut ja rakentaminen on lähinnä täydentävää, ovat muutkin korttelimallit perusteltavissa.

Työpaikka-alueilla korttelirakenteen oleellisin piirre suuren liikenneväylän ja sekoittuneen kaupunkirakenteen välillä on suojata jalankulkijan ja pyöräilijän liikkumisympäristöä liikenteen melulta ja pienhiukkasilta sekä mahdollistaa turvallinen ja miellyttävä jalankulkuympäristö korttelissa toimiville ja asioiville. Suurten väylien varressa tiivis rakennusrintama väylän suuntaan toimii hyvin tässä tarkoituksessa. Työpaikkakortteli voi myös tarjota puolijulkisia ulko- ja sisätiloja muillekin kuin korttelin työntekijöille ja asiakkaille; aukioita ja yleisötiloja niiden äärellä tai puistomaisia paikkoja.

Tavoitteena on saada katukuvaan elämää. Sen tähden on tärkeää, että asuinrakennusten porrashuoneet ovat läpikuljettavia. Toisin sanoen kadulta, kävelijän reitiltä, pääsee suoraan rakennukseen sisään, mutta myös sisältä pihalle. Myös muiden rakennusten ulko-ovet avautuvat ensisijaisesti jalkakäytävän suuntaan ja useimmille toiminnoille on hyvä avautua myös mahdollisen pihan suuntaan.

Jotta pihoille saadaan mahdollisimman paljon puita ja muuta kasvillisuutta, tulee autojen pääsyä asuinpihoille rajoittaa. Tällöin on oleellista, että mm. pelastusratkaisu perustuu pääsääntöisesti muihin kuin pihalle ajettaviin nostolavoihin, ts. omaehtoiseen pelastautumiseen. On myös muistettava, että jos sallitaan nostopaikat ulkokehältä, on riskinä, että nostolavapaikat vievät katupuita ja

Kuvat 21-23. Korttelirakenne. Umpikorttelit kätkevät sisäänsä vehreitä ja melulta suojattuja pihoja.

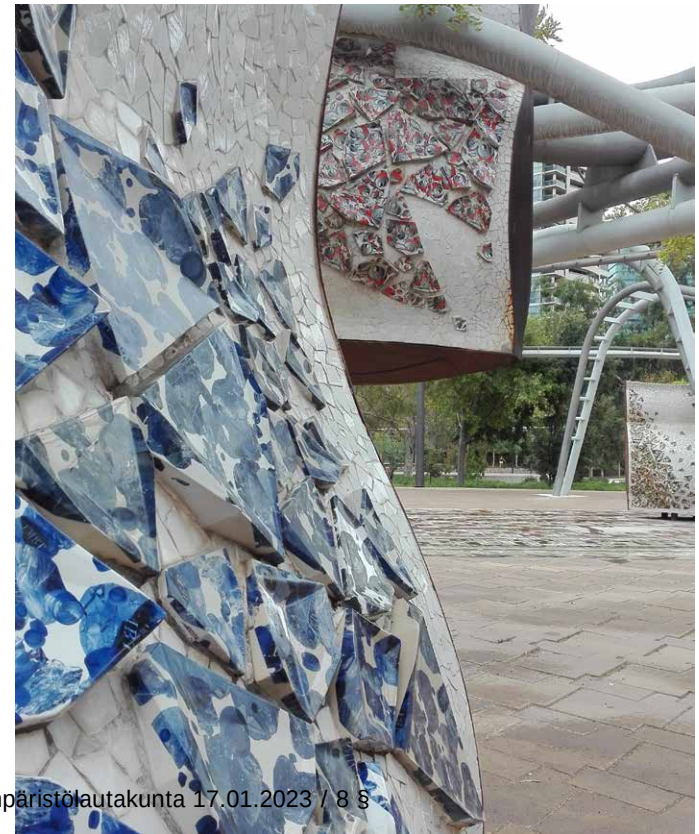
istutuksia katutilasta. Pihojen vehreän identiteetin saamiseksi tulee kullekin pihalle toteuttaa omanlaisensa pihasuunnitelma omine kasvivalintoineen ja tunnelmineen. Tätä periaatetta sovelletaan muissakin kuin asuinkortteleissa. Autot säilytetään pysäköintitaloissa. Lyhytaikainen pysäköinti tulee järjestää mieluiten kadun varressa. Myös jäteauton kulkureitti on syytä suunnitella niin, ettei auton tarvitse ajaa pihalle.

Taide

Kevään 2020 Aviapolis-yleisökyselyssä kolmannes vastaajista toivoi Aviapolikseen yllätyksellistä taidetta (pop-up 33 %, pieniä yllätyksiä 34 %, toiminnallisia rakennelmia 32 %, yllättävää taidetta 32 %). Valotaidetta toivottiin aukioille ja kaduille (45 %) sekä puistoihin (32 %). Neljännes vastaajista toivoi, että vesiaihe olisi myös taideteos.

Taiteen avulla voidaan viitoittaa reittejä (esim. Tietotie ja isot risteykset), tehdä surkeista ympäristöistä miellyttävämpiä ja turvallisempia (esim. alikulut), helpottaa orientoitavuutta maamerkkeinä (Kehä III:n ja Lentoasemantien risteys), korostaa aluekeskusten omaleimaisuutta tai erityisiä kohteita (kulttuuri) sekä osoittaa alueen rakentumisen etenemistä tilapäisellä tai hetkellisellä taiteella. Taiteella voidaan kehittää niin koko Veromiehen kuin sen osa-alueidenkin imagoa sekä houkutella asukkaita ja yrityksiä, sillä taiteen esittäminen kertoo, että alueesta ja sen asukkaista välitetään.

Kuvat 24-27. Taide voi ilmetä kaupunkiympäristössä monin erin tavoin ja lisätä ympäristön kiinnostavuutta ja arvostettavuutta.



Taideteosten sijainnit ja teemat tukevat kunkin alueen identiteettiä kaikissa kaupunkitilallisissa mittakaavoissa: alueen alakeskustoissa, puistoissa, kadulla, kortteleissa, pihoilla, rakennuksissa ja kotiovissa. Tavoitteena on sijoittaa taidetta joka puolelle Veromiestä ja eri mittakaavaisena. Osa taideteoksista on ilmeisiä ja kauaskin näkyviä, mutta osa voi olla hyvinkin piilossa ja sattumalta löydettävissä, tai varsin tilapäisiä ja hetkellisiä. Valaistus on tässä ymmärrettävä erikoisvalaistuksena osana taidekonseptia ja sijoittuvan samoin periaattein kuin muu taide.

Tässä työssä on kartalla esitetty kaupunkikuvallisesti merkittävimmät taiteen sijoituspaikat, jotka tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Näissä paikoissa taiteella tai valaistuksella korostetaan paikan merkittävyyttä (mm. Aviapoliksen keskus, Huberilan keskus, Lentoasemantien spagettiristeys) tai kohennetaan surkeaa jalankulun ympäristöä (mm. isojen väylien alikulut, Jumbon ympäristö).

Veromiehen alueelle on teetetty taiteen yleissuunnitelma, jonka laati Frei Zimmer Oy. Työ valmistui syksyllä 2022. Veromiehen taiteen yleissuunnitelma on oma tiedostonsa eikä sitä näin esitellä tässä yhteydessä.

Valaistus

Veromieheen on laadittu Veromiehen ulkovalaistuksen yleissuunnitelma vuonna 2018. Yleissuunnitelman ovat laatineet LiCon-AT Oy, MA-arkkitehdit Oy sekä WhiteNight Lighting Oy. Kaupunkisuunnittelun ajatukset ovat muutamilta osin muuttuneet vuoden 2018 jälkeen, mutta suurin osa yleissuunnitelmasta on edelleen jatkosuunnittelussa varteen otettavaa materiaalia. Seuraavaksi esitetään muutamia poimintoja kyseisestä suunnitelmasta:

Yleissuunnitelman kaupunkikuvallisten tavoitteiden mukaan alueen visuaalisissa ja toiminnallisissa keskittymissä edellytetään laadukasta toteutusta, joka voi tarkoittaa erikoismuotoiltuja valaistuslaitteita. Tällaisia paikkoja ovat mm. Tietotie ja Aviabulevardi, ns. kaupalliset paikat Toisellasavulla etenkin Muuran keskustassa sekä Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä Huberilan ja Annefredin kohdalla. Valaistuksen päätehtävänä on toimintojen valaiseminen, tunnelman synnyttäminen sekä tilan muodostaminen ja miellyttävän ympäristön korostaminen.

Asumisvaltaisilla alueilla ulkovalaistuksen päätavoitteena on turvallinen liikkuminen ja yleisen turvallisuuden tunteen synnyttäminen. Valaistuksella tuetaan kortteleiden mittakaavaa ja luonnetta sekä luodaan ihmisläheistä ja lämmintä tunnelmaa. Korttelien läpi johtavien reittien valaistus tulee yhteensovittaa julkisen tilan ulkovalaistuksen kanssa. Esimerkiksi kulkureitin pinnoitteen väri voidaan pimeään aikaan ottaa esiin valaistuksella.

Työpaikka-alueilla ulkovalaistuksen päätavoitteena on liikenneturvallisuus ja toimintojen valaiseminen.

Kuvat 28-30. Valaistus. Hyvin suunnitellulla valaistuksella voidaan lisätä turvallisuutta tai vaikkapa muuttaa ympäristön päiväluonnetta pimeän aikaan kokonaan uudeksi.

Valaistuksella taataan myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallinen liikkumisympäristö. Erityistä huomiota tulee kiinnittää suojateiden ja julkisen liikenteen pysäkkien valaistukseen.

Virkistysalueilla ja aukioilla puistopenkkien välittömään läheisyyteen tulee sijoittaa valaisin riittävän ja turvallisen valaistuksen takaamiseksi. Plootukallio ja Pyttisberget säilytetään metsäisinä ja hämärinä, jolloin ulkovalaistus tukee luonnonmukaisuutta ja rauhaa. Toimintapuistoissa ulkovalaistuksella tavoitellaan liikkujan aktivointia ja mielenkiinnon ylläpitämistä myös erikoisvalaistuksen tai valoteosten avulla. Valaistus voi olla osittain liikkujan ohjattavissa, niin sanottua interaktiivista. Viheralueilla vesiaiheet ja muut erikoiskohteet toimivat identiteetin luojina, kuten Pytinojan pieni koski. Kallioleikkauksien erikoisvalaistus lisää alueen tunnistettavuutta ja helpottaa suunnistamista.

Pääväylien valaistuksen päätavoitteena on liikenneturvallisuus. Jalankulku- ja pyörätiet pyritään ensisijaisesti valaisemaan katujen valaisimilla. Esimerkiksi Kehä III:n alikulkujen elävöittämiseen voidaan käyttää valon ja valotaiteen yhdistelmiä. Erityiskohteissa, kuten Aviabulevardilla ja sen lähiympäristössä sekä kiinnostavuuden kehällä voidaan käyttää erikoismuotoiltuja valaisinpylväitä, valaisinvarsia ja valaisimia. Kulttuurihistoriallisilla alueilla, kuten Aerolassa, Wiimassa ja Huberin halleilla, valaistuslaitteiden värisävy on musta. Muualla valaistuslaitteet ovat pääsääntöisesti Vantaan kaupungin yleisesti käyttämiä laitteita.

Kiinnostavuuden kehällä liikutaan rakennusten lähellä ja vauhti on hidas, joten valaistuksen tulee sopia ympäristöön. Kiinnostavuuden kehän varrella voi riittävä valaistus koostua joissakin paikoissa sisäänkäyntien valaistuksesta, liikkeiden ikkunoista ja mainosvaloista. Kiinnostavuuden kehälle luodaan toistuva ja tunnistettava elementti, joka ohjaa ja houkuttelee kadun kulkijaa. Tällainen elementti voi olla taideaiheenakin toimiva valopenkki. Koko kehän erilaisia tiloja voi yhdistää penkeillä, jotka ovat eri kohteissa erilaisia. Yhteisenä tekijänä toimii valo, muoto, väri tai materiaali. Tärkeässä roolissa ovat näkymien päätepisteissä sijaitsevat rakennukset ja niiden valaistus.

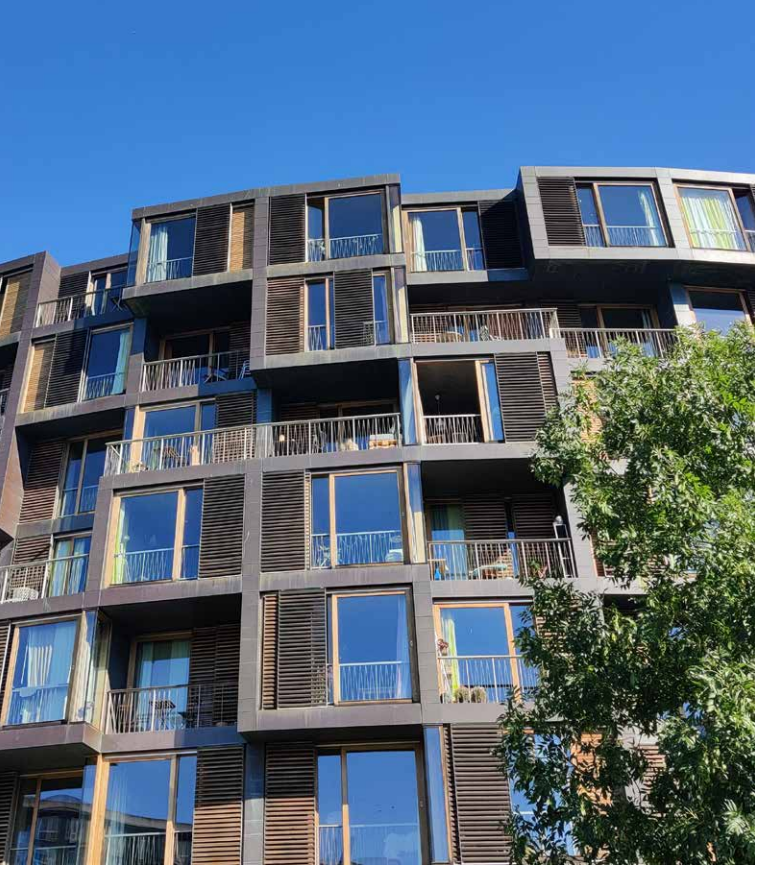
1.2.3 Rakennusten arkkitehtuuri

Yleistä

Kun rakennukset sovitetaan maaston muotoihin, saadaan rakennuksista välittömämpi yhteys maahan ja luontoon sekä katuelämään. Korkeita sokkeleita ei sallita. Etenkin Aerolassa ja Muurassa rakennukset saattavat sijoittua myös rinteisiin.

Arkkitehtuuri vaikuttaa vahvasti kaupunkikuvaan. Oleellista on rakennusten ulkomuoto: mm. rakennuksen korkeus ja muoto sekä värit ja materiaalit. Myös parvekkeilla on suuri merkitys; esimerkiksi sisäänvedetyillä parvekkeilla saadaan kaupunkimaista ilmettä ja parveketorneilla lähiömäistä tunnelmaa. Aluekeskuksissa ja muissa laadun

Kuvat 31-32. Kaupunkikuva. Rakennusten muotojen moninaisuus, julkisivuvärien, materiaalien ja detaljien vaihtelu sekä kasvillisuuden monipuolinen käyttö tekevät kaupunkiympäristöstä kiinnostavan.



paikoissa rakennusten arkkitehtoniselta laadulta edellytetään eniten. Kullekin osa-alueelle on määritelty ominaisuuksia, joita noudattamalla haluttu kaupunkikuva muodostuu, muun muassa kattomuotoon sekä väri- ja materiaalivalikoimaan liittyviä piirteitä.

Maantasokerros vaikuttaa suuresti liikkujan kaupunkikokemukseen ja paikan syntyyn. Aikaisemmissa selvityksissä on määritelty merkittävimmät kivijalkakauppojen ja muiden kivijalkatilojen paikat, joita tällä työllä tarkennetaan. Ne sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle, ratikkapysäkkien läheisyyteen - paikkoihin, joilla on keskustamainen luonne. Kiinnostavuuden kehän varrella, urbaanin sykkeen alueilla jalankulkijaa suojataan arkadein. Jalankulkureittien varrella kivijalkatilojen toteuttaminen ja niiden monikäyttöisyys on tärkeää rakennusten käyttötarkoituksesta riippumatta.

Alvar Aallon suunnittelemien Aerolan asuinrakennusten ohella on myös muutamia merkittäviä, teollisuushistoriaan liittyviä rakennuksia, jotka säilytetään. Veromiehen historian esiin tuominen luo alueelle juurevuutta ja kaupunkievoluution jatkuvuutta.

Korkea rakentaminen

Lentoesterajoitusten mukaan alueen korkein rakentaminen voisi sijoittua Kehä III:n tuntumaan. Toimistorakentamisessa se merkitsisi lähes kahtakymmentä kerrosta. Koska kaupunkikuvaan vaikuttavat myös mm. näkyminen rakennetun kulttuuriympäristön kaukomaisemassa sekä saavutettavuus suhteessa pysäköintipaikkojen määrään, ei Kehä III:n lähelle ohjata niin korkeaa rakentamista. Kaikkein korkeimmat rakennukset sijoittuvat Aviapoliksen keskustaan, missä ne helpottavat kaupungissa suunnistamista ja missä julkiset kulkuyhteydet ovat parhaat ja pysäköintipaikkojen tarve pienin. Lentoesterajoitusten vuoksi rakennukset voivat Aviapoliksen keskustassa olla enintään noin 15-kerroksisia, mikä jalankulkijan näkökulmasta on jo erittäin korkeaa ja otettava huomioon mm. tuulisuuden vähentämisessä ja katuympäristön viihtyisyyden rakentamisessa.

Suurten väylien varrelle voidaan sijoittaa muuta ympäristöä korkeampaa rakentamista, joka toimii myös meluesteenä väylille päin, mutta joka ei näy Vantaanjokilaakson kulttuuriympäristön kaukomaisemassa. Alueen peruskorkeudesta voi nousta jotain korkeampaa Kehä III:n risteyksissä.

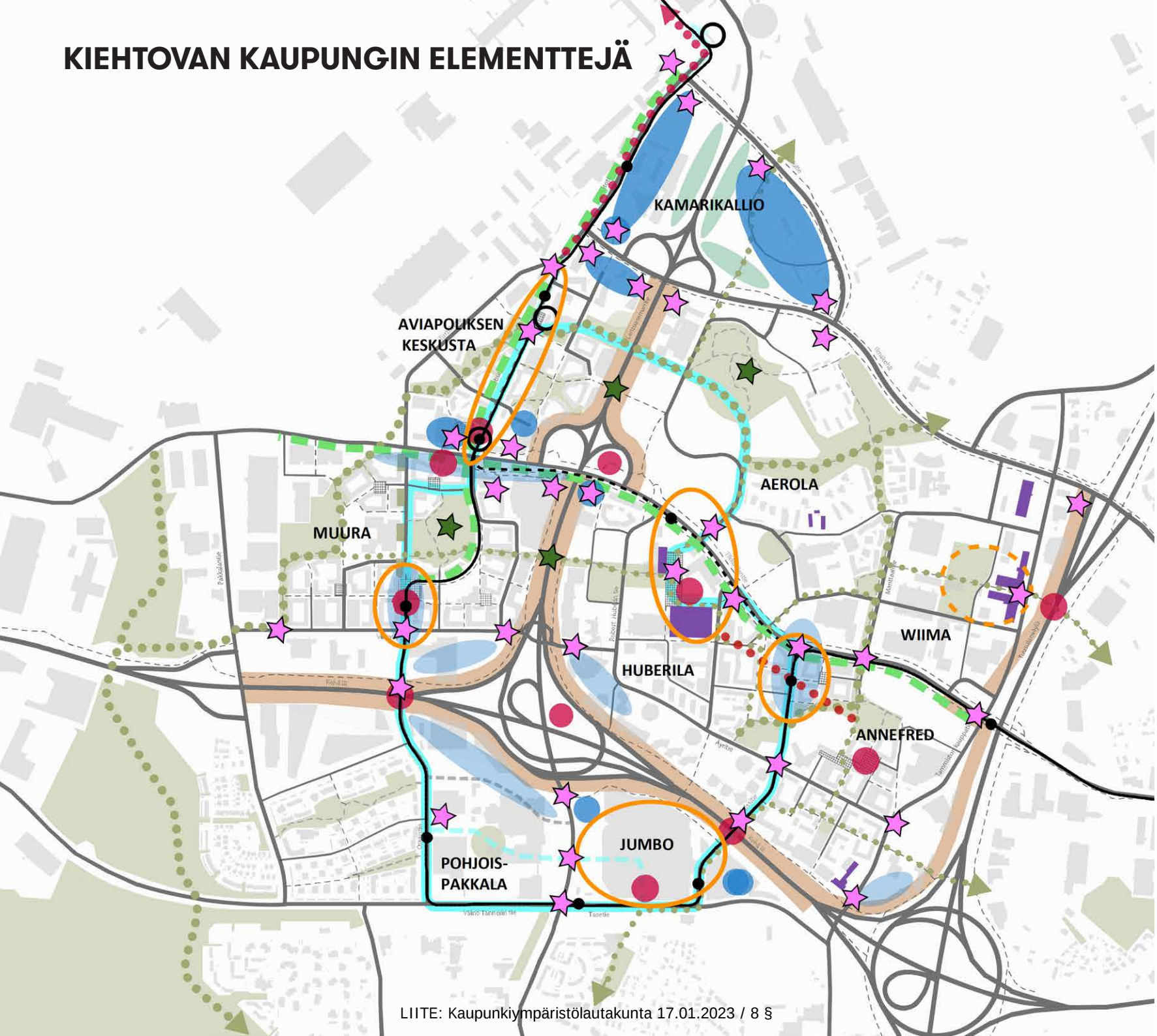
Alueen sisäosissa, loitompana suurista väylistä, missä maankäyttöä ohjataan erilaisten toimintojen sekoittuneisuuteen ja siten myös asumiseen ja miellyttävään arkiliikkumiseen, rakennusten keskimääräinen kerrosluku on viidestä kuuteen. Erityisillä paikoilla, kuten keskusaukioiden luona, päätenäkyminä tai puiston laidalla, kerrosluku voi poiketa keskimääräisestä. On muistettava, että kävelijän näkökulmasta kahdeksan kerrostakin on jo korkea.

Kartalla on esitetty eri värein yksittäisten rakennusten enimmäiskorkeudet. Korkeimmat rakennukset voivat sijoittua siis Kamarikallion alueelle, Aviapoliksen eteläisen asemarakennuksen lähelle

Kuvat 33-34. Arkkitehtuuri. Tavanomaisuudesta poikkeava arkkitehtuuri jää mieleen ja toimii maamerkkinä kaupungissa liikkujalle. Alhaalla havainnekuva Markkatieltä (Avarrus Arkkitehdit).

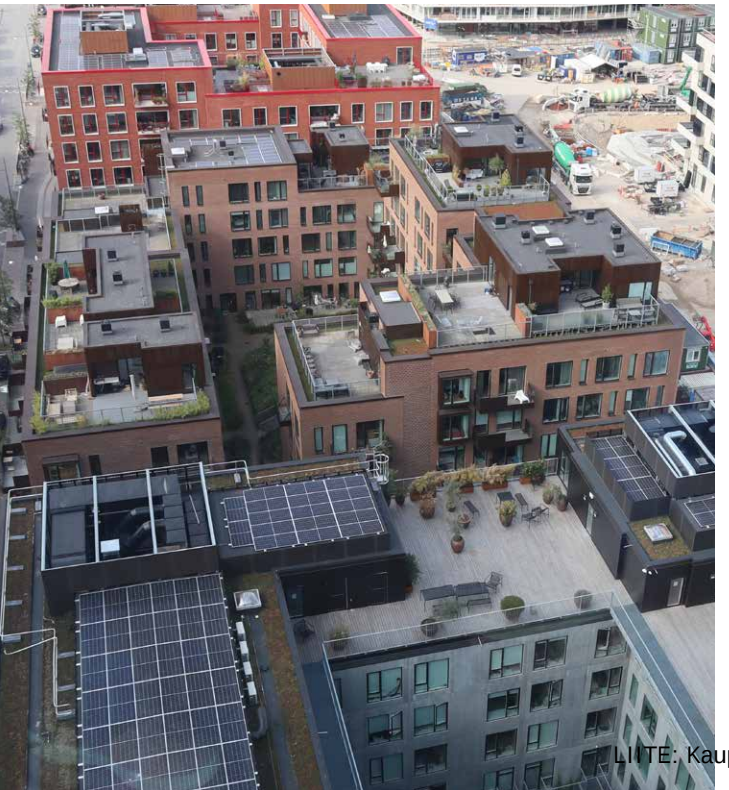
LIITE: kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

KIEHTOVAN KAUPUNGIN ELEMENTTEJÄ



Merkinnät:

- **Rakennusten korkeus:** Yksittäiset rakennukset >10krs (maamerkkejä), muut <10 krs
- Kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa yksittäiset rakennukset max. 10 krs, kun rakentaminen yleisesti 6-8 krs
- Kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa yksittäiset rakennukset max. 8 krs, kun rakentaminen yleisesti 5-6 krs
- Säilytettävät rakennukset
  Rakennuksilla on historiallista ja kaupunkikuvallista arvoa
- Melumuurimainen rakennusten rintama
  Rakennukset ovat edustavia ja kaupunkimaisia.
- Kaupunkikuvan kannalta oleellisimmat taiteen paikat
  Korostaa paikan merkittävyyttä (keskustat)
  Kohentaa ympäristön laatua ja tekee siitä viihtyisämmän (alikulut, liikenneväylät)
- Taide osana katuympäristöä
- Kaupunkikuvan kannalta oleelliset, vihreät katuympäristöt
  Bulevardit (Aviabulevardi, Tikkurilantie)
  Viherkadut (Manttaalitie, uusia katuja)
- Kaupunkikuvan kannalta oleellinen metsäinen ympäristö
- Laadun paikat
  Maamerkit
  Merkittävät näkymien päätteet
  Solmukohdat
- Keskusta-alueet
- Ratikkalinja ja -pysäkki
- Juna-asema
- Kiinnostavuuden kehä
- Viheralueet



sekä Kehä III:n ja Lentoasemantien risteyksen tuntumaan.

Katot

Katot ovat viides julkisivu täällä, missä kattoja voidaan katsoa myös ylhäältä, jopa taivaalta. Suoraan asunnon ikkunan alapuolella olevan katon aiheuttamaa lämpövaikutusta voidaan vähentää kasvikatolla huomattavasti. Ylemmistä kerroksista katseltavien tasakattojen tulee olla pääasiassa kasvikattoja tai kattoterasseja. Muutoin aluekohtaisesti määritellään pääasiallisesti käytettävät kattomuodot.

Klassisessa kaupunkikuvassa kattojen siluetti muovaa koko kaupungin siluettia. Selvästi poikkeavia kattomuotoja ja aluesiluettien kehittymistä edistetään Kamarikallion ja Jumbon alueilla, missä toimintojen yksipuolisuuden takia ympäristön monimuotoisuuden luominen on haastavampaa. Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueilla kattomuodot ovat perinteisempiä. Katot ovat osa julkisivuja ja kaupunkinäkymiä. Niiden tulee myös olla mielenkiintoisia.

Kattoterasseilla ja kasvikatoilla saadaan lisää ulko-oleskelutilaa tilanteessa, jossa piha on jäämässä pieneksi.

Kuvat 35-40. Katot. Avipolikseen rakennetaan monipuolisesti erilaisia kattomuotoja muodostamaan kiinnostavaa kaupunkikuvaa sekä kattosiluetteja. Kasvikattoja sekä kattoterasseja ja -puutarhoja käytetään runsaasti. Lentokenttäkaupungin eri osa-alueille luodaan omanlaisensa kattomaisema, mikä on osa kutakin alueidentiteettiä.

Pysäköintilaitokset

Autot säilytetään pääasiassa pysäköintilaitoksissa. Pysäköintilaitoksen tulee Aviapoliksessa antaa ”WAU”-elämys, eli sen tulee olla sellainen, jota tullaan katsomaan kauempaakin! Rakennuksen arkkitehtuurin tulee olla näyttävää, ei vältämättä kallista. Oleellista on innovatiivisuus. Pysäköintilaitos ei ole vain autojen säilytyspaikka, vaan siihen liittyy muutakin toimintaa, esimerkiksi liiketilaa ja monipuolisia liikkumisen palveluita tai viljelylaatikoita ja vaikka mehiläistarhoja katolla. Pysäköintilaitoksia ei tule sijoittaa keskeisimmille jalankulun paikoille, vaan hieman syrjemmälle. Maantasopysäköintiä sallitaan vain pieninä määrinä harkituissa paikoissa.

Kaupunkivihreä

Aviapoliksen kaavarungossa todettiin, että Veromiehen eteläosien savimaalla kaupunkitulvat ovat ongelmana laajojen, vettä läpäisemättömien pintojen takia ja että metsäiset alueet Pyttisberget ja Plootukallio tulee säilyttää mahdollisimman laajoina. Metsäisten alueiden säilyttäminen ja vihreän lisääminen kaikilla mahdollisilla tavoilla on tärkeä periaate koko alueen suunnittelussa.
Julkiset ulkotilat ovat merkittäviä kaupunkikuvan ja alueidentiteetin kannalta. Niiden suunnittelussa ja toteutuksessa ei saa lipsua. Katupuuriveillä luodaan pääkatuluonnetta mm. Tikkurilantielle ja alueellisille pääkaduille sekä suojataan pyöräilijöitä ja jalankulkijoita tuulilta ja paahteelta. Lisäksi esimerkiksi asuntokatujen kukkivat pienpuut ja Tietotien puukuja luovat kaduille tunnistettavuutta tyyliin ”maailman kaunein katu”. Reittien jaksottamiseksi katujen varsille sijoitetaan taskupuistoja ja pikku aukioita puineen ja penkkeineen. Vihreät reitit viherkatuineen, katupuineen ja puistonauhoineen yhdistävät eri alueita ja johdattavat laajemmille viheralueille.

Kortteleiden viherympäristöä rakennetaan säilyttämällä puita ja kallioita siellä, missä niitä on, sekä istutetaan persoonallisia pihoja niin työpaikkojen, julkisten rakennusten kuin asuntojen kortteleihinkin ja rakennetaan kasvikattoja. Laaditaan kasvillisuudeltaan erilaisia paikkoja; viljelymahdollisuuksia, niittyjä, nurmia, metsiä ja kosteikkoja, joissa vuodenkierto käy hyvin ilmi. Joissain tapauksissa laaja AH-piha (asumista palveleva, yhteiskäyttöinen korttelialue) korvaa tonttikohtaiset pihat hulevesijärjestelyineen, leikki- ja oleskelualueineen ja muine pihatoimintoineen. Työpaikkakortteleiden viherympäristö virkistää työntekijöitä ikkunanäkyminä, lounaspiknikpaikkoina ja vetäytymisen työskentely-ympäristöinä.

Kevään 2020 yleisökyselyssä lähes puolet (48 %) vastaajista toivoi normaalia suurempia parvekkeita, joissa voi harrastaa kaupunkiviljelyä. Reilu kolmannes (35 %) piti kaupunkiviljelymahdollisuuksia tärkeänä tekijänä asuntoa valittaessa.

Kaupunkivihreästä kerrotaan tarkemmin kohdassa 3. Vihreä kaupunki – Aviapoliksen kaupunkivihreän malli.

Kuvat 41-43. Pysäköintilaitokset ja kaupunkivihreä. Onnistuneessa pysäköintilaitoksessa on laadukas julkisivu ja kivijalassa toimintoja. Kaupunkivihreää voidaan käyttää kaupunkitilassa monipuolisesti kuten pysäköintilaitokseen yhdistettynä tai katua ylittävänä aiheena.

2 KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI

Jalankulkija ensin!

Käveltävän kokoinen kaupunkiympäristö muodostuu oikeasta mittakaavasta, vaihtelevista tilasarjoista ja näkymistä, tilaa rajaavista reunoista, viipymään houkuttelevista paikoista ja toiminnoista sekä sujuvista reiteistä. Käveltävä kaupunki -osio määrittää keinoja käveltävän kaupungin suunnitteluun Veromiehessä ja Pakkalan pohjoisosassa.

2.1 TAVOITTEET

Tehdään alueesta kiinnostava kävelijälle

Käveltävän kaupungin tärkein kävelyn reitti on ns. kiinnostavuuden kehä; osa-alueita yhdistävä ja mielenkiintoinen, jalan kuljettava reitti, jonka varrelle tai läheisyyteen palvelut, ratikkapysäkit ja laajemmat puistot sijoittuvat. Työn tavoite on määritellä kiinnostavuuden kehän tunnelma, ominaispiirteet, solmukohdat ja laadun paikat sekä reitin varren toimintojen sijoittuminen.

Kaupungin haltuun ottamista kävellen sekä kaupunkitilan elävyyttä edistetään myös rakennusten kivijalkojen kehittämisellä muuallakin kuin vain kiinnostavuuden kehän varrella. Pieniä kivijalkaliiketiloja ei synny koko kiinnostavuuden kehän matkalle, mutta kortteleihin voidaan sijoittaa jalankulkureittien varsille muita mielenkiintoisia ja katukuvaa elävöittäviä tiloja,

Kuva 44. Hyvä esimerkki elävästä ja kävelyyn houkuttelevasta katutilasta, jossa yhdistyvät mm. kivijalan toiminnot, arkkitehtuurin yksityiskohdat, miellyttävä mittakaava ja istutukset.

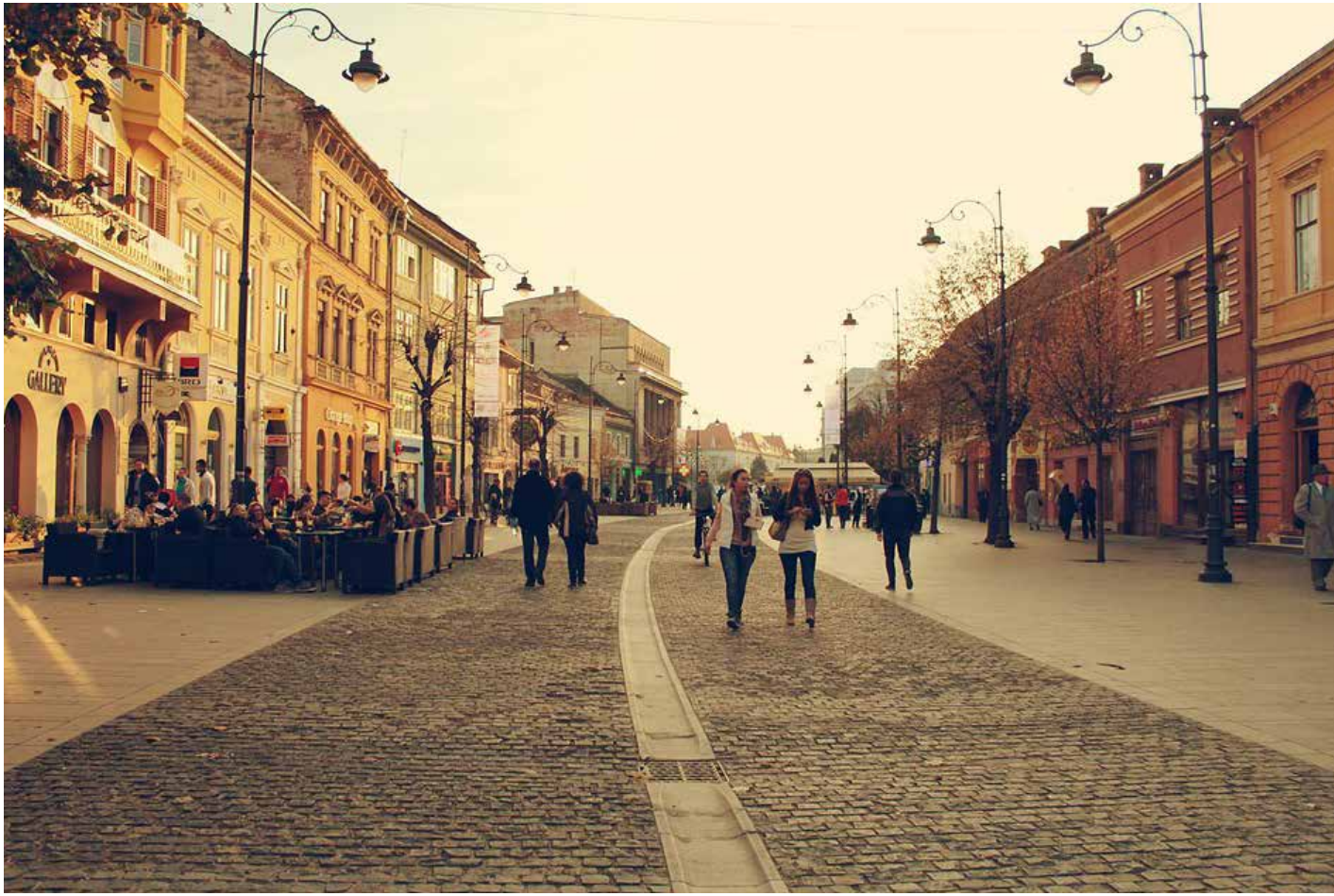
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

kuten asukas- ja harrastustiloja sekä työpaikkaravintoloita. Työn tavoite on tutkia eri alueille soveltuvat kivijalan toiminnot ja määritellä elävän kaupunkitilan kannalta oleellisia suunnitteluperiaatteita mm. rakennusten kivijalan julkisivuille, sisäänkäynneille sekä kadun ja tontin välisille rajapinnoille.

Kivijalan lisäksi tärkeää on myös kaupunkitilan oikea mittakaava, kiinnostavat näkymät ja paikat, jotka herättävät halun ja tarpeen kävellä. Kävelystä tekee mielekästä myös reitin vaihtelevat tilasarjat julkisten ja puolijulkisten tilojen läpi, esimerkiksi tiiviistä kaupunkisykkeestä tapahtuma-aukioiden, katutilojen ja taskupuistojen kautta luonnonrauhaan. Työn tavoite on tunnistaa ja määritellä yleisiä suunnitteluperiaatteita lentokenttäkaupungin käveltävän kaupungin suunnitteluun Aviapoliksen alueella.

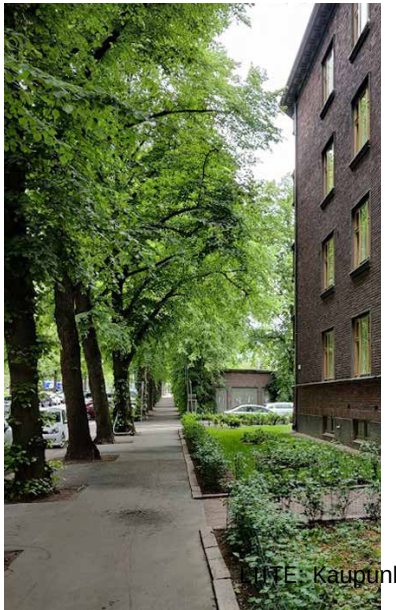
Parannetaan kävely-yhteyksiä alueen sisällä ja naapurialueille

Samalla, kun ympäristön ja kävelijän reitin varrella kiinnostuksen kohteita lisätään, tulee huolehtia myös jalankulkijan – ja pyöräilijän – reitin laadusta; kuinka kuljettava ja turvallinen se on. On varattava riittävästi tilaa paikoissa, joihin kerääntyy ihmisiä, kuten pysäkkien ja kauppojen edustoille. On järjestettävä suora ja helppo kulku kotoa ja koululta pysäkeille ja muiden palveluiden ääreen. On tehtävä selkeät reitit johtamaan alueen ulkopuolelle kohti Vantaan eri osia ja muuallekin. Työn tavoitteena on määritellä lentokenttäkaupungin toimivaa kävelyverkostoa ja tunnistaa suunnittelussa huomioitavat yhteystarpeet.



Kuva 45. Kävelijän kannalta viihtyisää katutilaa, jonne mielenkiintoa ja elävyyttä tuovat mm. kivijalan toiminnot terasseineen ja julkisivun yksityiskohtineen. Katutilaa ja sen mittakaavaa on jäsennelty sekä puuistutuksin että valaisinten ja pintamateriaaliaalien avulla.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §



2.2 KÄVELTÄVÄN KAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEITA

2.2.1 Jalankulkija ensin

Jotta kaupunki voisi olla käveltävä, täytyy sen mittakaavan olla ihmisille sopiva. Sopiva kaupunkiympäristön mittakaava koostuu erilaisista tekijöistä. Kävelyn reiteistä suunnitellaan sujuvia ja näkymiltään ja yksityiskohdiltaan kiinnostavia. Reittien tilallisesti vaihteleva kaupunkitila tarjoaa paikkoja viipymiseen ja oleskeluun.

Mittakaava

Kaupunkirakenteen täytyy olla sellainen, että kodin, palveluiden ja työpaikkojen välillä etäisyydet ovat riittävän lyhyitä tai riittävän mielekkäitä kävellä. Tämä edellyttää, että korttelin koko ei ylitä 100 metriä, tai kortteleiden halki kulkee julkisia kävelyreittejä. Mitä tiheämpi kävelyverkosto on, sitä mukavampaa kaupungissa on kävellä ja helpompaa miettiä vaihtoehtoisia reittejä määränpäähän.

Myös kävelyreittien, kuten jalkakäytävien, puistokäytävien ja muiden reittien, mittakaava on tärkeä. Väylän varrella kulkeva jalankulun ja pyöräilyn yhteys on usein tuulinen ja meluisa ja yhdessä väylän kanssa niin leveä, että kävely sen varrella ei ole mukavaa. Myös erotettu jalkakäytävä voi olla kolkko ja mittakaavaltaan liian leveä tai ahdas. Varsinkin korkeiden rakennusten juurella tulee pitää huolta kävelijäystävällisestä mittakaavasta.

Inhimillistä mittakaavaa jalankulkijan ympäristöön saadaan rajaamalla kulkijan tilaa esimerkiksi kasvillisuudella tai rakenteilla. Matalat rakennukset antavat ihmisläheisen vaikutelman. Tiiviillä puurivillä tai pensailla luodaan illuusio seinämäisestä suojasta esimerkiksi ajorataa vasten, ja lehvästöjen kasvaessa kävelyreitin ylle syntyy kävelijälle oma tila. Arkadeilla ja katoksilla luodaan sääsuojaa niin sadetta kuin paahdetta vastaan. Jos suurille rakenteille ja istutuksille ei ole tilaa, tai muustakin syystä, voidaan jalankulkijan ja pyöräilijän tila osoittaa pintamateriaalein, reunakivin ja pollarein.

Reitit ja näkymät

Jalankululle toimiva ja viihtyisä reitti on sujuva, jatkuva ja selkeästi opastettu. Jalankulkijan vauhti on hidas, eivätkä ihmiset yleensä halua kävellä lyhyttäkään matkaa väärään suuntaan. Opasteena ei aina tarvita kylttiä, vaan reitin varrella näkyvä tai pilkottava määränpää toimii suunnan näyttäjänä. Jotta kävely olisi mielekästä, tulisi reitin varrella olla jotain uutta nähtävää vähintään 20 metrin

Kuvat 46-48. Mittakaava. Esimerkkejä kävelyreitin miellyttävästä mittakaavasta ja kasvillisuuden ja pollareiden käytöstä kävelijän tilan rajaamiseen.

välein. Kaupunkiympäristössä tämä tarkoittaa esimerkiksi rakennuksen kivijalassa sijaitsevia erilaisia toimintoja, arkkitehtuurin yksityiskohtia tai istutuksia.

Jos reitin varrella lisäksi on jotain tekemistä, kuten leikkipuisto, kuntoiluvälineitä, kauppa, kirjasto tai kahvila, yhden kävelylenkin aikana pystyy hoitamaan useamman asian ja kävelemisen merkitys ja hyöty kasvavat. Tekemisen paikat sijoittuvat parhaiten kävelyreittien solmukohtiin. Hyvän reitin varrella on myös paikkoja, joissa pysähtyä, levähtää ja tarkkailla ympäristöä varjossa istuskellen.

Myös reitin suuntaiset ja reitiltä avautuvat näkymät vaikuttavat paljon kävelijän kokemukseen. Näkymät auttavat suunnistamaan, luovat alueelle ja paikalle identiteettiä ja viihtyvyyttä. Varsinkin pitkien, suorien näkymien päätteet kannattaa suunnitella harkiten ja huolella. Vaihtelevat näkymät tekevät kävelymatkasta kiinnostavan: pitkien näkymien tulee olla ”katseen kestäviä” maamerkkejä, sillä niitä katsellaan kauan, kun taas kulman takaa voi kurkistaa jotain yllätyksellistä, jonka näkee vain hetken.

Hyvässä kaupungissa on reittejä erilaisille liikkumisen nopeuksille ja erilaisille liikkumisen tavoille. Kävelijöille on rauhallisia reittejä, kuntoilijoille juoksuun sopivia ja pyöräilijöille nopeita ja sujuvia. Katukuvaan on tullut paljon myös rulla- ja potkulautoja, temppupotkulautoja (”skuutti”) ja tasapainoskoottereita (hoverboard sähköllä tai ilman), jotka täytyy ottaa huomioon suunnittelusta toteutukseen.

Kuvat 49-51. Reitit ja näkymät. Esimerkkejä kulkua ohjaavista maamerkeistä sekä katutiloista, joissa riittää yksityiskohtia ja nähtävää 20 m välein.

Tilasarjat ja paikat

Viihtyisän ja käveltävän kaupungin suunnittelussa tärkeitä ovat tilasarjat ja erilaiset paikat, jotka muodostuvat reittien varrelle. Näkymien lisäksi erilaiset tilasarjat ja niihin sijoittuvat erilaiset toiminnot houkuttelevat ihmisiä kävelemään tuomalla kuljettavaan matkaan mielenkiintoa ja vaihtelevuutta, jolloin matkakaan ei tunnu pitkältä.

Pitkiä tylsiä suoria ei saa suunnitella eikä toteuttaa. On useita keinoja muodostaa kulkijaa koukuttavia kaupunkitilojen sarjoja. Reitin leveyttä voidaan vaihdella sen luonnollisesti sijainnin ja katutyypin mukaan. Leveyttä voidaan vaihdella muuttamalla rakennusten etäisyyksiä katuun nähden, mm. sisentämällä yksittäistä rakennusta katulinjasta tai käyttämällä istutusalueita ja puita kaventamaan reitin tilaa. Puurivin latvukset voivat muodostaa kävelijälle ”katoksen”. Yhdellä suurella puulla oikeassa paikassa voidaan jakaa isompaa tilaa osiin sekä ohjata kulkureittien suuntia.

Rakennusten rajaamat aukiot ja erilaiset taskupuistot ovat selkeimpiä tilanmuodostuksen keinoja. Ne tarjoavat myös parhaita oleskelun ja toiminnan paikkoja. Aukioille tilallista vaihtelua voidaan muodostaa kasvillisuuden lisäksi mm. arkadeilla. Onnistuneessa kävely-ympäristössä kävelijän reitillä on leveämpiä tiloja, kuten aukioita ja taskupuistoja, mutta myös kapeampia katutiloja, jopa porttimaisia paikkoja tai sopukoita.

Kuvat 52-55. Tilasarjat.Tilallista vaihtelua saadaan kävelijän reitille reitin leveyden vaihtelulla, aukiotilojen erilaisten muotojen, rakennusten sisäänvetojen ja mm. yksittäispuiden avulla.

Huolella suunnitellut, viipymiseen houkuttelevat paikat kuten taskupuistot, kadunkalusteet tai puistojen penkit, tarjoavat mahdollisuuden levähtää kävelyn lomassa, tavata muita ihmisiä, nauttia kahvikupillisesta, kaupungin vilinästä taikka luonnon rauhasta ympäristöään tarkkaillen. Parhaimmassa tapauksessa kävelijä saa nauttia kaupunkiympäristöstä kaikilla aisteillaan. Hyvässä kaupungissa voi kuulla lintujen viserrystä, aistia puiden ja kukkien tuoksua ja nauttia auringon lämmöstä. Hyvän viipyilypaikan valinnassa ja suunnittelussa tulee huomioida sekä toiminnalliset että visuaaliset keinot sekä paikan ominaisuudet. Hyviä ominaisuuksia ovat mm. suojaiset kulmaukset ja tilat, jotka tarjoavat istujalle selustaa. Rakennusten lisäksi tilaa rajaavina elementteinä voidaan käyttää aitoja, muureja, katoksia ja arkadeja sekä puustoa ja muuta kasvillisuutta. Istuskelun ja oleskelun paikat sijoitetaan niin, että niistä voi katsella ohikulkevia ihmisiä, ihailla kukkaistutuksia tai niistä avautuu mielenkiintoisia näkymiä, eikä vilkkaita kulkureittejä kulje istujan takaa. Myös suotuisat ilmansuunnat, tuulisuus ja esim. ilta-aurinko huomioidaan suunnittelussa.

Toiminnallisuus lisää paikan elävyyttä ja kiinnostavuutta. Erilaiset palvelut, liiketilat, kahvilat ja ravintolat tuovat elämää; ihmiset liikkuvat alueella ja tapaavat toisiaan. Viipymään houkuttelevat paikat tarjoavat tekemistä, kuten istuskelua, pelailua, kuntoilua tai leikkiä. Paikkoja rajaavien reunojen yksityiskohdat, materiaalit ja värit tuovat myös elävyyttä kaupunkikuvaan. Kivijalkakerroksen toteutuksella on suuri vaikutus siihen, miten eläväisiä paikkoja kaupunkiin muodostuu.

Kuvat 56-60. Paikat. Esimerkkejä viipymään houkuttelevista paikoista, jotka tarjoavat mm. istuskelun paikkoja, toimintoja, mielenkiintoisia näkymiä ja kaunista katsottavaa sekä suojaa selustalle tai istujan ylle (puun latvus).

2.2.2 Kiinnostavuuden kehä

Määritelmä

Suuret väylät jakavat Veromiehen osiin ja muodostavat esteen kaupunkiympäristön jatkumiselle. Nykyinen ympäristö on muutenkin ankea, mutta alueen uudistaminen mahdollistaa ympäristön muuttamisen myös kävelijän näkökulmasta monimuotoiseksi ja mielenkiintoiseksi sekä eri osa-alueiltaan tunnistettavaksi. Kiinnostavuuden kehästä muodostuu kaikkia osia yhdistävä kävelyreitti, jonka maisemat vaihtuvat matkan edetessä. Reitin pituus on kaikkiaan noin 5 km ja lentoasemalle johtavan ”hännän” kanssa lähes 7 km. Koska alueen muutos logistiikan kaupungista keskustamaiseksi ihmisten kaupungiksi kestää suhteellisen kauan, tehdään vähintäänkin kiinnostavuuden kehän osuudesta kävelijäystävällinen. Toki jatkuvia ja viihtyisiä kävelyn reittejä tulee kaikkialle, mutta kiinnostavuuden kehä on se minimi, josta muutos aloitetaan. Muiden reittien jatkuvuus toteutuu sitä mukaa, kun aluetta asemakaavoitetaan ja rakennetaan.

Kiinnostavuuden kehä kulkee reittiä Aviabulevardi – Lentoasemantien ylitys – Aerola – Tikkurilantie – Rälssitie – Tasetie – Väinö Tannerin tie – Osuustie – Toinensavu – Huminatie - Plootukatu – Aviabulevardi. Kävelytävä reitti jatkuu Tietotietä pitkin lentoasemalle. Reitti kulkee osin nykyisiä katuja pitkin, osin uusilla katuosuuksilla ja puistoissa, osin reitin linjaus tarkentuu vielä. Lisäksi suurten väylien erottavaa vaikutusta kurotaan umpeen uusilla siltavarauksilla. Joukkoliikenne ja mm. Vantaan ratikan pysäkit sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle. Kiinnostavuuden kehälle päätyy huomaamattaan myös alueen ulkopuolelta saavuttaessa Tikkurilasta, Kivistöstä, lentoasemalta.

Kiinnostavuuden kehästä tehdään kaupunkitilassa näkyvä ja tunnistettava, Aviapoliksen toimintoja yhdistävä, viihtyisä ja viipymään houkutteleva kävelyn ja joukkoliikenteen reitti. Aviapoliksen teemat -työssä määritellään kehän ominaispiirteet, solmukohdat ja laadun paikat sekä reitin varren toimintojen sijoittuminen. Näin reitin varrelle luodaan erilaisia paikkoja ja alueita tunnelmineen ja palveluineen.

Toiminnot

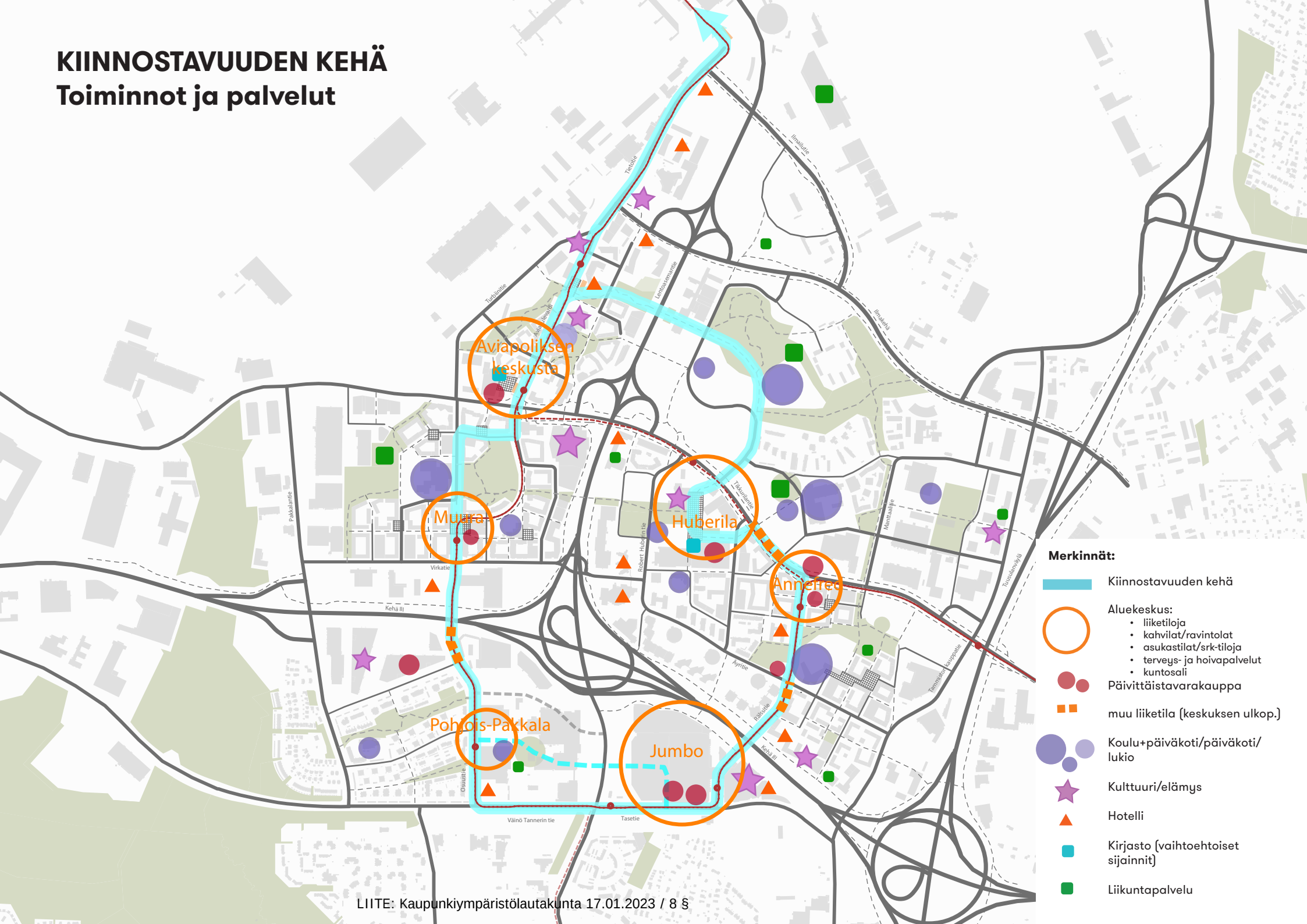
Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueella ei ole yhtä selkeää keskustaa vaan sinne on syntymässä useampia pieniä aluekeskuksia, jotka kiinnostavuuden kehä kokoaa kuin helminauhaksi reitilleen. Aviapoliksen keskusta, Muura, Jumbo, Annefred ja Huberila sekä mahdollinen uusi Pohjois-Pakkalan aluekeskus toimivat sekä palveluiden että joukkoliikenteen solmukohtina. Aviapoliksen keskusta sijoittuu Aviapoliksen juna-aseman, bussiterminaalin ja ratikkapysäkin ympärille, muut keskukset rakentuvat ratikka- ja bussipysäkkien yhteyteen.

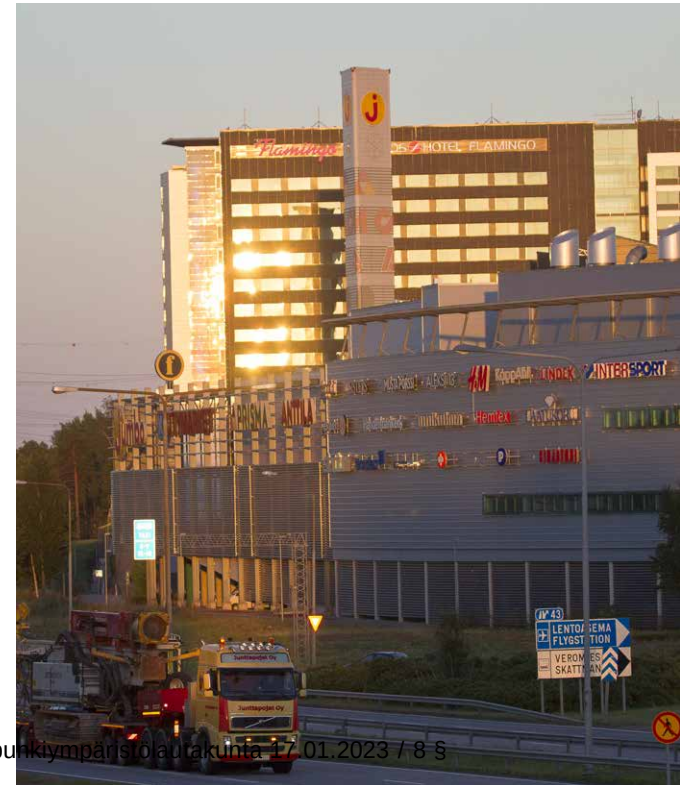
Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan palvelut keskitetään ensisijaisesti näihin keskuksiin, joissa pysäkkien ympäristössä ja reittien risteyskohdassa ihmisiä liikkuu eniten, jolloin myös elävän ja kiinnostavan kaupunkitilan muodostaminen on luontevaa. Jokaiseen aluekeskukseen pyritään saamaan päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita. Kaupan toimijoiden kanssa on alustavasti tarkasteltu keskusten soveltuvuutta päivittäistavarakaupalle ja todettu, että ne soveltuvat lähikaupalle tai supermarket-kokoiselle kaupanyksikölle. Keskukset ovat myös luontevimpia paikkoja asukastiloille, seurakunnan toimintaa palveleville tiloille sekä mahdollisille terveyspalveluille. Aviapoliksen kirjasto sijoittuu näillä näkymin joko Aviapoliksen keskustaan tai Huberilaan. Myös kulttuuri- ja liikuntapalveluita on tarkoitus saada ainakin osaan keskuksia. Huberila voisi keskeisen sijaintinsa puolesta sopia erityisen hyvin myös näille toiminnoille.

Kiinnostavuuden kehä kokoaa varrelleen myös muut palvelut ja toiminnot. Suurin osa kouluista ja päiväkodeista, kulttuuri-, elämys- ja liikuntapalveluista sekä hotelleista sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle. Elämys- ja kulttuuripalvelut keskittyvät etenkin Aviapoliksen keskustaan ja juna-aseman läheisyyteen, jonne suunnitellaan uutta ilmailumuseota sekä varataan tontti Tikkurilantien varresta ns. yleisömagneettia varten. Jumbo sekä Flamingo tarjoavat jo nykyisellään kylpylä- ja viihdemahdollisuuksia. Tätä kokonaisuutta tulee täydentämään Kehä III:n toiselle puolelle suunniteltu Grand Wingin elämyskeskus. Huberilan sekä Wiiman vanhat rakennukset taas tarjoaisivat paikkoja taiteelle, työpajatiloille, kulttuurille ja mahdollisesti liikunnalle.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Toiminnot ja palvelut





Solmukohdat ja reitit

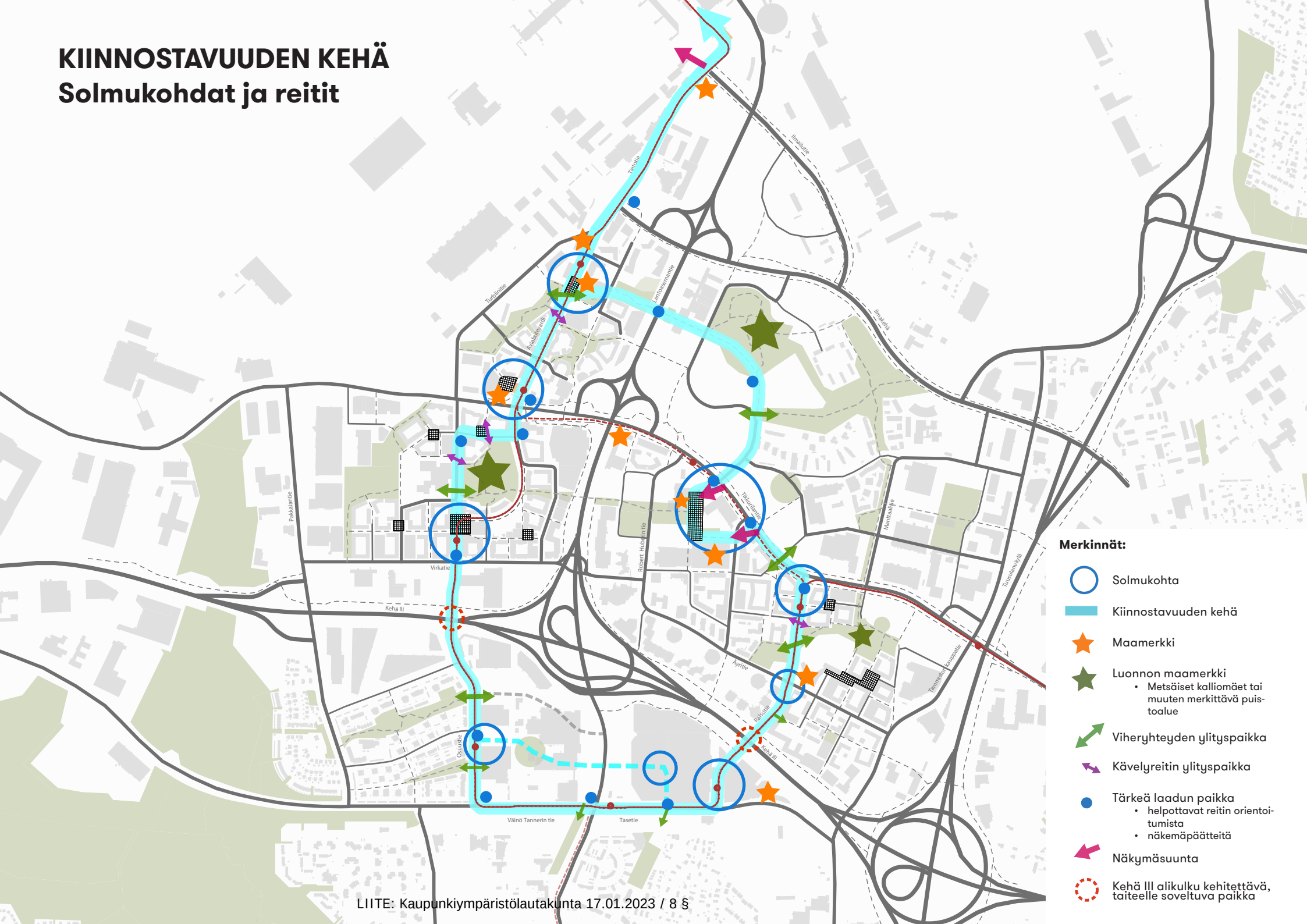
Aluekeskukset muodostavat kiinnostavuuden kehälle aktiivisia solmukohtia, mutta on tunnistettu myös pienempiä solmukohtia, jotka kaikki jaksottavat ja jäsentävät kiinnostavuuden kehää sekä toimivat houkuttelevina viipymisen ja toimintojen paikkoina. Pienempiä solmukohtia muodostuu mm. aluekeskusten ja asuinalueiden pikkuaukioista, reittien risteyskohdista ja viheryhteyksien ylityspaikoista, joissa esimerkiksi oikeaan kohtaan sijoitettu penkki tarjoaa viihtyisän levähdys- ja kohtaamispaikan. Viheryhteyden ylityspaikat ovat vehreitä solmukohtia, joissa kiinnostavuuden kehä ja Aviapoliksen viherverkosto risteävät ja viheralueet ovat välittömästi saavutettavissa kehän reitiltä.

Tärkeinä paikkoina on kartalle koottu ns. laadun paikkoja sekä kiinnostavuuden kehälle muodostuvia näkemäpäätteitä, jotka molemmat ohjaavat kävelijää reitillä ja herättävät kiinnostuksen edessä olevasta. Tavoite on muodostaa näistä kohdista laadukkaita ja kiinnostavia paikkoja reitin varrelle, jotka sekä houkuttelevat viipymään mutta myös jatkamaan matkaa jalan.

Maamerkkejä (kartan tähdet) ovat mm. alueen korkeimmat rakennukset sekä arkkitehtuuriltaan tunnistettavat rakennukset (kuten Huberila) ja paikat, mutta myös luonnon maamerkkeinä

Kuvat 61-65. Maamerkkejä. Ylhäällä vas. hotelli Clarion, Huberin hallit Perintötien suunnasta ja alhaalla Plootukallio. Ylhäällä oik. Pyttisberget ja alla Flamingon rakennuksia.

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Solmukohdat ja reitit

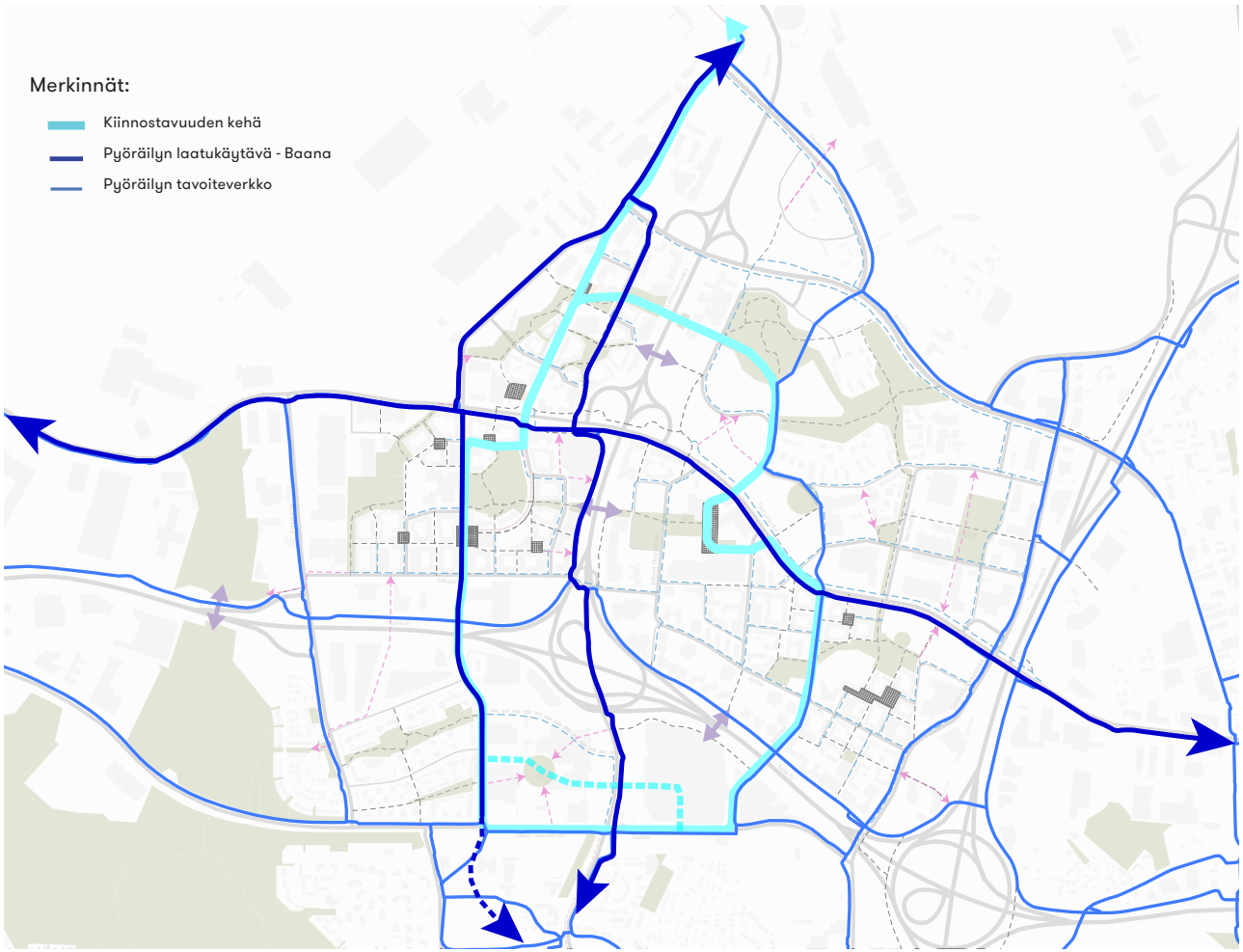


LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

kiinnostavuuden kehän varrelle sijoittuvat suurimmat metsäalueet: Plootukallio sekä Pyttisberget muuta maastoa korkeammalle kohoavine avokallioineen. Pyttisbergetin kohdalla kiinnostavuuden kehä kulkee hetken matkaa metsän sisällä tuoden tälle osuudelle erityistä luonnetta.

Kiinnostavuuden kehä muodostaa yhdessä pienempien reittien kanssa Veromiehen kävelyverkoston. Tärkeimmät poikittaiset reitit varmistavat asukkaiden palveluiden saavutettavuuden sekä yhdistävät asuinalueet ja kiinnostavat solmukohdat ja paikat toisiinsa. Veromiehen alueelle muodostuu luontaisesti myös luonteeltaan erilaisia reittejä nopeampaan ja hitaampaan kulkemiseen.

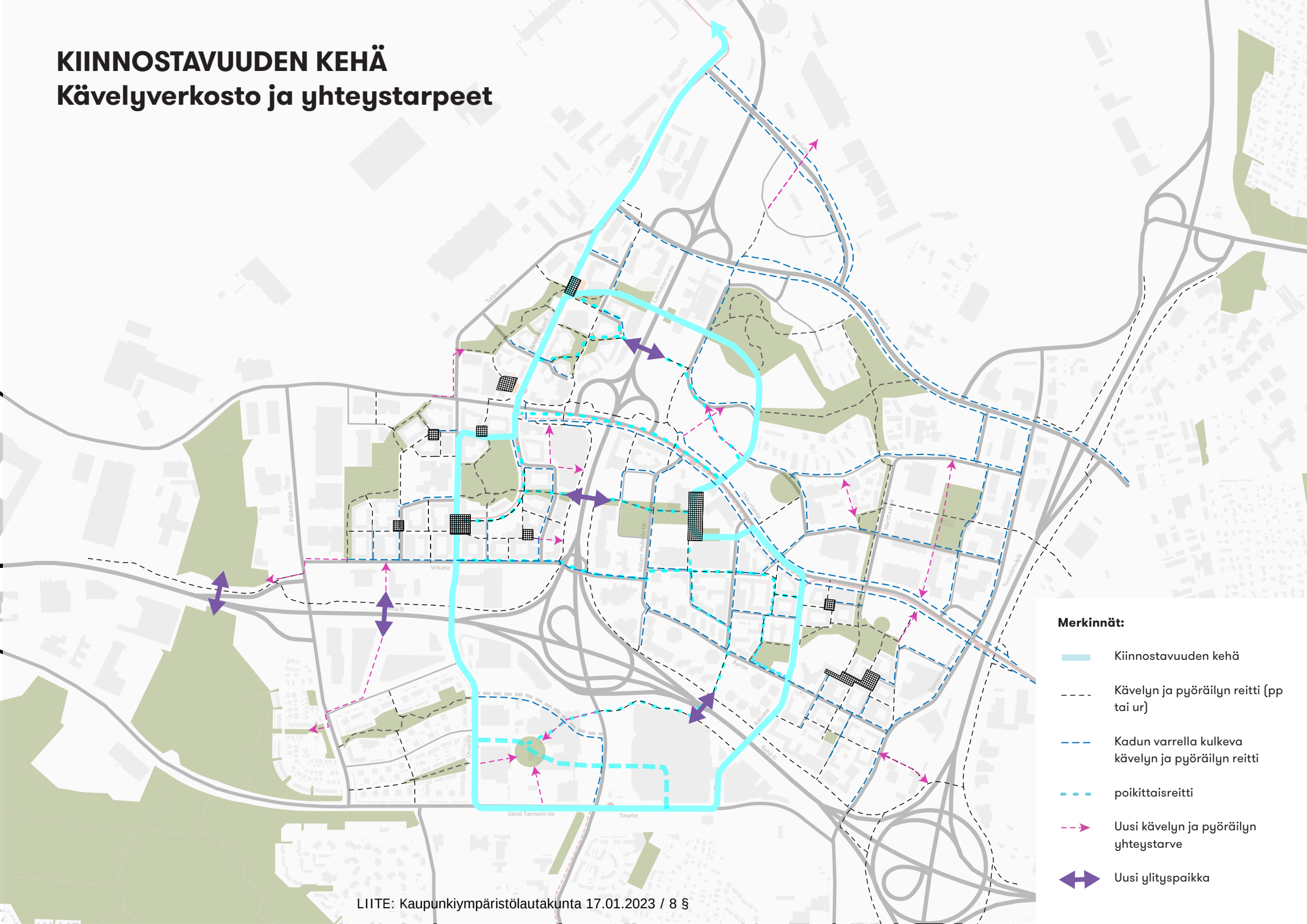
Kiinnostavuuden kehän kävelijäystävällisyyden toteutumiseksi kaikki edellä tunnistetut erityispaikat ja kohteet tulee jatkosuunnittelussa suunnitella erityisen huolella. Samalla tulee huolehtia, että kiinnostavuuden kehän liittyminen Aviapoliksen muuhun kävelyverkostoon ja tärkeimmät poikittaiset reitit toteutuvat, vaikka alue rakentuukin pitkän ajan kuluessa.



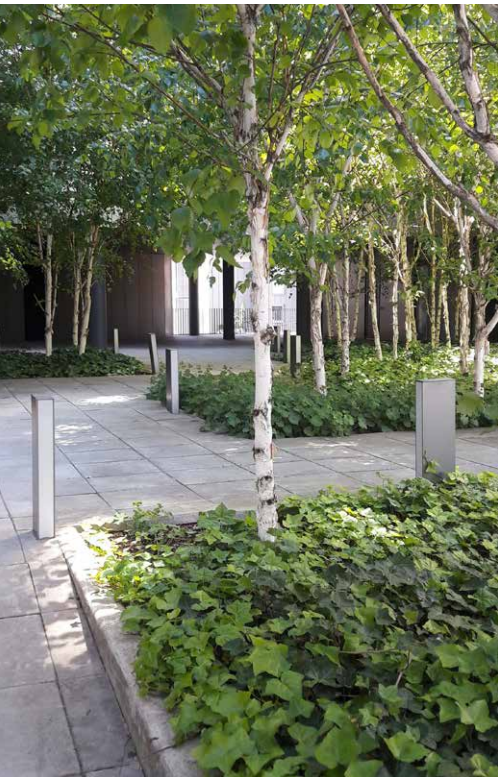
Kuva 66. Kartta lentokenttäkaupungin pyöräilyn tavoiteverkosta. Kartalla esitetty lLaatukäytävät eli baanan ja pyöräilyn pääreitit Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueella sekä muut pyöräilyn pääreitit.

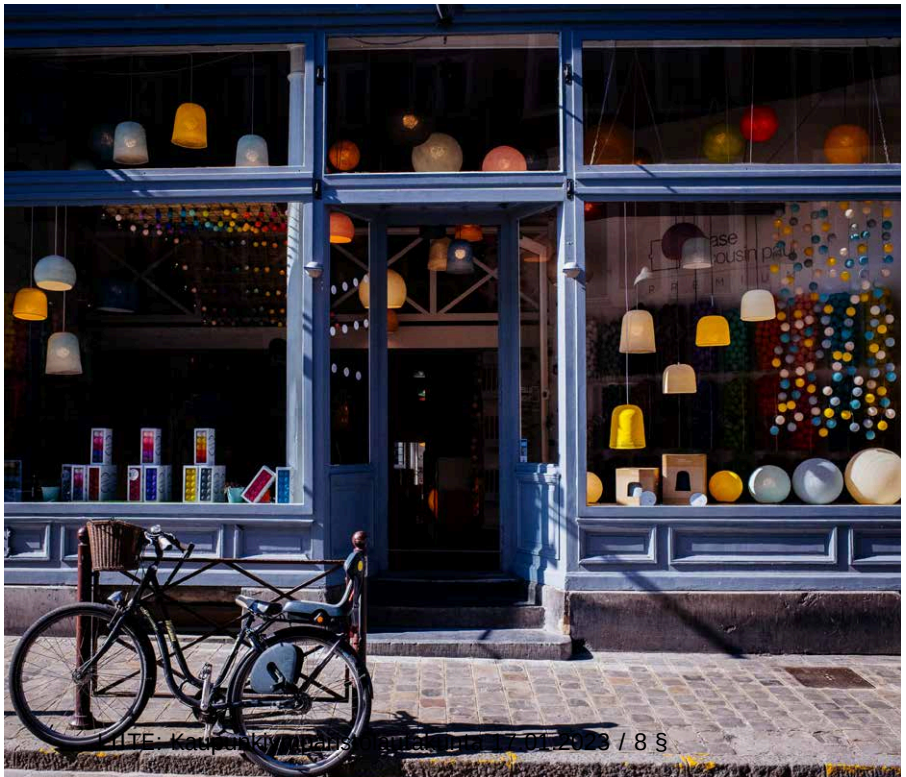
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Kävelyverkosto ja yhteystarpeet



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §





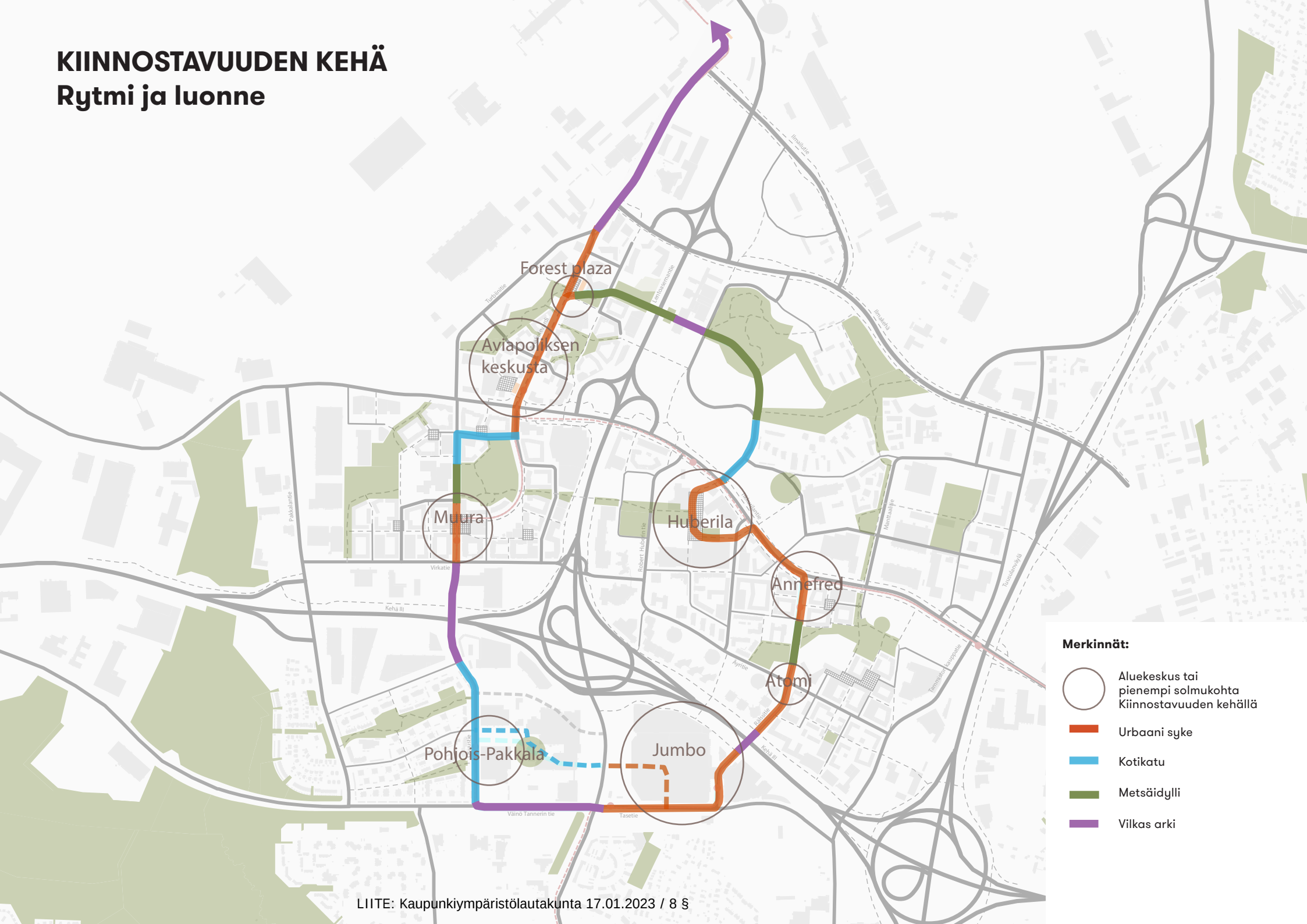
Rytmi ja luonne

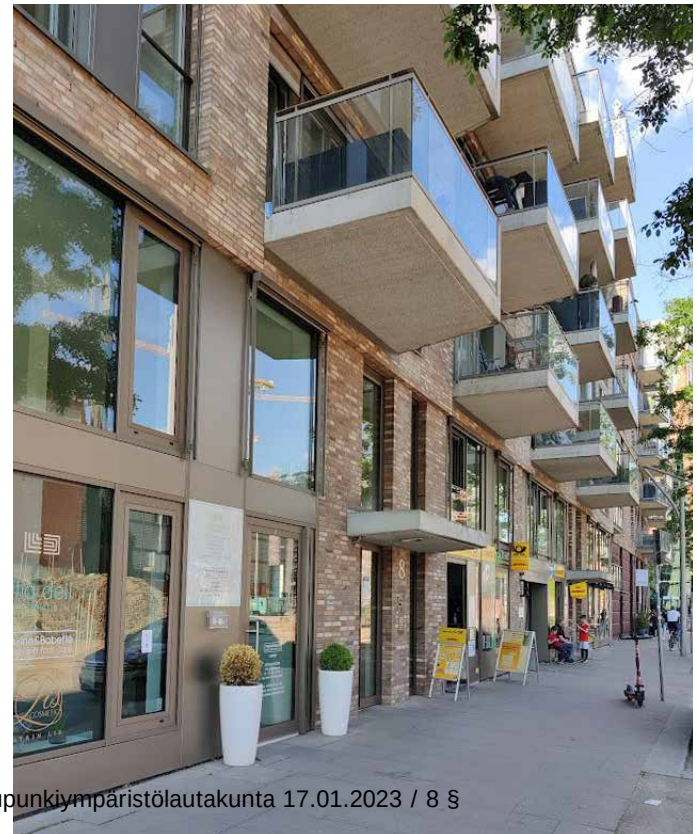
Kiinnostavuuden kehä kulkee toiminnoiltaan ja tunnelmaltaan erilaisten alueiden halki. Pitkiltä osuuksiltaan reitti ei nykyisellään ole kävelijän kannalta viihtyisä tai houkutteleva. Myös reitin pituus asettaa haasteita luoda miellyttävää ja kiinnostavaa kävelyyn houkuttelevaa kaupunkitilaa. Tämän vuoksi on nähty tärkeäksi tunnistaa kehältä toiminnoiltaan aktiivisimmat osuudet sekä vahvistaa muiden osuuksien erilaisia luonteita, jotta reitistä saadaan tunnelmaltaan vaihteleva ja kiinnostava. Näitä erilaisia jaksoja kehitetään osuuksien tunnelman ja luonteen mukaisesti.

Kehän kaikilla osuuksilla suunnittelussa varmistetaan, että näkymät houkuttelevat kävelemään ja antavat vihjeitä kiinnostavista kohteista. Kävelijän ympäristön viihtyvyyttä ja elävyyttä varmistetaan myös harkituin arkkitehtuurin keinoin, oikealla mittakaavalla, istutuksilla, puilla ja mm. julkisivujen sisäänvedoilla, jotta saadaan rajattua kävelijälle omaa, suojaisempaa tilaa katutilassa ja luodaan viihtyisiä pysähtymisen paikkoja penkkeineen. Lisäksi kaupunkitilan elävyyttä parannetaan ”kaunista ja kivaa 20 metrin välein”-periaatteen mukaisesti. Periaatteella varmistetaan, että kaupunkitilasta löytyy 20 m välein katseltavaa ja koettavaa, mm. yksityiskohtia, kasvillisuutta, toimintoja tai kauniita näkymiä. Keinot vaihtelevat kiinnostavuuden kehän jakson tyypin mukaisesti.

Kuvat 67-70. Esimerkkejä kiinnostavuuden kehälle rytmiä ja luonnetta muodostavista elementeistä: kivijalkatiloista, arkkitehtuurin yksityiskohdista, istutuksista ja istuskelun paikoista.

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Rytmi ja luonne





Urbaani syke

Urbaanin sykkeen katujaksot ovat osa urbaania arjen kaupunkia palveluineen, ja ne sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle etenkin aluekeskustoihin, niitä yhdistäville osuuksille sekä toiminnoiltaan aktiviisiin solmukohtiin. Kaikki alueelle muodostuvat aluekeskukset ovat osa urbaania sykettä ja kiinnostavuuden kehän aktiivisimpia paikkoja. Aluekeskuksiin sijoittuvat alueen päivittäistavarakaupat sekä kivijalan liiketilat, asukastilat sekä muut mahdolliset palvelut. Niistä muodostetaan asukkaiden yhteisiä olohuoneita ja kohtaamisen pääpaikkoja. Julkinen ulkotila sekä rakennusten ja erityisesti kivijalan arkkitehtuuri toteutetaan erityisen laadukkaasti, ja kaupunkitilan elävyyttä korostetaan. Aluekeskuksissa mm. kivijalan arkkitehtuuri on toteutukseltaan alueen laadukkainta ja kivijalkakerroksessa käytetään arkadeja. Arkadit varmistavat kävelijän viihtyvyyden myös huonommalla säällä. Valaistuksella korostetaan kaupunkikuvallisia elementtejä: rakennusten nurkkia, arkkitehtuurin ja kävely-ympäristön yksityiskohtia.

Aluekeskusten ulkopuolisilla urbaanin sykkeen jaksoilla kivijalassa on liiketiloja, mutta etenkin asukkaiden yhteistiloja ja mahdollisia työtiloja tai työtila-asuntoja. Kivijalan arkkitehtuurissa pyritään kaikilla urbaanin sykkeen jaksoilla visuaalisesti kaksikerroksiseen kivijalkaan ja rakennuksien näyttävillä sisäänkäynneillä, porttikongeilla ja arkadeilla tuodaan kiinnostavuutta ja laatua kaupunkitilaan.

Kuvat 71-74. Urbaani syke: Esimerkkejä tälle jaksolle ominaisista kivijalan liiketiloista, isoista näyteikkunoista, arkadeista, katoksista ja terasseista.

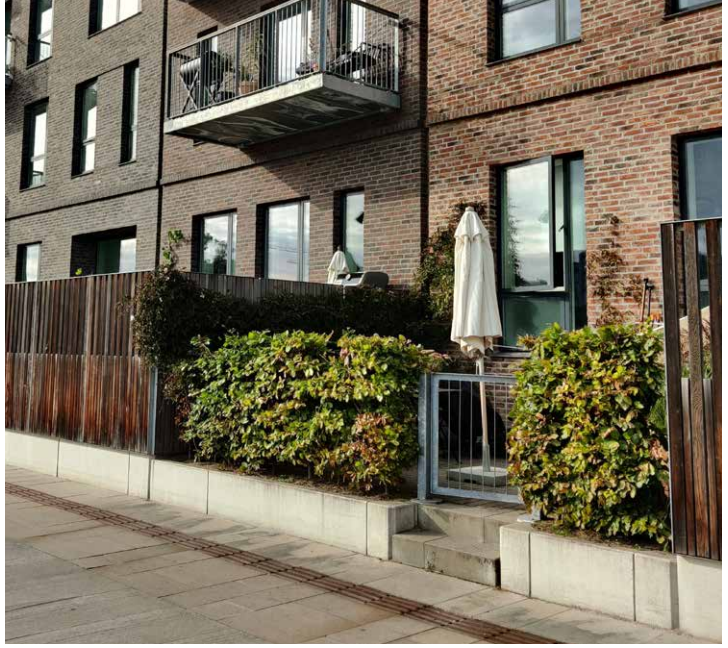
Kortteleiden kulmissa, risteyksissä ja näkymäpäätteenä olevissa rakennusten osissa käytetään arkkitehtonisia korostuksia. Suurilla ikkunapinnoilla ja näyteikkunoilla (galleriat, kokoustilat, ruokalat) tuodaan elävyyttä katutilaan. Olemassa olevien rakennusten toimintojen näkyvyyttä parannetaan kadulle päin (mm. Jumbon ja Flamingon kohdalla). Taskupuistot sekä muut tontin ja kadun rajapinnan istutukset ja kiveykset sekä rakenteet tulee toteuttaa urbaaniin ympäristöön sopivina.

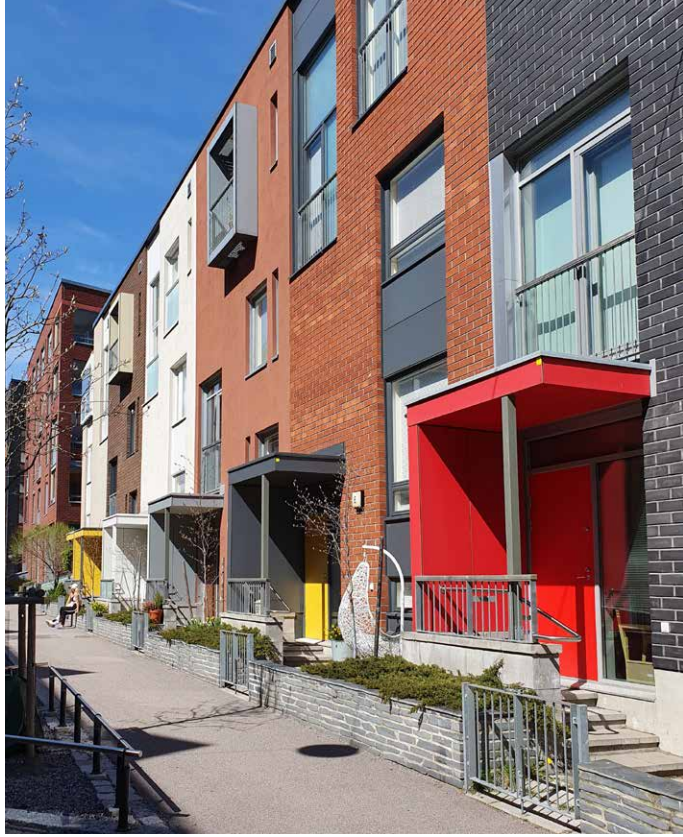
Kotikatu

Kotikatuja ovat kiinnostavuuden kehällä jaksot, joille keskittyy pääosin asumista. Suunnittelussa pyritään kodikkaaseen ja mittakaavaltaan miellyttävään lopputulokseen. Asuinalueiden pikkuaukiot, asukkaiden yhteistilat ja asuinaluetta palvelevat pienet liiketilat (kahvila, kampaamo) korostuvat jakston toimintoina. Elävyyttä tuovat maantasoasunnot etupuutarhoineen, portteineen ja omine sisäänkäynteineen.

Näillä osuuksilla varataan tilaa vehreyttä ja istutuksia varten asuinkortteleiden ja kadun rajapintaan. Porttikongit ja niistä avautuvat vehreät näkymät pihoille sekä pihoilta kaupunkitilaan kurottavat puut lisäävät vehreää tunnelmaa. Valaistuksella voidaan luoda turvallisia ja tunnelmallisia paikkoja.

Kuvat 75-78. Kotikatu. Esimerkkejä tälle jaksolle erityisesti sopivista maantason asunnoista etupuutarhoineen ja istutuksineen sekä mahdollisesta liiketilasta terasseineen.





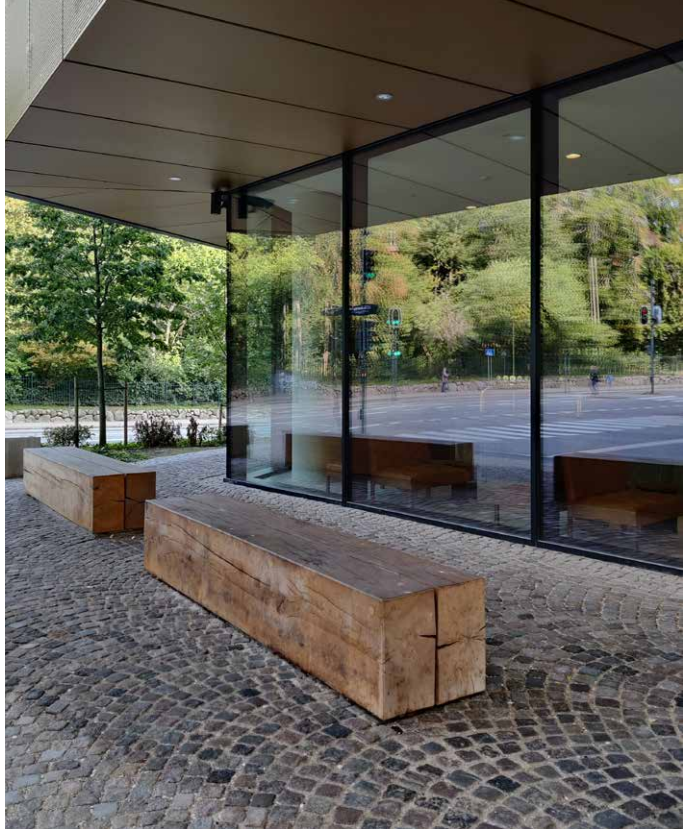
Metsäidylli

Metsäidyllin osuuksilla kiinnostavuuden kehä kulkee viheralueiden vierellä tai puistojen ja metsäalueiden keskellä. Osa näistä osuuksista (mm. Pyttisbergetin kohdalla) on vain kävelyn ja pyöräilyn käytössä. Näillä jaksoilla puistojen kohokohdat, viihtyisä oleskelu, taide ja runsaat istutukset ovat kiinteästi osa kiinnostavuuden kehää tai helposti kehältä saavutettavia (näkymät, suora reitti). Kasvillisuutta käytetään maamerkkinä ja orientoitumista helpottavana tekijänä maisemassa (esim. kukkivat kasvit). Jaksolle sopii myös asuminen ”metsäkaupunki”-fiiliksellä ja etenkin maatasoasuminen etupuutarhoineen. Suunnittelussa varmistetaan myös, että asuinkortteleiden rajapinnasta toteutetaan vehreä, runsain istutusten ja kadulle kurottavien puiden avulla. Olemassa olevia kallioita säästetään osana piha- ja katualueita. Valaistuksella korostetaan luonnon elementtejä, kuten yksittäispuita, kiviä, tai kalliota.

Kuva 79-82. Metsäidyllin elementtejä katutilassa, asuinrakentamisessa, ulkoilureitin tai puiston varrella.

Vilkas arki

Kiinnostavuuden kehän haastavimpia osuuksia ovat työpaikkavaltaisimmat jaksot. Näille alueille keskittyy olemassa olevaa ja uutta toimistorakentamista sekä muita työ- ja toimitiloja sekä esim. Vantaanportissa tilaa vaativan kaupan toimijoita. Näillä alueilla elävyyttä voidaan lisätä mm. kivijalan suurin ikkunoin, joilla saadaan rakennusten toiminta näkyväksi myös kadulle (ruokala, työntekijöiden yhteistilat kokoustilat ym.), vaikka se ei suorassa vuorovaikutuksessa olisikaan katutilan kanssa. Jo olemassa olevien rakennusten kohdalla helpoin tapa tuoda kehällä viihtyisyyttä on vehreyden ja kasvillisuuden lisääminen. Uusien hankkeiden kohdalla tulee tutkia mahdollisuudet katutilaan avautuvien taskupuistojen sijoittamiseksi tontille. Myös maantasokerros tulee suunnitella siten, että sen tiloja voidaan avata vehreälle piha-alueelle. Valaistus ohjaa jalankulkijoiden reittejä ja tekee sisäänkäynneistä kutsuvia.



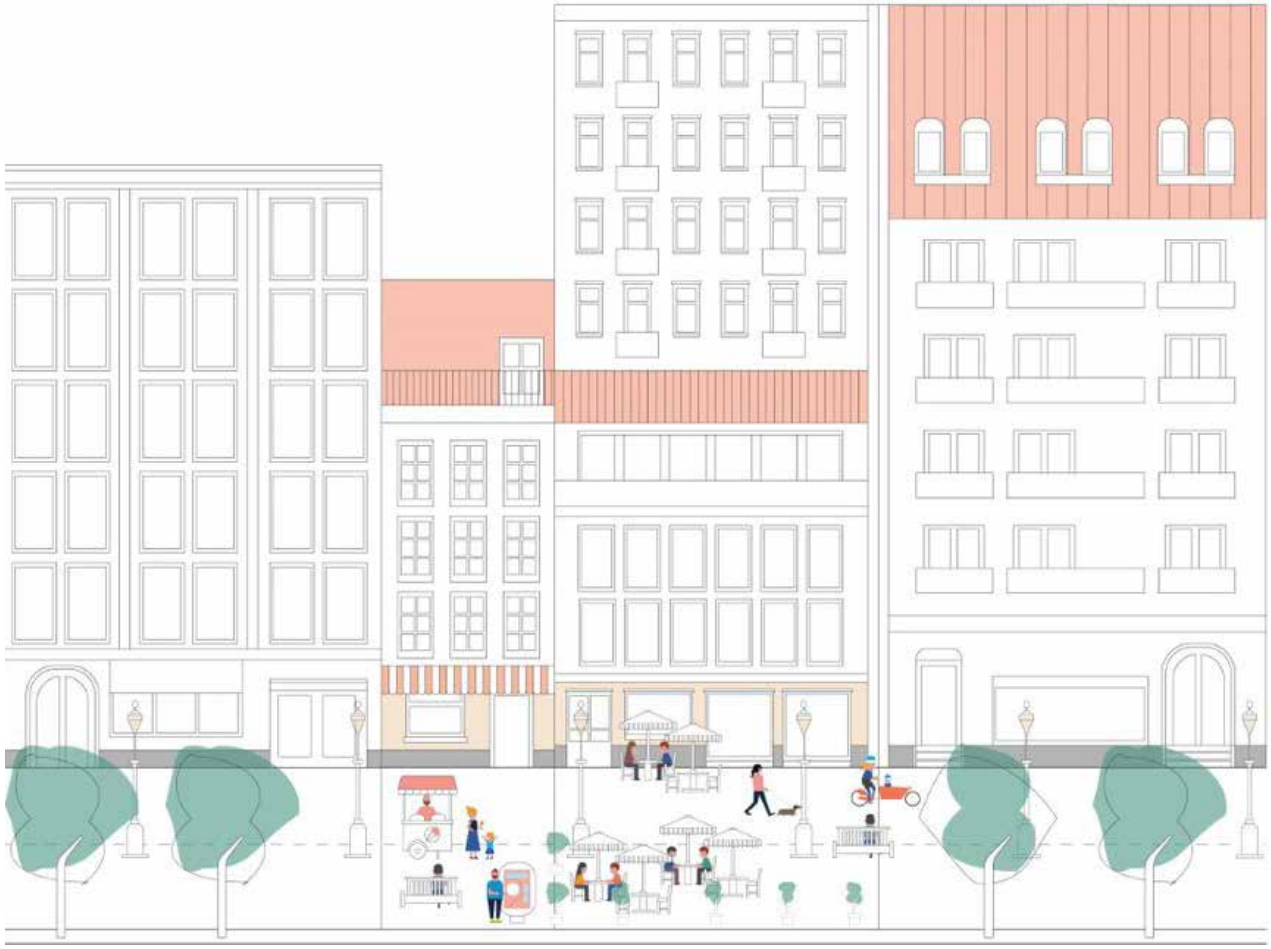
Kuvat 83-86. Vilkas arki- jaksoilla kivijalan toiminnot (toimistojen aulat, kokoustilat, ruokalat ja työskentelypisteet) avautuvat isoin ikkunoin katutilaan ja istutukset ja pikkuaukiot elävöittävät kiinnostavuuden kehää.

2.2.3 Kivijalkakerros

Määritelmä

Perinteisesti kivijalalla on tarkoitettu kaupunkikorttelien rakennusten alinta kerrosta. Kivijaloissa on sijainnut liiketiloja ja palveluita kadulle päin, kun taas pihan suuntaan on yleensä ollut varasto- ja huoltotiloja. Usein kivijalkakerros on erottunut visuaalisesti rakennuksen arkkitehtuurissa. Elävä, aktiivinen ja katutilaan avoin kivijalkakerros on käveltävän kaupungin ja aktiivisen kaupunkitilan kulmakivi. Jos kivijalkakerros jää liian vähäiselle huomiolle, jää katutilan luonne laimeaksi. Sillä, mitä on kadun ja rakennuksen välissä ja mitä rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa tapahtuu, on oleellista viihtyisämpien katutilojen luomisessa. Vähimmillään kivijalkakerroksena voidaan pitää kadun tai kulkureitin suuntaan olevaa maantasokerrosta tai sen osaa, joka on kaupunkikuvallisesti merkittävä ja joka avautuu toimintoineen kadulle tai kulkureitille.

Aviapoliksessa ei ole realistista saada palveluja ja liiketiloja kivijalkaan kaikkialle. Sen sijaan ne keskitetään vilkkaimpiin solmukohtiin ja keskustamaisempiin paikkoihin. Katutilaa voidaan kivijalkatilan kohdalla elävöittää myös maantasoasumisella ja asukkaiden yhteistiloilla sekä mm. julkisivun yksityiskohdilla, istutuksilla ja kalusteilla. Nämä keinot eivät koske ainoastaan kiinnostavuuden kehää, vaan kaupunkia yleisestikin ja ne ovat siten käytettävissä kaikissa asemakaavoissa.



Kuva 87. Elävän kivijalan ja kiinnostavuuden kehän elementtejä (Lia Crupi, Veromiehen verkot 2018).

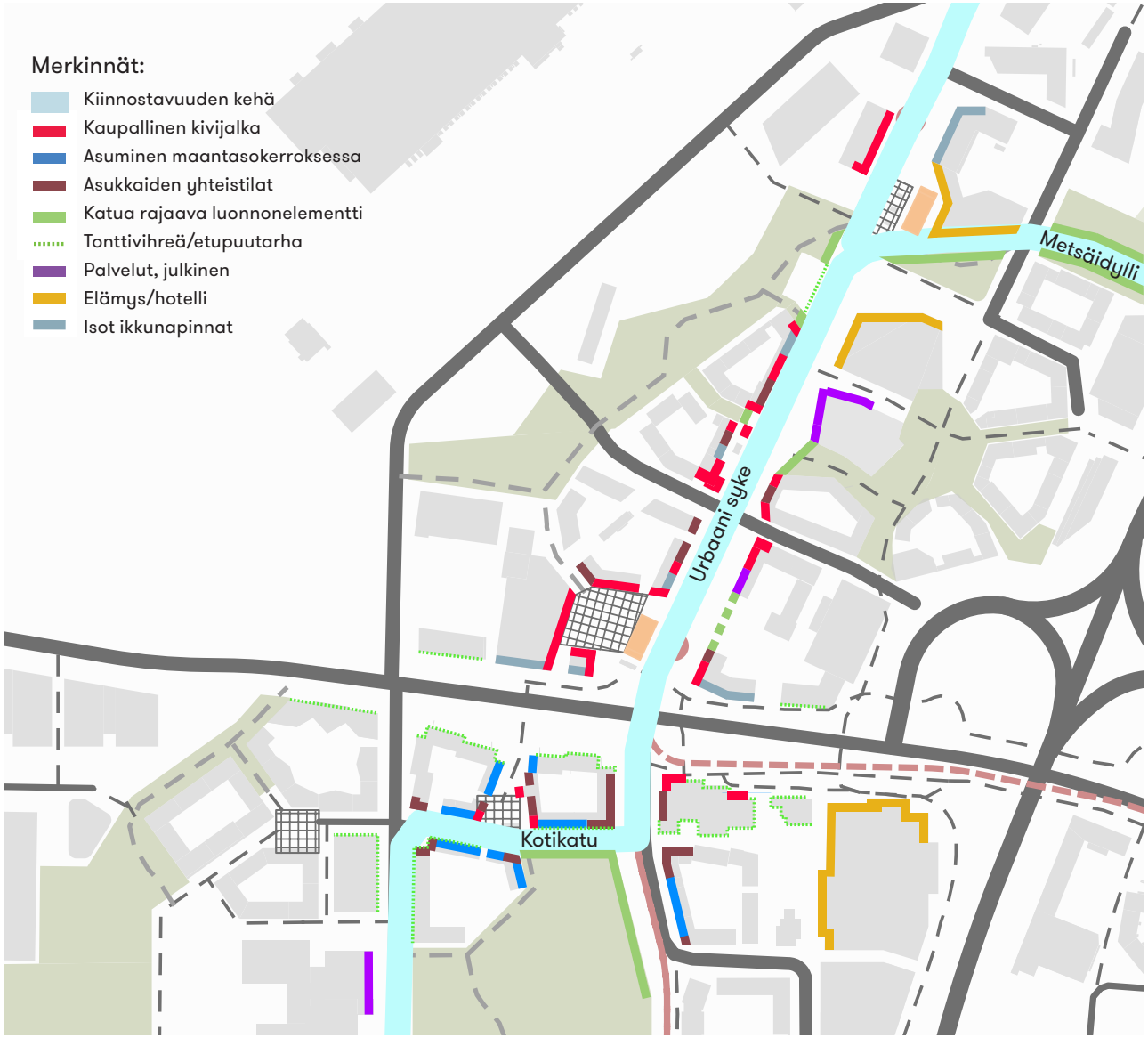
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Kivijalkakerroksen elävöittämistä tarkastellaan kolmesta eri näkökulmasta: toiminnallisesti, visuaalisesti sekä tarkastelemalla katutilassa olevia rajapintoja ja puolijulkisia tiloja. Osiossa esitellään eri alueille soveltuvia kivijalan toimintoja ja määritellään katutilan elävyyden kannalta oleellisia suun nitteluperiaatteita, jotka koskevat rakennusten julkisivuja ja sisäänkäyntejä, kadun ja tontin rajapintoja ja puolijulkisia tiloja.

Toimiva kivijalkakerros on korkeudeltaan korkeampi kuin asuinkerros. Keskustamaisilla alueilla kivijalan korkeuden tulee olla vähintään 5 metriä, kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa jopa kahden kerroksen korkuinen (6 metriä). Asuinpainotteisissa kortteleissa, esim. pikkuaukioiden reunalla kivijalan korkeudeksi voi riittää 4 metriä. Kivijalkakerroksen korkeus määritellään asemakaavassa.

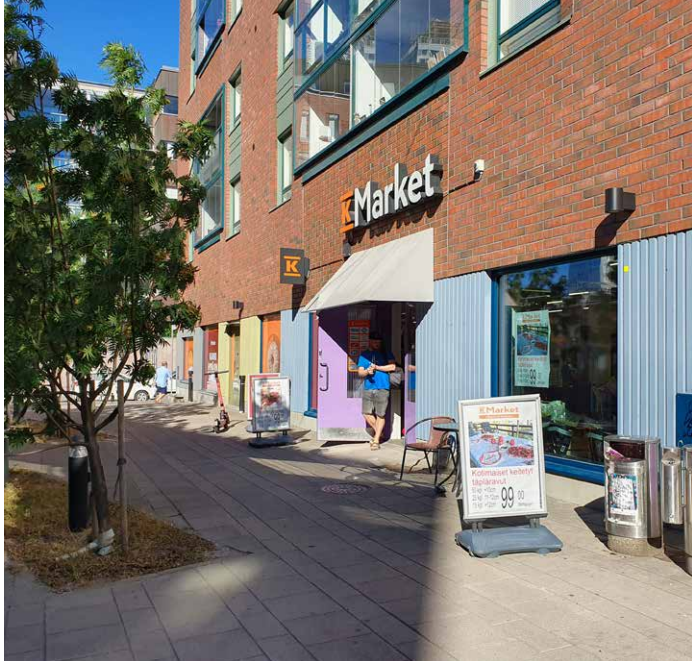
Asemakaavoissa määrätään elävän kaupunkitilan saavuttamiseksi myös korttelin kivijalan toimintojen sijoittumisesta. Perusperiaatteena on keskittää mahdolliset liiketilat ja asumisen aktiiviset tilat (kuten kerho-, harraste- ja työtilat sekä pesulat) kävelyreittien ja aukioiden reunoille.

Viereisessä kuvassa on viitteellisesti esitetty Aviapoliksen keskustan ja Muuran pohjoisosan kivijalkatilojen sijoittumista kortteleihin juuri edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti.



Kuva 88. Viitteellinen tarkastelu kivijalkatoimintojen sijoittumisesta Aviapoliksen keskustan ja Muuran pohjoisosan alueelta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §



Toiminnot kivijalassa

Kaupalliset liikkeet, palvelut

Lähikaupat, kioskit ja pienet myymälät ovat kautta aikojen sijainneet rakennusten kivijaloissa. Myös muut palvelut, kuten kahvilat ja ravintolat, elokuvateatterit, kampaamot ja parturit, suutarit ja postit, ovat kivijalkojen vanhoja tuttuja. Uusia kivijalkaan sopivia palveluita ovat mm. postin ja elintarvikekauppojen noutopisteet.

Kivijalkapalveluiden sijoittumisessa on otettava huomioon palveluiden vaatimukset niin itse tilalle kuin lähiympäristölleenkin. Jos kivijalkaan sijoittuu ravintola, pitää tila jo rakennusvaiheessa varustaa riittävällä ilmanvaihdolla tai vähintään varata mahdollisuus ilmanvaihdon järjestämiselle. Myös kerroskorkeuden tulee olla normaalia korkeampi. Tällaiset tilavaatimukset kirjataan asemakaavaan, millä varmistetaan ympäristön eloisuus - jollei heti niin tulevaisuudessa. Lisäksi liiketilat ja palvelut, etenkin noutopisteet, tarvitsevat lähelleen kadunvarsipysäköintiä esimerkiksi viereisen poikkikadun varrella. Rakennuksen toteutusvaiheessa ei liiketilan käyttäjä aina ole tiedossa etukäteen, jolloin tila voi olla aluksi tilapäiskäytössä.

Liikkeet ja palvelut edellyttävät suurta asiakasmäärää, joten ne sijoittuvat lähinnä keskustoihin, solmukohtiin sekä niiden läheisyyteen.

Kuvat 89-92. Kivijalan kaupallisia toimintoja. Esimerkkejä kivijalkaan sijoittuneista pikkuliikkeistä, päivittäistavarakaupasta ja ravintolasta, sekä näiden toimintojen levittäymisestä katutilaan.

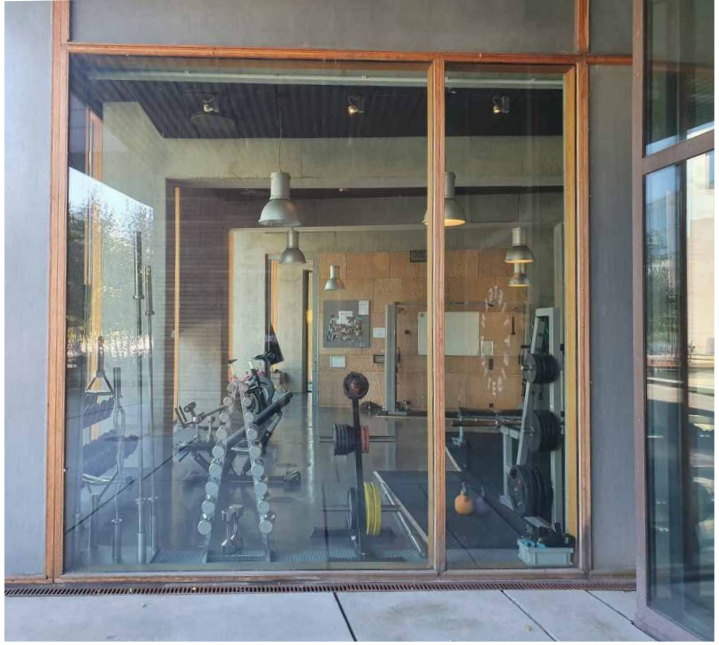
Toimistot, työtilat

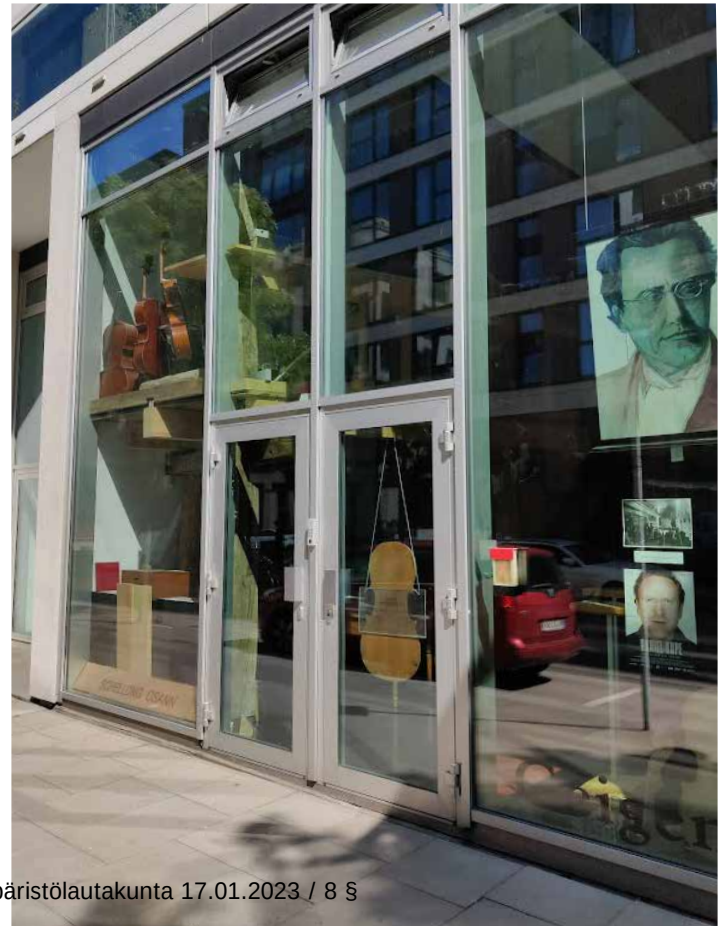
Rakennusten kivijaloissa on perinteisesti nähty työtiloja, kuten kultaseppiä, suutareita ja leipomoita. Kivijalkakerros soveltuukin lähes kaikenlaisten pienten yritysten työtiloiksi tai toimistoiksi. Elävöittääkseen mahdollisimman hyvin katutilaa on hyvä antaa työtiloille tilaisuus levittäytyä kadulle esimerkiksi penkein ja pöytäryhmin. Siksi on tärkeää, että tilasta on sisäänkäynti myös kadun suuntaan ja joko tontilla tai kadulla on tilaa toimintojen levittäytymiseen. Työtilat voivat olla myös asuntojen yhteyteen kuuluvia, jolloin kadun suuntaan on työtilat ja pihan puolelle asuintilat, tai maantasossa on työtilat ja toisessa kerroksessa asuintilat. Työtila-asunnon korkeampi kerroskorkeus mahdollistaa parviratkaisun.

Työtilat ja toimistot sopivat maantasokerokseen lähes kaikkialla Aviapoliksessa.

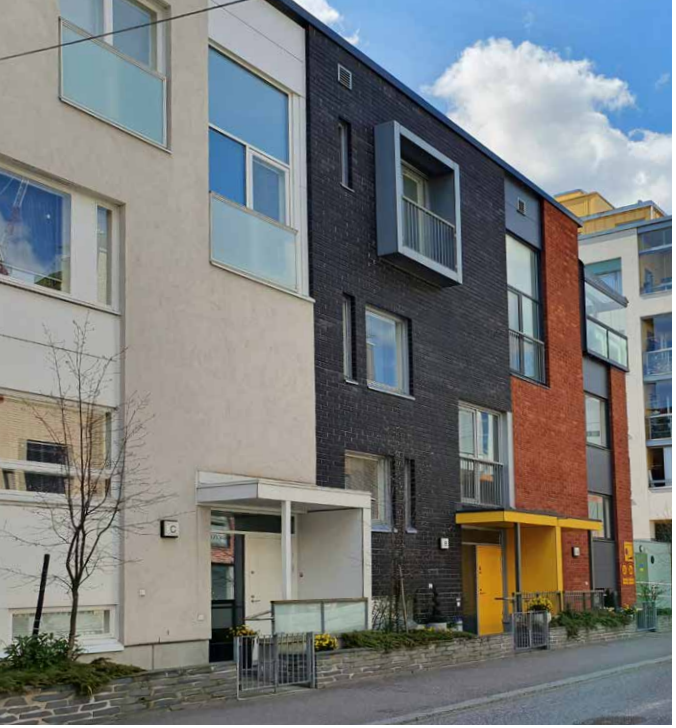
Asukkaiden yhteistilat

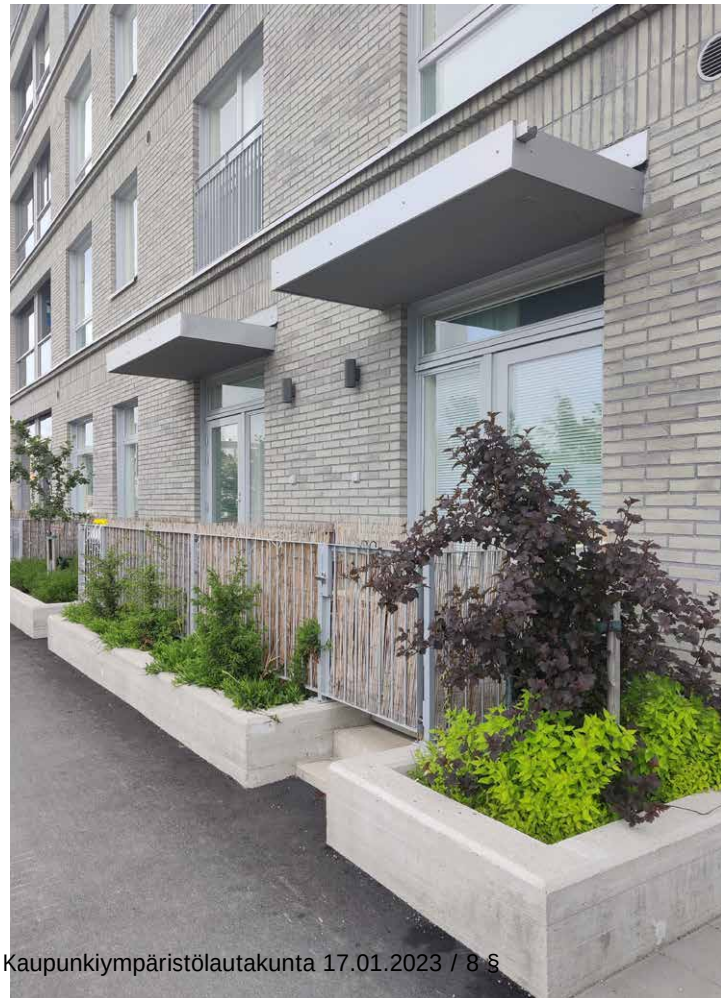
Maantasoon kadun puolelle voidaan sijoittaa myös asukkaiden yhteisiksi tarkoitettuja tiloja: harrastus- ja kerhohuoneita, polkupyöränhuoltotiloja, pesuloita ja saunojakin. Varastoja ei lueta asukkaiden yhteistiloihin. Jotta tilat elävöittäisivät katutilaa mahdollisimman hyvin, on hyvä antaa näillekin toiminnolle tilaisuus levittäytyä kadulle päin ja järjestää tilasta sisäänkäynti kadun suuntaan. Yhteistilat kannattaa keskittää korttelikohtaisesti





Kuvat 93-96. Asukkaiden yhteistiloja ja työtilaa kivijalassa.





aukioiden ja kävelyreittien varrelle. Näin tiloista saadaan suurempia ja paremmin käytettäviä, ja ne muodostavat aktiivista kivijalkaa ja kokoavat ihmisiä.

Asukkaiden yhteistilat sopivat maantasokerokseen lähes kaikkialla Aviapoliksessa, lukuun ottamatta aivan vilkkaimpia keskusta-alueita, jonne paremmin sopii kaupalliset ja julkiset palvelut.

Asuminen maantasokerroksessa

Maantasokerroksen asunnot voivat olla hyvinkin erilaisia. Asuminen voi olla kaupunkipientalo-tyyppistä, jossa jokaisella asunnolla on oma sisäänkäyntinsä ja mahdollisesti pieni etupiha kadun puolella. Tällaiset asunnot voivat olla omia pientalojaan tai osana kerrostaloa ensimmäisessä tai kahdessa ensimmäisessä kerroksessa. Etätyöskentely saattaa kasvattaa kysyntää asunnoille, joiden yhteydessä on työtila. On järkevää nostaa asunnon lattiakorkeutta esimerkiksi puoli metriä kadun tasoa ylemmäs, jottei kadulta ole aivan suoraa näköyhteyttä asunnon sisään. Asuntokohtaiset sisäänkäynnit etupihoineen luovat vaihtelevuutta, elämää ja viihtyisää kävely-ympäristöä kadulle samalla, kun etupihat myös luovat yksityisyyttä.

Maantasokerroksen asuminen soveltuu parhaiten rauhallisen liikenteen tonttikaduille, pihakaduille, raiteille ja puistojen läheisyyteen.

Kuvat 97-100. Esimerkkejä maantason asunnoista, joilla oma sisäänkäynti ja etupuutarha tai oleskelupiha kadun suuntaan.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Visuaaliset keinot

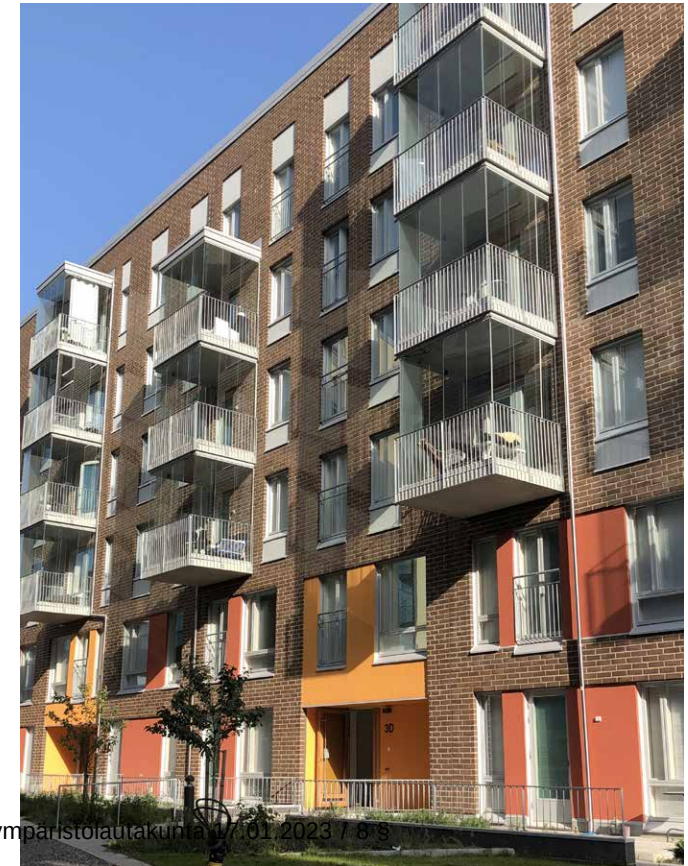
Katutilan viihtyisyyteen vaikutetaan myös rakennuksen arkkitehtuuriin liittyvin keinoin. Perinteisesti rakennuksissa on ollut kiinnostavia ja näyttäviä yksityiskohtia, jotka ovat saaneet jalankulkijan katseen viipymään. Kivijalkakerroksen ikkunoihin, oviin, julkisivun yksityiskohtiin, materiaaleihin ja väreihin on paneuduttu. Samoja keinoja voidaan käyttää myös moderniin arkkitehtuuriin sopivalla tavalla.

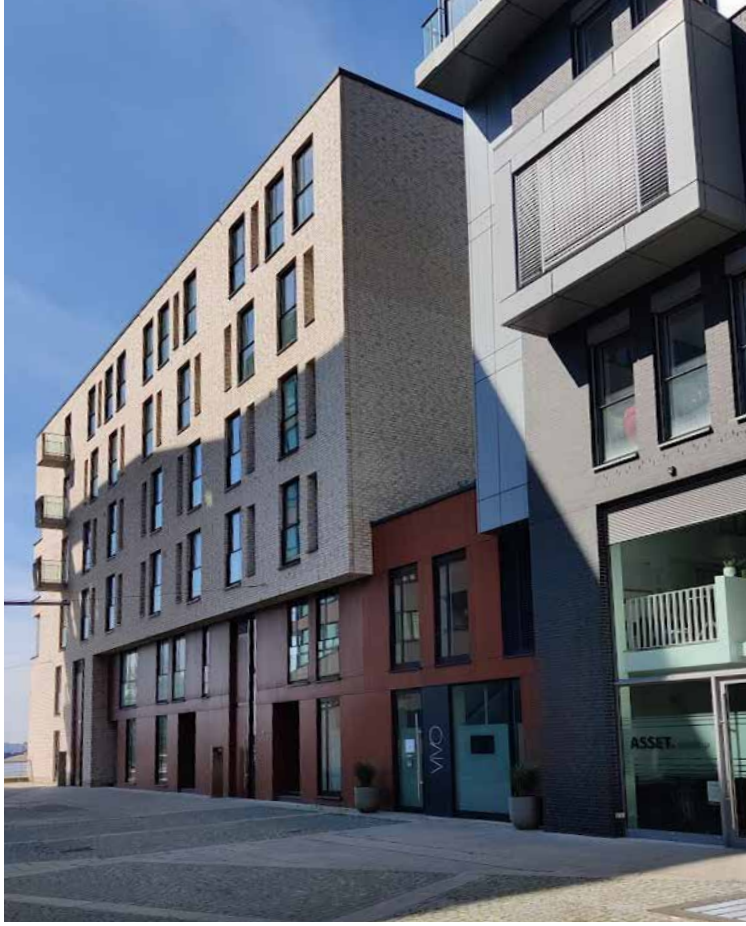
Julkisivussa erottuva kivijalkakerros

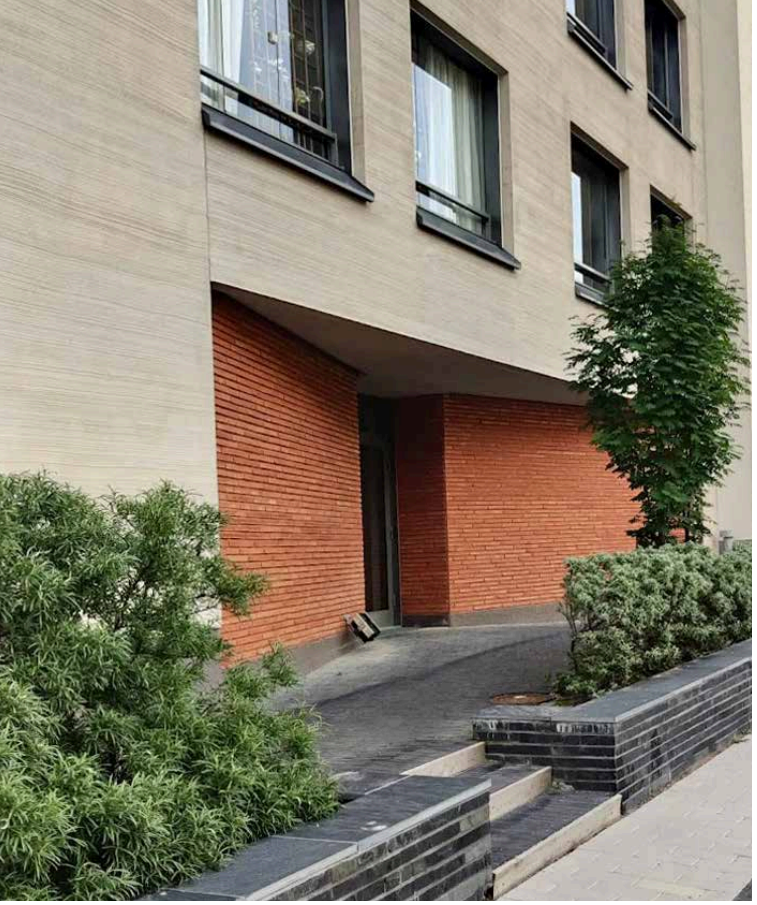
Tehokas tapa luoda vaihtelevuutta ja kiinnostavuutta katutilaan on käsitellä rakennuksen ensimmäinen tai kaksi ensimmäistä kerrosta muusta julkisivusta poikkeavana kivijalkakerroksena. Kun kivijalkakerros on normaalia kerroskorkeutta korkeampi, sen merkitys kaupunkikuvassa sekä vaikutelma keskustamaisuudesta korostuvat. Kivijalkakerroksen muusta julkisivusta poikkeavalla materiaalilla, värillä tai eri tavalla käsitelyllä pinnalla voidaan korostaa kivijalan merkitystä ja erityisyyttä. Kivijalkakerroksen julkisivua voi myös jaksottaa vaihteleviin osiin.

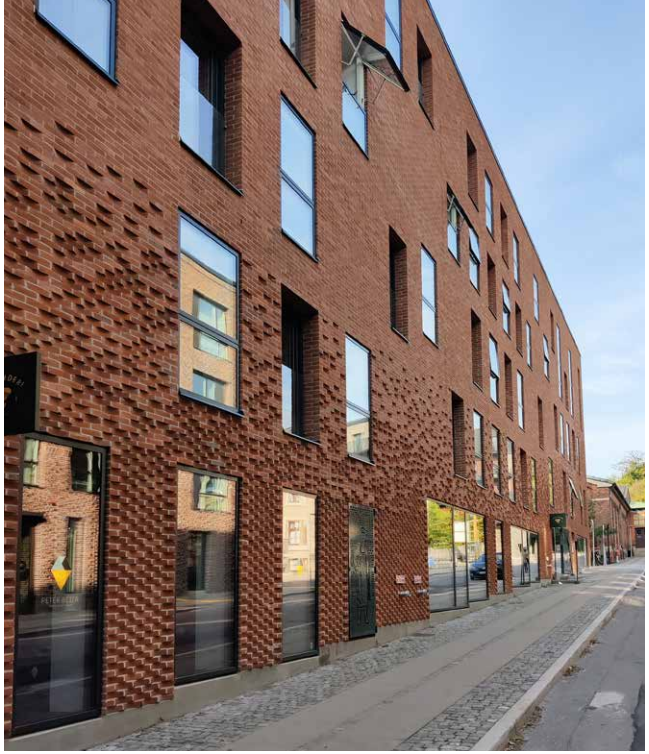
Onnistuneessa kivijalkakerroksessa on suuret ikkunat, jotka avautuvat kadulle ja jotka viestivät siitä, mitä rakennuksen sisällä on. Näyteikkunoita voi käyttää muutenkin kuin liiketilojen tuotteiden esittelyyn. Niissä voi esitellä esimerkiksi rakennuksessa sijaitsevan suksifirman tuotteita, vaikkei tuotteita kyseisen firman pääkonttorissa myydäkään, tai näyteikkunatilaa voi vuokrata pop-up-näyttelyille. Edellä esitetty näyteikkunatyyppi voi olla toimiva konsepti sellaisiin paikkoihin, joissa toiminto ei voi avautua kadulle, mutta joissa kivijalkakerroksen on syytä olla kiinnostava. Tästä esimerkkinä on Kisahallin laajat näyteikkunat Mannerheimintien puolella. Liiketilojen tulee arkkitehtuurillaan selvästi viestittää olevansa liiketiloja ja herättää huomiota ja elävöittää katutilaa.

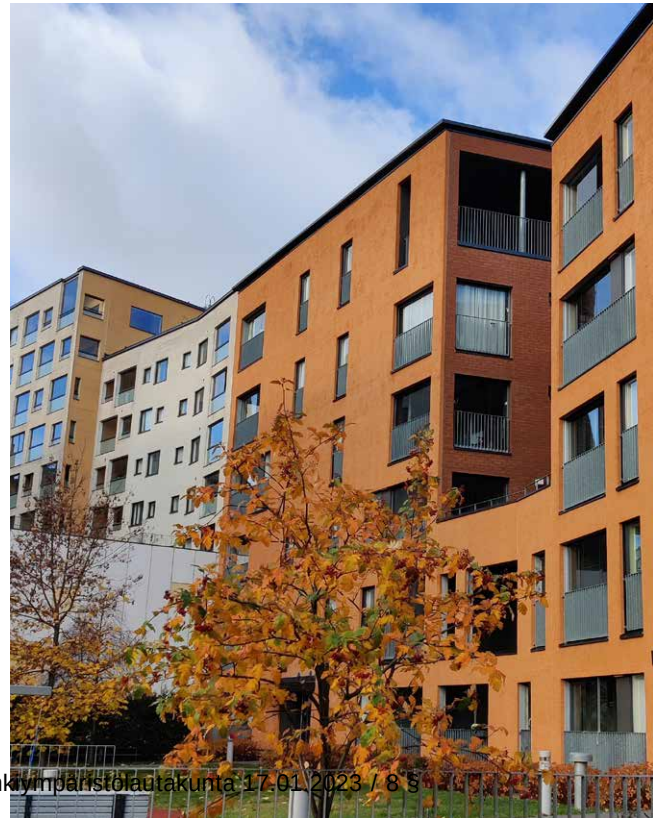
Kuvat 101-103. Esimerkkejä julkisivussa erottuvasta kivijalkakerroksesta: 2. kerroksen korkuisessa kivijalkakerroksessa mm. väri ja materiaalit erottuvat muusta julkisivusta ja parvekkeet alkavat vasta 3. krs ylöspäin. Suuret ikkunapinnat avaavat toiminnan katutilaan tai toimivat näytetikkunoina, kuten Kisahallissa (kuva oik. alhaalla).











Sisäänkäyntien ja porttigongien korostaminen

Kivijalkakerrokseen saadaan mielenkiintoa myös voimakkaasti kolmiulotteisella käsittelyllä, millä luodaan katutilaan ja kulkijan reitille rytmiä, kiinnostavuutta, tunnistettavuutta ja jopa turvaa. Kivijalkatilojen sisäänkäyntejä voidaan korostaa monella tapaa: ne voivat olla sisäänvedettyjä tai korkeita, niissä voi käyttää kiinnostavia materiaaleja ja värejä tai niitä voi korostaa istutuksilla tai taiteen keinoin. Kadulta voi olla kulku sisäpihalle komean porttigongin kautta, jolloin kadulla kulkijalle avautuu hetkellinen pilkahdus pihan toiminnoista. Pihan järjestelyt kannattaa tällöin laatia niin, että porttigongista näkyy jotain sykähdyttävää: omenapuu, huvimaja, taideteos tai koko kesän kukkiva ruusupenkki.

Värit, materiaalit ja detaljit

Rakennusten julkisivuissa on suotavaa käyttää värejä ja käyttää niitä harkiten. Laajat, harmaat tai valkoiset pinnat ovat helposti monotonisia ja tylsiä. Värisävyjen tulee mieluummin olla murrettuja ja aikaa kestäviä kuin väripaletin perusvärejä. Yksittäisillä väriläiskillä korostamista vältetään. Varsinkin kivijalkatilan materiaalien ja värien tulee olla lämpimiä, kutsuvia ja ihmisläheisiä. Kivijalkakerroksen arkkitehtuurissa tulee käyttää myös kävelijälle mielenkiintoa tuovia detaljeja.

Eri osa-alueille on määritelty alueiden tyypillisiä materiaaleja ja värejä, joita on selostettu Liitteessä 1: Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet.

Kuvat 104-107. Onnistuneita esimerkkejä sisäänkäynnistä, porttikongista, kivijalkakerroksen erottuvasta tiilidetaljoinnista sekä värikkäistä julkisivuista.

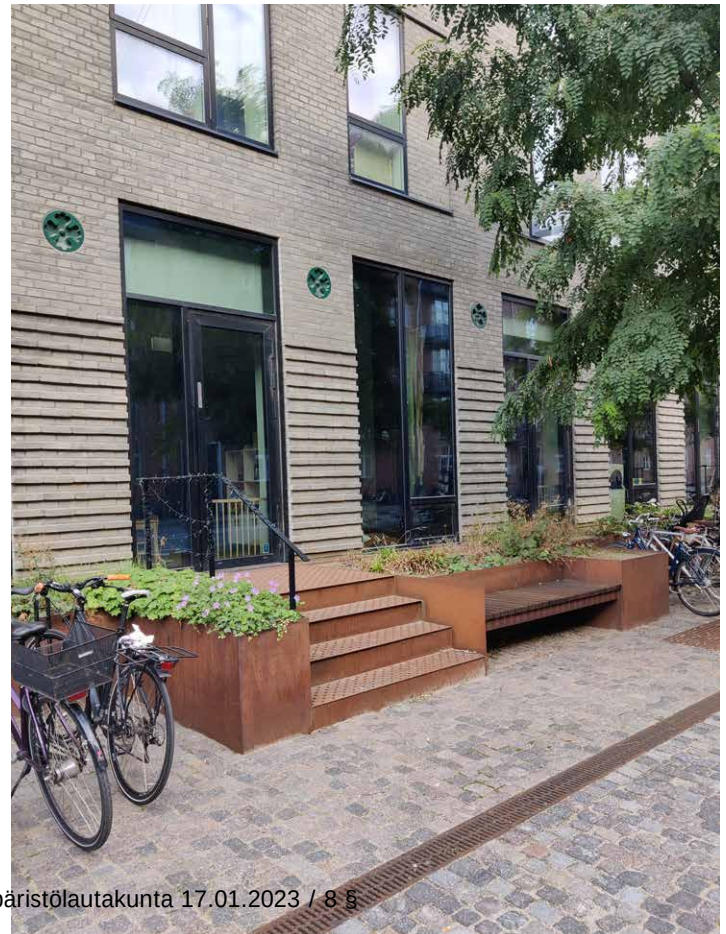
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Rajapinnat ja puolijulkiset tilat

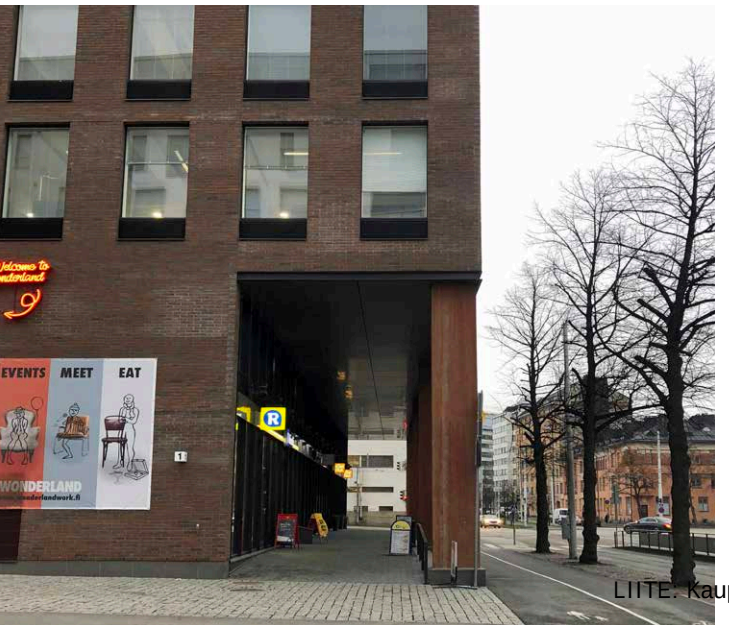
Tuomalla erilaisia elementtejä jalankulkijan ympäristöön voidaan tehokkaasti vaikuttaa siihen, miten viihtyisiä kadut ovat ja kuinka mukavaa ulkona on liikkua. Rajapinnalla tarkoitetaan tässä yhteydessä reunoja sellaiselle ulkotilalle, jossa jotakin tapahtuu. Yksinkertaisimmillaan tällainen reuna on rakennuksen ja kadun välissä; rakennuksen seinäpinta lähiympäristöineen ja se paikka mistä kuljetaan rakennukseen. Suunnittelussa tulee pohtia millaista on liikkua kadulla kyseisen rakennuksen edessä; miltä ympäristö tuntuu; houkuttaako se pysähtymään ja soittamaan puhelun tai katselemaan ympärilleen. Rajapintojen mielekkäällä käsittelyllä voidaan luoda ihmisen mittakaavaa ja samalla tuoda kiinnostavaa katseltavaa katutilaan.

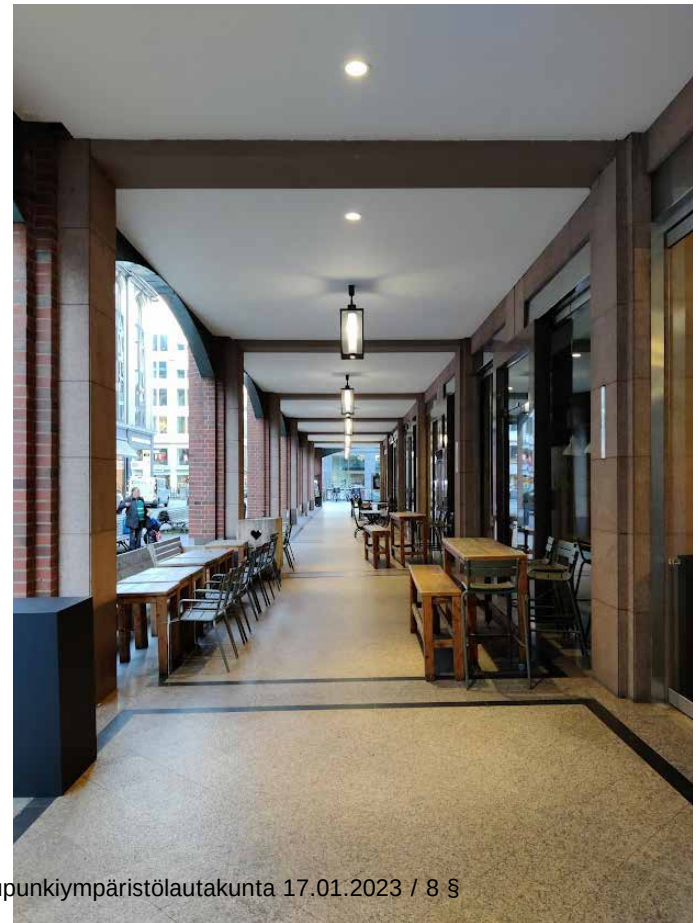
Puolijulkiset tilat ovat yksityisen tilan, kuten asunnon, tai puoliyksityisen tilan, kuten toimiston, ja julkisen katutilan, aukion tai puiston välissä. Ne ovat tiloja, joita pinnat rajaavat kolmiulotteisesti joko vain joiltain osin tai joka puolelta. Tärkeää on, että kyseiseen paikkaan syntyy tilan tuntu tai siirtymävyöhyke yksityisemmän olotilan ja julkisesti esillä olemisen välillä. Puolijulkisesta tilasta voidaan esimerkiksi tarkkailla kadun elämää ottamatta itse aktiivisesti siihen osaa, jolloin on hyvä, että paikalla on vähintään taustaseinä, seinänomaisia elementtejä tai katos. Puolijulkisessa tilassa asettuu myös itse nähtäväksi ja vuorovaikutukseen muiden

Kuvat 108-111. Rajapinnat ja puolijulkiset tilat. Esimerkkejä rakennuksen ja katutilan reunavyöhykkeet elävöittämisestä istutuksien, penkkien ja mm. sisäänkäyntien avulla. Oikealla alakulmassa puolijulkinen asunnon terassi.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §





ihmisten kanssa, esimerkiksi etupihallaan kadun varressa.

Puolijulkinen tila voi olla kooltaan hyvin erilainen ja syntyä esimerkiksi viherrakentamisen, edusaukioiden, tasoerojen, portaiden, penkkien tai istuinryhmien muodostamana paikkana rakennusten sisäänkäynnin yhteyteen. Tällainen tila luo tilallista kerroksellisuutta ympäristöön ja antaa jalankulkijoille viitteen siitä, mitä rakennuksen sisällä tapahtuu ja tekee katutilasta kiinnostavamman ja viihtyisämmän myös muille kuin kyseisen talon asukkaille, työntekijöille ja muille käyttäjille.

Arkadit, katokset

Arkadeilla ja katoksilla luodaan kadun tai aukion varrelle rajapinta, joka tuntuu joko puolijulkiselta tai julkiselta tilalta. Tila rajautuu niin yläpuoleltaan kuin sivultaan luoden parhaimmillaan huoneenomaisen vaikutelman kävelijän ympäristöön. Arkadin tulee olla tarpeeksi korkea ja leveä ollakseen onnistunut ja toimiva. Se ei saa tuntua pimeältä ja ahdistavalta. Arkadin korkeuden tulee olla tavanomaista kerroskorkeutta suurempi, esimerkiksi kahden kerroksen korkuinen. Sitä korkeampana sen säältä suojaava vaikutus vähenee ja jopa häviää. Arkadin tulee olla myös riittävän leveä, jotta avautuva ovi ei tuki kävelijöiden tilaa ja jotta arkadiin voidaan sijoittaa kahvilapöytiäkin. Yhtenäiset, koko rakennuksen pituiset katokset tai markiisit voivat luoda juhlavan tai jopa arkadinomaisen vaikutelman. Yhtenäisinä jatkuvat arkadit sopivat hyvin asiointikatujen varteen varsinkin kiinnostavuuden kehällä.

Kuvat 112-115. Esimerkkejä arkadeista, katoksista sekä julkisivun sisennyksllä luodusta katosvaikutelmasta. .

Toiminnan levittäytyminen katutilaan

Kivijalkakerroksen kahvilat, ravintolat, liikkeet ja yhteistilat voivat levittäytyä kadulle päin mm. penkein, pöydin, tuolein, istutuksin, markiisein ja mainoksin (kts. kuvat 87-90). Katutilaan levittyvät esineet kalustavat kadun ja tekevät siitä viihtyisämmän paikan pysähtymiselle. Vaikka kalustamisella ei rakennetakaan ulkotilaan seiniä tai kattoja, on kalustettava alue syytä käsitellä kuin se olisi huonetila, tai tehdä siitä sen oloinen. Kalustamisessa on pidettävä huoli siitä, että jää riittävän leveälti vapaata kulkutilaa niin kävelijöille kuin pyöräilijöillekin. Levittäytymisen tila voidaankin usein mieluummin varata tontin puolelle, jolloin tontin ulkotila liittyy saumattomasti katutilaan.

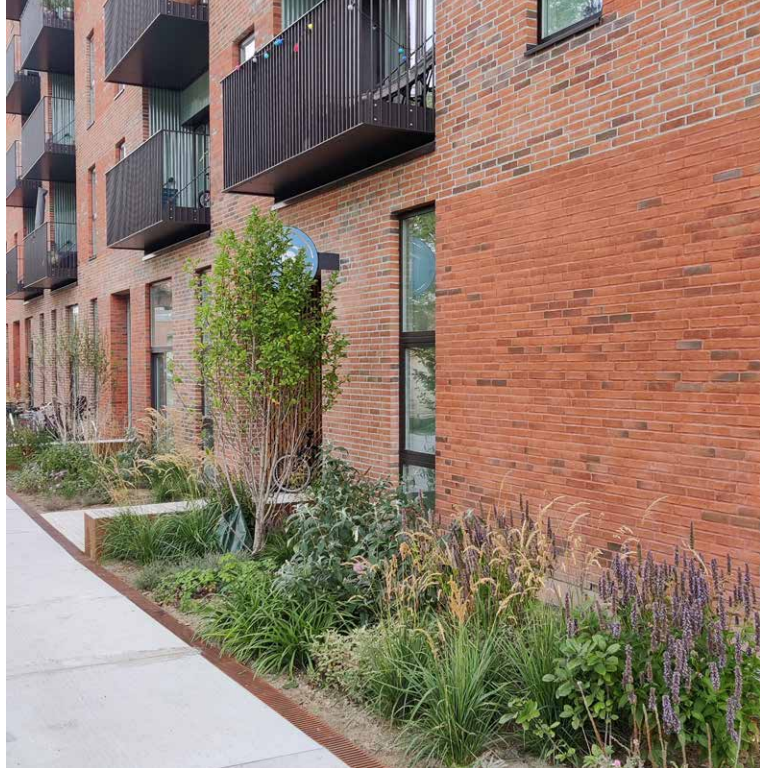
Katutilaan levittäytyviä toimintoja kannattaa sijoittaa paikkoihin, jotka keräävät ihmisiä mm. kiinnostavuuden kehän varrelle ja muuallekin, missä kivijalkaan sijoittuu julkisia ja puolijulkisia toimintoja.

Viherrakentaminen

Viherrakentaminen on eräs tärkeimmistä kävely-ympäristön elävöittämisen, rajaamisen ja viihtyvyyden parantamisen keinoista sekä yksinään että myös yhdessä muiden keinojen kanssa. Koska Aviapoliksessa on niukasti luonnonympäristöjä, katutilan vehreys on olennainen osa koko alueen viherstrategiaa. Korttelin ja kadun rajapinnan viherrakentaminen voi tarkoittaa esimerkiksi puita, kiinteistöjen etupuutarhoja, taskupuistoja, pensasaitoja ja köynnösistutuksia. Paikoissa, jonne katutilaan ei saada muita elävöittäviä elementtejä, viherrakentamista voidaan käyttää jalankulkureitin molemmin puolin rajaamassa ja tuomassa varjoisuutta, viileyttä ja tuulensuojaa kävelijän tilaan. Sisäänkäyntien edustojen ja terassien viherrakentamisella saadaan lisättyä myös kivijalkakerroksen kiinnostavuutta.

Viherrakentamista voi käyttää kaikilla alueilla Aviapoliksessa. (Tästä aiheesta enemmän kohdassa 3.3.1 Julkinen viherympäristö.)

Kuvat 116-119. Viherrakentaminen. Esimerkkejä erilaisista kivijalan ja katutilan välisistä istutuksista sekä köynnöksen köytöstä rajapinnassa.



3 VIHREÄ KAUPUNKI

Aviapoliksen kaupunkivihreän malli

Ilmastonmuutos vaatii kaupunkisuunnittelua uusille urille. Veromiehen alue muuttuu kivisestä teollisuusalueesta monimuotoiseksi ja vehreäksi uudeksi kaupunginosaksi. Aviapoliksen kaupunkivihreän mallin tavoitteena on säilyttää metsäsaarekkeita, luoda vehreydellä viihtyisyyttä ja hyödyntää erilaisia urbaaniin ympäristöön soveltuvia luontopohjaisia ratkaisuja. Monipuolinen puu- ja kasvilajisto aukioilla ja viherkaduilla sekä kortteli-pihojen riittävä ekologisuus takaavat luontohyötyjen kokonaisuutta.

3.1 TAVOITTEET

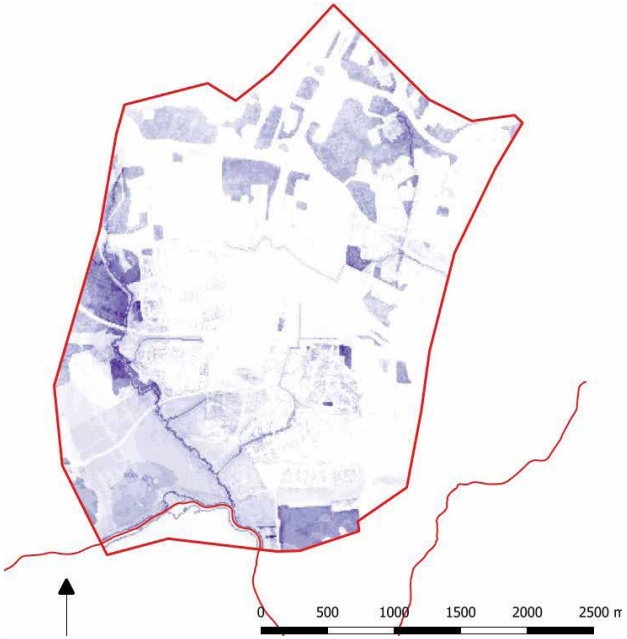
Ilmastonmuutokseen varautuminen ja ekologisuus

Viime vuosina globaalit ääri-ilmiöt ovat lisääntyneet ja vaikutukset näkyvät myös Suomessa. Vastedes kaikki ympäristösuunnittelu ja rakentaminen tulee tehdä vastuullisesti ilmaston näkökulmasta, sillä ilmastonmuutos lisää säiden ääri-ilmiöitä, kuten hellejaksoja, tulvasateita ja myrskytuulia. Aviapoliksen kaupunkivihreän mallin suunnitteluperiaatteet viedään toteutuksen tasolle mm. hulevesien luonnonmukaisella hallinnalla ja monimuotoisen kasvillisuuden käytöllä. Riittävillä viheralueilla sekä vehreiden sisäpihojen ja katutilojen toteutuksella kohtuullistetaan läpäisemättömän maapinnan määrää. Lisäksi säilyttämällä puustoa voidaan vähentää tuulisuutta, paikallisilmaston äärevöitymistä sekä ylläpitää olemassa olevia ja toimivia ekosysteemejä.

Hiilitaseeseen vaikuttaa voimakkaimmin puuston määrä. Kaupunkivihreän mallilla selvitetään keinoja lisätä ilmaston palautumiskykyä luontopohjaisilla ratkaisuilla. Metsiä ja puustolaikkuja säästetään viheralueina, viherverkoston ja kortteleiden osina. Myös vähäisten kosteikkojen ja turvemaiden ylläpitäminen ennallaan vähentää hiilen vapautumista sekä auttaa paikallista hydrologista tasapainoa ympäröivän alueen rakentamisesta huolimatta. Maa- ja kiviainesten alueellisella uudelleenkäytöllä saadaan aikaan suuria taloudellisia etuja ja rekkarallin vähentyminen vähentää myös hiilipäästöjä. Maa-ainesten uusiokäyttö vaatii onnistuakseen jatkuvaa yhteistyötä eri viranomaistahojen välillä.

Terveyshyötyjä ja viihtyisyyttä

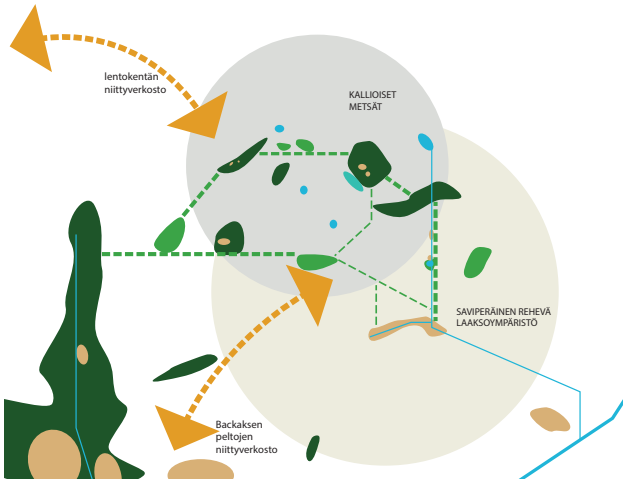
Vihreä ympäristö lisää asukkaiden ja työntekijöiden terveyttä ja viihtyisyyttä. Tutkimuksin on todettu, että ihmiset voivat paremmin, kun he pääsevät kosketuksiin lähiluonnon kanssa tai ikkunoista avautuu vehreitä näkymiä. Alueen suunnittelussa tulee luontoarvoihin kiinnittää erityistä



Kuva 120. Veromiehessä tärkeimmät ekosysteemipalvelut ovat sade- ja sulamisvesien virtauksen sekä veden laadun säätelyt, pienilmaston ja ilmanlaadun säätelypalvelut. Ekosysteemipalvelut ovat luontohyötyjä ihmisille kaupunkiympäristössä. Asukkaiden ja työntekijöiden virkistäytyminen, henkinen ja fyysinen terveys, viherympäristön tarjoamat kokemukset sekä elämykset sekä esteettisyyden ja inspiraation lähteet tuovat alueen ihmisille syvempiä merkityksellisyyden ja pysyväisyyden tunteiden mahdollisuuksia. Kartanonkoski on hyvä esimerkki ekosysteemipalveluiden toteutumisesta asukkaiden rakkaudessa kotiseutuunsa (Vantaan luontohyödyt -Selvitys ekosysteemipalveluista yleiskaavatyön taustalle, WSP 2018).

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

huomiota: tuodaan esille luonnon monimuotoisuus ja korostetaan paikkojen monipuolisuutta. Tehdään paikkoja, joissa ihmiset pysähtyvät ja viihtyvät. Kehitetään reittejä, jotka houkuttelevat kävelemään. Uusi kaupunkiympäristö on entistä vihreämpi. Kaupunkiin ekosysteeminä kuuluu ihmisen ja elinympäristön lisäksi myös eliöstö. Etenkin pölyttäjähyönteisten hyvinvointi on yhtä tärkeää kuin ihmisten hyvinvointi.



Kuva 121. Kaavio esittää viheralueiden ja siniverkoston kytkennällisyyden toisiinsa. Veromiehen viherkadut ja kasvillisuuskatot tukevat myös läheisten ruokatuotantopeltojen pölyttäjäpalveluita.

Parannetaan alueen imagoa

Kaupunkivihreän mallin avulla luodaan uudenlaista kaupunkiympäristöä, joka nostaa alueen imagoa ja haluttavuutta niin tulevien asukkaiden silmissä kuin työpaikkojen sijoittumisessakin. Alueelle suunnitellaan viihtyisiä ja toiminnallisia aukioita sekä vehreitä kävelyreittejä lähelle asukkaita ja työntekijöitä. Aukiot ovat tärkeä osa vehreitä kävelyreittejä. Aukioiden yhteyteen rakennetaan myös erilaisia mahdollisuuksia tapahtumien tai työpalaverien järjestämiseen.

Kehitetään vihreät suunnitteluperiaatteet ja työkalut niiden toteuttamiseen

Luodaan yhteiset suunnitteluperiaatteet ja työkaluvalikoima urbaanin kaupunkivihreän toteuttamiseksi. Määritellään suunnitteluperiaatteet yksityisten taskupuistojen sekä julkisten viherkatujen ja puistojen suunnittelulle, jotta niistä muodostuisi yhtenäinen ja toisiaan ekologisesti tukeva viherverkosto. Korttelipihat istutuksineen täydentävät kaupunginosan viherverkostoa. Vihertehokkuustyökalulla varmistetaan korttelipihojen vehreys.

Kuva 122. Pölyttäjien elinolosuhteiden ylläpitäminen on tärkeää Backaksen alueen peltojen ruokatuotannon ylläpitämiseksi. Niittyverkoston jatkuvuus, pajulajien ja kukkivien puiden runsaus auttaa pölyttäjien selviämiskykyä kaupunkiolosuhteissa.

3.2 VIHERVERKOSTO

Aviapoliksen viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä. Alueelle rakennetaan muutamia uusia, laajoja puistoja, kuten esimerkiksi Annefredinpuisto, jonne voidaan sijoittaa liikunta- ja leikkikenttiä sekä muuta toimintaa. Aukiot ovat myös osa viherympäristöä, sillä suuria, puuttomia aukioita ei Aviapolikseen tehdä. Katupuita istutetaan monipuolisella lajistolla ja kehitetään viherkadun konseptia, jossa kasvillisuus on osa hulevesijärjestelmää. Manttaalitiellä ennallistetaan myös purouomaa osana viherkatua. Katuympäristöä vehreytetään myös ns. taskupuistoilla, jotka ovat osa korttelialuetta, mutta yleisesti käytettävissä esimerkiksi istuskelupaikkana. Viherympäristö jatkuu yksityisillä korttelipihoilla niin asuin- kuin työpaikkakortteleissa.

Metsät, virkistys- ja muut viheralueet nivotaan viherkatujen avulla verkostoksi ja sujuvina jatkuviksi reiteiksi. Yhteydet asuinkortteleista metsiin ja purojen luo tehdään selkeiksi, runsaan vehreiksi ja riittävän leveiksi. Viheryhteyksiä korostetaan ja ne jatkuvat myös Krakanojalle, Tikkurilan suuntaan ja Pakkalaan. Siellä, missä puistoyhteyttä ei voida tehdä jatkuvana, tehdään kadusta ns. viherkatu niin, että kadulle tulee varsin puistomainen luonne.

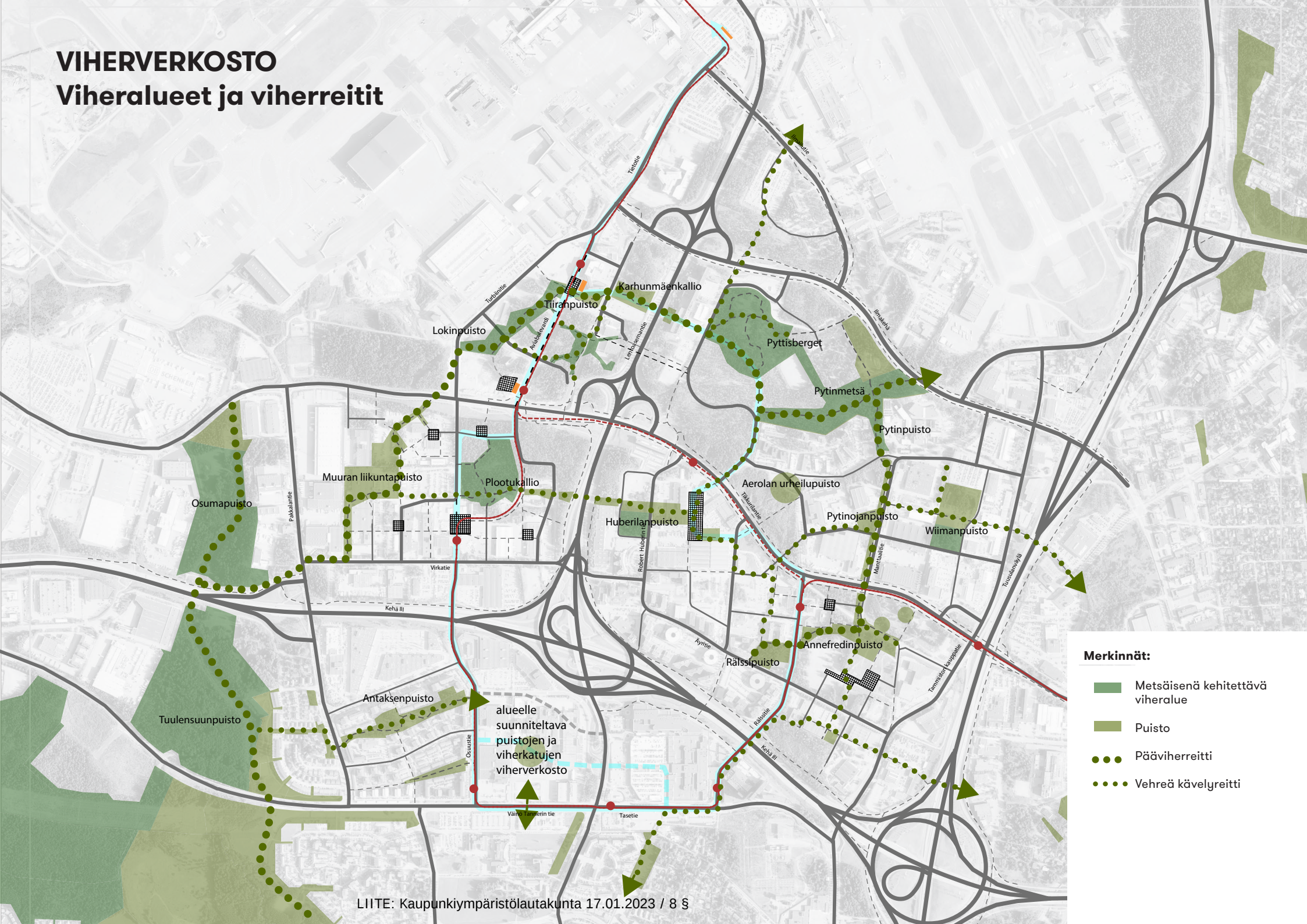
Kuvat 123-124. Ekosysteemipalvelujen kannalta tärkeimmät paikat ovat linnustollisesti rikkaita ja kasvillisuudeltaan vanho- ja metsäalueita sekä puronvarsia, joissa yhdistyy sinivihreät ekosysteemipalvelut.

Kortteleiden vehreitä sisäpihoja sivuten voi kulkea myös puolijulkinen reitti.

Aiempina vuosina laadittujen Aviapoliksen kaavarungon ja Veromiehen verkkojen pohjalta arvioidaan, että Veromiehessä viheralueita tulee olemaan vain noin 10 %. Siihen on laskettu mukaan metsät, rakennetut puistot, aukiot ja viherkadut. Selvää on, että viherympäristön eteen tulee tehdä paljon enemmän ja erityisesti rakennettavien viheraukioiden ja -katujen ekologiseen laatuun on kiinnitettävä huomiota suunnittelussa. Vantaan urbaaneilla alueilla viheralueiden osuus maapinta-alasta on Tikkurilassa 14 %, Martinlaaksossa 22 % ja Myyrmäessä 37 %. Aviapolikseen on tavoitteena suunnitella monimuotoinen ja luonnonmukaisuutta tukeva viherverkosto. Koska Aviapoliksen viheralueiden osuus on hyvin pieni verrattuna Vantaan muihin osiin, on tärkeä lisätä Aviapoliksen vehreyttä sekä julkisella että yksityisellä maalla lukuisilla taskupuistoilla, viherkaduilla ja runsaalla tonttien maavaraisella viherrakentamisella.

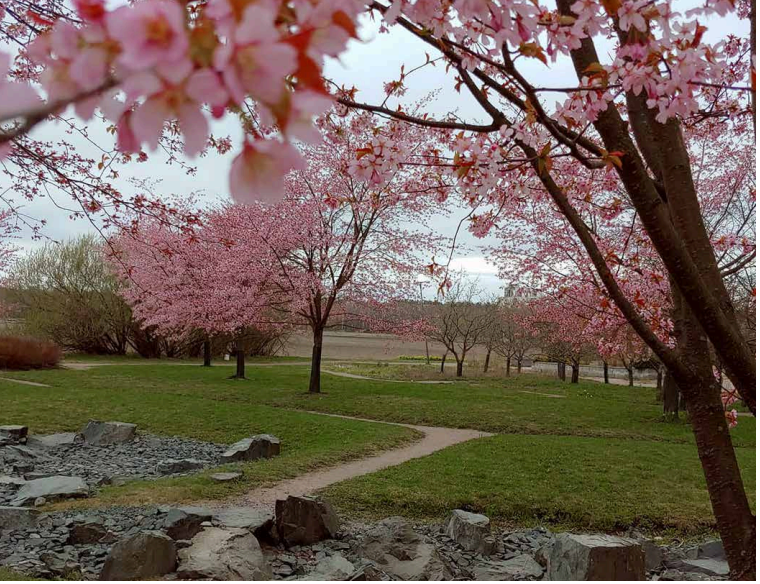
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

VIHERVERKOSTO
Viheralueet ja viherreitit



Merkinnät:

- Metsäisenä kehitettävä viheralue
- Puisto
- Päiväviherreitti
- Vehreä kävelyreitti



3.3 VIHREÄN KAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

3.3.1 Julkinen viherympäristö

Julkinen viherympäristö koostuu lähimetsistä, puistoista ja viherkaduista, kaduista ja vehreistä aukioista, jotka muodostavat viihtyisän kävely- ja virkistysympäristön. Koko julkinen ulkotila suunnitellaan kaupunkikuvallisena kokonaisuutena yhdessä julkisen taiteen kanssa.

Urbaanissa kaupunkivihreän suunnittelussa korostetaan monipuolista kasvi- ja puulajistoa sekä kukkivien puiden ja niittyjen runsautta pölyttäjähyönteisten sekä asukkaiden iloksi. Katu- ja puistopuiden lajivalinnoissa pyritään monimuotoisuuteen ns. Santamourin mallilla. Siinä suunnitellaan puulajisto yhdistelemällä kasvilajeja eri heimoista ja lajeista. Näin korostuu biologinen monimuotoisuus, kun osa puulajeista sietää ilmaston ääri-ilmiöitä paremmin tai yhteen puulajiin iskevä tauti ei tärvele kaikkea alueen puustoa. Virkistysmetsissä säilytetään puustoa ja muuta kasvillisuutta mahdollisimman paljon, mikä tukee hiilineutraalisuustavoitteita.

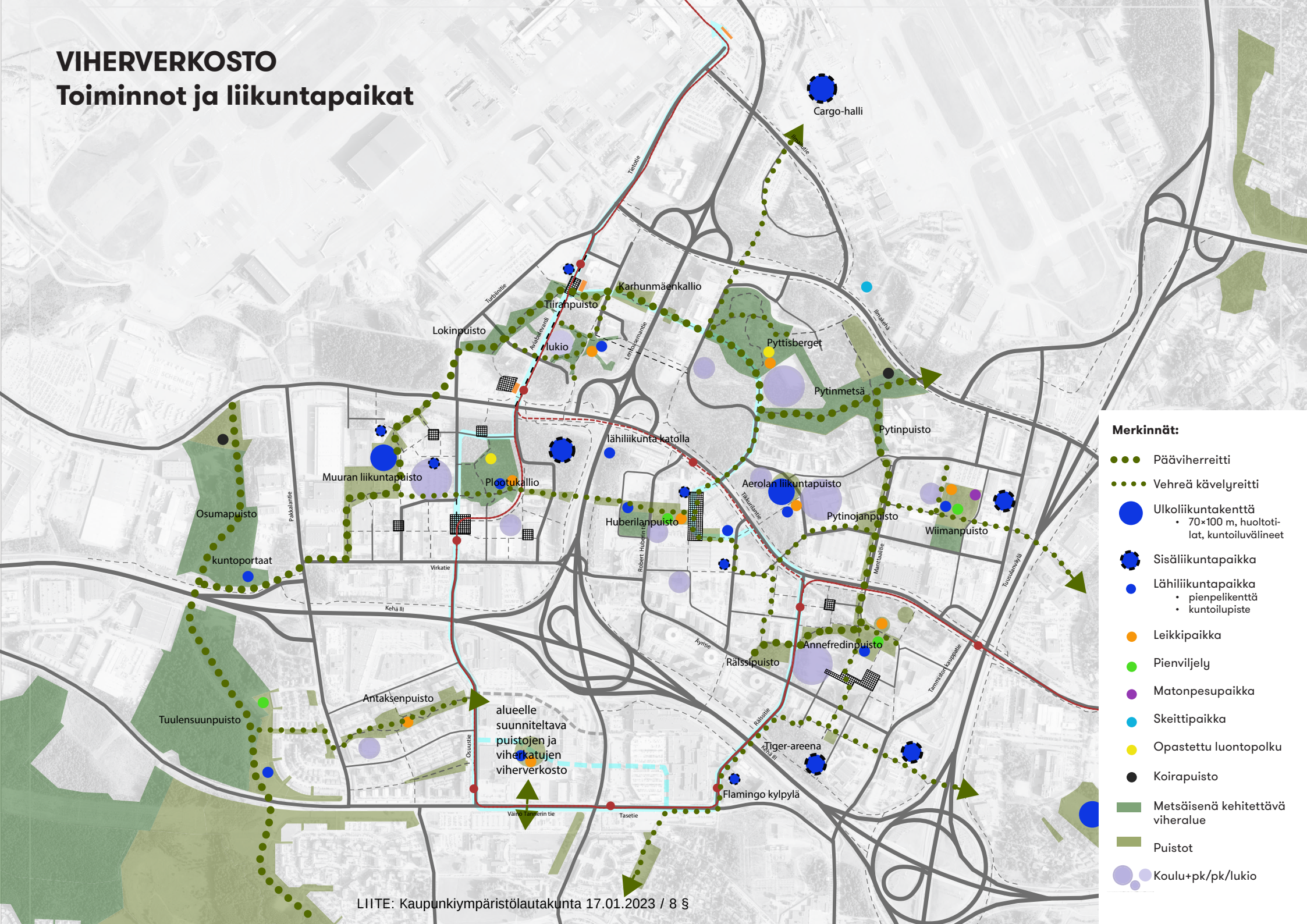
Puistot ja lähivirkistysalueet

Metsäisyys ja luonnonmukaisuus ovat tärkeimmät Veromiehen viherympäristön arvot, joita suunnittelussa korostetaan. Suurimmat säästettävät metsäalueet ovat Plootukallio ja Pyttisberget, joihin suunnitellaan kulultaan ohjattuja reittejä kalliokasvillisuuden suojelemiseksi ja luontopolkuja opasteineen. Metsän ominaispiirteitä tuodaan esille myös joidenkin aukioiden ja alueiden rakentamisessa, kuten esimerkiksi Aviapoliksen keskustassa ja Aerolassa. Virkistysreittien suunnittelussa on huomioitu Vantaan yleiskaavan 2020 ja ulkoilureittien tavoitesuunnitelman 2021 mukaiset reitit. Leikkipuistoja rakennetaan luonnonmukaisuuden teemalla, jolloin esim. leikkivälineet ovat puisia, ja olemassa olevaa puustoa säästetään.

Puistoja profiloidaan eri teemoilla erilaisiksi. Jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella tulee olla yksi toiminnallinen puisto. Suurempiin puistoihin sijoitetaan leikki- ja liikuntavälineitä ja -paikkoja. Muita puistoihin sijoittuvia toimintoja ovat esimerkiksi viljelylaatikot, matonpesu, koirapuistot, skeittaus ja grillipaikka (katso seuraavan sivun kartta toiminnoista ja liikuntapaikoista).

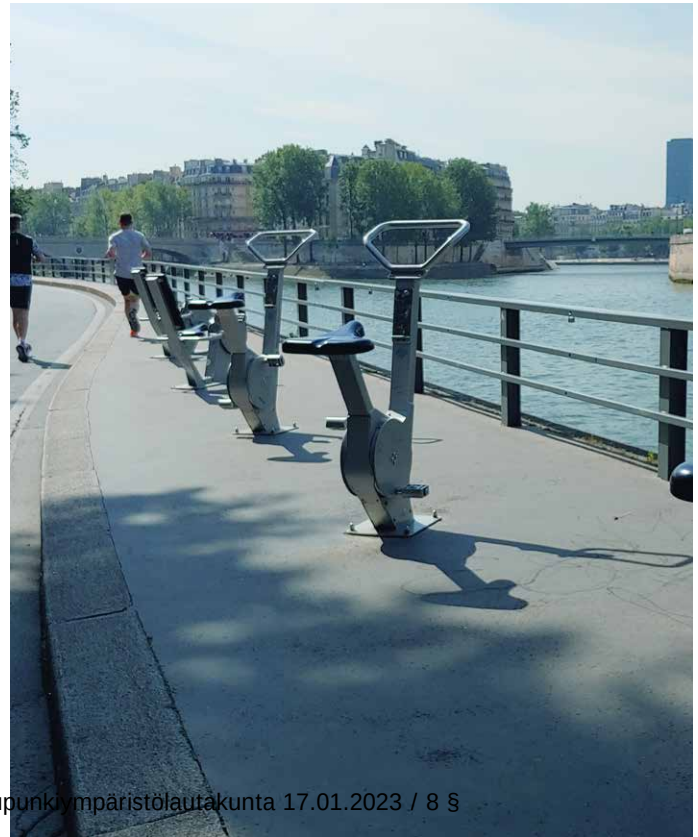
Kuvat 125-127. Puistot ja lähivirkistysalueet. Aviapoliksen puistoissa väriloistoa tuovat kukkivat puut ja kukkivat kasvit ja syysvärit.

VIHERVERKOSTO
Toiminnot ja liikuntapaikat



Merkinnät:

- Päiväherreitti
- Vehreä kävelyreitti
- Ulkoliikuntakenttä
  - 70×100 m, huoltotilat, kuntoiluvälineet
- Sisäliikuntapaikka
- Lähiliikuntapaikka
  - pienpelikenttä
  - kuntoilupiste
- Leikkipaikka
- Pienviljely
- Matonpesupaikka
- Skeittipaikka
- Opastettu luontopolku
- Koirapuisto
- Metsäisenä kehitettävä viheralue
- Puistot
- Koulu+pk/pk/lukio



Sivun ylävasemmalla olevalla kartalla on esitetty näkymien kannalta tärkeät kalliot tai jyrkänteet, jotka pyritään säilyttämään. Tavoitteena on valaista jyrkänteitä tai korostaa niitä taiteen keinoin. Jos niitä on louhittava kadun rakentamisen yhteydessä, se tulee tehdä kallion lohkeamistapa huomioiden ja porausjälkiä ei saa jäädä näkyviin kalliopintoihin.

Liikuntapaikat

Koulujen ulkoliikuntaa varten tulee varata riittävät urheilualueet molemmin puolin Lentoasemantietä. Koulujen tonteille varataan vähintään 40×60 m kokoinen pelikenttä alakoululaisten tarpeeseen. Yläkoululaisia ja 2.asteen opiskelijoita varteen vaadittavat isommat kentät (min. 50×100m) sijoitetaan puistoalueille Muuraan ja Aerolaan. Tavoitteena on saada Veromieheen ainakin yksi jalkapallokenttä, jonka koko on Palloliiton suositusten mukainen 105 × 68 m lisättynä 5-10 m suojavyöhykkeellä, jotta alueella voidaan järjestää virallisia otteluita. Muuran alueelle on suunniteltu koko aluetta palveleva liikuntapuisto, jonne tulevaisuudessa sijoitetaan myös pienempiä pelikenttiä (koripallo 28×15m, tennis 24×11m).

Veromieheen tulisi saada sijoitettua myös sisäliikuntahalleja. Niiden sijoittelussa tulee ottaa huomioon sujuvat ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Asemakaavaluonnoksessa on jo varauduttu Tiger-Areenan (salibandy, sähly) uuteen halliin. Muita sopivia suurempia sisäliikuntahallipaikkoja ovat

Kuvat 128-131. Ylhäällä vasemmalla: Veromiehen näkymien kannalta tärkeimmät kalliot ja jyrkänteet (kartalla mustalla vinoviivalla). Muissa kuvia esimerkkjeä urbaaneista liikuntapaikoista.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Muuran yleisömagneetin alue Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmassa sekä lentokentän alueen vanha Cargo-halli. Etenkin yleisömagneetin alue on hyvin liikenteellisesti saavutettavissa kaikilla liikennevälineillä. Lisäksi vanhoihin säilytettäviin teollisuushalleihin Huberilassa ja Wiimassa voidaan sijoittaa pienempiä sisäliikuntatiloja.

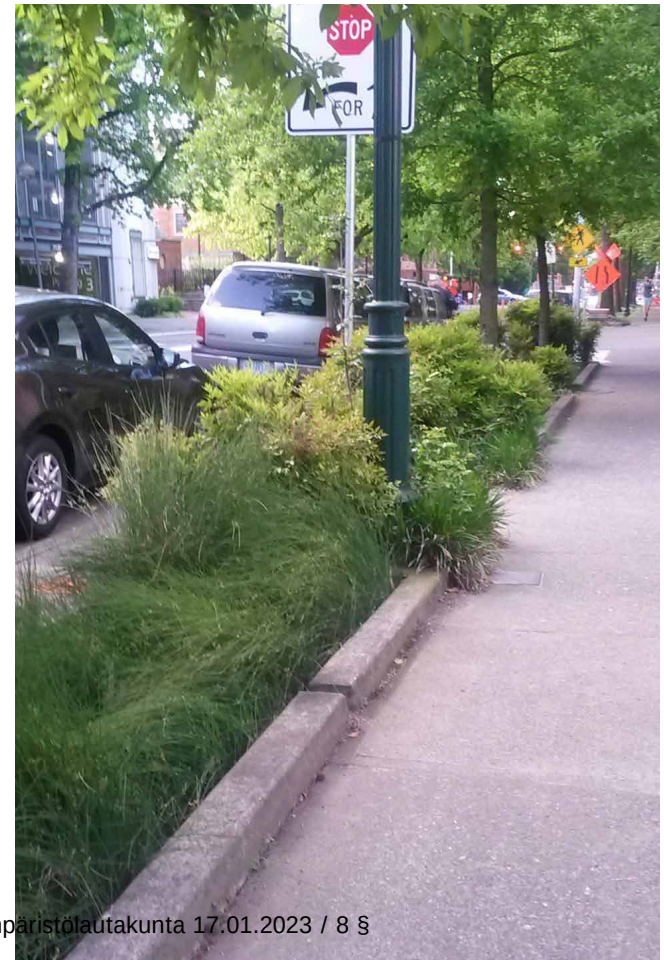
Puistoihin sijoitetaan asukkaita palvelevia useita lähiliikuntapaikkoja, kuten pieniä pelikenttiä tai ulkokuntoilupaikkoja. Lähiliikuntaan suunnitellaan myös urbaaneja vaihtoehtoja. Pysäköintitalojen katolle voidaan rakentaa lähiliikuntapaikkoja, joiden saavutettavuutta lisätään hissin sekä kuntoportaiden avulla. Pysäköintitalojen seiniä voidaan hyödyntää kiipeilyyn. Asuinalueille ja monitoimikortteleihin suunniteltaville aukioille sijoitetaan välineitä ja mahdollisuuksia tasapainoiluun, vaihtoehtoisiin kulkureitteihin sekä yhteisöllisyyteen vaikkapa pingispöytien avulla. Ilmakehän pohjoispuolelle esitetään skeittipaikka.

Viherkadut

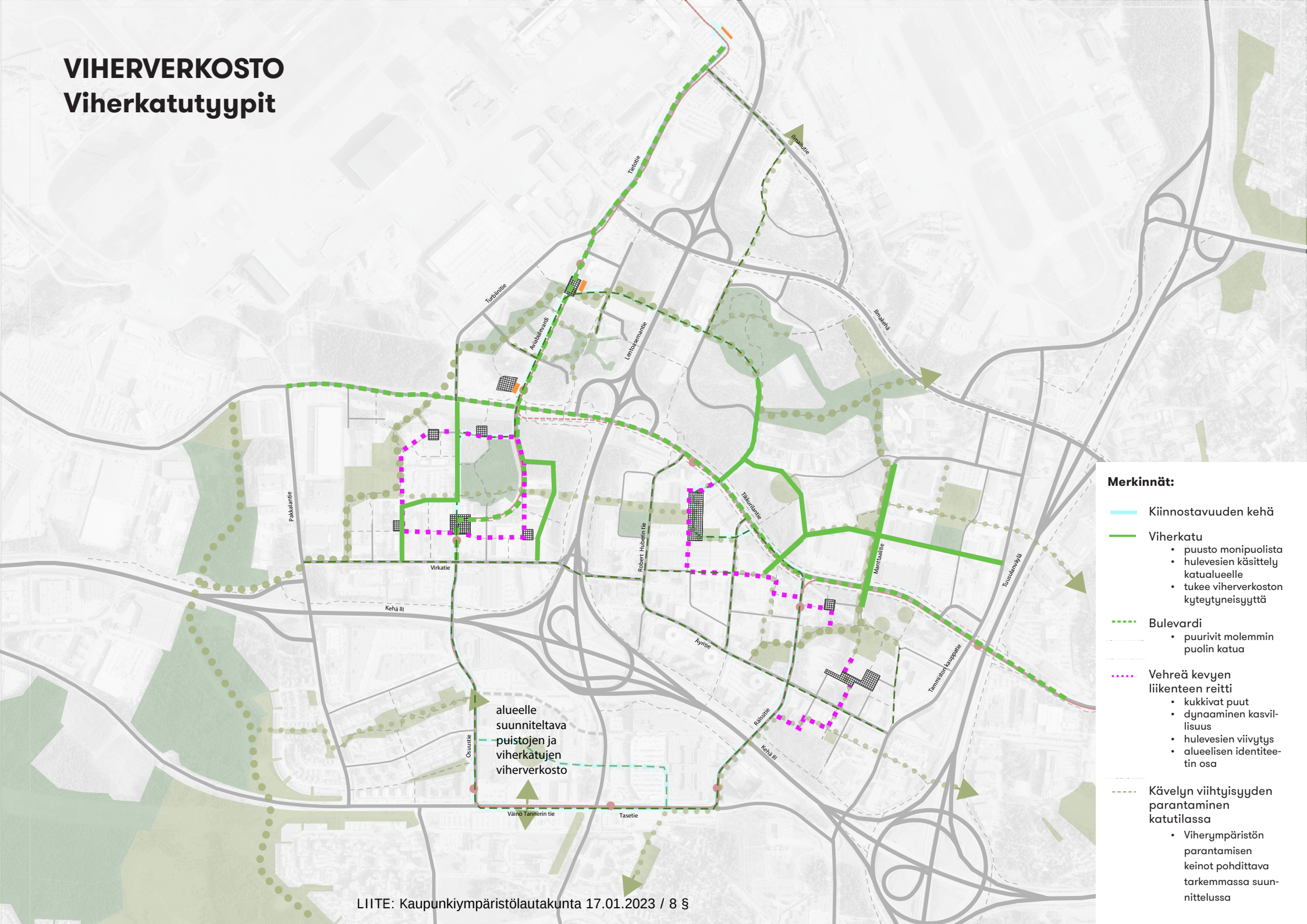
Viherkadut tukevat viherverkon kokonaisuutta. Ne tuovat tiiviiseen kaupunkikuvaan viihtyisyyttä ja kytkevät kasvillisuudellaan etäälle jääviä viheralueita ekologisesti toisiinsa.

Viherkaduille suunnitellaan monipuolinen puulajisto ja muulle kasvillisuudelle sekä hulevesien viivyttämiselle varataan tilaa. Viherkadun istutuskaistat vaihtelevat tavallisesta 4 metrin levyisestä puurivin

Kuvat 132-136. Viherkadut: esimerkkejä vehreistä viherkaduista, joissa hulevettä johdetaan ja viivytetään monilajisilla istutusalueilla.



VIHERVERKOSTO
Viherkatutyypit



Merkinnät:

- Kiinnostavuuden kehä
- Viherkatu
  - puusto monipuolista
  - hulevesien käsittely katualueelle
  - tukee viherverkoston kyteytyneisyyttä
- Bulevardi
  - puurivit molemmin puolin katua
- Vehreä kevyen liikenteen reitti
  - kukkivat puut
  - dynaaminen kasvillisuus
  - hulevesien viivytys
  - alueelisen identiteetin osa
- Kävelyn viihtyisyyden parantaminen katutilassa
  - Viherympäristön parantamisen keinot pohdittava tarkemmassa suunnittelussa

istutuskaistasta tai hulevesien viivytysalueesta 7-10 metrin levyiseen monimuotoiseen viherkaistaan, jossa voi kulkea myös vaihtoehtoisia kulkureittejä pitkospuineen tai sinne voidaan sijoittaa erilaisia toimintoja kuten juoksupolku, kuntoiluvälineitä tai penkkejä.

Viherkadun liikennenopeus on 30-40 km/h ja kadun kehittämisessä etusijalla on jalankulkijaystävällisyys. Katua reunustavien pihojen puiden lehvästöt saattavat ulottua kadun ylle. Veromiehen viherverkon jatkuvuutta tuetaan ja asukkaiden viihtyisyyttä kehitetään vehmaiden viherkatujen suunnittelun avulla. Runsas puusto on teemana kaikilla viherkaduilla, mutta teemat poikkeavat toisistaan. Rakennetaan kukkivien puiden ja kuntoilun reittejä sekä luonteeltaan erilaisia paikkoja korostamalla esim. luonnonmukaista hulevesien käsittelyä, puron solisevaa putousta, valaistua kallioseinämää tai taidekulmausta.

Muut kadut

Kaikille suunnittelualueen kaduille sovitetaan katupuita ja vehreyttä, kadunvarsipysäköintiä ja toimintoja toimiviksi kokonaisuuksiksi.

Katupuuriveillä korostetaan kadun tai katuosuuden kaupunkikuvallista merkitystä. Tikkurilantie, Muuranraitio ja Aviabulevardi toteutetaan bulevardeina siten, että kadun molemmin puolin on puurivit. Muille kaduille istutetaan puita monimuotoisesti ryhmitellen. Esimerkiksi Tietoteillä puuistutuksilla lisätään kävely-ympäristön houkuttelevuutta. Kapeimmilla tonttikaduillakin varataan tilaa puille. Koko katu tai katuosuus on suunniteltava kaupunkikuvallisena kokonaisuutena. Katupuut eivät saa olla katusuunnittelun jakojäännöksinä paikoissa, joissa kadulle varattua tilaa on jäänyt satunnaisten puiden paikkojen verran.

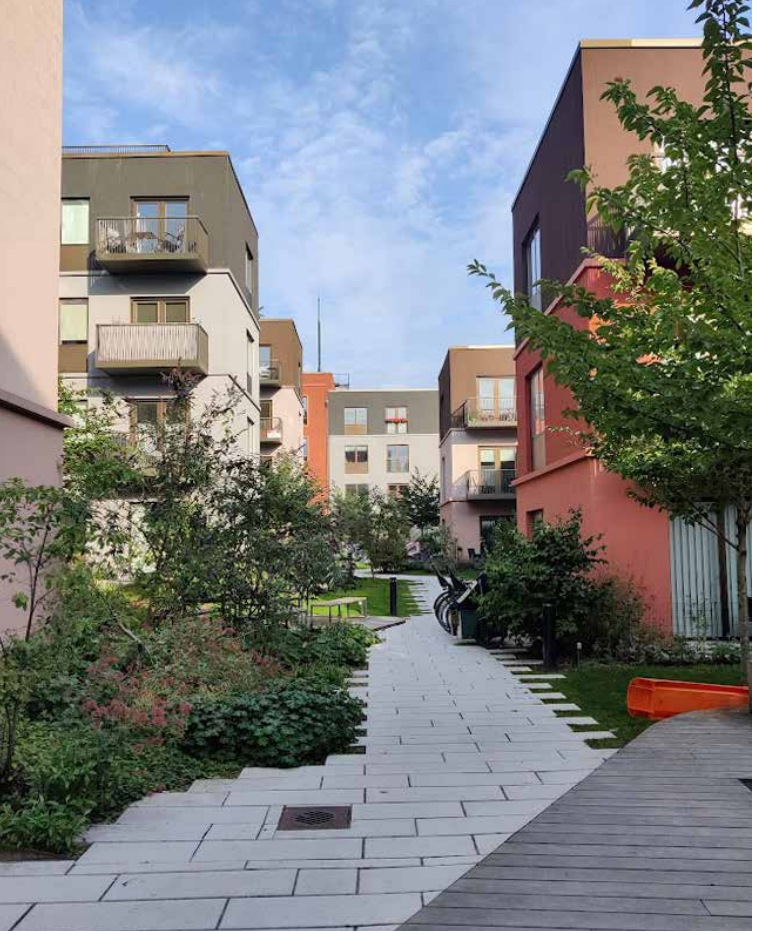
Aukiot

Kaupunkikuvallisesti aukiot ovat solmukohtia ja maamerkkejä. Ne liittyvät ympäröiviin rakennuksiin terassien ja sisäänkäyntien avulla. Jos aukion laidalla ei ole rakennusta rajaamassa aukiota tilaksi, voidaan puuriveillä ja pergolarakenteilla tehdä aukiolle rajaava ”seinä”. Aukion kaupunkikuvallista merkitystä voidaan korostaa kasvillisuudella, kuten esimerkiksi kookkailla vaahteroilla tai tammilla, pilvimäisesti kukkivilla kirsikkapuilla tai runsailla kukkaistutuksilla.

Aukiot ovat myös toiminnan paikkoja. Aukioiden kautta kuljetaan rakennuksiin tai aukioiden halki, niiden äärelle sijoittuvat usein joukkoliikennepysäkit tai -asemat. Aukiot toimivat myös paikkana oleskelulle, julkiselle taiteelle tai satunnaiselle esitykselle. Vihersuunnittelun tulee tukea liikkumisen reittejä ja aukion muita toimintoja.

Aukioilla tulee tavoitella houkuttelevuutta pysähtyä, viihtyä ja tavata ystäviä. Kasvillisuudella saadaan luotua varjoa ja tuulensuojaa, tuoksuja ja silmäniloa. Aukioita tulee profiloida omanlaisikseen erilaisilla kasvivalinnoilla ja rakenteilla. Niille voidaan rakentaa esimerkiksi katos pöytineen, penkkeineen ja pistokkeineen puhelimen latausta,

Kuvat 137-138. Aukiot. Esimerkkejä vehreistä aukioista.



satunnaista työskentelyä tai pop-up tapahtumaa varten. Tarvittava sähkö voidaan tuottaa aurinkopaneeleilla, jotka mieluiten sijoitetaan kasvikaton päälle.

3.3.2 Vehreys yksityisellä maalla

Yksityiselle maalle sijoittuvat taskupuistot, korttelipihat, työpaikkakortteleiden pihat, asuntokohtaiset pihat ovat tärkeitä asukkaille, työntekijöille ja alueen kehittyvälle imagolle. Mitä enemmän kasvillisuutta, viherkattoja, etenkin puita, sitä parempi paikallinen pienilmasto on. Vehreä, tai jopa metsäinen piha toimintoineen antaa mahdollisuuden asuin- ja työpaikkakorttelin yhteisöllisyyden kehittymiselle, kun sisäpiha tai taskupuisto toimii kohtaamispaikkana.

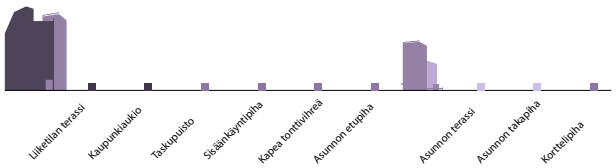
Pihoista tulee suunnitella vehreitä ja viihtyisiä, sekä pääosin maanvaraisia. Sisäpihan riittävää vehreyttä tarkastellaan vihertehokkuuslaskurin avulla. Varjoisuus tutkitaan viitesuunnitelmaa laadittaessa. Jos piha on pieni ja varjoisa tai käyttäjiä on paljon, voidaan tarvittaessa suunnitella lisää aurinkoista oleskelutilaa katoille. Maanvarainen piha takaa monimuotoisen ja ilmastoviisaan suunnittelun. Puut kasvavat maavaraisina kookkaiksi, hulevesien viivytys ja ohjaus pihan kasvillisuuden käyttöön onnistuu, pihalla voidaan säästää alkuperäistä kasvillisuutta ja kalliota sekä samalla vältetään kansipihojen tiheä korjaustarve.

Kuvat 139-142. Vehreitä sisäpihoja, pihan osana äilytettyä kalliota ja puustoa sekä esimerkki maantasoasunnon etupuutarhasta.

Kasvikattojen hyötynä on mm. niiden lämpöä tasaava vaikutus: kesähelteillä kasvikatto vähentää alapuolisen tilan jäähdytystarvetta ja talvella lämmitystarvetta, mikä säästää energiaa. Kasvikatoilla voidaan tukea monimuotoisen ympäristön rakentumista sekä hulevesien hallintaa ja edistää viidennen julkisivun kehittymistä alueellisen identiteetin osana. Kokonaistavoitteena on maailman vihrein lentokenttäkaupunki.

Kadun ja rakennuksen välisen alueen käyttöön kehitetään uusia mahdollisuuksia. Vehreyttä katutilaan saadaan varaamalla tilaa istutuksille rakennuksen ja kadun väliin tai maantasoasuntojen etupuutarhoilla. Korttelilla voi kadun varressa olla asukkaiden käytössä pieni viheralue, joka näkyy kävelyreitille ja tuo vehreyttä kaupunkitilaan.

Istutettaville puille määritellään asemakaavassa minimikoko ja varmistetaan riittävän kasvun edellytykset maaperässä ja kasvutilana.



Kuva 143. Vihertilojen luonne julkisesta puolijulkiseen ja yksityiseen (julkinen tila= tumma lila, puolijulkinen tila= lila, yksityinen =vaalea lila.)

Vihertehokkuus

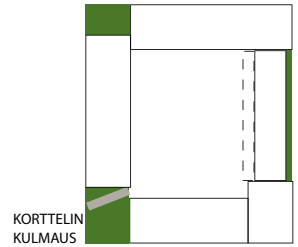
Vihertehokkuus on laskentamalli, jolla luodaan luonnon monimuotoisuutta edistäviä ja viihtyisiä korttelipihoja. Kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia ja viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita. Viherkatot luovat kukkivia niittyjä ja parantavat rakennusten energiatehokkuutta. Vehreät pihat tuovat viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia sekä tuottavat ekosysteemipalveluita. Nämä edistävät osaltaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuusmenetelmällä varmistetaan riittävä kasvullinen ja läpäisevä pinta-ala tonteilla. Tämän merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa ja sen vaikutusten hillitsemisessä korostuu kaupunkien tiivistyessä.

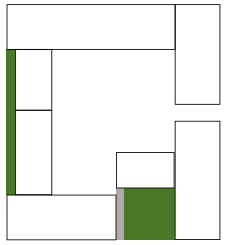
Olemassa olevaa puustoa tulee säästää, jos sille on suotuisa elintila jatkossakin. Puusto vähentää tuulisuutta ja luo pihoista viihtyisiä, vaikka muu pihan kasvillisuus olisi vasta istutettua. Annefredin

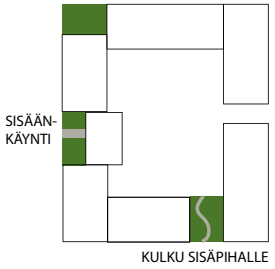
ALUEEN KÄYTTÖTARKOITUS	VIHERKERROIN
Asuinrakennusten korttelialue (A, AK, AP...)	1,0
Palvelurakennusten ja toimistojen korttelialueet (P, PL, KT, KTY)	0,9
Yleisten rakennusten korttelialueet (Y, YL, YH, YU...)	1,0
Keskustatoimintojen ja liikerakennusten korttelialueet (C, K, KL)	0,9
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet (T, TV, TY)	0,6
Autopaikkojen korttelialueet (LPA)	jyvitys osaksi korttelia (tai 0,6)

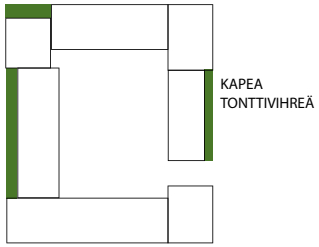
Kuva 144. Aviapoliksen alueellä käytettävät viherkertoimet käyttötarkoituksen mukaan.

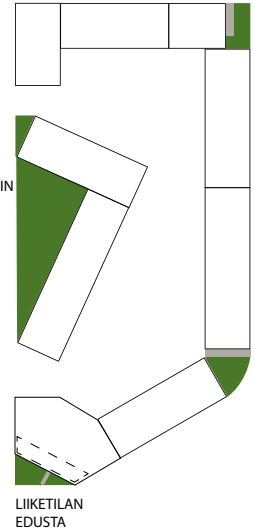
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §











asemakaava-alueelle on suunniteltu luonnonmukaisia metsäpihoja, joissa metsäisyys kehittyy vähitellen niitystä metsän sukkessioprosessia mukaillen.

Vihertehokkuuslaskelma tehdään asemakaavan yhteydessä alustavasta pihasuunnitelmasta. Rakennusluvan yhteydessä laskelma tarkistetaan lopullisen pihasuunnitelman mukaisesti. Edellisen sivun kuvassa 144 on esitetty Aviapoliksen korttelialuekohtaisesti tavoiteltavat viherkertoimet.

Taskupuistot

Taskupuistolla tarkoitetaan korttelialueeseen kuuluvaa, istutettavaa alueen osaa, joka on yleisesti käytettävissä. Taskupuistossa on istutuksia ja esimerkiksi penkki ja valaisin. Taskupuisto tarjoaa jalankulkijalle rauhallisen paikan levähtää, istahtaa ja vaikkapa soittaa puhelun. Tavoitteena on sijoittaa taskupuistoja jalankulkijan reittien varrelle.

Taskupuistoilla saadaan katukuvasta vehreämpi, rytmitetään kävelyreittiä ja luodaan Aviapolikseen omanlaistaan kaupunkikuvaa. Kortteleihin tulee rakentaa taskupuisto, ellei kortteli rajaudu puisto- tai virkistysalueeseen. Ne sijoittuvat kortteleiden kulmauksiin tai laidoille antamaan korttelille omaleimaisen ilmeen. Taskupuistona voi toimia myös sisääntulopiha tai kadun varressa oleva istutusalue polkuineen. Työpaikkakortteleissa taskupuistona voi olla pieni aukio puineen tai korttelin sisäpiha, jonne voi mennä lounaspiknikille tai työskentelemään.

Kuvat 145 -148. Taskupuistot. Valokuvia sekä kaavio erilaisista taskupuistoista ja tonttivihreästä.

Siellä voi olla kalusteita, kuten katos pöytineen ja latauspistokkeineen.

Kunkin taskupuiston suunnittelussa huomioidaan paikan luonne niin kasvien kasvuympäristönä ja ihmisten sosiaalisena kohtaamispaikkana kuin tontin rajautumisena katutilaan. Katoilta johdettuja hulevesiä voidaan viivyttää taskupuistoissa ohjaamalla vedet kasveille. Kasvillisuutena tulee suosia ensisijaisesti kukkivia puita, pensaita ja aluskasveja. Parasta on, jos taskupuistossa on mahdollisuus säilyttää olemassa olevia puita, kalliota, suuria kiviä tai aluskasvillisuutta.

Pihojen vehreyden maksimointi

Aviapoliksessa tavoitellaan kaikista korttelipihoista mahdollisimman vehreitä ja pääosin maanvaraisia. Maanvarainen piha takaa kasvillisuudelle ja etenkin puille hyvät elinmahdollisuudet. Varastotiloja ei saa pääsääntöisesti sijoittaa sisäpihalle erillisrakennuksina, koska se vie tilaa viherympäristöltä. Keskitetty pysäköinti yhteisiin pysäköintitaloihin ja omaehtoinen pelastautuminen vähentävät pihan kiveämisen ja kovan pinnan tarvetta. Suunnittelussa pyritään sijoittamaan liikuntaesteisten ja lyhytaikaisen huollon ja kotihoidon pysäköintipaikat ulko-ovien läheisyyteen tai viereisille kaduille.

Asunnoista pelastautuminen järjestetään omaehtoisen pelastautumisen periaatteiden mukaisesti. Yleisille katualueille ei varata tilaa pelastusauton

Kuvat 149-153. Kortteleiden sisäpihoja.

nostopaikoille, eikä niitä saa sijoittaa korttelipihoille. Poistumis- ja varateiden suunnitteluratkaisut perustuvat PKS-ravan ohjeisiin. Kun pihoilla onnistutaan välttämään pelastusautojen nostopaikkojen tarve muilla pelastusratkaisuilla, saadaan vehreästä käyttöpihasta laajempi ja viihtyisämpi.

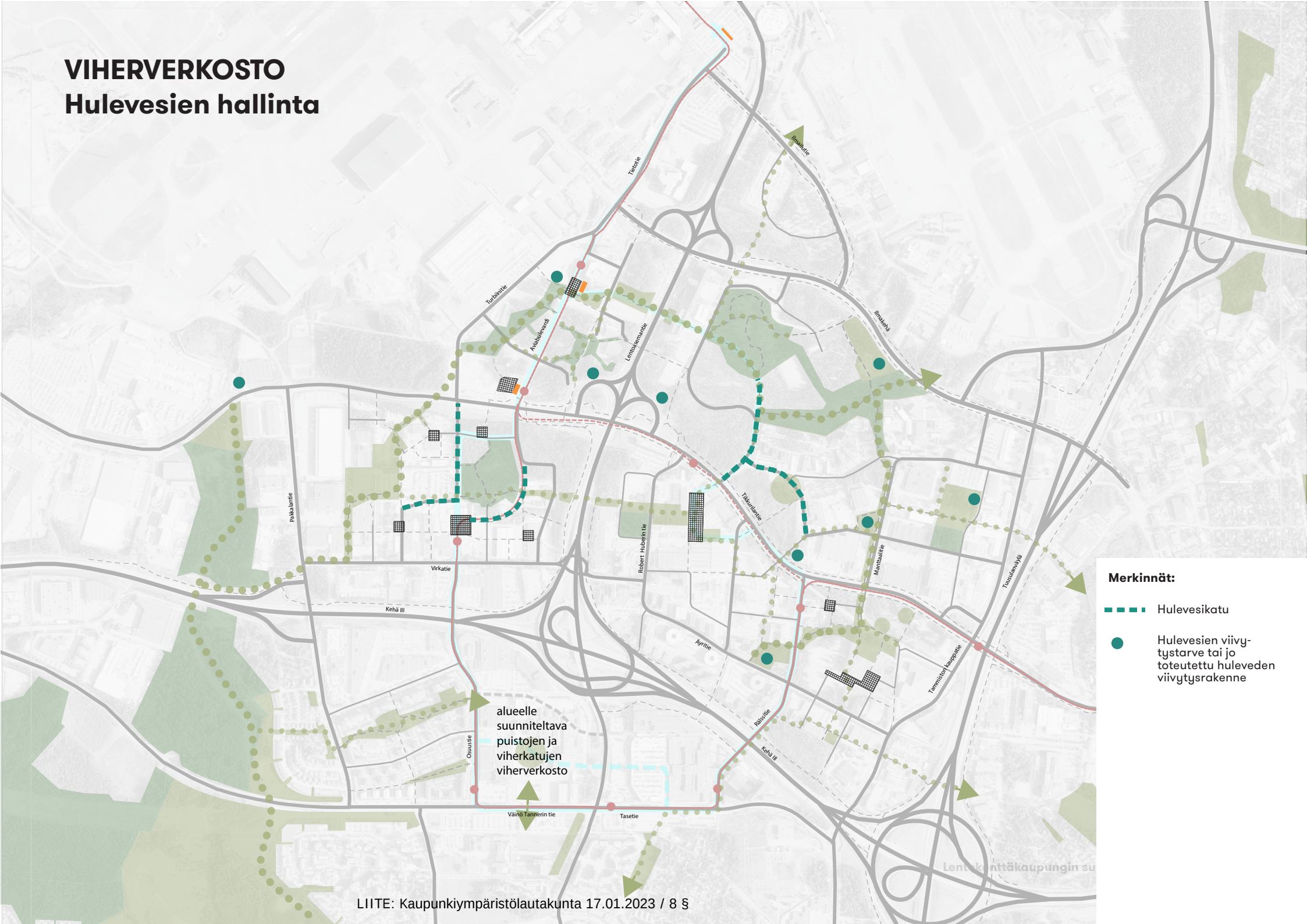
3.3.4 Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinta järjestetään ensisijaisesti maanpinnalla hulevesipainanteina niin kortteleissa kuin katualueilla. Kallioperäisillä alueilla Aerolassa ja Aviapoliksen keskustan alueella tarvitaan alueellisia viivytysalueita. Hulevesien luonnonmukaisilla hallintaratkaisuilla saadaan monimuotoisempaa kasvillisuutta mm. sadepuutarhoina sekä paremmin voivia puita ja muita kasveja. Viherkaduilla hulevedet johdetaan maanpinnalla istutuskaistoille toteutettaviin viivytys- ja biosuodatusrakenteisiin, mikä lisää osaltaan katuympäristön monimuotoisuutta ja vehreyttä. Viereisellä kartalla on esitetty tärkeimmät hulevesikadut sekä tarvittavia ja jo toteutettuja huleveden viivytysrakenteita.

Korttelialueilla maanvaraisista hulevesien hallintajärjestelmistä voidaan kehittää kauniita ja kiinnostavia pihan aiheita vesipintoineen ja kasveineen. Helteiden yleistyessä pienenkin vesiaiheen läheisyys virkistää. Hulevesien käsittelytarvetta voidaan vähentää kasvikatoilla, jotka ovat ensisijaisen tärkeitä mm. rankkasateiden hulevesivirtaaman hidastajina.

Kuvat 154-159. Hulevesien hallinta. Esimerkkejä erilaisista hulevesien viivtysratkaisuista.

VIHERVERKOSTO
Hulevesien hallinta



Merkinnät:

- Hulevesikatu
- Hulevesien viivytystarve tai jo toteutettu huleveden viivytysrakenne

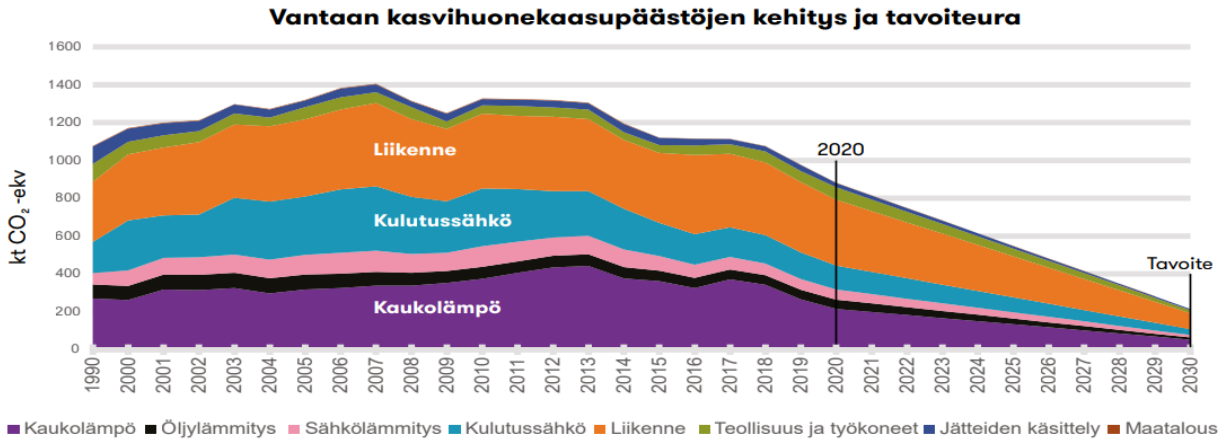
4 RESURSSIVIISAS KAUPUNKI

Kohti hiilineutraalisuutta!

Hiilineutraalisuus on osa kestävän kaupungin toimia, joilla taistellaan ilmastonmuutosta vastaan ja joilla taataan tuleville sukupolville hyvä tulevaisuus. Hiilineutraalisuuteen tähtäävät toimet ovat esimerkki vastuullisen kaupungin toiminnasta. Aviapoliksen toteutuksessa kehitetään sekä noudatetaan hiilineutraalin kaupunkisuunnittelun periaatteita. Tässä luvussa esitellään toimia hiilineutraalisuustoimien edistämiseksi maankäytössä.

4.1 TAVOITTEET

Aviapoliksen alueen suunnittelun yhtenä perustana on ilmastonmuutoksen huomioiminen ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen osana Vantaan kaupungin hiilineutraali 2030 tavoitetta. Hiilineutraalisuus tarkoittaa tilannetta, jossa tuotetut hiilidioksidipäästöt ovat tasapainossa hiilinielujen sitoman hiilidioksidipäästöjen kanssa. Hiilineutraalisuus on laaja aihe ja sen vaikutukset koskevat myös muita kestävän kehityksen osa-alueita ekologisen kestävyyden lisäksi kuten taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä.



Kuva 160. Vantaan kasvihuonepäästöjen kehitys ja tavoiteura (Ympäristövastuuraportti 2020-2021, Vantaan kaupunki)

Hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi on hyödynnettävä saatavilla olevia maankäyttöpolitiikan työkaluja yhdyskuntarakenteen kehittämisessä.

Vantaa on asettanut vuonna 2017 tavoitteekseen hiilineutraalisuuden vuoteen 2030 mennessä, mikä on kunnianhimoinen tavoite. Siihen pääsemiseksi Vantaalla on ryhdytty erilaisiin toimenpiteisiin maankäytön ohjaustoimilla, raportointien ja selvitysten laatimisella sekä julkisen ja yksityisen toimijain välisellä yhteistyöllä.

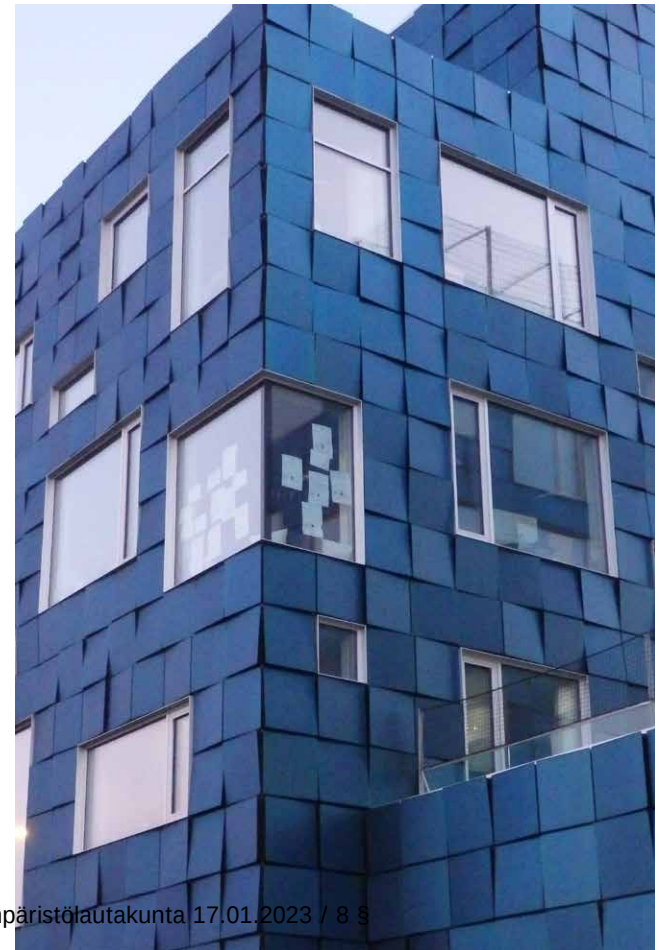
Vantaan ympäristövastuuraportin (2021) mukaan Vantaan kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2020 olivat noin 10 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2019. Hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi Vantaan kaupungin täytyisi vähentää päästöjä 80 prosenttia sekä kompensoida jäljelle jäävät 20 prosenttia muilla menetelmillä kuten investoimalla vähähiilisiin projekteihin Vantaan ulkopuolella. Kaupungin rooli ilmastonmuutoksen hillinnässä on suuri, sillä kaupunki voi vaikuttaa suurimpiin päästöjä aiheuttaviin tekijöihin kuten rakentamisen ohjaukseen ja energiajärjestelmään. Kaupungin maankäyttöpoliittisten työkalujen vaikutusmahdollisuudet hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi vaihtelevat projektin

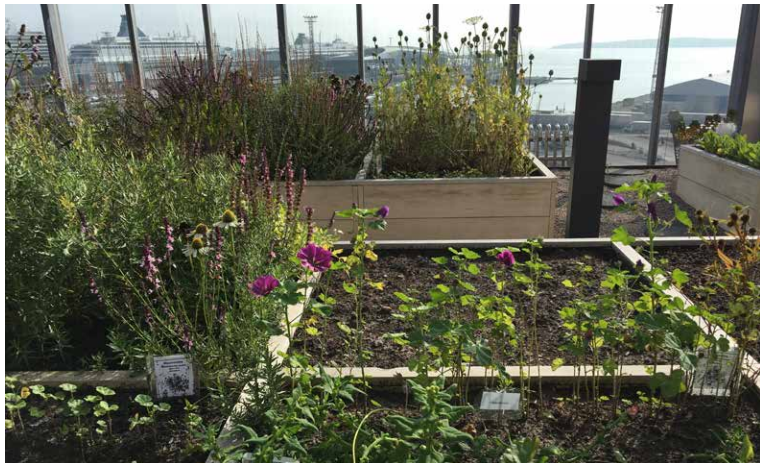
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

elinkaaren aikana. Mitä myöhäisemmäksi jätetään vaikutusten huomioiminen, sen pienemmäksi jäävät vaikutusmahdollisuudet. Siksi on tärkeää huomioida hiilineutraalisuuden pyrkiminen jo projektin elinkaaren alussa.

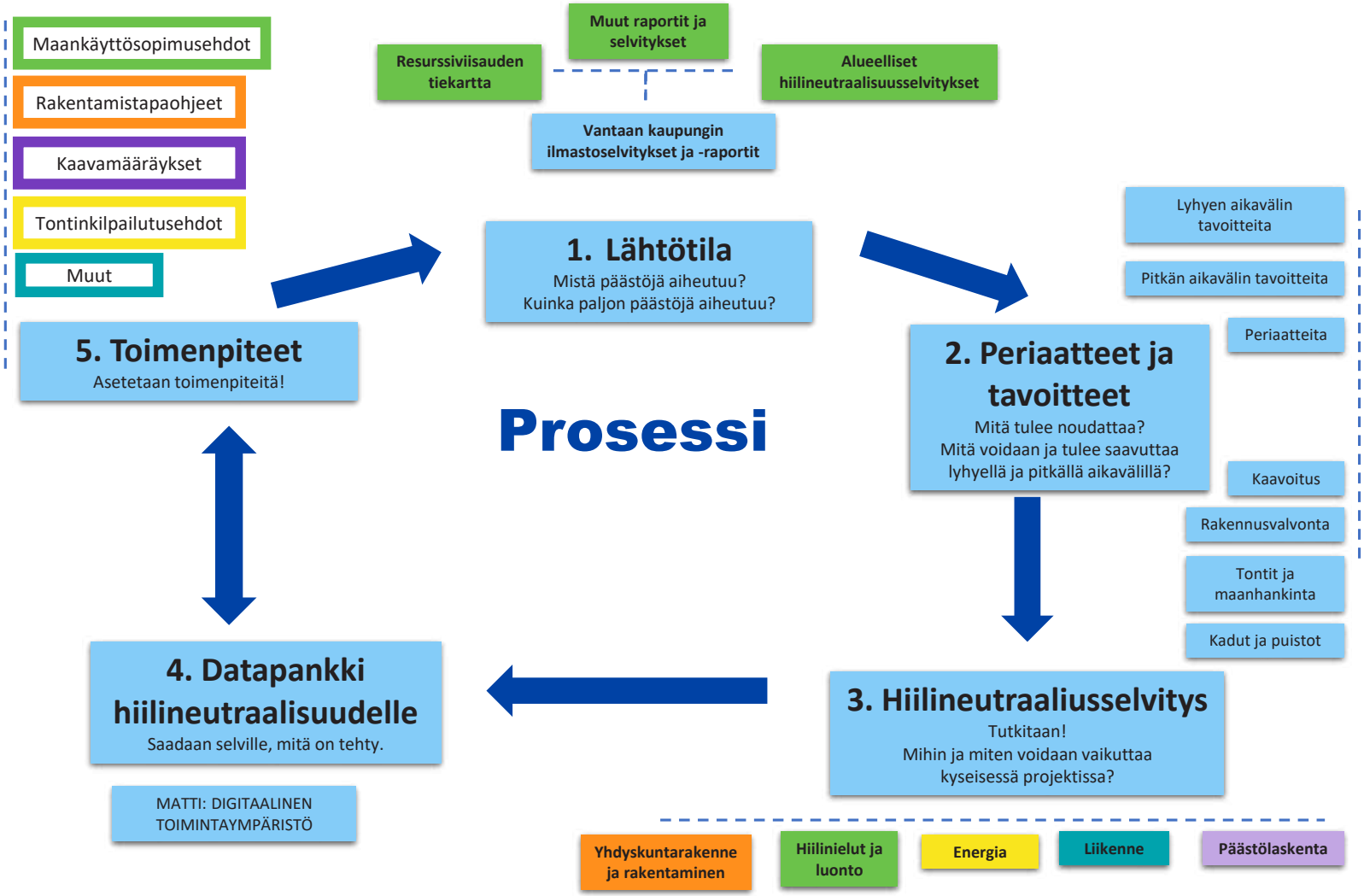
Resurssiviisaan kaupungin suunnittelun tavoitteena on yksinkertaistaa hiilineutraalisuuden huomioimista asemakaavoituksessa, pitää hiilineutraalisuuttaa edistävät toimenpiteet ajan tasalla sekä edistää hiilineutraalisuutta yhteistyöllä. Koska hiilineutraalisuus liittyy moneen alaan ja aihepiiriin, on yhteistyö kukin alan asiantuntijoiden kesken erittäin tärkeää hiilineutraalisuuden edistämisen ja kaavan sujuvan etenemisen vuoksi. Yhteistyötä tehdään sekä kaupungin asiantuntijoiden että maanomistajien, konsulttien tai muiden tahojen kanssa.

Hiilineutraalisuusasioita viedään Aviapoliksen kaavahankkeissa eteenpäin yhteistyössä ja sujuvasti kaavan jokaisessa vaiheessa. Hyvän strategian avulla yhtenäistetään hankkeen tavoitteet kaupungin tavoitteiden kanssa mahdollisimman hyvin. Seuraavaksi esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästäisiin asemakaavoituksen osalta.





Kuvat 161-166. Resurssiviisas kaupunki. Aurinkopaneelien monipuolinen käyttö, puurakentaminen, pyöräilyn ja pyöräpysäköinnin edistäminen, sähköautojen lataamismahdollisuudet ja viherkatot näkyvät resurssiviisaan kaupungin suunnittelussa ja kaupunkikuvassa.



Kuva 167. Hiilineutraalisuusprosessi ja sen osa-alueet kaavahan kkeissa.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

4.2 HIILINEUTRAALISUUS KAAVOITUSPROSESSIN OSANA

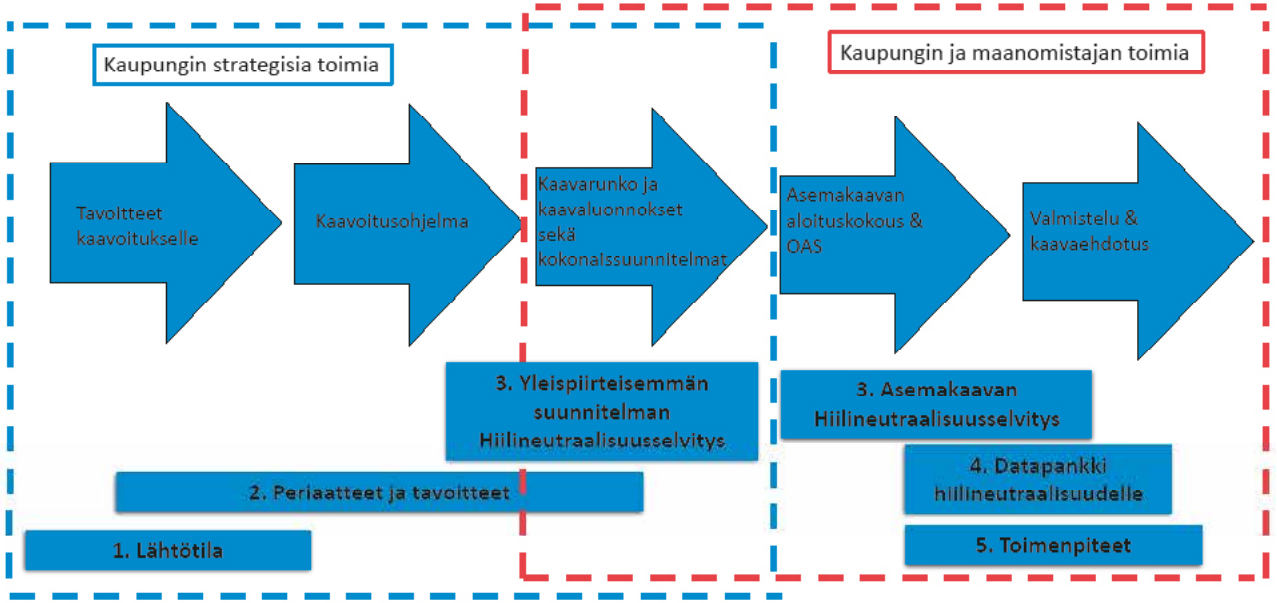
Vantaalla on kaavoitusta varten kehitetty toimintamalli hiilineutraalisuuden edistämiseksi ja korostamiseksi. Se koostuu seuraavista osista: lähtötila, periaatteet ja tavoitteet, hiilineutraalisuusselvitys, datapankki ja toimenpiteet. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa keskitytään erityisesti osiin, jotka koskevat kaupunkia ja muita maanomistajia. Edellisen sivun kuva x kertoo prosessin vaiheista.

Hiilineutraalisuusprosessi on laadittu yhteensopivaksi kaavoitusprosessin kanssa (kuva x). Kaupunki on kartoittanut sekä kaupunkitasolla että alueellisesti 1) lähtötilan, jossa selvitetään esimerkiksi, mistä eri tekijöistä ja kuinka paljon päästöjä aiheutuu sekä tunnistetaan ne kohdat, joihin voidaan vaikuttaa. Kaavatöiden aikana hahmotetaan esitetyn lähtötilan pohjalta 2) noudatettavat periaatteet sekä pitkän ja lyhyen aikavälin tavoitteet.

Isompien kokonaissuunnitelmien kuten kaavarungon kohdalla kaupunki arvioi 3) yleispiirteisemmän tason hiilineutraaliusselvityksen tarpeen ja tarkkuuden. Asemakaavaa laadittaessa hiilineutraalisuusselvitys on aina osa prosessia, mikä todetaan asemakaavan aloituskokouksessa.

Asemakaavan 3) hiilineutraalisuusselvitys laaditaan aloituskokouksessa esille tuotujen tavoitteiden pohjalta. Selvitys voidaan tehdä viitesuunnitelman valmistettua tai sitä voidaan käyttää jo suunnittelun aikana esimerkiksi eri vaihtoehtotarkastelussa. Sen pohjalta laaditut hiilineutraalisuutta koskevat 5) toimenpiteet, kuten asemakaavamääräykset, tallennetaan päivittyvään 4) hiilineutraalisuuden datapankkiin, jota hyödynnetään Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustyön kehittämisessä sekä tulevissa kaavahankkeissa.

Tämä prosessi on yhteneväinen kaupungin muun ekologisesti kestävän toiminnan kanssa ja tukee sitä. Tämä toimintamalli ei ole riippuvainen lakimuutoksista, sillä toimintamallin mukainen ohjaavuus ei sitoudu tietynlaiseen tekniseen tai teknologiseen ratkaisuun. Päinvastoin tämä toimintamalli auttaa kaavahankkeessa toimimaan määrätietoisesti ja noudattamaan selvityksessä esiin tulleita seikkoja.



Kuva 168. Hiilineutraalisuusprosessi osana kaavoitusta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Kuva 169. Esimerkkejä ”Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet” -työssä esitellyistä toimenpiteistä.

4.2.1 Lähtötila sekä periaatteet ja tavoitteet

Hiilineutraalisuuden lähtötilaa määritellään laajempien aluekohtaisten ilmastoselvitysten ja -raporttien avulla (esimerkiksi ympäristökeskuksen laatimat Resurssiviisauden tiekartta, Ympäristövastuuraportti ja Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet selvitys). Raportteja ja selvityksiä päivitetään tarvittaessa, jotta pysytään ajan tasalla niistä teemoista ja aiheista, joihin tulee vaikuttaa. Lähtökohtien pohjalta laaditaan kaupungin strategisia tavoitteita ja periaatteita.

Periaatteet ja tavoitteet voidaan jakaa pitkälle ja lyhyelle aikavälille. Esimerkiksi Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet selvityksessä on listattu kaupungin keskeisimpiä ilmastotoimenpiteitä toteutettavaksi valtuustokauden 2021–2025 aikana. Näitä periaatteita ja toimenpiteitä voidaan hyödyntää maankäyttöpolitiikassa hiilineutraalisuuden ja resurssiviisauden edistämiseksi. Kuvassa xxxx on esitetty eri teemoja ja esimerkkejä vastaavista toimenpiteistä ja ohjauskeinoista (lähde: ”Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet”).

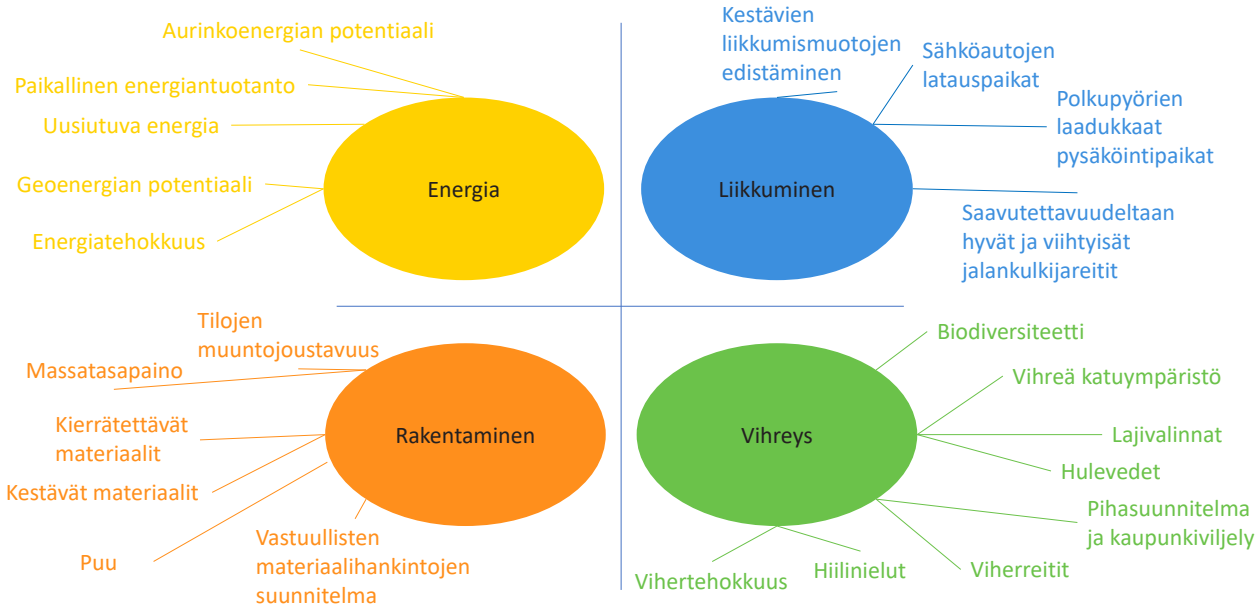
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Kyseistä periaatetta on sovellettu myös kaavaluonnoksiin. Vieressä oleva kuva 168 esittelee Muuran (kaavanumero 052600, kaupunginhallitus 5.9.2022) asemakaavaluonnoksen yhteydessä maanomistajille esitettyä hiilineutraaliuden tavoitteisiin ja periaatteisiin liittyvää keinovalikoimaa. Tämän tarkoituksena on tuoda esille aikaisessa vaiheessa, mihin asioihin kiinnitetään erityistä huomiota asemakaavan laadinnassa.

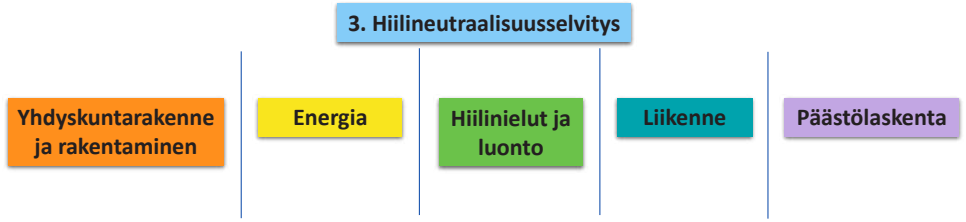
4.2.2 Hiilineutraalisuusselvitys

Hiilineutraalisuusselvityksiä on kahdenlaisia. Yleispiirteisempi hiilineutraalisuusselvitys voidaan laatia kaavarungon ja kaavaluonnoksen sekä kokonaissuunnitelmien yhteydessä. Tarkempi asemakaavan hiilineutraalisuusselvitys puolestaan tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä.

Maanomistaja teettää hankekohtaisen hiilineutraalisuusselvityksen, jossa tarkastellaan hiilineutraaliuuteen vaikuttavia asioita kuten muun muassa yhdyskuntarakennetta ja rakentamista, energiaa, hiilinieluja ja luontoa, liikennettä ja päästölaskentaa. Tavoitteena on tunnistaa selvityksen avulla, millä keinoin voidaan kyseisessä hankkeessa edistää hiilineutraalisuutta. Hiilineutraalisuusselvitys laaditaan toistaiseksi vapaamuotoisena, mutta jatkossa on tarkoituksena kehittää tälle kaupunkia koskeva ohjeistus. Hiilineutraalisuusselvityksen sisältö määritellään hankekohtaisesti yhdessä kaupungin eri toimijoiden kanssa. Valmiin selvityksen pohjalta tunnistetaan



Kuva 170. Muuran suunnittelun aikana esitelty keinovalikoima noudatettavista periaatteista ja tavoitteista.



Kuva 171. Hahmotelma hiilineutraalisuusselvityksen sisällöstä. Nämä ovat tähän mennessä suosituimpia teemoja.

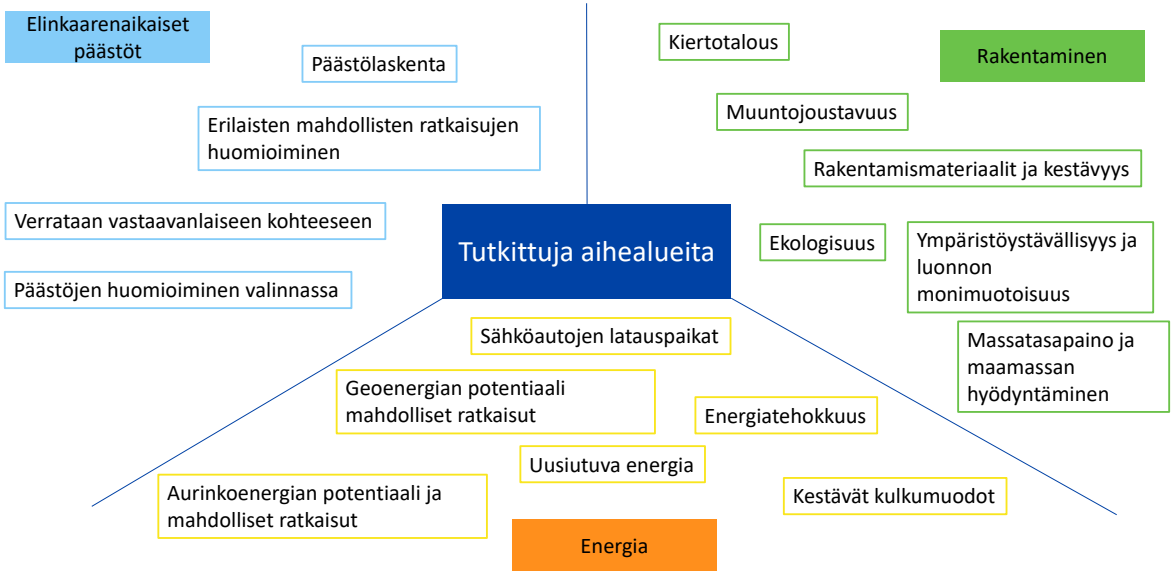
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

toimenpiteet, joilla kyseisessä hankkeessa voidaan edistää hiilineutraalisuutta ja laaditaan tarvittavia asemakaavamääräyksiä ja päätetään muista toimenpiteistä. Hiilineutraalisuusselvitys tukee kaikkien päästölaskureiden käyttöä. Alla oleva kuva x kertoo tähän mennessä huomioituja teemoja hiilineutraaliusselvityksessä.

Esimerkkinä case Mondo

Asemakaavamuutoksessa Mondo (kaavanumero 002371) pilotoitiin hiilineutraalisuusselvityksen laatimista. Selvityksessä tarkastelun lähtökohtana oli rakennusten elinkaarenaikaiset päästöt, johon sisältyvät rakentamisesta aiheutuvat päästöt sekä liikenteen, viherrakentamisen ja ekologisuuden sekä energian päästövaikutukset. Elinkaarenaikaisten päästöjen tarkastelussa hyödynnettiin päästölaskentaa ja vertailtiin projektia markkinaehtoisesti samankaltaisen kohteen kanssa. Rakentamisessa huomioitiin rakennusmateriaalit ja niiden kestävyys, ympäristöystävällisyys ja luonnon monimuotoisuus, liikenteen kestävyys, massatasapaino ja maamassan hyödyntäminen, kiertotalous, tilojen muuntojoustavuus sekä ekologisuus. Energian osalta on otettu huomioon uusiutuvan energian hyödyntämispotentiaali, energiatehokkuus, sähköautojen latauspaikat sekä muut kestävät kulkumuodot.

Mondon hiilineutraalisuusselvityksen toteuttamisessa edettiin seuraavasti:



Kuva 172. Mondossa tutkitut aihealueet, 2020.

1. Sovittiin maanomistajan kanssa, että hiilineutraalisuusselvitys tehdään pilottina tähän kohteeseen.
2. Selvitettiin kaupungin sisäisesti, mitä selvityksen tulisi sisältää ja keskusteltiin näistä maanomistajan ja konsultin kanssa.
3. Ryhdyttiin toteuttamaan selvitystä ja käytiin selvitykseen liittyviä teemapalavereja.
4. Kommentoitiin hiilineutraalisuusselvityksen alustavaa versiota.
5. Käytiin palaveri lopullisesta hiilineutraalisuusselvityksestä ja pohdittiin yhdessä kaavamääräyksiä ja muita toimenpiteitä hiilineutraalisuusselvityksen pohjalta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Hiilineutraalisuusselvityksen pohjalta Mondon kaavaan laadittiin muun muassa seuraavia määräyksiä:

”Pysäköintilaitoksessa tulee varata vähintään 5 % paikoista sähköauton latauspisteille. Pysäköintilaitoksessa tulee toteuttaa latauspistevalmius vähintään 30 prosenttiin pysäköintipaikoista.”

”Toimistorakennuksissa tulee toteuttaa vähintään B-energiatehokkuusluokan keskiarvoa parempi energiatehokkuus. Energiatehokkuusluku varmistetaan rakennusluvan yhteydessä.”

”Rakentamisessa tulee käyttää hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja kuten kierrätettyjä materiaaleja. Julkisivujen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Tästä on esitettävä perustelut rakennusluvan yhteydessä”

4.2.3 Datapankki ja toimenpiteet

Hiilineutraalisuusselvitykset ja datapankki auttavat pysymään ajan tasalla toteutettavien toimenpiteiden kuten kaavamääräysten suhteen. Hiilineutraalisuusselvityksen avulla huomioidut ilmastotoimenpiteet ovat merkityksellisiä eri vaiheessa hankkeen elinkaarta. Osa huomioitavista ilmastotoimenpiteistä saattaa olla ajankohtaisia vasta myöhemmin, kun hanke on jo toteutettu ja jopa elinkaarensa loppusuoralla. Ilmastotoimenpiteitä asetetaan projektin toteutettavuutta huomioiden niin, että ei estetä ajansaatossa ilmastoystävällisempien toimenpiteiden toteutuminen, mutta kuitenkin niin, että pyritään hiilineutraalisuustavoitteeseen hankkeessa.

Hiilineutraalisuuselvityksien pohjalta tunnistetut toimenpiteet, kuten hiilineutraalisuutta koskevat asemakaavamääräykset ja maankäyttösopimusehdot kootaan datapankkiin, jotta niitä voidaan käyttää apuna uusissa hankkeissa. Datapankki auttaa pysymään määräyksien ja muiden toimenpiteiden suhteen ajan tasalla samalla, kun teknologia ja muut ratkaisutavat kehittyvät. Näin vältytään käyttämästä esimerkiksi vanhentuneita kaavamääräyksiä. Ei ole olemassa universaalia ilmastotoimenpidettä, joka toimisi jokaisessa hankkeessa vaan hiilineutraalisuuteen tähtääviä mahdollisuuksia tulee tutkia hankekohtaisen hiilineutraalisuuselvityksen avulla. Kaavahankkeen valmistuttua kaavasta vastaava toimittaa toimenpiteet datapankkiin. Datapankkia kehitetään digitaaliseen toimintaympäristöön MATTI:n. Selostukseen selostetaan ja kaavakarttaan määrätään ”Hiilineutraalisuus” -otsikon alla hiilineutraalisuustoimenpiteistä.

Kuvat 173-175. Resurssiviisas kaupunki. Hiilineutraalia rakentamista Kööpenhamista, viljelyä ja sähköpyöriä.

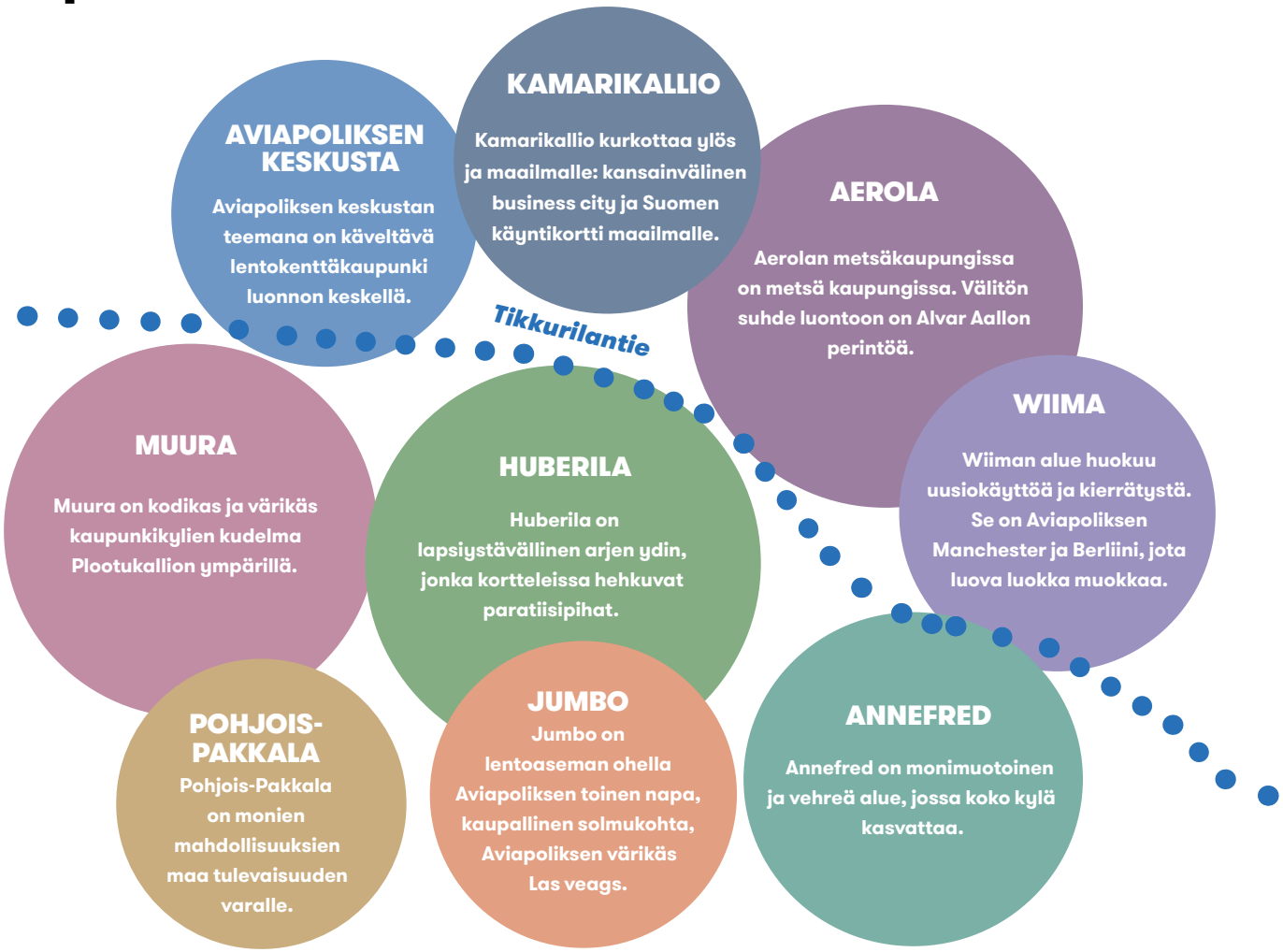
Kiehtova kaupunki

Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet

Kaupungista saadaan kiehtova muun muassa siten, että sen eri osille kehitetään omaleimainen ja tunnistettava ilmeensä. Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan luontaisia lähtökohtia kehitetään kunkin osa-alueen erityisiksi piirteiksi, mitä jatkosuunnittelussa vahvistetaan.

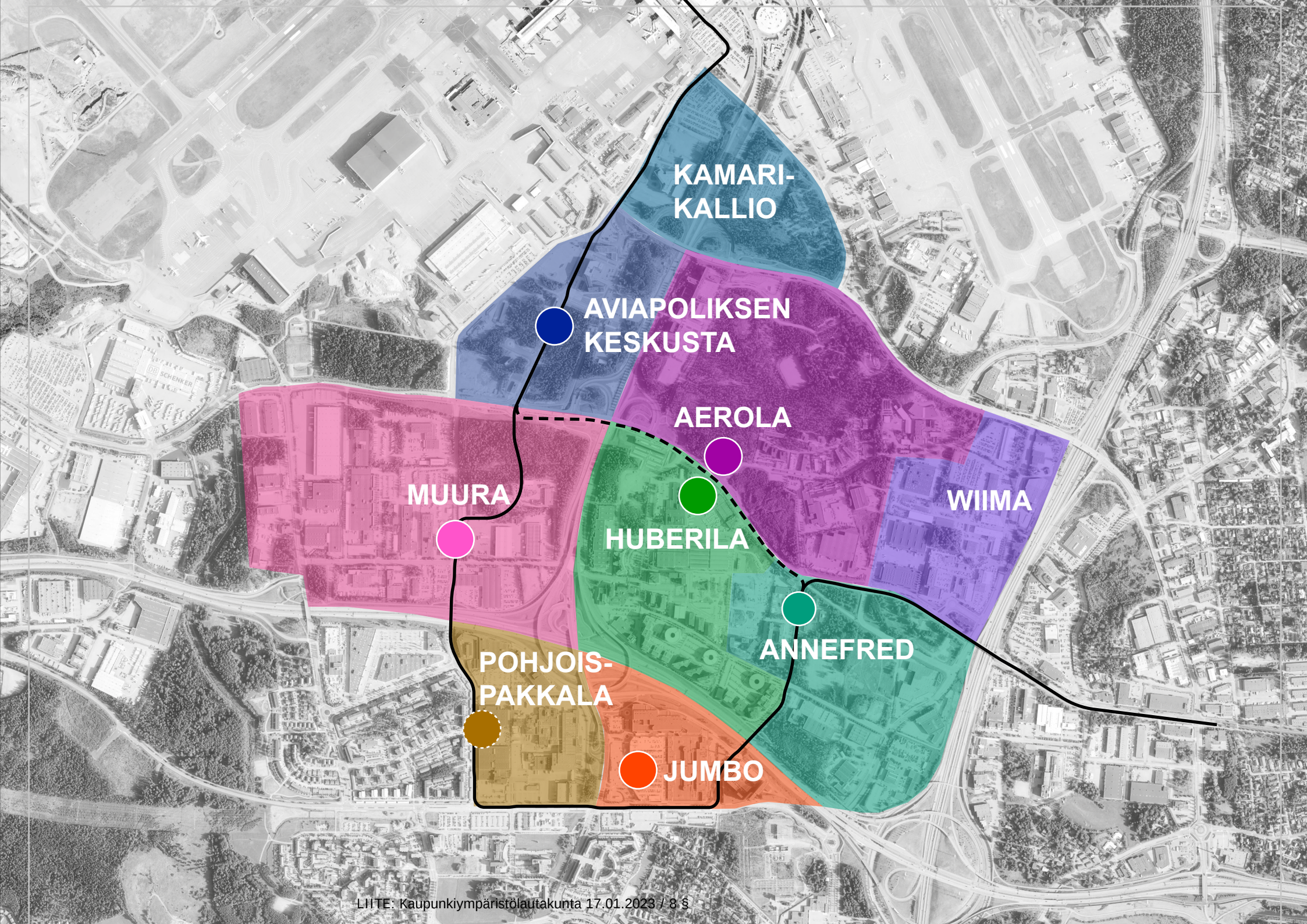
Tässä liitteessä esitellään osa-alueet ja niiden suunnitteluperiaatteet. Osa-alueiden lisäksi on käsitelty myös Tikkurilantietä, Lentokenttäkaupunkia ja koko Vantaata halkovaa katua, jonka luonne vähitellen muuttuu väylämäisestä tiestä kaupunkikeskustan aktiiviseksi ja kiinnostavaksi pääkaduksi. Maailmalta ja viitesuunnitelmista poimitut esimerkkikuvat havainnollistavat osa-alueiden luonnetta.

Eri osa-alueet on esitetty seuraavan sivun kartalla. Värillisillä ympyröillä on osoitettu osa-alueiden aluekeskusten sijainteja. Eri osa-alueille sijoittuvat palvelut löytyvät tarkemmin osiosta 2 Käveltävä kaupunki (s. 29).



Kuva 1. Lentokenttäkaupungin osa-alueiden monimuotoinen kokonaisuus.

LIITE 1


KAMARI-
KALLIO
AVIAPOLIKSEN
KESKUSTA
AEROLA
MUURA
HUBERILA
WIIMA
ANNEFRED
POHJOIS-
PAKKALA
JUMBO

Kamarikallio

Kamarikallio kurkottaa ylös ja maailmalle. Kamarikallio on monipuolinen työpaikka-alue kävelymatkan päässä lentoasemalta, kansainvälinen business city ja Suomen käyntikortti maailmalle.

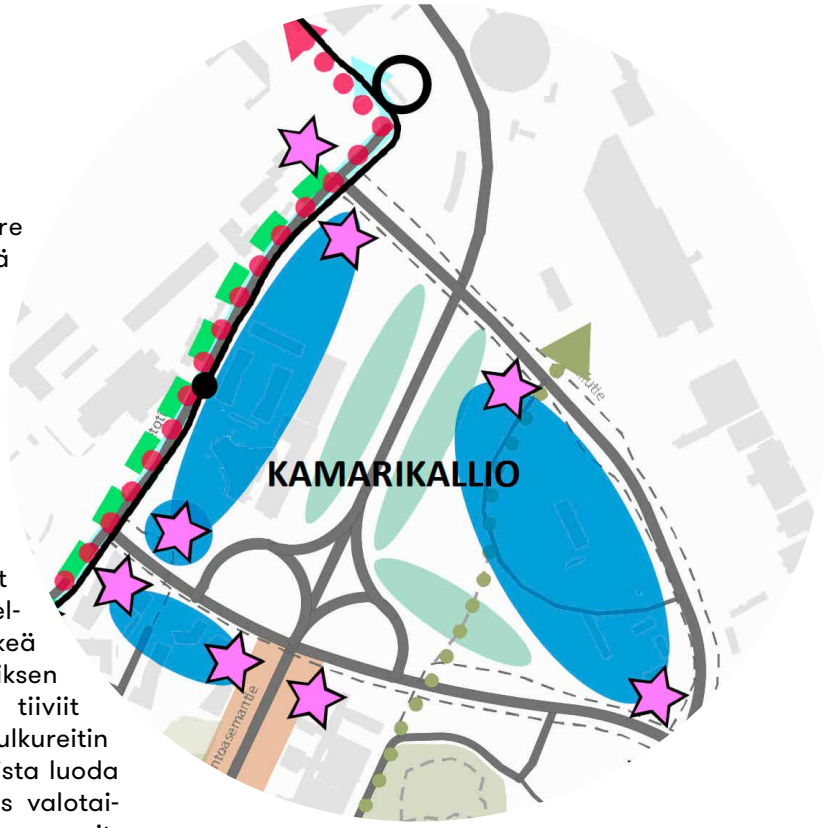
Elävä kaupunki

Kamarikallio rakentuu kansainväliseksi, tulevaisuuden työpaikka-alueeksi. Suunnittelussa painotetaan työntekijöiden hyvinvointia ja työskentelyn joustavuutta. Kamarikallion työpaikat liittyvät pääasiassa lentokenttään etenkin Lentoasemantien itäpuolella, jossa voi kehittää toimitalojen kokonaisuuden, jonka ytimen halki kulkee jalankulun ja pyöräilyn reitti. Osassa em. korttelia voi toimia myös arjen jakelulogistiikkaa palveleva yritys. Jalankulkuyhteyksien tulee olla miellyttäviä mm. kohti lentokentän eteläistä juna-asemaa.

Tietotie on vilkas yhteys, josta luodaan sujuva ja miellyttävä reitti lentoaseman ja Aviapoliksen keskustan välille. Tietotie on myös kiinnostavuuden kehän jatke lentoasemalle. Sen varressa on katutilaan avautuvia kivijalkatiloja sekä viherrakentamisella luotua viihtyisyyttä. Tietotien itälaidalla voi olla useitakin hotelleja kivijalkaan sijoittuvine ravintoloineen ja muine palveluineen. Tien kummassakin päässä, jokseenkin lähellä juna-asemia, on sopivat paikat yleisöä palveleville toiminnoille, esimerkiksi liikunnalle tai kulttuurille. Tietotien länsilaidalla on lentokenttää palvelevia toimintoja.

Kaupunkikuva

Korttelirakenteen oleellisin piirre Kamarikallion alueella on se, että kävelijän lähiympäristössä on inhimillinen mittakaava. Se saadaan sekä rakennusten maantasokerroksen jäsentelyllä että sen erilaisilla, ulos avautuvilla toiminnoilla, mutta myös liikkumisympäristön käsittelyllä ja istutuksilla. On tärkeää noudattaa ”20 metrin periaatetta”: kävelijän reitillä on keskimäärin 20 metrin välein jotain ”kivaa ja kaunista”, visuaalisia ärsykkeitä, jotka houkuttavat kävelemään ja tekevät siirtymisestä miellyttävän. Tämä on ensiarvoisen tärkeä Tietotiellä, josta tehdään yksi Aviapoliksen kauneimmista kaduista istuttamalla tiiviit puurivit tien itälaidalla kulkevan jalankulkureitin molemmin puolin. Tietotielle on mahdollista luoda näyttävyyttä ja elämyksellisyyttä myös valotaiteella tai jouluvalaistuksella. Ympäristön suunnittelussa on otettava huomioon myös Ilmailutien ja Tietotien risteyksestä avautuva näkymä kohti lentoterminaalin lentokoneita. Japan Airlinesinkin kone tuntuu olevan ihan vieressä!



Kuva 2. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Kamarikallion kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

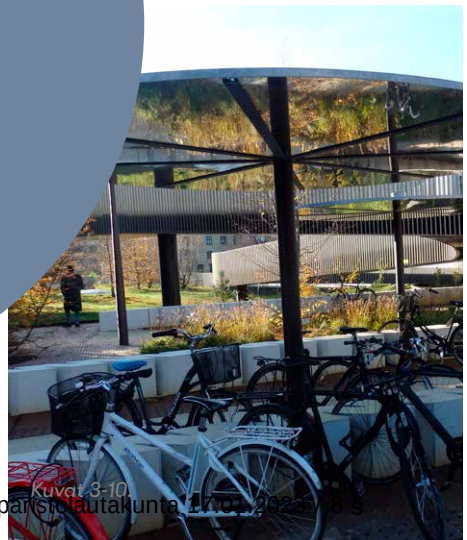
Arkkitehtuuri on futuristista, kokeellista, ennennäkemätöntä ja skandinaavista. Rakennusten korkeudet ovat vaihtelevia, mutta myös kohtalaisen korkeita, mikä näin lähellä lentokenttää tarkoittaa enintään noin kahtatoista kerrosta. Tämä on paikka, jossa rakennusten silueteilla voi ja tulee hullutella; pillipiiparien alue, joka herättää lentokoneesta poistuvan uteliaisuuden ja saa hänet seuraamaan. Vähintään pitkien näkymien päätteinä kortteleiden kulmissa ja Lentoasemantien ramppisilmukoiden äärellä tulee olla laadukasta ”Kamarikallion arkkitehtuuria”. Julkisivujen materiaalit ja värit ovat pääosin kotoisin ilmailusta; sileää pintaa, metallia ja lasia. Ihmisen lähellä, mm. maantasokerroksessa, tulee kuitenkin käyttää ns. lämpimämpiä materiaaleja kuten puuta.

Kaupunkivihreä

Suomalainen luonto luo kiinnostavan kontrastin futuristiselle kaupungille. Jo pitkään on Lentoasemantien molemmin puolin säilytetty suomalaista metsää lentokentältä Kehä III:lle asti suomalaisuuden ikonina. Sitä vaalitaan edelleen kohtalaisen leveänä ja tiheänä vyöhykkeenä Ilmailutien ja Ilmakehän välillä lähes 400 metrin matkalla. Työpaikkakortteleissa tuodaan suomalaista luontoa esille säästämällä nykyistä puustoa ja kallioita sekä istuttamalla toimistojen keskelle vehreät toimistopuistot kallioita säästäen.

Asiasanat:

Portti maailmalle
Ilmailu
Kokeellisuus
Siluetit
Aviapoliksen kaunein katu



Kuvat 3-10

Aviapoliksen keskusta

Aviapoliksen keskustan teemana on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä sen viitesuunnitelman mukaan, jonka teki C.F Möller Architects vuonna 2018. Suunnitelman keskeiset periaatteet tulevat esiin keskustan joka kolkalla.

Elävä kaupunki

Juna-aseman ympärille, joukkoliikenteen solmukohtaan rakentuu urbaani ja tehokas keskusta. Tämä kaupallinen keskus käsittää mm. työpaikkoja, palveluja, tapahtumapaikkoja, asumista, lukion ja kulttuuria. Keskukseen pyritään saamaan päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita, asukastiloja ja ehkä myös kirjasto ja kulttuuri- ja terveyspalveluita. Palvelut sijoittuvat näkyville paikoille, etenkin kivijalkatiloihin, pääasiassa Aviabulevardin varrelle, joka on urbaanein osa kiinnostavuuden kehää. Toimitilat sijoittuvat suurten väylien varteen Lentoasemantien, Ilmakehän ja Turbiinitien varteen. Turbiinitien varteen varataan tilaa lentokenttää palveleville toiminnoille. Aviapoliksen keskustassa on myös kohtalaisen paljon asumista sekä asuinkortteleiden vieressä keskeiset puistoalueet toimintoineen.

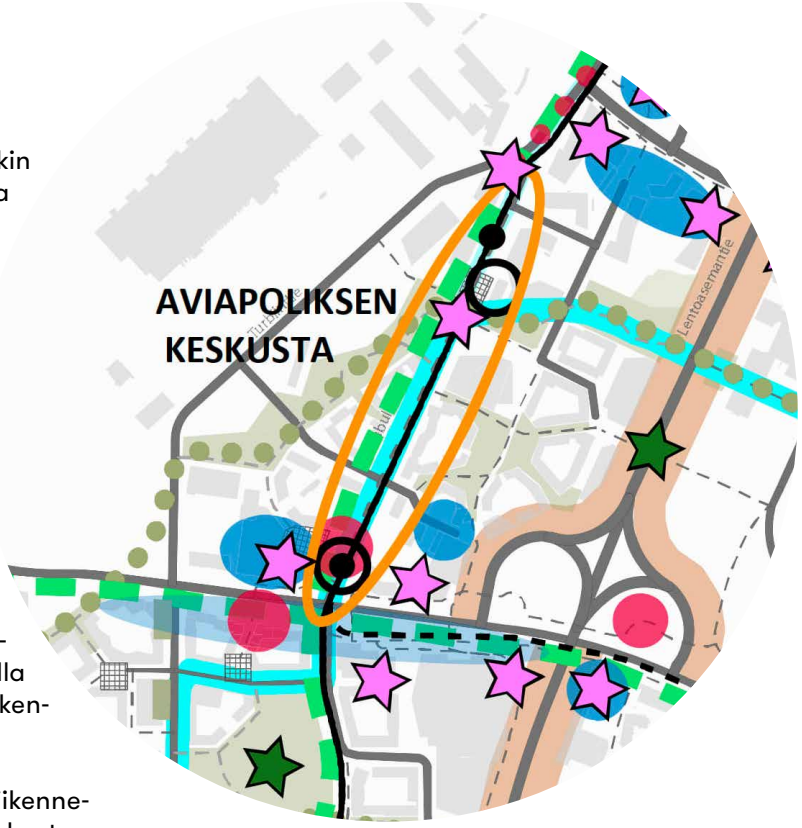
Kaupunkikuva

Kaupunkirakenne koostuu liikenteen melulta suojaavista umpikortteleista, ydinpuistosta, kortteleita ja puistoalueita yhdistävistä jalankulun reiteistä sekä Aviabulevardin ”palveluakselista”. Asuinvaltaisten kortteleiden ja Turbiinitien välissä on vihervyöhyke. Varaudutaan vähintäänkin uuteen, joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn siltaan tai jopa laajempaan kansirakenteeseen Lentoasemantien yli.

Aviabulevardi ja Tietotie ovat se punainen lanka, pääkävelyreitti, joka yhdistää Aviapoliksen keskustan lentoasemaan ja on osa ns. kiinnostavuuden kehää. Aviabulevardi on alueen kaupunkirakenteellinen ydin, jonka varrella ovat niin yksityiset kuin julkiset palvelut. ”20 metrin sääntö” on Aviabulevardilla elintärkeä. Laadun paikkoja ovat tärkeiden tai pitkien näkymien päätteet, risteykset sekä asemarakennusten lähialueet ja jalankulkijoiden kiintokohdat. Valomainokset saavat olla runsaita Aviapoliksen eteläisen asemarakennuksen lähellä.

Koska Aviapoliksen keskusta on suuriin liikenneväyliin nähden syrjässä, on suositeltavaa rakentaa kauemmas näkyviä rakennuksia juuri aseman läheisyyteen Tikkurilantien ja Aviabulevardin risteyksen luo sekä Ilmakehän ja Turbiinitien risteyksen lähelle. Korkeimmat rakennukset voivat Tikkurilantien varrella olla n. 15-16-kerroksisia ja Ilmakehän lähellä n. 13-kerroksisia. Asumiseen painottuvan alueen kerrosluvut ovat maltillisia, keskimäärin 5-6 kerrosta, mutta kaupunkikuvallisesti tärkeissä kohdissa voi olla korkeampiakin rakennuksia tai niiden osia.

Rakennusten kattomuotojen ja kerroslukujen tulee vaihdella. Lentoasemantien varteen tulee rakentaa



Kuva 11. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Aviapoliksen keskustan kohdalta. (kts.sivu 19)

muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.

Arkkitehtuuri

Arkkitehtuurin ja käytettävien materiaalien tulee olla korkealaatuisia ja edustaa parasta osaamista. Kalliota käytetään osana kaupunkikuvaa. Myös rakennusten väritys pohjautuu alueen kallioperän väreihin. Julkisivumateriaalina käytetään pääasiassa kiviaineisia materiaaleja.

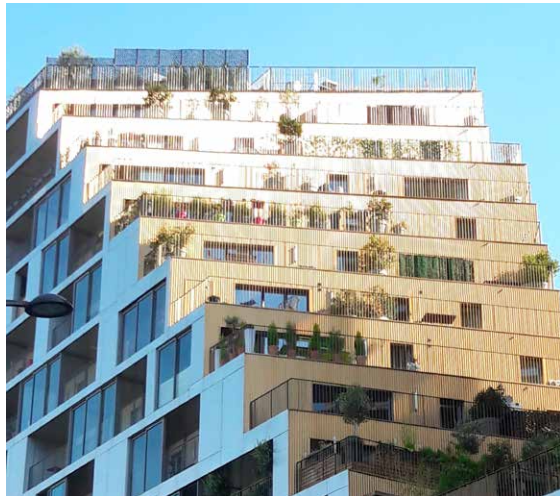
Toimitilarakentamisessa voi käyttää lisäksi metallia ja lasia viitteenä lentokentän läheisyydestä. Pysäköintilaitosten sijoittumisilla alueen laidoille estetään liikennemelun leviämistä muualle alueelle. Aviapoliksen keskustassa pysäköintilaitokset ovat arkkitehtuuriltaan selvästi ”WAU” kuten toteutunut kullanvärinen pysäköintitalo Turbiinitien varressa tai Karhumäentien varteen suunnitteilla oleva, kalliomaisemaan sulautuva pysäköintilaitos. Väestönsuojat voidaan toteuttaa keskitetysti ja hyödyntää liikuntatiloina esimerkiksi pysäköintitalojen yhteydessä.

Asiasanat:

Ydin
Kaupungin vilinä
Syke
Kalliot
Metsäisyys

Kaupunkivihreä

Kallioita, siirtolohkareita sekä metsäpuustoa tulee säilyttää korttelialueilla. Metsäisyyttä tulee korostaa myös uusilla istutuksilla ja kasvivalinnoilla katualueillakin. Alueen halki kulkevaa puistonauhaa Pyttisbergetiltä Karhumäenkallion kautta Tiiranpuistoon ja edelleen Lokinpuistoon ja Plootukalliolle tulee vahvistaa niin kaupunkikuvallisena elementtinä kuin elinvoimaisena viheraiheena siten, että metsää ja kallioperän muotoja ja korkotasoja säästetään ja otetaan suunnittelussa huomioon. Kun kallioleikkauksia tehdään, tulee ne tehdä veistoksellisesti lohkoen niin, ettei porausjälkiä jää näkyviin. Lopuksi kalliokohteita valaistaan paikoissa, joissa ne näkyvät ohikulkijalle. Aviabulevardi istutetaan bulevardiksi kaksin puurivein.



Kuvat 12-18

Muura

Muura on kodikas ja värikäs kaupunkikylien kudelma Plootukallion ympärillä.

Elävä kaupunki

Muuran koulu, päiväkodit, liikuntakenttä, puistoakseli ja Muuranaukio muodostavat alueen ytimen, jossa on lähipalveluita, viihtyisiä ulkona olemisen paikkoja ja monimuotoista luontoa. Ytimeen sijoittuu myös kaupallisia palveluita, kuten päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita, sekä asukastiloja, ehkä myös seurakunnan tiloja tai terveyspalveluita. Tilat sijoittuvat etenkin rakennusten kivijalkaan. Kiinnostavuuden kehä kulkee Kehä III:n alituksen jälkeen Muuranaukiolle ja Toistasavua pohjoiseen ja kääntyy sitten asuntokadulle ja jatkaa kohti Aviabulevardia. Mielenkiintoisia tiloja ja paikkoja sekä katseenkestäviä kohokohtia tulee sijoittaa etenkin tämän reitin varrelle. Asuinkorttelit ryhmittyvät omaleimaisiksi kaupunkikyliksi, joiden keskellä aukiot ovat houkuttelevia arkielämän kohtaamispaikkoja.

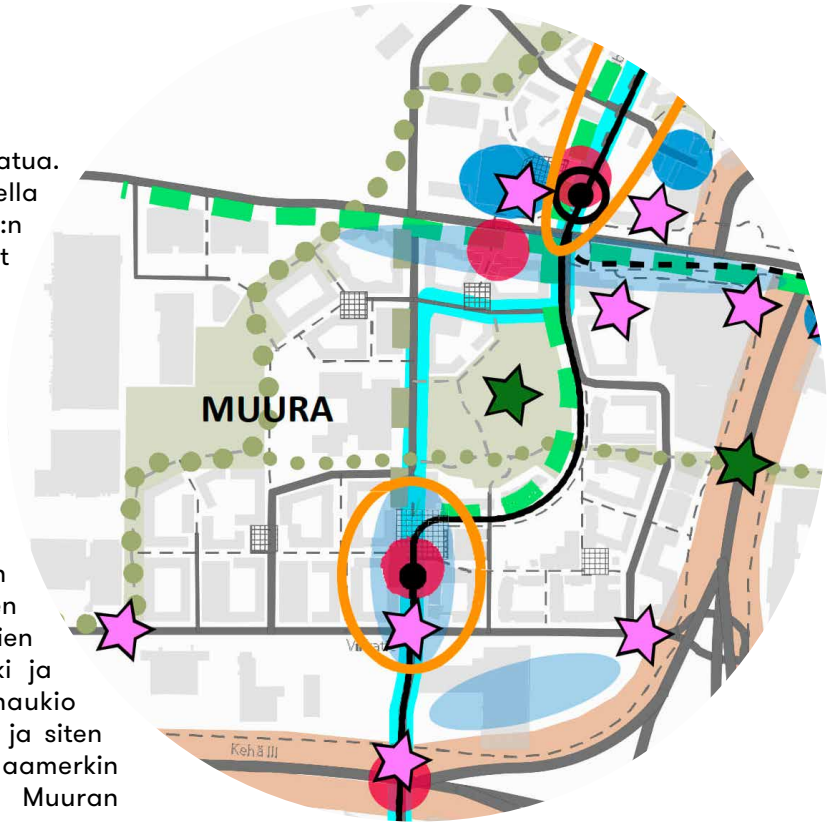
Muuran halki kulkee merkittävät ulkoilureittiyhteydet Aviapoliksen keskuksen sekä Huberilan suunnista kohti Krakanojan viheralueita ja Pakkalaa. Niille varataan riittävän leveät viherreitit koko matkalle.

Lentoasemantien varteen sijoittuu toimitiloja tiiviiksi ja kaupunkimaiseksi rakennusrintamaksi. Tikkurilantien eritasoristeyksen luo varataan paikka suurta yleisöä palvelevaa, jopa seudullista hanketta, kuten liikunta- tai kulttuurihanketta varten. Kehä III:n varteen sijoittuu myös työpaikkarakennusten tiivis rintama, joilta myös edellytetään merkittävää arkkitehtonista ja kaupunkikuvallista laatua. Pakkalantien varsi on lentomelualueella ja helposti saavutettavissa Kehä III:n suunnasta, minkä vuoksi nykyisen kaltaiset logistiset toiminnot soveltuvat sinne hyvin.

Kaupunkikuva

Laadun paikat ovat Virkatien molemmissa päissä osoittamassa rauhallisemman liikenteen ja kaupunkialueen alkamista Kehä III:lta tultaessa. Ne, samoin kuin laadun paikat niin Kehä III:n alikulun kohdalla kuin Tikkurilantien varressakin, muistuttavat jalankulkijoiden ympäristön tärkeydestä. Lentoasemantien varrella uusi puistosilta on maamerkki ja tärkeän virkistysreitin osa. Muuranaukio ratikkapysäkkeineen on Muuran keskus ja siten laadukkaan rakentamisen ja myös maamerkin paikka. Kivijalkatiloja on pääasiassa Muuran keskustassa sekä kaupunkikylien aukioilla.

Korkein rakentaminen, jopa 16 kerrosta, voi sijoittua Tikkurilantien tuntumaan osoittamaan Aviapoliksen juna-aseman sijaintia. Kehä III:n varrella rakennusten sopii olla pääsääntöisesti kahdeksasta kymmeneen kerrosta korkeita siten, että suurimmat kerrosluvut sijoittuvat Lentoasemantien risteyksen tuntumaan. Koska Muuran alue muutoin on pääasiassa asuinaluetta, sen keskimääräiset kerrosluvut ovat asuinympäristössä miellyttävät viidestä seitsemään kerrosta. Lentoasemantien ja Kehä III:n varteen tulee rakentaa muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.



Kuva 19. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Muuran kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

Muuran arkkitehtuuri peilaa Kartanonkosken kaupunkikuvaa julkisivujen värikkyyden ja materiaalien sekä harjakattojen osalta. Muuran värikkyys pohjautuu vuodenaikateemoihin ja rakennusten ilme on moderni ja mittakaava suurempi. Kaupunkikuvassa korostuvat värikkyys, leikkisyys ja kodikkuus.

Kaupunkivihreä

Vihernauha Huberilan alueelta jatkuu puistosiltaa pitkin Muuraan ja Plootukallion kautta kohti Krakanojan viheraluetta. Vihernauha koostuu eriluonteisista viheralueista ja sen jatkuvuutta korostetaan myös katutilan vehreydellä. Plootukallio metsineen säilytetään mahdollisimman laajana ja sitä kehitetään keskeiseksi viher- ja virkistysalueeksi siten, että kallion lakialue säilytetään ennallaan ja kulkureittejä ohjataan kasvillisuuden säilyttämiseksi. Metsäisyyttä korostetaan lasten leikkipaikkojen, kuntoilualueiden ja muiden toiminnallisten alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa. Kun kallioleikkauksia tehdään, tulee ne tehdä veistoksellisesti lohkoen niin, ettei porausjälkiä jää näkyviin. Kallioleikkaukset vaativat turvallisuussyistä aitoja, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa laadukkaasti ja maastoon luontevasti sovittaen. Lopuksi kallio-kohteita valaistaan paikoissa, joissa ne näkyvät ohikulkijalle.

Ratikan reitti istutetaan bulevardiksi kaksin puurivein Aviabulevardin jatkeeksi Virkatielle asti. Myös Tikkurilantie pyritään istuttamaan bulevardiksi lukuisista risteyksistä huolimatta. Muuran kylä-aukiot yhdistetään jalankulkureitillä, jota myötäilee tunnistettava, esimerkiksi kukkivien puiden rivi.

Asiasanat:

Kylä
kaupungissa
Värikkyys
Vuodenajat
Kotiovet

Huberila

Huberila on lapsiystävällinen arjen ydin, jonka kortteleissa hehkuvat paratiisipihat.

Elävä kaupunki

Huberilaan on helppo tulla joka puolelta Veromiestä. Vanhoista Huberin halleista sopisi muotoilla julkisia kaupunkitiloja ja ihmisten kohtaamisen paikkoja arjen keskelle. Laaja kävelyalue, päiväkoti ja peli- ja leikkikentät ovat turvallinen ympäristö lapsille ja nuorille. Huberilaan pyritään saamaan myös päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita, asukastiloja ehkä myös kirjasto, seurakunnan tiloja tai terveyspalveluita. Kulttuuritilojen sijoittumiseen Huberila on oivallinen. Palvelutilat ovat monin paikoin katutilaan avautuvia kivijalkatiloja varsinkin kiinnostavuuden kehän varrella, joka kulkee Huberin halleilta kohti Aerolaa sekä Tikkurilantielle ja Rälssitielle. Huberilan alueella erilaisten palveluiden lisäksi työpaikat ovat toimistoja, hotelleja ja muita vastaavia toimitiloja pääasiassa Kehä III:n ja Lentoasemantien varressa.

Kaupunkikuva

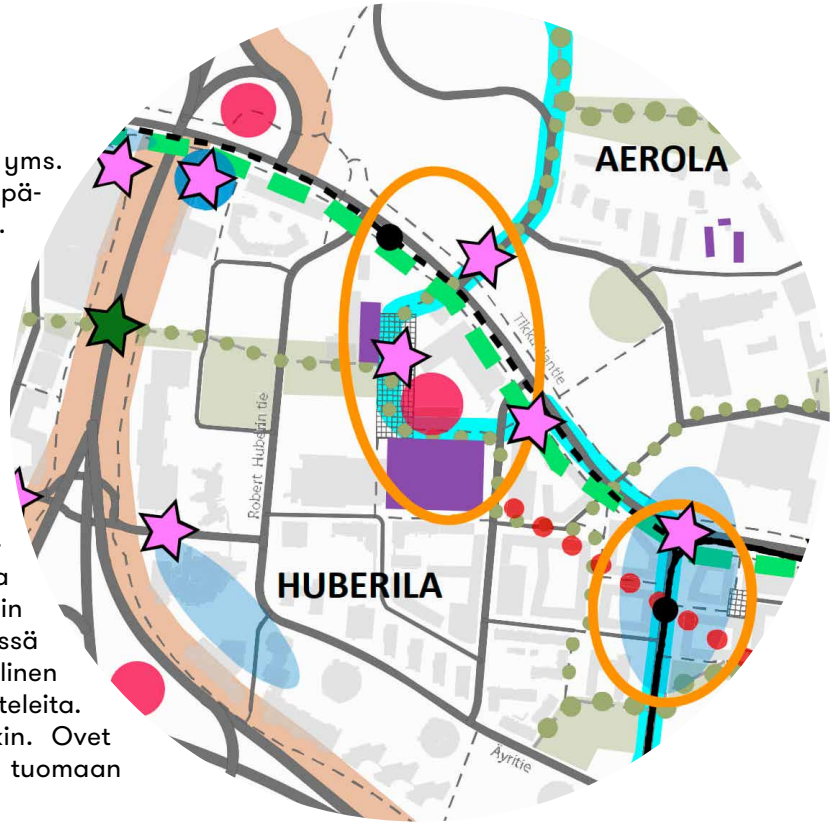
Alueen ydin on Huberin hallien luona. Muut laadun paikat ovat tärkeiden ja pitkien näkymien päätteenä sekä risteyksissä. Esimerkiksi Äyrikujalla autoilijalle kerrotaan ympäristön kielellä saapumisesta hitaamman liikkumisen alueelle. Pitkien näkymien merkittävä pääte on Rälssitien ja Tikkurilantien risteyksessä. Tikkurilantie on osa kiinnostavuuden kehää. Rakennusten kivijalka on kahden kerroksen korkuinen Tikkurilantielle päin ja se avautuu tien suuntaan liiketiloina, asukastiloina yms. Vähintään 20 metrin välein kävelijän ympäristössä tulee olla jotain kivaa ja kaunista.

Uudisrakennuksia sijoitettaessa on pidettävä huoli, että hallit edelleen näkyvät ympäröiville kaduille, etenkin Tikkurilantielle, joka kulkee koko Veromiehen alueen läpi. Korkein rakentaminen sijoittuu Lentoasemantien kulmaan. Kehä III:n varressa on melumuurimaisesti noin kahdeksankerroksista rakentamista. Hieman peruskorkeutta korkeampaa rakentamista on myös Tikkurilantien varrella. Muutoin kerrosluku on viidestä kuuteen, jotta tässä arjen ja asumisen ytimessä säilyy inhimillinen mittakaava. Asuinkorttelit ovat umpikortteleita. Kattomuodot ovat vaihtelevia, villejäkin. Ovet avataan kadulle päin, puita istutetaan tuomaan varjoa.

Lentoasemantien ja Kehä III:n varteen tulee rakentaa muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.

Arkkitehtuuri

Huberin vanhat kaarihallit säilytetään. Tiili, betoni, corten-teräs, metalli, keraaminen laatta sekä muut teollisuuteen viittaavat materiaalit tuovat katukuvaan rosoa teollisuushistorian identiteettiä, kun taas sisäpihan vaaleilla ja heleillä väreillä luodaan kodikkuutta ja iloisuutta. Vaaleiden hallien ympäristöön rakennetaan julkisivuiltaan tummia rakennuksia, jotta hallien vaaleus korostuu.



Kuva 29. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Huberilan kohdalta. (kts.sivu 19)

Kaupunkivihreä

Luonto rakennetaan Huberilaan. Alueen kautta kulkee merkittävä ulkoilureittiyhteys Aerolasta ja edelleen Lentoasemantien yli kohti Muuraa. Sille täytyy varata riittävästi tilaa koko matkalle. Reitin varrella tulee olla myös puistoalueita. Alueen ytimenä kaarihallien luona on urbaani ja vehreä aukiomainen puistikko, joka liittyy Veromiehen viherkehään puistonauhoin, viherkaduin ja puistosillan avulla. Siitä rakennetaan luontoa mukaileva, pikku

metsäpuisto siten, että hallit edelleen näkyvät. Toteutuksessa voidaan hyödyntää lähialueelta tulevaa maaperää, jota aktivoidaan lehtikarikkeella ja lahopuun aineksella. Markkatien varrella metsäinen alue pääosin säilytetään suurine puineen. Vehreää ympäristöä jatketaan vihreinä tilasarjoina Muuraan, viherkatuna Aerolaan ja taskupuistojen rytmittämänä reittinä Annefredin suuntaan. Nämä yhteydet ovat merkittäviä alueellisia kävely- ja virkistysreittejä. Asuinpihoilla on runsaasti vihreää ja kukkivia kasveja. Taskupuistot, sisäpihat ja katuvihreä ovat hyvin merkittäviä alueellisen hulevesien säätelylle. Tikkurilantie on luonteeltaan bulevardimainen.

Asiasanat:

Teollisuushistoria
Kaupunkikulttuuri
Uudistuminen
Paratiisipihat
Arjen ydin

Kuvat 30-36.

Annefred

Annefred on monimuotoinen ja vehreä alue, jossa koko kylä kasvattaa.

Elävä kaupunki

Koulun, ratikkapysäkin ja puistojen ympärille syntyy Annefredin elämän keskus, missä yhdistyvät oppiminen, liikunta, kauppa ja virkistys. Tänne, kiinnostavuuden kehän reitille, pyritään saamaan päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita, ravintoloita ja asukastiloja. Myös asuinkortteleiden välissä olevien aukioiden varsille katutasoon tulee aukiolle avautuvia julkisia ja puolijulkisia tiloja. Ratikkapysäkin molemmin puolin on vilkkaan toiminnan paikka palveluineen.

Kehä III:n ja Tuusulanväylän varteen sijoittuvat työpaikka-alueet, jotka muodostavat tiivistä rakennusrintamaa. Tammiston kauppatien itäpuolella työpaikat voivat olla tuotantoa ja logistiikkaakin niin arkkitehtuuriltaan kuin lähiympäristöltäänkin laadukkaasti toteutettuna. Tuusulanväylän eritasoristeyksen kulmassa rakentamiselta edellytetään varsin suurta ja näyttävää laatua. Eritasojen ”spagettiristeykseen” sopisi sellainenkin hanke, joka voitaisiin jalostaa myös nähtävyydeksi ja näköalapaikaksi - tai laskettelumäeksi kuten voimalaitos Kööpenhaminassa. Tikkurilantien varressa työpaikat ovat kaupunkiympäristöön sopivia, pienipiirteisempiä toimitiloja.

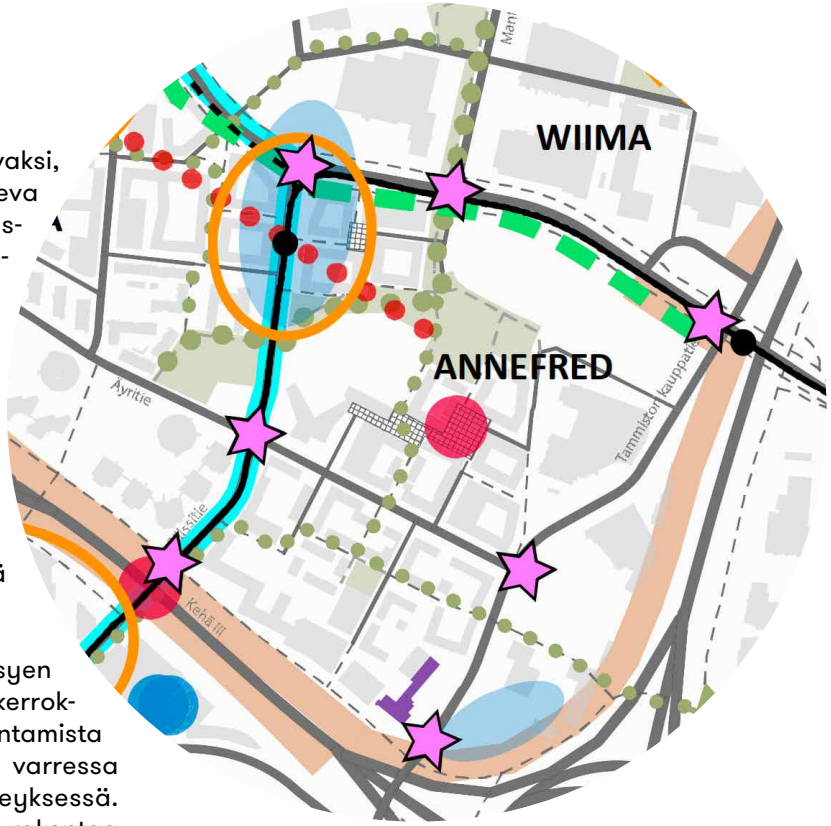
Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Äyritien päästä, Tuusulanväylän yli, kohti Helsingin pitäjän kirkonkylää on todettu jo Aviapoliksen kaavarungossa. Reitti on tehtävä sujuvaksi, jotta Veromiehen asukkaita lähellä oleva keskiaikainen harmaakivikirkko ympäristöineen saadaan veromiesläistenkin kävelylenkkien piiriin.

Kaupunkikuva

Kaupunkikuvan elementtejä ovat umpikorttelit, pikku aukiot, monimuotoinen arkkitehtuuri ja vivahteikkaat puistot, joita koulun piha visuaalisesti jatkaa. Taide nivotaan näkyväksi osaksi kaupunkikuvaa ja asukkaiden jokapäiväistä elämää.

Rakennusten mittakaava vaihtelee pysyen suhteellisen matalana, keskimäärin 5-6-kerroksisena. Peruskorkeutta korkeampaa rakentamista voi olla risteyksissä ja Tuusulanväylän varressa sekä Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksessä. Tuusulanväylän ja Kehä III:n varteen tulee rakentaa muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.

Laadun paikkoja ovat näkymän pääte Tuusulanväylän sillan päässä, Tikkurilantien varrella saavuttaessa idän suunnasta; Tikkurilantien ja Pytinojan risteämäkohta korostamassa viherverkoston jatkuvuutta; Tikkurilantien ja Rälssitien risteys aluekeskuksena; Rälssitien ja Äyritien kulma ja siihen rakentuva koulu ensinäkymänä Kehä III:n alituksen jälkeen; Kehä III:n alikulku tärkeänä linkkinä Pakkalaan; Äyritien ja Tammiston kauppatien risteys sekä maamerkkinä Tuusulanväylän ja Kehä III:n kulma.



Kuva 37. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Annefredin kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

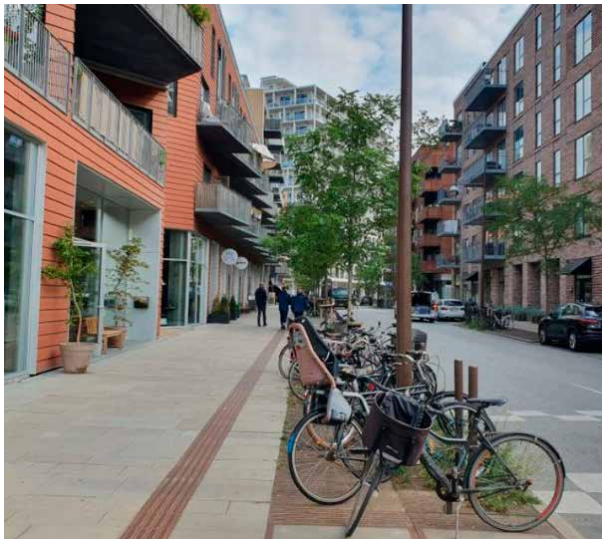
Rakennusten värit pohjautuvat entiseen peltomaisemaan ja niityn väreihin sekä teollisuushistorian punatiileen. Julkisivumateriaalit ovat pääasiassa puuta, tiiltä ja rappausta. Kattomuodot ja -materiaalit ovat vaihtelevia. Auramon punatiilinen toimistotalo säilyy muistumana alueen teollisuushistoriasta.

Kaupunkivihreä

Annefredinpuisto ja Rälssipuisto ovat alueen tärkeimmät viheralueet monipuolisine toimintoineen ja kasvillisuuksineen. Pytinoja ojanvarressa kulkevine polkuineen risteää Tikkurilantien kanssa ja johtaa Annefredinpuistoon osana Veromiehen viherverkostoa. Viheryhteys jatkuu Äyritien eteläpuolelle ja edelleen Kehä III:n alikulkuun. Asuinpihat ovat vehmaita, monilajisia ja metsäisiä. Tikkurilantie on bulevardi.

Asiasanat:

Oppiminen
Niitty
Kotiinpaluu
Lentäminen



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Aerola

Aerolan metsäkaupungissa on metsä kaupungissa. Välitön suhde luontoon on Alvar Aallon suunnittelun perintöä.

Elävä kaupunki

Aerola tarjoaa asukkailleen helposti saavutettavat palvelut: koulun ja urheilukentät sekä monipuoliset ulkoilumahdollisuudet upeassa luonnossa. Niistä voi koko perhe helposti nauttia. Kiinnostavuuden kehällä on Aerolassa metsäinen ja rauhallinen luonne. Aerolaan johtaa ympäröiviltä alueita monia ulkoilureittejä, joille tulee varata riittävästi tilaa. Reittien runsas kasvillisuus on tärkeää. Laajempi liikuntapuisto kenttineen sijoittuu Aerolan eteläosaan paikkaan, missä se palvelee hyvin myös lähialueiden kouluja.

Kaupalliset palvelut sijoittuvat Tikkurilantien ratikkapysäkkivarauksen lähelle. Aerolan ”pienkeskus” tukeutuu Annefredin ja Huberilan palveluihin muodostaen Tikkurilantielle Rälssitien ja Robert Huberin tien välisestä osasta varsin laajan keskustamaisen alueen. Lentoasemantien ja Ilmakehän varteen sekä alueen itäosaan sijoittuvat toimistojen ja muiden toimitilojen työpaikka-alueet.

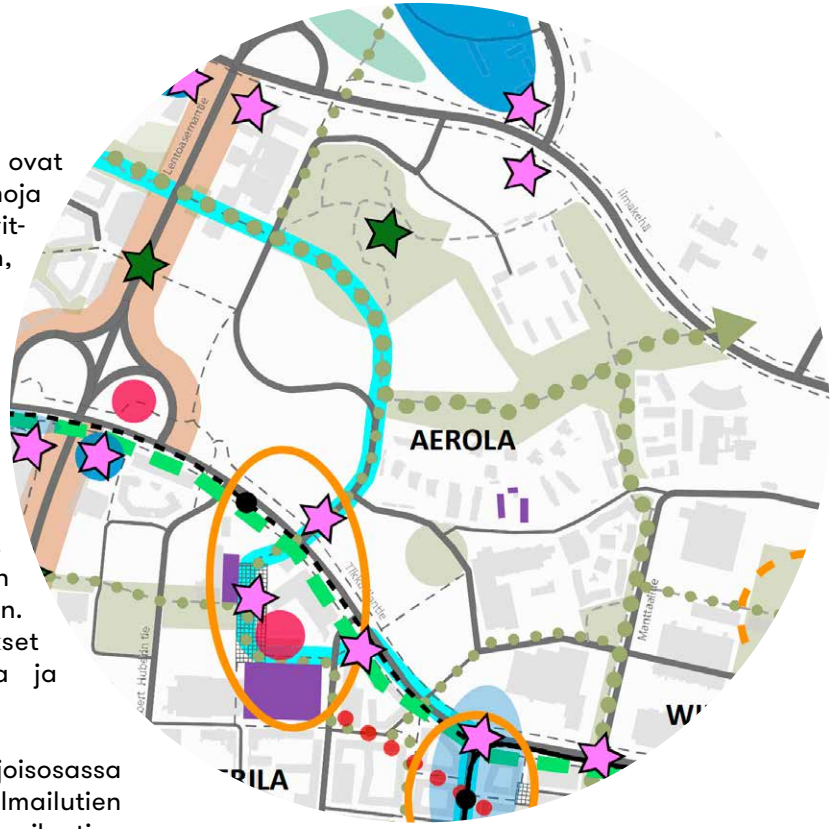
Kaupunkikuva ja korttelirakenne

Metsäisellä alueella korttelit ovat suuria. Katujen varret ovat tiivistä kaupunkia, kun taas kortteleiden pihat ovat laajoja, kallioisia salametsiä, jotka täytyy löytää, tai vehreitä sisäpihoja viljelymahdollisuuksineen. Kadulle on ovia ja ikkunoita, palveluita ja asukastiloja. Sisäpihat ovat puoliyksityisiä oleskelun ja leikin maailmoja ja nuotiopaikkoja. Rakentamisen sovittaminen kallioiseen metsämaastoon, maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa.

Rakennusten mittakaava vaihtelee pysyen suhteellisen matalana, keskimäärin 5-6-kerroksisena. Tikkurilantien varrella voi olla korkeampiakin rakennuksia niin, että niiden välissä on myös matalampia osia. Tikkurilantielle päin kivijalka on kahden kerroksen korkuinen. Lentoasemantien varressa rakennukset muodostavat tärkeää kaupunkikuvaa ja sijoittuvat mahdollisimman lähelle tietä.

Laadun paikkoja on Technopoliksen pohjoisosassa lentoasemanäkymän päätteenä sekä Ilmailutien päätteenä Ilmakehän eteläpuolella, Tikkurilantien ratikkapysäkkivarauksen ja Aerolan aluekeskuksen kohdalla sekä Lentoasemantien päätenäkyminä ramppien lähellä. Laadulla ei tarkoiteta korkeaa, vaan vaikuttavaa.

Kiinnostavuuden kehä kulkee Aerolan halki kovin erilaisissa ympäristöissä, mitä tulee suunnittelussa korostaa. Kiinnostavuuden kehä halkoo kaupunkimaista Technopolista, sujahtaa Pyttisbergetin metsään ja johtaa lopulta kulttuuriympäristöön Huberin halleille. Kiinnostavuuden kehällä tulee täälläkin olla vähintään 20 metrin välein kävelijän ympäristössä jotain kivaa ja kaunista, mikä voi metsäosuudella olla kauniita puita ja kukkivia



Kuva 44. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Aerolan kohdalta. (kts.sivu 19)

pensaita ja muita luonnonelementtejä sekä esimerkiksi ötökkähotelleja.

Arkkitehtuuri

Metsäiseen kaupunki-ilmeeseen kuuluu, että Aerola on puurakentamisen alue. Luonnonkivi voi olla osana julkisivua. Väritys pohjautuu puiden ja kivien väriskaalaan. Rakennuksissa on harjakatot tai kasvikatot. Alvar Aallon suunnittelemat Aerolan talot

ovat alueen valkoisena hohtava helmi. Myös Aerolan eteläosa toteutetaan ilmeeltään metsäisenä.

Kaupunkivihreä

Pyttisbergetin kallio ja metsä on Veromiehen tärkein metsäalue Muuran Plootukallion ohella. Metsä ja kalliot antavat Aerolalle luonteen. Niitä säilytetään mahdollisimman laajalti virkistysalueina, mutta myös kortteleissa siten, että metsää, kallioperän muotoja ja korkotasoja säästetään. Jos kallioleikkauksia tehdään, tulee ne tehdä veistoksellisesti lohkoen niin, ettei porausjälkiä jää näkyviin. Lopuksi kalliokohteita valaistaan paikoissa, joissa ne näkyvät ohikulkijalle. Pyttisberget ja Pytinoja ovat ulkoilureitin ja viherkehän osia. Metsässä voi kävelyreitin varrella tai siitä hieman syrjässäkin olla yleinen grillikatos ja laavu, pitkospuita kosteikkoalueella tai hiljaisuuden paikka. Aerolaan eteläosaan toteutetaan vehreä liikuntapuisto. Asuntokadut ovat osin viherkatuja. Asuntokatujen ja Teknobulevardin katupuut edustavat kotimaisia puulajeja (esim. mänty, tammi, pihlaja). Tikkurilantie on bulevardi.

Asiasanat:

Metsäkaupunki
Puurakentaminen
Metsä
Seikkailu
Suhde luontoon

Kuvat 45-51

Wiima

Wiiman alue huokuu uusiokäyttöä ja kierrätystä. Se on Aviapoliksen Manchester ja Berliini, jota luova luokka muokkaa.

Elävä kaupunki

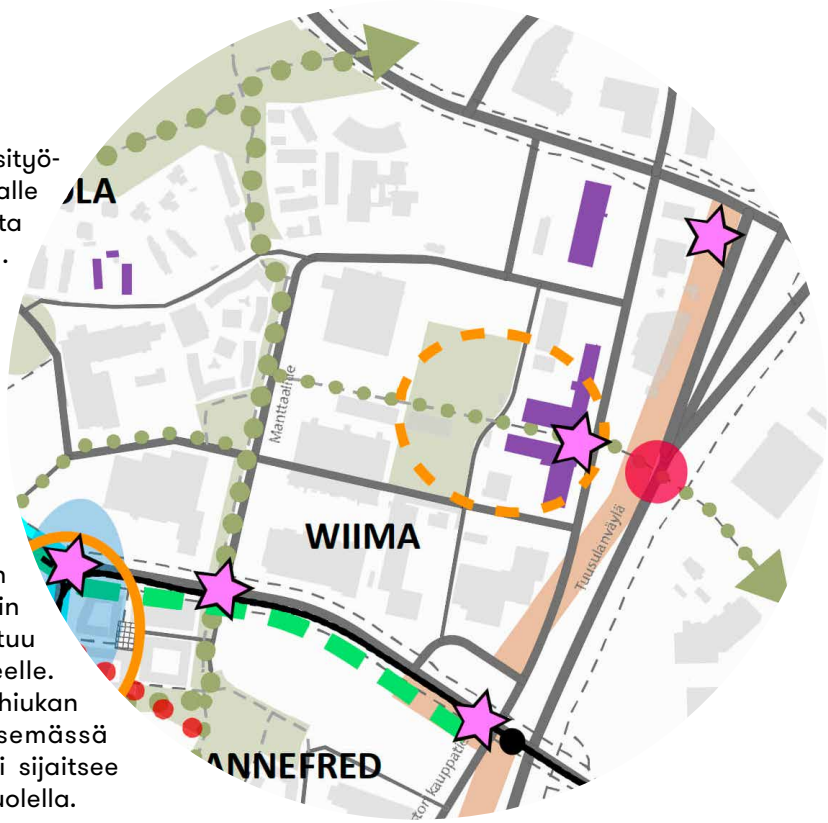
Alueen metsiköstä ja lammesta tulee puistokeidas asuinkortteleiden ja vanhojen teollisuusrakennusten väliin. Sen ympäristössä ihmiset tapaavat arjen askareissa: matonpesupaikalla, kasvimaalla, leikkipaikalla, päiväkodissa, käsityöpajoissa, myyjäisissä. Tämä ”aluekeskus” ei ole liian fiini, vaan rosoisempi tekemisen paikka. Alueen halki idästä länteen kulkee tärkeä ulkoilureittiyhteys, joka tulee Tikkurilan suunnasta Wiiman alueelle Tuusulanväylän alikulusta. Reitistä tulee tehdä turvallinen ja houkutteleva kulkea. Reitin kohokohtana ovat vanhat, teollisuuden punatiilirakennukset sekä alueen keskelle sijoittuva puistikko, joista aluekeskus muodostuu.

Alueen työpaikat sijoittuvat Ilmakehän ja Kiitoradantien varteen. Vanhoihin punatiilirakennuksiin sopii hyvin kulttuuritiloja tai pajatyyppisiä työtiloja ja ateljeetiloja Kaapelitehtaan tyyliin. Muutoin näille alueille voi hyvin sijoittua myös tuotanto- ja logistiikkatiloja, sillä ne ovat jokseenkin hyvin saavutettavissa Tuusulanväylältä eivätkä aiheuta läpiajoliikennettä Veromiehen muihin osiin.

Kaupunkikuva

Laadun paikka on Kiitoradantien varressa olevien punatiilirakennusten välissä, missä on miellyttävää, ihmisenkokoista mittakaavaa vaikkapa käsityöpajojen ja pienyritysten lomaan sijoittuvalle kahvilalle. Paikka myös ohjaa jalankulkijoita ja pyöräilijöitä Tuusulanväylän alikulkuun. Tikkurilantien varressa laadun paikka on merkitsemässä ”porttia” Aviapoliksen alueelle sekä Pytinojan puistoakselin liittymistä Annefredinpuistoon. Ilmakehän varressa on myös merkittävä ”portin” paikka.

Uudisrakennukset ovat tasakorkeasti viisikerroksisia, mikä tukee miellyttävää asuinalueen mittakaavaa. Tuusulanväylän varressa voi olla hiukan korkeampiakin rakennuksia siten, että niistä muodostuu muurimainen melusuoja muulle alueelle. Tikkurilantien sillan luona voi myös olla hiukan korkeampaa rakentamista merkitsemässä saapumista Aviapolikseen. ”Portin” pari sijaitsee Annefredin alueella, Tikkurilantien eteläpuolella.



Kuva 52. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Wiiman kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

Alueen arkkitehtuurissa ja ympäristörakentamisessa näkyy teollisuushistoria. Punatiiliset teollisuusrakennukset säilytetään. Osa muista teollisuus- ja hallirakennuksia suositellaan uusiokäytettäviksi esimerkiksi pysäköinti- tai harrastustiloina. Rakennusten kattomuotona on pääosin harjakatto. Tasakattojen tulee olla pääasiassa kasvikattoja tai terasseja.

Julkisivumateriaalit ja -värit ovat tiiltä, corten-terästä, metallia, ruosteen sävyjä. Uudisrakennuksissa käytetään muita kuin punatiilen sävyjä. Asuinrakennuksissa voidaan käyttää myös rappausta.

Kaupunkivihreä

Lammikko ja pikku metsikkö säilytetään mahdollisimman laajalti ja kehitetään puistoksi, jossa on tilaa myös eläimille, etenkin hyönteisille ja pönttöpesijöille. Puisto liitetään viherverkostoon ja Manttaalitien varteen vihreällä ja vehmaalla

jalankulun ja pyöräilyn yhteydellä, joko puistolla tai ns. viherkadulla. Manttaalitiellä ja Tikkurilantiellä on bulevardin puurivit.

Asiasanat:

Kierrätys
Rosoisuus
Luovuus
Teollisuuden perintö

Kuvat 53-58.

Jumbo

Jumbo on lentoaseman ohella Aviapoliksen toinen napa, kaupallinen solmukohta, Aviapoliksen värikäs Las Vegas.

Elävä kaupunki

Kauppakeskuksen asiakkaat tulevat ympäri pääkaupunkiseutua ja hotelli- ja kylpylävieraat kauempaakin. Ratikka ja Aviapoliksen kehittyminen parantavat Jumbon saavutettavuutta joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. Jumbo ja Flamingo ovat hybridi, jotka tarjoavat kattavat kaupalliset palvelut sekä elämyksiä ja pakoa arjen harmaudesta. Varsinkin katutasossa tulee olla tiloja, jotka vetävät jalankulkijoita puoleensa. Katutalon tiloja tulee sijoittaa sopivasti kiinnostavuuden kehän varrelle Rälssitielle ja Tasetielle.

Kaupunkikuva

Alueen identiteetti tiivistyy kauppakadun varrelle, rakennusten sisälle. Kauppakeskuksella on jättimittakaava, mutta jalankulkijan liikkumisympäristöstä tulee tehdä miellyttävä ja turvallinen myös rakennuksen ulkopuolella.

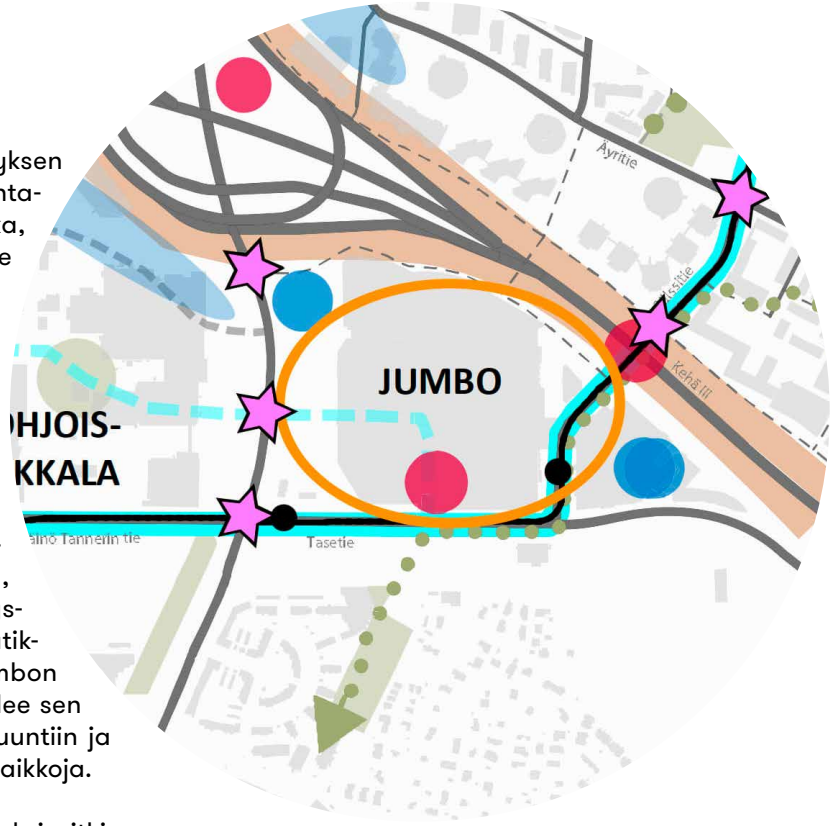
Korkean rakentamisen paikat ovat Kehä III:n varrella ja varsinkin Lentoasemantien risteyksessä, missä korkealla rakentamisella saadaan näyttävyyttä Kehä III:lle päin. Nykyinen suuri Jumbon ja Flamingon rakennuskokonaisuus tarjoaa lähialueelle suojaa liikenteen melulta. Eritasoristeyksen jokaisessa kulmassa on vähintään kohtalaisen korkean rakentamisen paikka, millä osoitetaan jo kaukaa lentokentälle kulkevan risteys. Korkeiden rakennusten yläosien tulee olla sopivia kulttuurimaiseman taustaksi Haltialan, Ylästön ja Backaksen suunnasta katsottaessa.

Laadun paikat sijoittuvat kiinnostavuuden kehän varrelle. Laadun paikkoja on Rälssitiellä Kehä III:n alituksessa, Kehä III:n rampin laidalla kertomassa ajonopeuden muuttumisesta, sekä kohdassa, jossa on potentiaalinen jalankulun ylityspaikka kohti Pohjois-Pakkalaa, sekä ratikkapysäkkien ympäristöissä. Koska Jumbon kortteli on Veromiehen ”toinen napa”, tulee sen olla toteutukseltaan laadukas kaikkiin suuntiin ja muodostaa katumiljööseen laadukkaita paikkoja.

Kiinnostavuuden kehä kulkee ainakin aluksi pitkin nykyistä katuverkkoa: Rälssitie – Tasetie – Väinö Tannerin tie – Osuustie. Myöhemmässä vaiheessa reitti voi kulkea myös kauppakeskuksen läpi, Lentoasemantien yli ja teollisuuden väistyttyä uuden Pohjois-Pakkalan alueen halki.

Arkkitehtuuri

Arkkitehtuuri on villiä ja vapaata. Kattomuotojen tulee olla silhuetiltaan ympäristöstään poikkeavia. Julkisivumateriaalit ja -värit voivat olla mitä vain! Valomainokset voivat olla runsaita.



Kuva 59. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Jumbon kohdalta. (kts.sivu 19)

Kaupunkivihreä

Ympäröiville kaduille tulee istuttaa mahdollisimman paljon puita tai tilan puutteen vuoksi köynnösseiniä varsinkin jalankulkijan ympäristöön. Korttelissa, varsinkin jalankulkijan reiteillä, tulee olla kasvillisuutta. Viherkeidas kauppakeskuksen sisällä tai pihalla olisi piste jiin päälle!

Asiasanat:

Villi ja Vapaa
Solmukohta
Kaupallisuus

Pohjois-Pakkala

Monien mahdollisuuksien maa, jonka tarkemmasta sisällöstä on syytä järjestää arkkitehtuurikilpailu sitten, kun teollinen toiminta poistuu.

Elävä kaupunki

Alueella on lähtökohtiensa vuoksi mahdollisuuksia kehittyä kaupunkirakenteeltaan varsin monipuoliseksi ympäristöksi, jossa on työpaikkoja, asumista, virkistystä, kulttuuritiloja ja muita palveluita. Ratikkapysäkit ovat alueen laidoilla Osuustiellä sekä Lentoasemantien ja Tasetien risteyksessä.

Kiinnostavuuden kehällä on Pohjois-Pakkalassa kaksi vaihtoehtoista reittiä: alkuvaiheessa nykyinen katuverkko Väinö Tannerin tiellä ja Osuustiellä tarjoaa edellytykset kiinnostavuuden rakentumiselle, mutta myöhemmin reitti voi kulkea alueen halki suoraan Jumbolta Osuustielle ratikkapysäkille.

Kehä III:n varteen tulee rakennukset sijoittaa tiiviiksi rintamaksi. Toimitilat sopivat tähän hyvin. Alue tarvitsee myös keskeisen puiston.

Kaupunkikuva

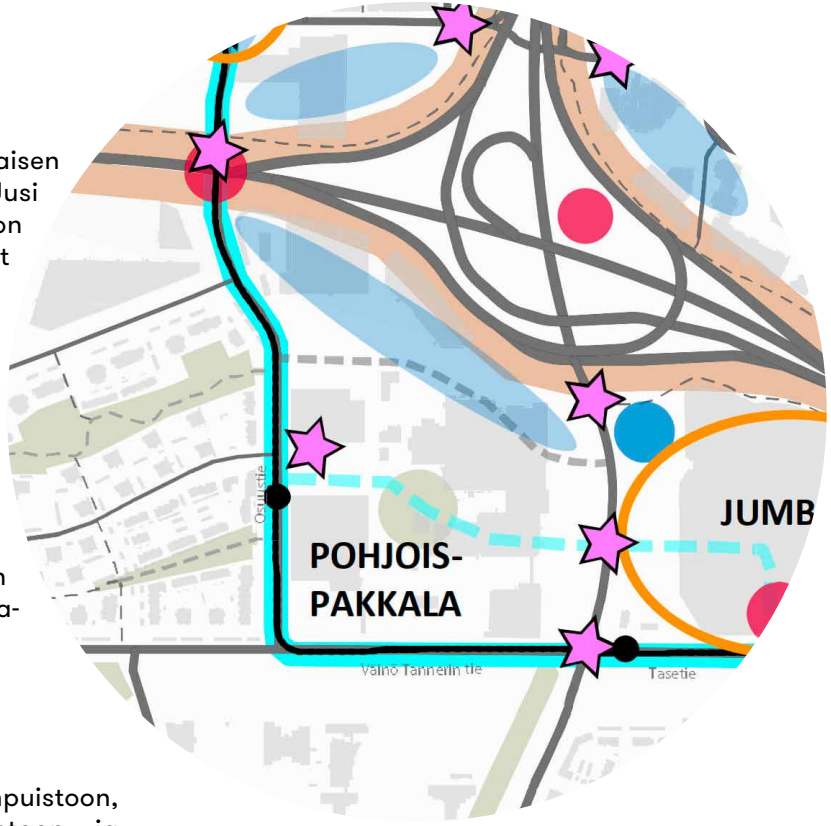
Kehä III:n ja Lentoasemantien varret ovat työpaikkarakentamisen paikkoja. Kohtalaisen korkealla ja muurimaisella rakentamisella saadaan meluestettä asuinalueen suojaksi. ”Muurista” voi nousta korkeampiakin osia, joiden tulee olla arkkitehtuuriltaan näyttäviä.

Asuminen sijoittuu luontevasti muurimaisen työpaikkarakentamisen katveeseen. Uusi puisto on alueen henkireikä, jolta on kulkemaan houkuttavat, vehreät yhteydet muihin lähipuistoihin ja ratikkapysäkille. Puistoreitti voi jatkua kauppakatuna Jumbon puolelle.

Laadun paikkoja on Kehä III:n alitus, josta tulee kehittää kulkemista johdatteleva paikka esimerkiksi erityisen valaistuksen ja värien keinoin; Kehä III:n ramppien laidalla risteyksen lounaiskulman kiinnekohtana; Lentoasemantien varressa Jumboa vastapäätä sekä ratikkapysäkkien ympäristöt.

Kaupunkivihreä

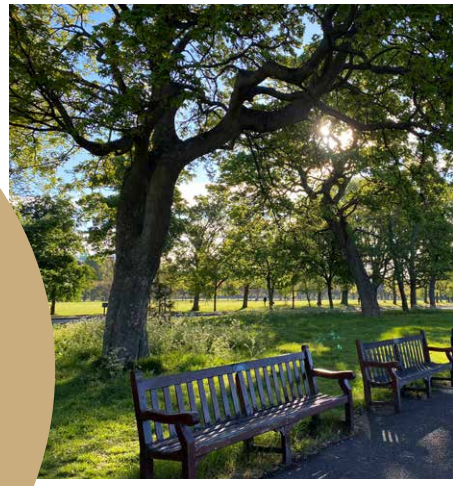
Alueen uusi puisto liittyy Juunspakanpuistoon, Antaksenpuistoon ja Tuulensuunpuistoon ja johdattaa Lentoasemantien yli Jumbon suuntaan. Osuustiellä, Väinö Tannerin tiellä ja alueen uudella pääkadulla on katupuurivit.



Kuva 67. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Pohjois-Pakkalan kohdalta. (kts.sivu 19)

Asiasanat:

Tulevaisuus
Monipuolisuus
Arkkitehtikilpailu



Kuvat 68-74.

Tikkurilantie

Matka erilaisten maisemien halki.

Elävä kaupunki

Tikkurilantie on Veromiehen asuinalueita halkova ja sivuava päätie, jolla liikenteen nopeuksia hillitään ja jalankulkijan liikkumisympäristöä korostetaan myös kaupunkirakenteellisin ja -kuvallisin keinoin. Kadulla on eriluonteisia jaksoja, mikä ylläpitää kulkijan mielenkiintoa. Kadulta avautuu näkymiä kortteleihin, puistoihin ja identiteettirakennuksille.

Vantaan ratikka on suunniteltu kulkemaan osin Tikkurilantietä sekä risteämään sen kanssa. Varaudutaan siihen, että ratikalla saattaa olla myös Helsinkiin suuntautuva linjaus, joka kulkisi Tikkurilantiellä Aviabulevardin ja Rälssitien välillä ja jolla olisi pysäkki tällä välillä. Tikkurilantien varrelle sijoittuu katutilaan avautuvia kivijalkatiloja etenkin ratikkapysäkkien läheisyyteen. Osa Tikkurilantiestä kuuluu kiinnostavuuden kehään, mikä on otettava huomioon myös katusuunnittelussa riittävinä tilavaruksina sekä asemakaavoissa toimintojen määrittelyssä ja sijoittelussa.

Kaupunkikuva

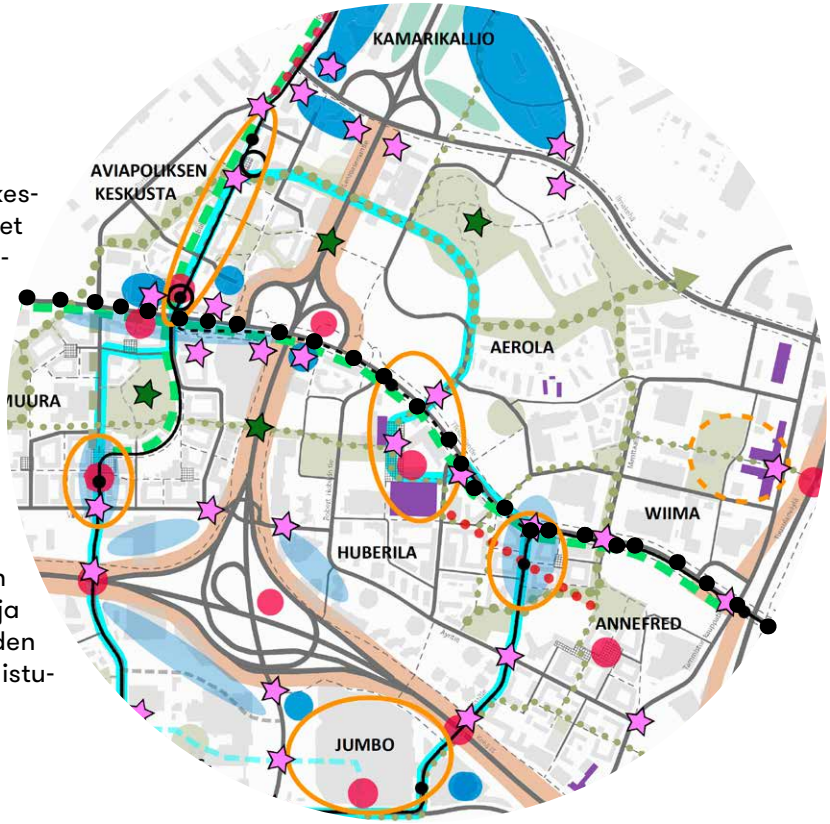
Tikkurilantiellä on koko matkan Tuusulanväylältä Pakkalantielle puurivit tien molemmin puolin ajoradan tai ratikkalinjan ja jalankulun ja pyörätien raitin välissä, mikä antaa tielle sen bulevardimaisen pääkatuilmeen. Paikoissa, joissa puita ei voi istuttaa, esimerkiksi toteutuneen tilanpuutteen vuoksi, istutettava puu on syytä korvata muulla viherrakenteella.

Annefredin, Huberilan ja Aerolan aluekeskuksen kohdalla kahden kerroksen korkuiset kivijalat ja arkadit muodostavat keskustamaista ilmettä kiinnostavuuden kehälle. Noin 20 metrin välein on jotain kivaa ja kaunista. Paikalliskeskustat näkyvät tielle ja niitä korostetaan näkyvimmillä rakennuksilla, laadukkuudella ja historian esiin tuomisella. Huberin hallit näkyvät Tikkurilantielle ja tuovat tien kulkijalle häivähdyksen historiaa.

Tikkurilantien varrella on myös laadun paikkoja; kaupunkikuvallisia korostuksia ja toiminnallisia solmukohtia, kiinnostavuuden kehän ja Pytinojan risteämä, erityisiä istutuksia tai kalusteita.

Kaupunkivihreä

Tikkurilantiellä on keskustamaisten jaksojen lisäksi myös vihreitä jaksoja. Tiellä itsellään on bulevardin puurivit, mutta siltä avautuu myös näkymiä laajempiin puistoihin: Krakanojalle, Muuran alueen puistoihin, Huberilaan, Pytinojalle ja Annefredinpuistoon. Tikkurilantien katupuurivien puulaji voi vaihdella sen mukaan, kun ympäristö vaihtuu. Näin Tikkurilantietä kulkeva voi kokea matkaavansa erilaisten maisemien halki.



Kuva 75. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta. Tikkurilantie korostettu kartalta mustalla pistepalloviivalla. (kts.sivu 19)

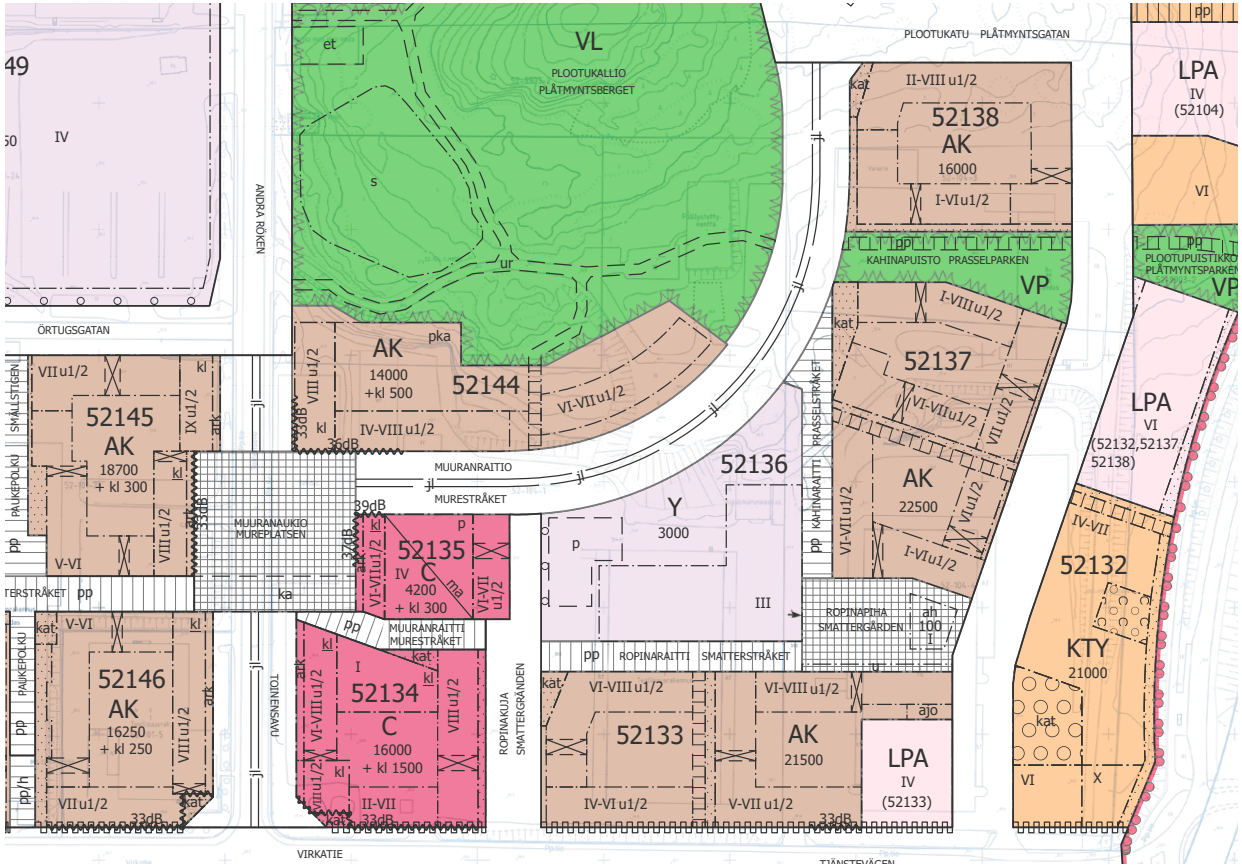
Asiasanat:

Bulevardi
Maisema
Rytmi
Vaihtelevuus

Asemakaavamääräykset

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden pohjalta on laadittu ja koottu kokoelma asemakaavamääräyksiä käytettäväksi tulevissa asemakaavamuutoksissa Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueilla. Maanomistajia tullaan näin kohtelemaan tasapuolisesti myös asemakaavamuutosten osalta, kun samoja määräyksiä käytetään tapauskohtaisesti ja kuhunkin asiayhteyteen soveltaen kaikissa kaavoissa.



Kuva 1. Ote Muuran kaavaluonnoksesta (kaavanumero 052600, kh 5.9.2022), jossa on käytetty Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden yhteisiä uusia aluemerkintöjä (joustavampaa KTY-merkintää sekä taskupuistomerkintää kat eri tavoin).

LIITE 2

Aluemerkinnät

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja, majoitustiloja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa sekä palvelu-, kulttuuri-, liikunta- ja opetustiloja sekä edellä mainittuihin pääkäyttötarkoituksiin ja asumiseen liittyviä varastotiloja.

kat

Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue. Alue tulee rakentaa julkisena tai puolijulkisena puistomaisena tilana eli taskupuistona.

Taskupuistoon tulee sijoittaa [puu, penkki ja kukkia].

Taskupuisto tulee rajata katualueesta kiveyksellä. Alue tulee suunnitella kokonaisuudessaan läpäisevin pinnoittein.

Taskupuistoon tulee istuttaa kukkivia puita ja pensaita sekä aluetta on kehitettävä pölyttäjien elinympäristönä.

Taskupuistoon tulee istuttaa riittävän kokoisina taimina kookkaiksi kasvavia puita sekä kerroksellisesti kasvavia pensaita.

Taskupuistoon tulee olla pääsy julkisesta tilasta.

ep

Maantasoasunnon pääsisäänkäyntiin liittyvä etupuutarha.

s

Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

(+ täsmennys:) Avokalliot tulee säilyttää. Aluetta tulee kehittää valtaosin luonnontilaisena alueena.

Asemakaavamääräykset

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.

Noin 20 metrin välein tulee rakennuksen julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.

Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso asunnossa (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Kamarikallio, Aviapoliksen keskus, Muura:

Suunnittelussa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat.

Rakennusoikeus

Asukkaiden yhteistiloja ja varastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Yhteistiloiksi ei lasketa varastoja.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m2 saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m2/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

> *Käytetään piha-/pelastautumismääräyksen kanssa:*
> *Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja.*

Korttelialueelle tulee rakentaa vähintään x k-m2 asukkaiden yhteistiloja: pesuloita ja kuivatustiloja, vapaa-ajantiloja ja talosaunoja.

TAI

Korttelialueella tulee asukkaiden yhteiskäyttötiloja; yhteistiloja; pesuloita ja kuivatustiloja, kerho- ja harrastetiloja ja talosaunoja, varten käyttää vähintään se määrä, joka vastaa 10:tä prosenttia rakennusoikeudesta.

Kivijalkakerrokseen tulee sijoittaa asumista palvelevia kerho- ja harrastetiloja, pesuloita ja/tai liike-, toimisto- ja palvelutiloja vähintään x k-m² kadunvarren pohjakerroksen alasta / [60] % maantasojulkisivun osuudesta.

Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa vähintään se määrä, joka vastaa [1,5] %:a rakennusoikeudesta.

[Tikkurilantien varressa] kivijalkakerrokseen tulee rakentaa vähintään x k-m2 liiketilaa. Liiketilan tulee olla jaettavissa useampaan osaan, joihin jokaiseen on suora kulkuyhteys kadulta.

Liiketilat tulee suunnitella siten, että niitä voidaan tarvittaessa yhdistää ja jakaa. MATTI

Korttelit

Korttelin ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä tulee laatia koko korttelin laajuinen suunnitelma rakentumisen vaiheistuksesta ja tarvittaessa väliaikaisesta käytöstä. Suunnitelmaa päivitetään tarvittaessa seuraavien rakennuslupien yhteydessä.

Jokaisesta korttelista tulee korttelin ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä laatia kokonaissuunnitelma, jossa on alustavasti esitelty [kattomuotojen ja kivijalkatoimintojen sijoittuminen], pihasuunnitelma sekä valaistussuunnitelma. (Näiden suunnitelmien tulee olla rakennustapaohjeessa määriteltyjen konseptien mukaisia ja toteutuksien kortteleittain erilaisia.)

Kortteleiden tulee olla pääosin umpikortteleita, joissa rakennukset ovat korttelin sivun pituudelta kiinni toisissaan.

Kunkin korttelijulkisivun on pääasiassa muodostuttava useamman kuin kahden rakennuksen julkisivusta.

[Korttelin kaupunkikuvallisesti merkittävä kohta] tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja/tai ympäristörakentamisen keinoin.

TAI

Korttelin X kulmaa Y- ja Z-katujen risteyksessä tulee korostaa alueen maamerkkinä arkkitehtuurin keinoin.

Rakennuksen pääsisäänkäynnit tulee sijoittaa kadun tai jalankulkureittien puolelle. Asuinrakennuksen porrashuoneen sisäänkäynti tulee sijoittaa myös pihan puolelle.

Maantasokerrokseen tulee sijoittaa kadun suuntaan avautuvia asuntoja. Huoneistoihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta tai toissijaisesti korttelipihalta.

Asukkaiden yhteiset saunatilat tulee sijoittaa ylimpään kerrokseen. Ne saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

TAI

Silloin, kun asukkaiden yhteiset saunatilat sijoitetaan ylimpään kerrokseen, ne saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

Asukkaiden yhteistilojen; pesuloiden ja kerho- ja harrastustilojen, tulee sijoittua ensisijaisesti maantasokerrokseen jalankulkureittien varsille. Yhteistiloja saa käyttää asukkaiden työtiloina.

TAI

Asukkaiden yhteistilat; pesulat ja kerho- ja harrastustilat, tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Tilojen tulee avautua pääosin jalankulkureittien suuntaan.

Ravintolat tulee sijoittaa rakennuksen katutasoon.

Kadun varrella olevan rakennuksen julkisivun ja toimintojen suunnittelussa tulee huomioida jalankulkijan sääsuoja katoksin tai arkadein.

Lastaus-, jäte- ja huoltotilat tulee sijoittaa rakennukseen. Ulkovarastointia ei sallita.

Rakennukset

Julkisivut

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen, värityksen (ja materiaalien) tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Saman rakennuksen kerrosluvultaan erilaiset osat tulee käsitellä kuin ne olisivat erillisiä rakennuksia.

Rakennuksen kaupunkikuvallisesti tärkeissä, kadun puoleisissa ja kadulle näkyvissä julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja. Muilta osin elementtisaumat tulee häivyttää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla.

Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Asuintalossa pääty- ja kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan.

Katujulkisivujen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma.

Puurunkoisten rakennusten julkisivujen päämateriaalin tulee olla puu.

Piharakennusten ja -rakenteiden tulee sopia korttelin rakennusten arkkitehtuuriin.

Kivijalka ja sen lähiympäristö

Kadun varrelle maantasoon tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin; materiaaleilla, väreillä ja rakennusosilla, ja joka avautuu suurin ikkunoin ja ovin kadulle ja/tai jalankulkureittien suuntaan.

Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin; katosten, sisäänvetojen ja näyttävien ovien avulla, sekä valaistuksella.

Sisäänkäyntien yhteyteen tulee suunnitella laadukas ja viihtyisä ulkotila.

X-tien ja Y-kadun varrella olevista maantasokerroksen tiloista vähintään [80] % tulee olla liike- ja myymälätiloiksi soveltuvia tiloja, joiden katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna.

Kortteliin X / Aukion äärelle sijoittuvat kivijalkojen liiketilat tulee suunnitella ravintolakäyttöön soveltuviksi, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa.

Kadun/aukion varressa kivijalkakerroksen tulee olla [vähintään 4] m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma.

Asuinkortteleissa: vähintään 4 m
Keskustakortteleissa: vähintään on 5 m
Kaupunkikuvallisesti merkittävissä korostettavissa kohdissa: 6 m.

Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että [x-] tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa useampaan osaan.

Kadun varrella asukkaiden yhteistilojen tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön.

Kivijalkakerroksessa asuinhuoneen yksityisyys tulee turvata esim. istutuksilla, sisäänvedetyillä terasseilla tai siten, että asuinhuoneen lattia on vähintään 0,5 m viereisen katutason pintaa ylempänä.

Kivijalkakerroksen tulee erottua muusta julkisivusta siten, että kävely-ympäristöstä tulee visuaalisesti monimuotoinen ja laadukas.

Kivijalkakerroksen julkisivusta tulee vähintään [75] % olla ikkunapintaa /näyteikkunajulkisivua.

[Muutoin] kivijalkakerroksen julkisivussa tulee suosia luonnonmukaisia materiaaleja ja lämpimiä sävyjä jalankulkureittien varrella.

[XX-kadun puolella] julkisivu tulee rakentaa arkadina tai arkadimaisena parvekejulkisivuna, jonka vapaa syvyys on vähintään 3 metriä ja korkeus vähintään 4 metriä / 5 metriä.

TAI

[XX-kadun] varrella korttelijulkisivulle tulee jalankulkijan sääsuojaksi toteuttaa joko arkadia tai arkadia ja katosta.

Arkadin ja katoksen vapaan leveyden tulee olla vähintään 3 metriä ja korkeuden vähintään 5 metriä.

Arkadin ja katoksen tulee olla läpikuljettava ja kadun tasossa.

Parvekkeet

Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke tai viherhuone kadun tai aukion puolelta lukien kolmannesta kerroksesta ylöspäin.

TAI

Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke, terassi, piha tai viherhuone.

Kiinnostavuuden kehän ”urbaani syke” -jakso: Aviabulevardi, Huberila - Annefred, Muuran keskus, Jumbon ympäristö

Kadun ja aukion puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai antaa sisäänvedettyjen parvekkeiden vaikutelma. Aukioiden ja X-kadun varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa.

Ulokeparvekkeita sallitaan kadun ja aukion puolella vain yksittäisinä ja kaupunkikuvallisesti perusteltuina.

Katot

Tasakattojen tulee olla pääosin niittykattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Kylmät rakennukset ja rakennelmat tulee toteuttaa kasvikattoisina.

[Tontille X] on [asuin]rakennuksen ylimpään kerrokseen rakennettava kattoterassi asukkaiden käyttöön. Kattoterassille saa rakentaa katoksia ja pergoloita.

Katolle sijoitettavat energian tuotantoon tarkoitetut tekniset laitteet ja varusteet on suunniteltava osaksi rakennuksen kattomaisemaa ja arkkitehtuuria.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Kamarikallio:

[Ilmakehän pohjoispuolella] rakennuksissa, joiden kerrosluku on vähintään X, kattomuodon ja/tai rakennuksen silhuetin tulee olla näyttävä ja suorakulmaisesta muodosta poikkeava.

[Ilmakehän pohjoispuolella] maantasokerroksen julkisivuissa tulee käyttää puuta jalankulkureittien varrella.

[Ilmakehän pohjoispuolella] rakennusten julkisivumateriaalin ja -värityksen tulee pohjautua ilmailuun.

Aviapoliksen keskusta:

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] kattopintojen tulee olla värikkäitä. Vähintäänkin viereisten kortteleiden/rakennusten kattojen tulee olla eri väriset, lukuun ottamatta kasvikattoja ja kattoterasseja.

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] kussakin korttelissa tulee olla vaihtelevia kattomuotoja ja räystäslinjan korkoja.

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] rakennusten julkisivujen päämateriaalin tulee olla pääasiassa kiviaineinen ja värityksen tulee pohjautua lähiympäristön kallioiden väreihin.

Toimitilarakentamisessa sallitaan myös ilmailuun liittyvät julkisivumateriaalit ja -värit.

Muura:

Alueella kaupunkitilaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto.

Kortteliin tulee laatia koko korttelia koskeva värisuunnitelma ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Värisuunnitelman tulee perustua vuodenaikojen kiertoon asemakaavan erillisenä liitteenä olevan Muuran konseptin mukaisesti.

Asuinrakennusten ullakolle saa rakentaa asuintiloja kerrosluvun estämättä. Asuinrakennusten vesikatto tulee rakentaa niin, että ullakolle voidaan rakentaa asuintiloja.

Huberila:

Kadun puolella julkisivumateriaalin tulee olla [pääasiassa] tiiltä, betonia, corten-terästä, metallia, keraamista laattaa ja/tai muuta teollisuuteen viittaavaa materiaalia. Rappausta sallitaan vain asuinrakennuksissa.

Kadun puolella julkisivujen tulee olla väritykseltään tummia ja maanläheisiä.

Sisäpihan puoleisten julkisivujen värisävyjen tulee olla vaaleita.

Annefred:

Kortteleiden julkisivujen tulee olla yleisilmeeltään vaaleita ja luonnonläheisiä. Julkisivuja voi rytmittää ja korostaa paikoin tummemmilla sävyillä ja punatiilellä. Julkisivumateriaaleja tulee käyttää monipuolisesti.

Rakennusten värityksen tulee pohjautua niittykasvien sekä punatiilen väreihin.

Rakennusten kattomuotojen tulee vaihdella rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa.

Aerola:

[Aerolan alueella (Lentoasemantien, Ilmakehän, Manttaalitien ja Tikkurilantien rajaamalla alueella)] rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen metsän ja kallioiden väreihin. Teknobulevardiin ja Ilmakehään rajautuvien kortteleiden toimitilarakentamisessa sallitaan myös ilmailuun liittyvät julkisivumateriaalit ja -värit.

Asuinrakennusten tulee olla pääosin puurakenteisia ja julkisivujen tulee olla puuta.

Asuinrakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.

Lentoasemantien ja Teknobulevardin välisellä alueella tulee olla vaihtelevia kattomuotoja ja räystäslinjan korkoja.

Koulun pihan tulee olla kadulle päin vehreä ja se tulee rajata katua vasten puilla ja/tai suuriksi kasvavilla pensailla.

Wiima:

Julkisivumateriaalien ja -värien tulee olla tiiltä, corten-terästä, ruosteen sävyistä betonia ja/tai muuta teollisuuteen viittaavaa materiaalia ja väriä. Rappausta sallitaan vain asuinrakennuksissa.

Uudisrakennusten julkisivujen päämateriaali ei saa olla punatiiltä.

Rakennusten kattomuodon tulee olla pääasiassa harjakatto. Tasakattojen tulee olla pääasiassa kasvikattoja tai terasseja.

Jumbo:

Alueen valomainokset tulee suunnitella ja toteuttaa näyttävästi ja korkeatasoisesti. Valomainoksista tulee laatia kokonaissuunnitelma ja hyväksyttää se rakennuslupaviranomaisella ennen toteutusta.

Maantasokerroksen julkisivuissa tulee käyttää puuta tai keraamista materiaalia jalankulkureittien varrella.

Pysäköintilaitokset

Pysäköintilaitoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan näyttävä.

TAI

Pysäköintitalon julkisivut tulee rakentaa korttelin arkkitehtuuria vastaaviksi.

Pysäköintilaitoksen julkisivumateriaalien ja -värityksen tulee noudattaa alueen materiaali- ja väriperiaatetta.

Pihan puolella pysäköintilaitosten seinän tulee estää pysäköinnistä aiheutuvat häiriöt asuinrakennuksiin ja korttelipihaan.

Etelään ja länteen suuntautuvilla sekä asukkaiden pihaa rajaavilla pysäköintilaitoksen julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä muut tarvittavat rakenteet.

Pysäköintilaitoksen kivijalkaan, jalankulkureittien varrelle, tulee sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistilo-

ja tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja sekä muita, liikkumista ja jakamistaloutta palvelevia liike- ja palvelutiloja, ja/tai muodostaa kivijalasta visuaalisin keinoin mielenkiintoinen.

Pysäköintilaitoksen kivijalkaan ja katolle saa sijoittaa ravintoloita, kahviloita sekä myymälä-, palvelu- ja liikuntatiloja.

Pysäköintilaitoksen ylimmän kerroksen alasta tulee vähintään [80] % olla kasvikattoa ja/tai asukkaiden oleskelua ja liikuntaa palvelevia toimintoja. Katolle saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja laitteita.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään x [arvo seuraavan taulukon mukaisesti].

ALUEEN KÄYTTÖTARKOITUS	VIHERKERROIN
Asuinrakennusten korttelialue (A, AK, AP...)	1,0
Palvelurakennusten ja toimistojen korttelialueet (P, PL, KT, KTY)	0,9
Yleisten rakennusten korttelialueet (Y, YL, YH, YU...)	1,0
Keskustatoimintojen ja liikerakennusten korttelialueet (C, K, KL)	0,9
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet (T, TV, TY)	0,6
Autopaikkojen korttelialueet (LPA)	jyvitys osaksi korttelia (tai 0,6)

LPA-korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,6 ja/tai jyvitettynä niiden kortteleiden kesken, joiden autopaikat sijaitsevat kyseisellä korttelialueella.

Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Kadun tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.

[Asukkaiden yhteistilojen] sisäänkäyntien yhteydessä/ Korttelin rajalla tulee julkinen tila erottaa yksityisestä tilasta istutuksin, tasoeroin, sisäänvedoin, materiaalimuutoksin ja/tai rakentein.

Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit.

Sisäpihan puolella asuntokohtaisilta pihoilta ja terasseilta tulee olla kulku korttelipihalle.

Jalankulkureittiin tai yleiseen alueeseen rajautuvat asuintontin osat, joihin ei tule rakennusta, tulee istuttaa monimuotoisiksi ja rajata jalankulkureittejä tai yleisiä alueita vasten pensasaidoin, puurakenteisin aidoin tai [luonnonkivi]muurein.

Korttelin piha-alue tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta. Pihan tulee olla pääosin maanvarainen. Tonttien välisille rajoille ei saa rakentaa aitaa.

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla

ja lajivalinnoilla / infra-RYL:n mukaisilla kasvualustoilla.

Istutettavien taimien tulee olla pääosin kotimaisia.

Istutettavien puiden taimien rungonympäryksen tulee olla vähintään 18 cm.

Korttelialueen tai sen osan asfaltoiminen on kielletty.

TAI

Kulkureiteillä ja pysäköintialueella tulee käyttää läpäiseviä pinnoitteita. Asfaltointia saa käyttää ainoastaan ajoreiteillä.

Sisäpihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja. käytetään paloporrasmääräyksen kanssa

Säilytettäväksi osoitetut [tai muuten identifioidut] piha-alueen osat on rakennustöiden ajaksi aidattava, [eikä niille saa läjittää louhetta tai rakennustarvikkeita, eikä siellä saa olla työmaa-aikaisia rakennelmia tai kulkureittejä].

Tontin avokalliot tulee säilyttää ja suunnitella osaksi leikki- ja oleskelualueita.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Huoltopiha tulee järjestää niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa.

Etupuutarhat /asuntokohtaiset sisääntulopihat

Maantasokerroksen asunnoilla tulee kadun puolella olla asuntokohtaiset sisääntulopihat tai sisäänvedetyt, lasitetut parvekkeet.

Asuntokohtaiset sisääntulopihat tulee [rakentaa viihtyisiksi oleskelupihoiksi ja] rajata katualueesta viherrakentamisen keinoin tai rakentein.

Kamarikallio:

[Ilmakehän pohjoispuolella] pihan suunnittelussa tulee hyödyntää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, siirtolohkareita ja kallioita.

Aviapoliksen keskusta:

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] pihan suunnittelussa tulee hyödyntää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, siirtolohkareita ja kallioita.

Aerola:

Pihan suunnittelussa tulee hyödyntää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, kosteikkoja, siirtolohkareita ja kallioita.

Hulevedet

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia [koko korttelin yhteinen] hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Hulevesien hallinta voidaan järjestää tonttijaosta riippumatta.

Hulevesien viivytystilavuuden tulee olla 1 m3/100 m2 vettä läpäisemätöntä pintaa kohden.

Hulevesien viivytys tulee sovittaa kallioisena säilytettävään maisemaan.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikat tulee sijoittaa sateelta suojattuun ja lukittuun tilaan.

Varastot, viherhuoneet ja yhteistilat eivät mitoita auto- ja polkupyöräpaikkoja eivätkä väestönsuojia.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. (esimerkkimääräys)

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Pysäköintilaitoksessa tulee vähintään x % paikoista varata sähköauton latauspisteille. Latauspistevalmius tulee toteuttaa vähintään x prosenttiin pysäköintipaikoista. (esimerkkimääräys)

Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun, uusiutuvan energian avulla. (esimerkkimääräys)

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä. (esimerkkimääräys)

Toimistorakennuksissa tulee toteuttaa vähintään [x]-energiatehokkuusluokan keskiarvoa parempi energiatehokkuus. Energiatehokkuusluku varmistetaan rakennusluvan yhteydessä. (esimerkkimääräys)

Väliaikaisuus

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Veromiehen ja Pakkalan pohjoisosan kaupunkirakenne uudistuu hitaasti. Eteen tulee montaa kertaa tilanne, jossa rakennustyömaan vieressä asutaan ja toimitaan tai valmiiden kortteleiden vieressä on joutomaata. Saatetaan tarvita tilapäisiä melusuojauksia. Koska alue rakentuu vaiheittain, tarvitaan viihtyisiä, väliaikaisia paikkoja ”liimaksi” valmiiden kaupunkipalasten väliin. Jos suurempi hanke rakentuu vuosien saatossa kortteli kerrallaan, voisi rakentamista vielä odottavalle osalle järjestää maisemallista tai toiminnallista väliaikaisuutta.

Väliaikaiskäytöllä on monia hyötyjä. Sillä voidaan lisätä alueen kiinnostavuutta ja turvallisuuden tunnetta. Hetkiin sidottu, yllätyksellinen tilankäyttö ja tapahtumallisuus lisäävät asukkaiden viihtyvyyttä, houkuttavat vierailijoita ja toimivat matkailuvalttina. Samalla syntyy uutta elävää kaupunkiympäristöä, jossa on ajallista kerrostuneisuutta. Väliaikaiskäyttäjät tuovat vuokratuloja. Väliaikaistilat tarjoavat luovan talouden ponnahduslautoja, jotka tarjoavat pienille nouseville yrittäjille halvalla tiloja. Tilan käyttö nostaa sen arvoa, tyhjillään oleva rapistuu nopeammin kuin käytössä oleva. Kaupunkikulttuuri, jonka kehittymistä väliaikaiskäyttö tukee, on nousemassa metropolialueen yhteiseksi vetovoimatekijäksi.

Aviabulevardin varrelle kaupunki toteuttaa ”Aviapolis X” -infopaviljongin, jossa esitellään alueen hankkeita ja järjestetään tapahtumia. Väliaikaistiloja voidaan järjestää myös olemassa oleviin teollisuusrakennuksiin. Mallia voidaan ottaa esimerkiksi Amsterdamista, missä on entinen telakka-alue NDSM, josta monet taiteilijat, käsityöläiset ja pienyrittäjät ovat löytäneet edullisen työskentelytilan ja luoneet eloisan yhteisön ja joka on siten kehittynyt paikalliseksi vierailuvetonaulaksi. Esimerkiksi Huberin halleihin voisi kehitellä vastaavaa tilapäistoimintaa, joka voisi ajan saatossa kehittyä paikalliskeskukseksi. Toinen tällainen gallerioiden ja taideverstaiden paikka voisi olla Wiiman vanhat punatiilirakennukset, jos niiden nykytoiminta hiipuu. Kehityksen keskellä, osana kaupunkihistoriallista evoluutiota kaiken ei tarvitse – eikä pidäkään – olla uutta ja siloteltua. Särmä saa näkyä.

Väliaikaista toimintaa kesäkaudella voisi olla esimerkiksi pop-up-paikka Aviapolis Beach chillailupaikkoineen, konsertteineen, pelikenttineen ja kahviloineen kuten Paris Plages´n hiekkarantaelämä Seinen varrella, keskellä kaupunkia. Uima-allas voidaan korvata paikallisemmin vesipaljuilla, saunakylällä, kioskilla ja liikkuvalla ruokarekalla. Tällainen toiminnallinen tilapäisyys voi houkutella paikalle muitakin kuin alueen asukkaita, mutta se voi lähteä rakentamaan myös yhteisöllisyyttä ja naapurustoa uusien asukkainen kesken. Yksinkertaisimmillaan väliaikaisratkaisuina taiteella koristetut rakennussuoja-aidat kertovat lähitienoon kehityksestä tai asukkaita ilahdutetaan kaupunkiviljelylaatikoilla tai auringonkukkaniityllä.

LIITE 3

Kuvat 1-6. Väliaikaisuus.Ylhäällä vasemmalla Paris Plages, ylhäällä oikealla Amsterdamin NDSM, keskellä Turun tapahtumamatto (vapaasti käytettävä kaupunkitila taphtumille),alakuvissa esimerkkejä valotaiteesta, työmaa-aidasta ja esittävästä taiteesta.

Nettikysely

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Aviapoliksen lentokenttäkaupungista halutaan vehreä, viihtyisä ja ihmisen kokoinen.

Vantaan kaupunki toteutti keväällä 2020 nettikyselyn, jolla kartoitettiin asukkaiden ja muiden alueella toimivien näkemyksiä Veromiehen kaupunginosan ja Pakkalan pohjoisosien kehittämisestä. Kyselyn tuloksia hyödynnetään tekeillä olevassa Aviapoliksen asemakaavoituksen teematyössä, jossa tutkitaan mm. kaupunkivihreää, kävely-ympäristöä ja alueen kaupunkikuvaa. Teematyö luo pohjaa tuleville asemakaavamuutoksille.

Kyselyyn saatiin 284 vastausta kaikista ikäryhmistä. Vastaajista suurin osa oli 30–64 -vuotiaita (76 %). Hieman alle viidesosa oli 19–29-vuotiaita. Nuoriso ja seniori-ikäisiä oli huomattavasti vähemmän. Naiset (noin 2/3 vastaajista) vastasivat kyselyyn enemmän kuin miehet (noin 1/3 vastaajista). Suurin osa kysymykseen vastanneista puhui äidinkielenä Suomea (95 %). Suomenkielisten lisäksi kyselyyn vastasi äidinkielenään ruotsia (2%) tai muunkielisiä (3%). 60 % vastaajista ilmoitti asuvansa Aviapoliksen suuralueella. Vastaajilla oli myös paljon muita erilaisia kytköksiä Aviapolikseen.

Alueen vehreys ja vastapainona kaupunkimaisuus tulivat esille vastaajien mielikuvissa tulevaisuuden lentokenttäkaupungista. Aviapolis nähtiin erityisesti vihreänä metsäkaupunkina ja työpaikka-alueena sekä monimuotoisena kaupunkikeskustana, jossa myös vanhaa rakennuskantaa on suojeltu. Lähialueen asukkaiden vastauksissa luonnon läsnäolo rakennetussa ympäristössä korostui. Arkkitehtuurin toivottiin näyttäytyvän mittakaavaltaan inhimillisenä ja monimuotoisena vaihtelevine kattomuotoineen. Veromies-Pakkalan viheralueita tulisi vastaajien mukaan suunnitella erityisesti luonnon monimuotoisuuden ja ekologisuuden lähtökohdista.

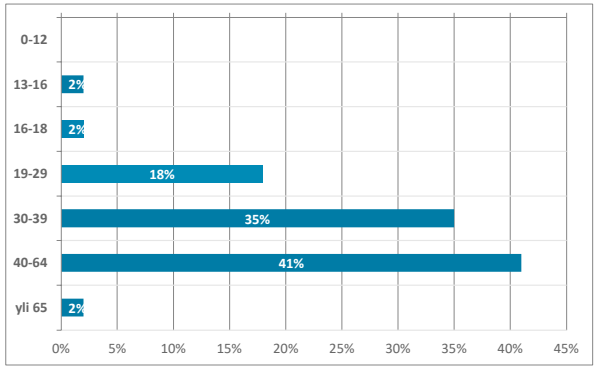
Tulevaisuuden lentokenttäkaupunkia kuvailtiin muun muassa vihreänä keitaana maailmaan, porttina mahdollisuuksiin, ’Sky Citynä’ ja kotina maailman äärellä. Lähes puolet vastaajista olisi kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan. Lähialueiden asukkaista halukkaista oli lähes kaksi kolmasosaa. Vetovoimatekijöinä nähtiin esimerkiksi alueen keskeinen sijainti ja liikenneyhteydet, kansainvälinen imago ja uutuuden viehätys. Toisaalta lentokentän melutilanne ja alueen keskeneräisyys mietitytti vastaajia.

Tässä liittessä esitellään kooste kyselyn tuloksista.

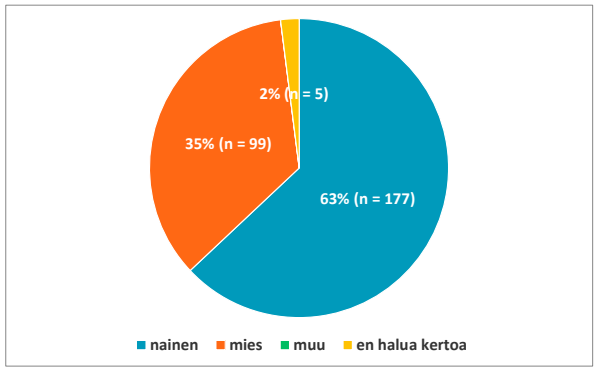
LIITE 4

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

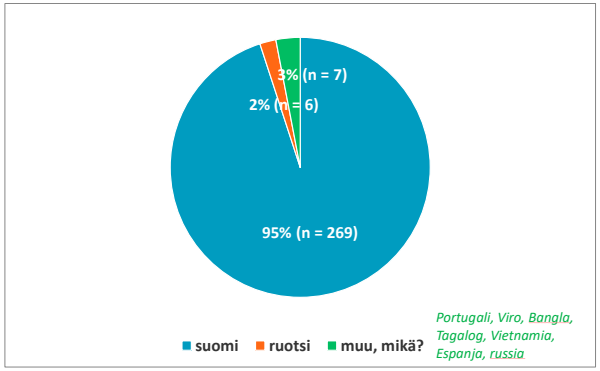
1. Ikä



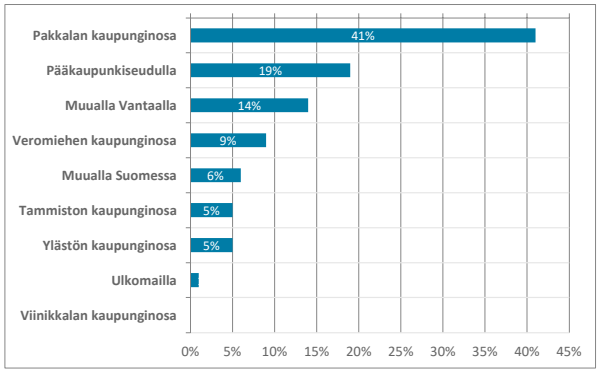
2. Sukupuoli



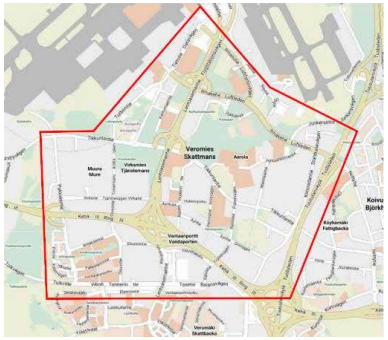
3. Äidinkieli

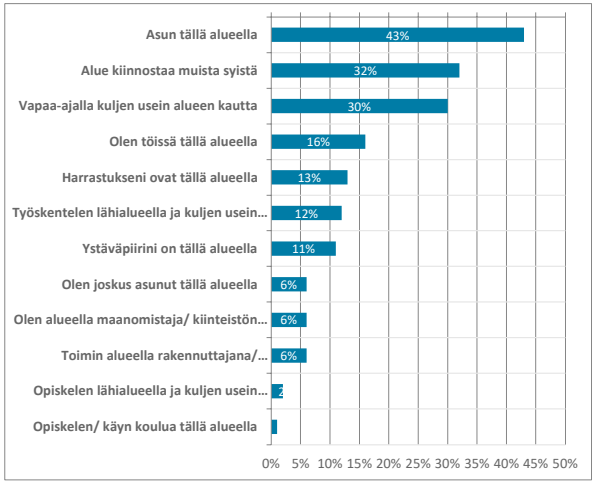


4. Asuinpaikka



5. Miten kartalla rajattu Veromies-Pakkalan alue liittyy sinuun? (voi rastittaa enemmän kuin yhdenkohdan)



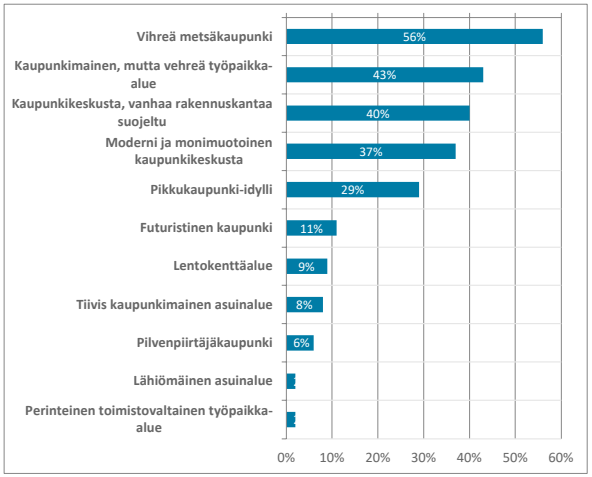


MIELIKUVAT TULEVAISUUDEN LENTOKENTTÄKAUPUNGISTA

Veromies-Pakkalan alueelle rakentuu Aviapoliksen lentokenttäkaupunki. Lentoaseman läheisyyteen suunnitellaan uutta kaupunkiympäristöä asuinkortteleineen, puistoineen ja työpaikkoineen. Aviapolis luo lentokentältä saavuttaessa ensimmäisen mielikuvan Suomesta.

6. Minkälainen toivoisit tulevaisuuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin olevan? Mitkä kolme kuvaa edustavat parhaiten mielikuvaasi?

Vastaajien määrä: 279, valittujen vastausten lukumäärä: 678



vihreä metsäkaupunki

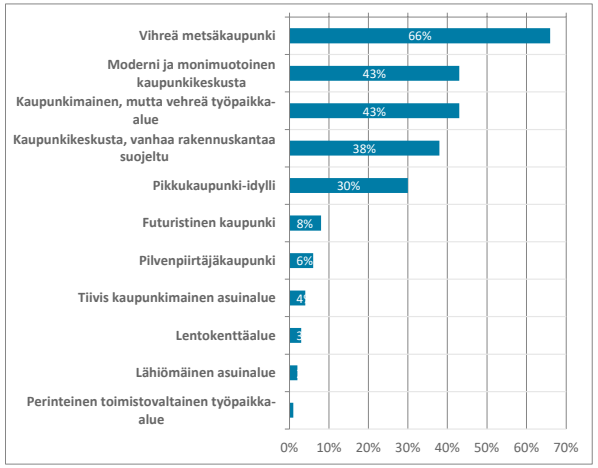
Kaupunkimainen, mutta vehreä työpaikka-alue

moderni ja monimuotoinen kaupunkikeskusta

kaupunkikeskusta, vanhaa rakennuskantaa suojeltu

6a. Minkälainen toivoisit tulevaisuuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin olevan? Mitkä kolme kuvaa edustavat parhaiten mielikuvaasi?

(alueella asuvat: Pakkala, Veromies, Ylästö, Tammisto) Vastaajien määrä: 120



vihreä metsäkaupunki

moderni ja monimuotoinen kaupunkikeskusta

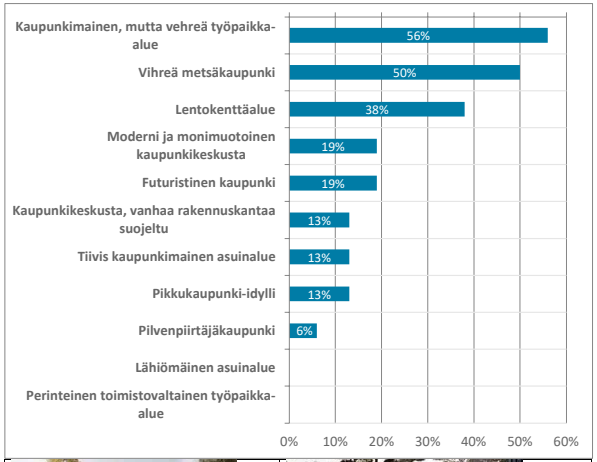
Kaupunkimainen, mutta vehreä työpaikka-alue

kaupunkikeskusta, vanhaa rakennuskantaa suojeltu

6b. Minkälainen toivoisit tulevaisuuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin olevan? Mitkä kolme kuvaa edustavat parhaiten mielikuvaasi?

(rakennuttajat, kiinteistökehittäjät)

Vastaajien määrä: 16



Kaupunkimainen, mutta vehreä työpaikka-alue

vihreä metsäkaupunki

Lentokenttäalue

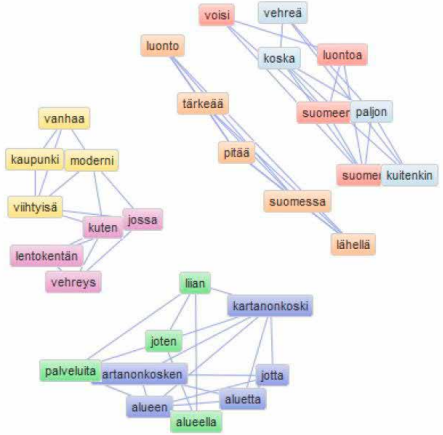
moderni ja monimuotoinen kaupunkikeskusta

7. Miksi juuri nämä kuvat edustavat parhaiten mielikuvaasi lentokenttäkaupungista? (kaikki vastaajat)

Poimintoja vastauksista:

- *Tykkään tiiviisti rakennetusta kaupunkiympäristöstä, mutta tärkeää on myös lähellä olevat puistoalueet ja ulkoilumahdollisuudet.*
- *Modernin ja perinteen yhdistäminen tärkeää, asukkaiden viihtyvyyden kannalta vihreys tärkeää ja hienoa, että Suomessa on mahdollista säilyttää luonto näin lähellä kenttää.*
- *Asutuksen lisäksi tulisi olla monipuoliset palvelut, kulttuuri tarjontaa, kahviloita, ravintoloita, kauppoja katu tasossa.*
- *Like myself I believe many people living in Aviapolis work at the airport. That means 3-shift with unstable shifts and many working days in a row. During free days I can't even think about going to Hki center cuz I am too tired and just wanna do something around Aviapolis. It would be nice to have a modern and live center here with different things to do and places to visit.*
- *Moderni, vihreä, keskustamainen kaupunki*

Sanakartta



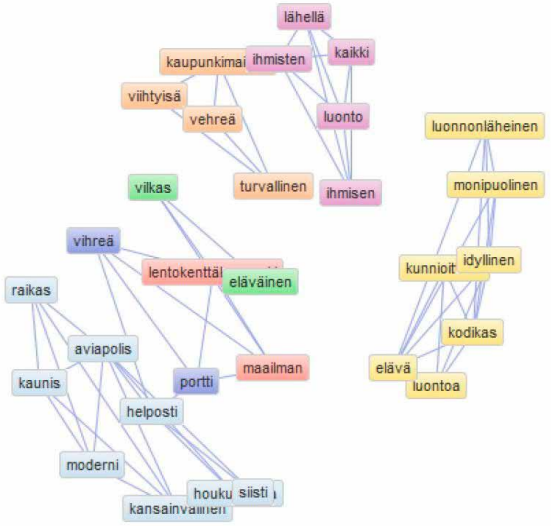
8. Millä sanoilla (nimi, adjektiivi tms.) kuvaisit tulevaisuuden lentokenttäkaupunkia? Voit keksiä myös nasevan iskulauseen!

Poimintoja vastauksista:

- Sky city
- Ilmava niin maalla, kuin ilmassa
- Keidas maailmaan!
- Vantastic Vantaa!
- Flying finn!
- Aviahappi, Aviakeskus, kuudes Aisti
- Vihreä keidas, josta pääsет helposti maailman ääriin.
- Koti maailman äärellä.
- Lentokenttäkaupunki on kunnianhimoinen, taidokkaasti toteutettu, ei betonibrutalistinen eikä lasinen vaan harvinaisuus uudisalueiden arkkitehtuurin joukossa, lämmin ja kaunis
- Lennokas, Lento city, Lentävä. Lennolle jne.
- Kiitävä, moderni, nasta mesta, Aviapolis-pois et halua!
- Veromies tietää mistä maksaa Veromies lähtee lentoon Veroille vastinetta
- Tätä aluetta ei tarvitse hävetä ulkomaalaisten vierailijoiden edessä!
- Portti mahdollisuuksiin
- Katso kaupunkia! Tunne elävä kaupunki, kuule sen äänet, näe sen kauneus. Näe ihmiset ja heidän kädenjälkensä. Jää hetkeksi ja anna kaupungin huolehtia itsestäsi.
- Poikkeava, pieni-suuri kaupunki, miksi mennä kauas, kun voit jäädä lähelle?
- Lentola: "sitä on ilmassa"
- Lennokkaasti kotiin. Vehreä, viihtyisä, yhteisömäinen, aktiivinen.
- Suomalainen näyteikkuna, aito elävä elinympäristö
- Nice and easy for my lovely family, cosiest of all.
- Jotain vanhaa, jotain uutta, jotain sinistä ja jotain lainattua kuin morsian.
- Wau-Vantaa, futuconnection
- Lyhyempi matka maailmalle kuin Helsinkiin :)

Sanapilvi vastauksissa yleisimmin esiintyneistä sanoista:

Sanakartta vastauksissa yleisimmin esiintyneistä sanoista ja niiden yhteyksistä:

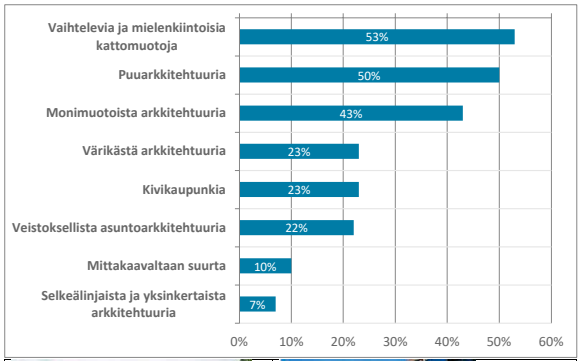


KOTI LENTOKENTTÄKAUPUNGISSA

Aviapoliksessa lentokenttä, juna-asemat, ratikka ja bussipysäkit ovat lähellä. Koko nykyinen maisema muuttuu toisenlaiseksi: Mitä tulevalta kaupunkiympäristöltä halutaan?

9. Minkälaista asuintaloarkkitehtuuria haluaisit Aviapolikseen? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 272, valittujen vastausten lukumäärä: 627



vaihtelevia ja mielenkiintoisia kattomuotoja

Puuarkkitehtuuria

Monimuotoista arkkitehtuuria

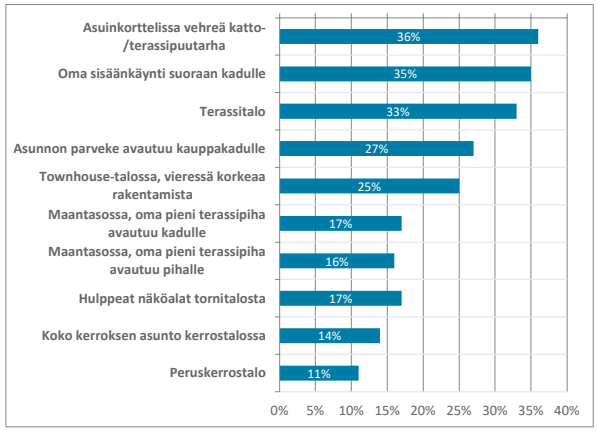
10. Kommentteja edelliseen kysymykseen arkkitehtuurista (esim. materiaalit, värit, korkeudet)

Poimintoja vastauksista:

- *Tiivistä kaupunkia, jossa on helppo liikkua. Modernia kaupunkia. Ei vanhaa lähiömeininkiä, vaan kaupunkimaista jossa kivijalassa palveluja.*
- *Kaikki kuvat näyttävät kauheilta, kaikki laatikoita, ikävän värisiä ja ahdistavia. Miksi harkitsette vain epäviihtyisän alueen rakentamista? Lähellä Pakkalaa on erinoimainen Kartanonkosken alue - ottaisitte mielummin siitä ja vanhasta Pakkalasta inspiraatiota, niin alueetkin sointuisivat paremmin yhteen.*
- *Puuta ja kiveä. Ei tylsää betonia....ottakaa esimerkkiä esim Kööpenhaminan lentokentän läheisten lähiöiden tyylistä!*
- *Maanläheisiä mutta kuitenkin erottuvia värejä, ei liian korkeita taloja jotta luonnonläheisyys säilyy.*
- *Pelkkä kivi luo kylmyyttä, puu ja muodot pehmentävät ulkoasua. En haluaisi asua perinteisessä lähiössä.*
- *Ei mitään modernismia. Inspiroitukaa Kartanonkoskesta ja rakentakaa autotonta ihmisen mittakaavan mukaista tiivistä kaupunkia.*
- *Värien käyttöä (klassisia valintoja) harmaan sijaan. Harja- ja mansardikattoja. Ei liian korkeita rakennuksia, yli 7 kerroksisia. Materiaaleina kivi, puu, rapattu pinta. Harmonisia, mielenkiintoisia, klassisia rakennuksia, jotka on tehty pitäen mielessä ihmisten kauneusmieltymykset. Ei moderneja, levottomia ikkunaratkaisuja ja näkyviä elementtilevyjä vaan rakennuksia jotka kestävät aikaa.*
- *Monimuotoisella arkkitehtuurilla voidaan edustaa Suomalaista arkkitehtuuria maailmalle paremmin kuin esimerkiksi monotonisella. Mittakaavaltaan suurella arkkitehtuurilla saadaan kasvatettua Aviapoliksen potentiaalia, kun sinne saadaan enemmän ihmisiä ja näin myös palveluita ja työpaikkoja.*

11. Missä haluaisit itse asua? Minkälainen asunto/asuinkortteli on sinulle mieluinen?Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 272, valittujen vastausten lukumäärä: 628



Asuinkorttelissa vehreä katto-/terassipuutarha	Oma sisäänkäynti suoraan kadulle
Terassitalo	asunnon parveke avautuu kauppakadulle
Townhouse-talossa, vieressä korkeaa rakentamista	

12. kommentteja edelliseen kysymykseen asuinpaikasta

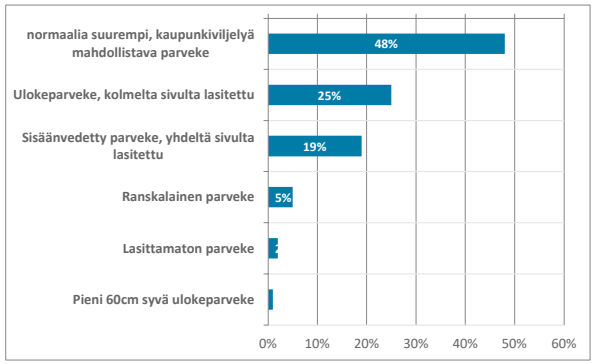
Poimintoja vastauksista:

- *Näkisin että alueittain voisi käyttää eri ratkaisuja riippuen paikasta, luonnon läheisyydestä, maanteiden ja veden läheisyydestä.*
- *Oma elintila myös tärkeää, takapiha oleellinen rivitaloissa*
- *Pienikin oma piha/terassi iso plussa*
- *Sekoitus kerrostalo, pientalo ja omakotitaloja.*
- *New York -tyyppinen katu isoine puineen olisi hieno ja Suomessa uutta. Mutta vihreys kunniaan, se lisää huomattavasti asumisviihtyvyyttä.*
- *Erilaisia taloja, kerros-, rivi- ja pienomakotitaloja sulassa sovussa samaan tyyliin rakennettuna.*
- *Kerrostalossa, missä parvekkeelta laajat näkymät luontoon tai ainakin taivaalle. Tai suojaisa alimman kerroksen asunto, missä oma pieni piha. Myös rivitalo kahdessa kerroksessa, mistä näkymät puistoon olisi ihana.*
- *Menee yli tavallisen palkansaajan budjetin haaveilla omasta kerroksesta.*
- *Mieluiten asuisin omakotitalossa/rivitalossa. Eli arvostan omaa tilaa ja rauhaa. Tämä toki terassitalossa voi toteutua.*
- *Pidän asumisesta maantasalla, siten tutustuu parhaiten naapureihin, tulee kylämäisyyttä. Pienellä pihalla saa purkaa puutarhanhoitoviettiä. Kerrostalokin sopii monelle. Katolla voisi tällöin olla asukkaille oma puutarha.*

Sanapilvi vastauksissa yleisimmin esiintyneistä sanoista:

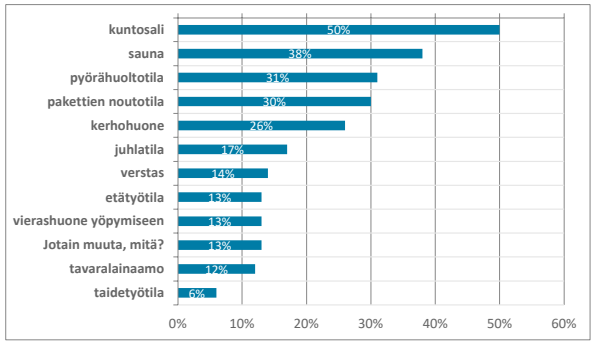
13. Mikä on mieluisin vaihtoehto kerrostaloasuntosi parvekkeeksi?

Vastaajien määrä: 279



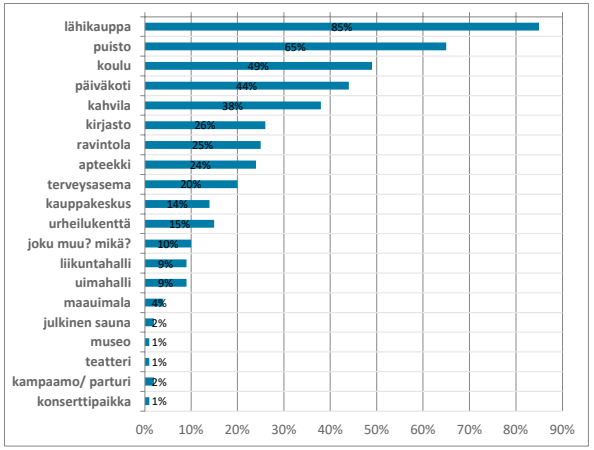
14. Millaisia asukkaiden yhteistiloja pidät itse tärkeänä saada asuinkortteliin? Valitse kolme tärkeintä

Vastaajien määrä: 280, valittujen vastausten lukumäärä: 733



15. Mitkä seuraavista palveluista on mielestäsi tärkeää olla kotoa kävelymatkan päässä? Valitse enintään 5 sinulle tärkeintä

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1253

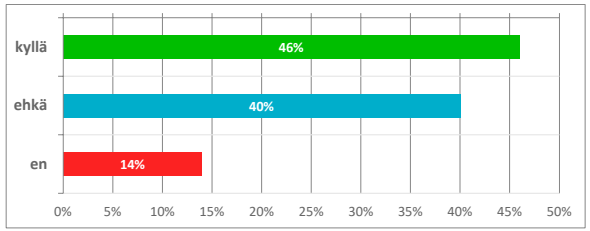


Jotain muuta, mitä?

- Ruokakauppojen noutopiste, grillauspaikka
- Lastenvaunuvarasto
- Vuokrattavia työtiloja joissa äänieristys (studio/harjoittelutila muusikoille)
- Baari
- Hyvät pysäköintitilat
- Lasten leikkihuone, asuimme vuosia ulkomailla, leikkikenttien lisäksi taloyhtiössä oli lasten leikkihuone, kooltaan hiukan naurusaarta pienempi
- Nuorisotalo joka olisi joka päivä auki jossa nuoret saa viettää turvallista vapaa-aikaa
- Autojen pesutila nettivarauksella
- Korttelipesula, pyykkien kuivaushuone
- Nykypäivän asuntojen pitäisi ottaa mallia amerikasta ja taloissa tulisi olla oma aula ja aulapalveloja. Kuntosali jossa järjestetään myös perheille vauva jumppaa jne.
- Sisäliikuntapaikka
- Jotain muuta, mitä? Sähköauton lautauspisteitä
- Auton pesutila/-halli
- viihtyisä oleskelutila pihaan, johon voi kokoontua vaikka grillaamaan
- asukastalo. Muuntojoustavat ulkotilat, joissa asukkaiden muuttuvat tarpeet voi huomioida.
- katettu puisto, "talvipuutarha"
- Yhteinen piha-alue, missä marjapensaita sekä hedelmäpuita.

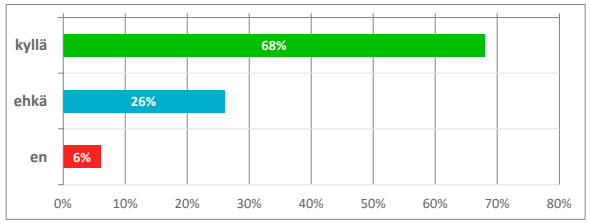
16. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan?

(kaikki vastaajat)



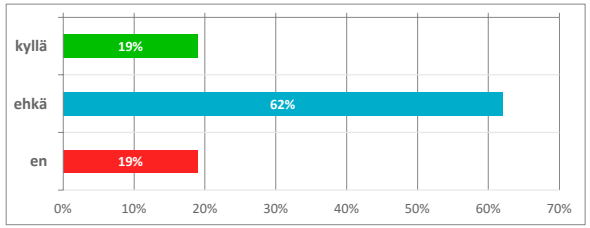
16a. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan?

(alueella asuvat: Pakkala, Veromies, Ylästö, Tammisto)



16b. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan?

(rakennuttajat, kiinteistökehittäjät)



17. Perustelut

KYLLÄ/ EHKÄ

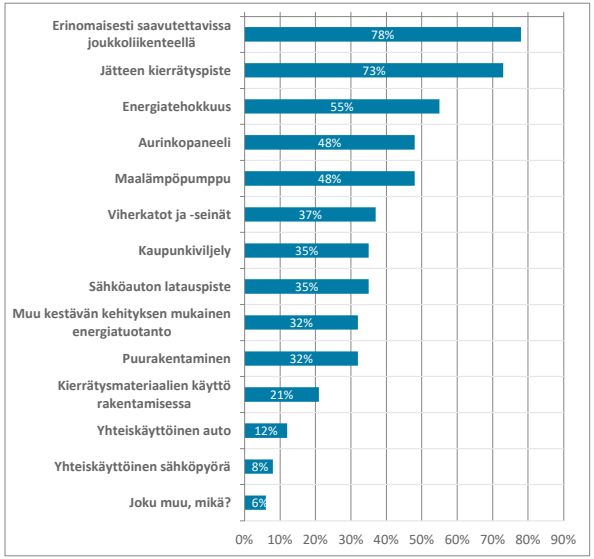
- *Hyvät liikenneyhteydet, kosmopoliittinen imago, alueen vetovoima, uutuus.*
- *Unelma olisi asua aviapoliksessa, josta pääsisi eri välineillä minne päin maailmaa tahansa, ilman omaa autoa, jota pidän rasitteena.*
- *Palvelut lähellä, helppo liikkuvuus ympäri pk-seutua ja toimiva julkinen liikenne.*
- *Jos alueesta tulee viihtyisä, muutan heti sillä toivoisin kovasti että meiltä löytyisi eurooppalaistyylistä asumista junaradan varrella.*
- *Jos alueesta tulee viihtyisä, muutan heti sillä toivoisin kovasti että meiltä löytyisi eurooppalaistyylistä asumista junaradan varrella.*
- *Koska nykyinen asuinpaikka ei ole ihanteellinen julkisen liikenteen kannalta, ja matkustelen aika usein ulkomaille.*

EI:

- *Koska liikaa melu häiriöitä (kehä3) ja Tikkurilantie, eikä luontoa lähellä. Siksi muutin pois sieltä. Eikä ainakaan vielä kauheen toimivat julkiset yhteydet.*
- *Lentokenttäkaupunki kuulostaa meluisalta, kaoottiselta, kalliilta paikalta, jonka kautta kulkee suuret ihmisvirrat eikä läheltä saa rauhaa ja luontoa.*
- *Tällä hetkellä alue todella tylsä, sekoitus teollisuusaluetta ja halvalla tyylillä rakennettuja kerrostaloja. Liikennemelu suurta, eikä Jumbon lisäksi muita palveluita. Tulevaisuus voi olla toinen.*
- *Lentokenttäkaupunki nimenä kuulostaa väärältä. Tuo lähinnä mieleen saasteet ja melun vaikka nämä eivät oikeasti aluetta koskisikaan.*
- *Minulla on omakotitalo muualla.*

18. Minkälaisia kestävän kehityksen ratkaisuja arvostat asunnon valinnassa? Voit valita vapaasti niin monta kuin koet itsellesi tärkeäksi.

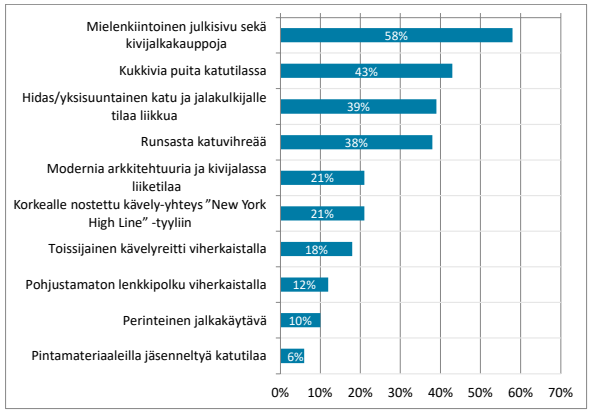
Vastaajien määrä: 281, valittujen vastausten lukumäärä: 1462



JULKINEN ULKOTILA

Julkisella ulkotilalla tarkoitetaan tässä esimerkiksi viheralueita, ulkoilureittejä, aukioita, torialueita, katualueita, ulkoliikuntapaikkoja ja leikkipaikkoja.

19. Millainen katu houkuttelee kävelemään? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi? Vastaajien määrä: 281, valittujen vastausten lukumäärä: 746



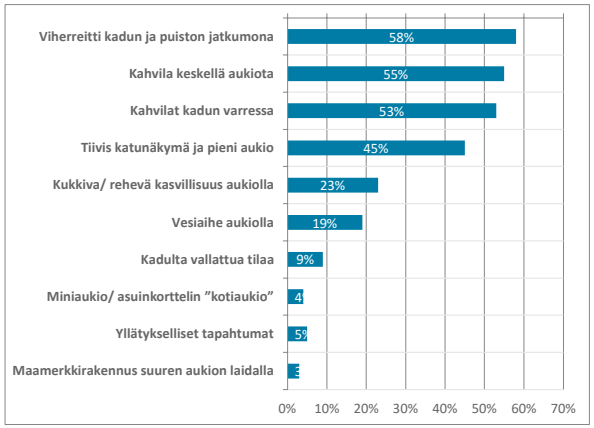
Mielenkiintoinen julkisivu ja kivijalkakauppoja

Kukkivia puita katutilassa

hidas/yksisuuntainen katu ja jalankulkijalle tilaa liikkua

runsasta katuvihreää

20. Millainen katuympäristö kutsuu viipymään ja istuskelemaan? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi? Vastaajien määrä: 280, valittujen vastausten lukumäärä: 763



viherreitti kadun ja puiston jatkumona

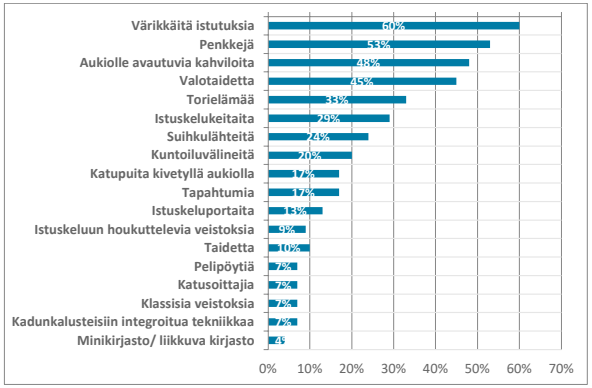
kahvila keskellä aukiota

Kahvilat kadun varressa

tiivis katunäkymä ja pieni aukio

21. Mitä asioita toivoisit aukioille/ toreille/ kaduille? Mitkä viisi näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1157



Aukiolle avautuvia kahviloita

Penkkejä

Värikkäitä istutuksia

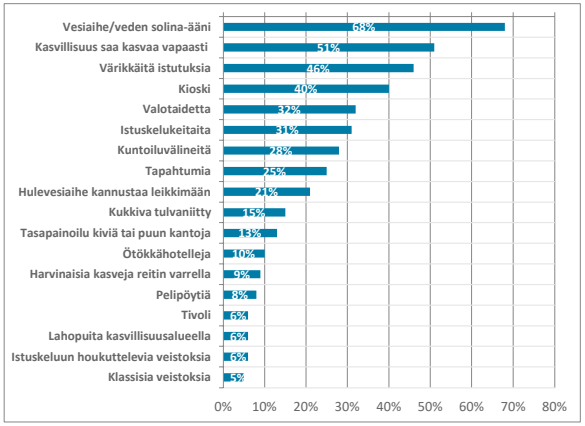
Torielämää

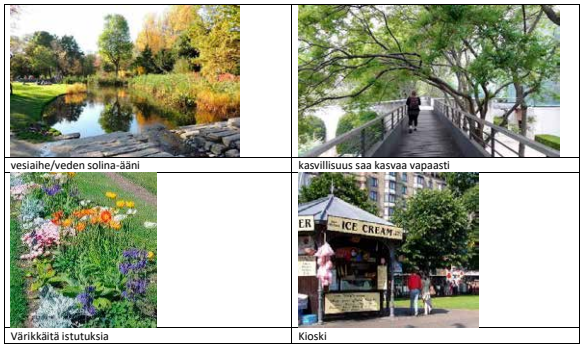
Valotaidetta

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

22. Mitä asioita toivoisit puistoihin? Mitkä viisi näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

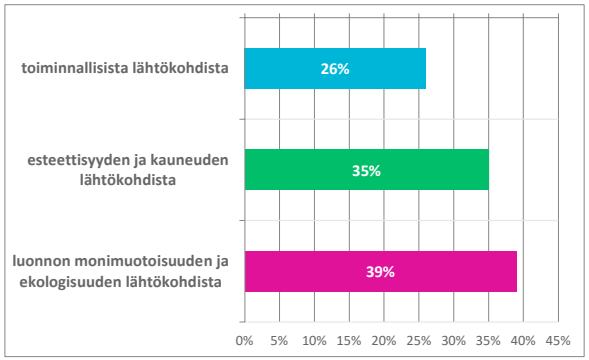
Vastaajien määrä: 283, valittujen vastausten lukumäärä: 1186





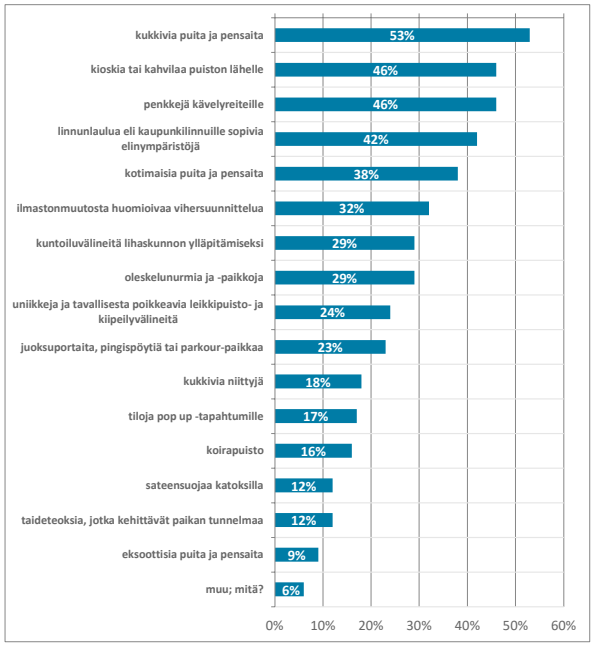
23. Mistä lähtökohdista Veromies-Pakkalan viheralueita tulisi ensisijaisesti suunnitella?

Vastaajien määrä: 281



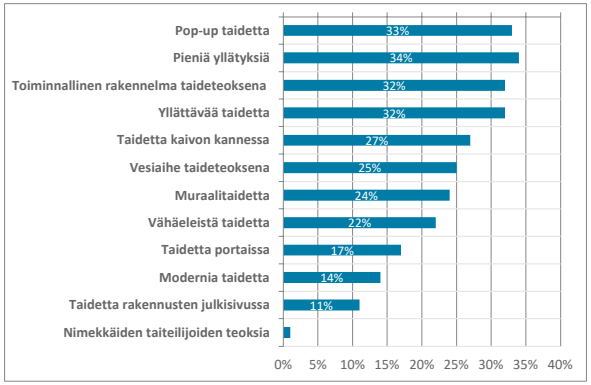
24. Mitä toivoisit uusilta puistoilta ja viheralueilta? Valitse enintään 5 sinulle tärkeintä

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1275



25. Miten taide voisi näkyä tulevaisuuden lentokenttäkaupungissa? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 279, valittujen vastausten lukumäärä: 756



Pop-up taidetta

Pieniä yllätyksiä

toiminnallinen rakennelma taideteoksena

Yllättävää taidetta

26. Mitä Aviapoliksen suunnittelussa tulisi erityisesti ottaa huomioon?

- *Alueen teollisuushistoria*
- *Historiallinen jatkuvuus - Vantaa on todella vanha asuinalue. Myös se, että kun alueella tulee olemaan paljon erilaisia ihmisiä, kaupungin ei pitäisi yrittää olla jotenkin erityinen, uniikki ja elämyksellinen, vaan tarjota ihan vaan hyvän paikan elää ihmisille, olla neutraali ja miellyttävä.*
- *Säästäkää metsät!!!*
- *Lentokentän historia ja uusi moderni kaupunkialue*
- *Nuorisolle ei ole alueella kunnollisia tiloja tai tekemistä. Lapsia on hirveästi ja koulut pullistelee. Nuoret tekevät tihutöitä jos heillä ei ole paikkaa missä olla jne. Kauppakeskus ei ole sellainen paikka. Ongelma vaatii pikaista ratkaisua. Pienet lapset on huomioitu mutta ei nuorisoa*
- *Suora kävely--ja pyöräilyreitti Jumbolta asemalle*
- *Kaupunkilainen ympäristö, joka houkuttelee ihmiset ulos kohtaamaan toisiaan.*
- *Ottakaa mallia esim Kartanonkoskesta.*
- *Ihmisten houkuteltavuus alueelle hengailemaan. Ihmiset viihtyisivät myös ulkona eivätkä vain kotona ja Jumbossa kuten usein näkee. Kahvilat, kirjastot, museot ja erilaiset ratkaisut ovat tärkeitä että ihmiset myös täällä tapaavat ihmisiä ja luovat kontakteja, projekteja ja tutustuvat toisiinsa ym.*
- *Kuntoportaat!!*
- *Lentomelun, teollisuuden, valtaväylien ja voimajohtojen alle/lähelle, johon ei pysty rakentamaan kaupunkia, tulisi sijoittaa mahdollisimman paljon kuntoreittejä, niin koirille sallittuja lenkkipolkuja kuin vaikkapa pururatoja. Koska tilaa kyllä on! Ja ihmiset haluavat liikkua, luonnossa.*
- *Kansainvälisyys. Lisäksi haluaisin keskusta alueen täysi autottomaksi. Parkkihalli tms yhteys mutta ei autoja kadulle. Kannustaa käyttämään jalkoja, pyöriä julkista liikennettä alueella.*
- *Vihreys, suuri kasvillisuus ja puusto. Vihreyden ja rauhan tuominen alueelle.*
- *Muutosta nykyiseen pysähtyneeseen laatikkoarkkitehtuuriin*

27. Jäikö jotain sanomatta? kerro vapaasti (muuttuiko mielikuvasi tulevaisuuden Aviapoliksesta tämän kyselyn perusteella?)

- *Ei muuttunut. Toivottavasti Veromiehen alueesta rakentuu toimiva ja kaunis ympäristö nykypäivän sekä tulevaisuusen tarpeisiin unohtamatta yksityisautoilua vaikka julkiset yhteydey ovatkin hyvät.*
- *On hyvä, jos Aviapoliksen lähiympäristöön panostetaan niin merkittävästi kuin kyselyn perusteella voisi päätellä.*
- *Toivottavasti aluetta suunnitellaan ihmiset, ei periaatteet edellä.*
- *Odotan hyvin suunniteltua, modernia kaupunginosaa, jossa voi elää uudella tavalla ilman omaa autoa. Palvelut ja luonto on lähellä, asunnot energiatehokkaita.*

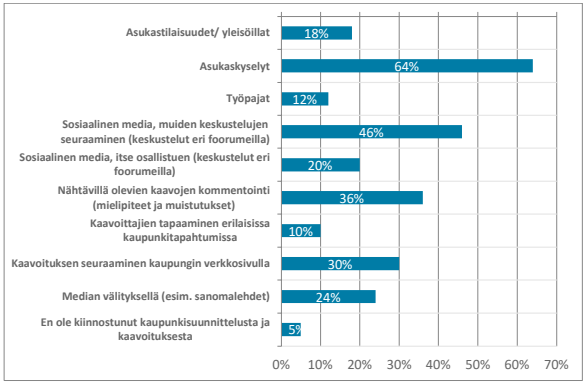
- *Tuli hyvä fiilis lukiessani alueelle tulevasta actionista. Pidin paikkaa jo hiukan tylsänä mutta tämä pelastaa esimerkiksi Veromiehen alueen täysin. Mahdollisuudet on moneen.*
- *Ehkä heräsi pieni toivo siitä, ettei alueesta tule betonikauhumöhkälettä.*
- *Ei, mutta high hopes, että tulee hieno ja erottuva paikka. Toiminnallinen, mutta kaunis ja kotoisa samalla.*
- *Vaikuttaa lupaavalta!*
- *Toivosin jos ratikka linja on tyyris, jotain kaupungin kattavaa kuljetus linjaa lentokentän ja aviapoliksen väliin, esim sähköbussi edes takaisin kartsusta jumbon, pakkalan ja aviapoliksen kautta kentälle.*
- *Muuttui, ihana kysely. :) Odotan innolla miltä tämä tulee näyttämään.*
- *Ottakaa mallia Kartanonkosken alueesta*

OSALLISTUMINEN VANTAALLA

Oletko kiinnostunut kaupunkisuunnittelusta? Jokaisella on oikeus osallistua ja siten vaikuttaa esimerkiksi oman asuinalueensa kehitykseen. Vantaan kaupungin yleis- ja asemakaavoitus järjestää yleisötilaisuuksia, kyselyitä ja työpajoja sekä on mukana sosiaalisessa mediassa ja eri tapahtumissa. Kaavoitusta voi seurata myös Vantaan kaupungin asemakaavoituksen verkkosivuilla (www.vantaa.fi/ajankohtaiset_kaavat).

28. Mikä osallistumisen tapa on sinulle mieluisa?

Vastaajien määrä: 266, valittujen vastausten lukumäärä: 705



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 17.01.2023 / 8 §

Koonti mielipiteistä

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (OAS)

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ (selvitys nro 053100) tuli vireille 27.2.2020. Mielipiteet ja lausunnot suunnitteluperiaatteiden osallistumis- ja arviointisuunitelmasta pyydettiin 1.4.2020 mennessä. Niitä saatiin 9 kpl.Tämän lisäksi laadittiin erillinen nettikysely alueen asukkaille, maanomistajille, toimijoille ja muille kiinnostuneille. Kyselyn koonti on esitetty edellisessä liitteessä nro 4. Lisäksi koko prosessin ajan on järjestetty lukuisia yhteistyökokouksia, työpajoja ja esittelytilaisuuksia sekä kaupungin sisäisesti että alueen toimijoiden kanssa. Nähtävilläoloaikaan on tarkoitus järjestää työpaja sekä asukkaille että alueen maanomistajille ja toimijoille.

Mielipide 1: Vantaan Energia, Vantaan Energia Sähköverkot Oy 4.3.2020

Sähköverkko

Ei huomautettavaa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa olla vaikuttamassa alueen kehitystyössä sähkön jakeluverkon rakenteeseen ja sen vaatimiin varauksiin ja mitoituksiin. Tehokkaassa kaavoittamisessa tulee huomioida sähköverkon kehittäminen ja ottaa huomioon verkon tarpeet kaapeleiden putkitustarpeissa ja muuntamoiden tarvitsemat tilavaraukset kiinteistöjen alueella.

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

Ei huomautettavaa. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen

LIITE 5

kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 2: Caruna 19.3.2020

Nykyinen sähkönjakeluverkko

Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähkönjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti. Punaisella viivalla on esitetty 110 kV johdot. Kaava-alueella kulkee 110 kV ilmajohtomme Tammisto-Tolkinnkylä (TM-TKY).

Johtoalueelle (johtovälillä TM-TKY johtoalue 12m + 2× 10m) ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia.
Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Voimajohtoalueella tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla rakennelma, rakennus, polku, tie tai katu, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi jo osoitettu kaavassa. Risteämälausunnossa esitetään annettua kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan tulee voimajohdon kannalta ottaa huomioon. Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen alueverkko@ caruna.fi.

Caruna Oy suosittelee asemakaavassa käytettävän ympäristöministeriön asetuksen mukaista merkintää nro 154 (johtoa varten varattu alueen osa). Johtoalue on hyvä yksilöidä käyttämällä tunnusta z = sähkölinja. Alueen leveyden olisi hyvä olla koko johtoalueen leveys.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Lausunto luonnos- ja ehdotusvaiheissa

Toivomme mahdollisuutta antaa lausunto myös luonnos- ja kaavaehdotusvaiheissa.

Muuta huomautettavaa
Meillä ei ole muuta huomautettavaa ko. osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 3: Newsec 24.3.2020

Kiinteisto Oy Vantaan Tikkurilantie 136:lla ei ole tarvetta asemakaavamuutokselle. Kiinteistössä vuokralaisena olevalla yrityksellä on voimassa pitkä vuokrasopimus. Nykyisen toiminnan mahdollisesti edellyttämät muutokset tulee sallia tulevaisuudessa.

Vaihtoehtoisesti tulee mahdollistaa kahden PT kaupan toiminta. Rakennuksen muoto ja – laajuus sekä rakenne sekä laaja pihaalue mahdollistavat tämän

luontevasti. Kiinteistön maa-alue tulee pitää yhtenäisenä ja sille tulee johtaa nykyinen leveä katu. Yhtenä suunnitteluperiaatteiden teemana on käveltävä kaupunki, mutta on syytä myös huomioida, että lentokentän läheisyydestä sekä monen kiinteistön nykyisestä käyttötarkoituksesta johtuen tavaralogistiikan tarpeetkin on huomioitava, mm. katualueita mitoitettaessa.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 4: HSY 29.4.2020

Suunnittelualue on kaupungin mittavin kehityshanke tulevien vuosikymmenien aikana, ja HSY pitää hyvin tärkeänä kaupungin panostamista selvityksiin. Tällöin myös vesihuollon tarpeiden huomioimiselle on paremmat edellytykset, vuoropuhelun ollessa aktiivista.

HSY esitti lausunnossaan tätä työtä edeltäneen ”Aviapoliksen kaavarunko” -työn osalta, että alueelle on laadittava alueellinen vesihuollon yleissuunnitelma. Tämä nähtiin yhtenä tärkeänä työkaluna sen varmistamiselle, että HSY osaa varautua oikea-aikaisesti tulevien vuosien ja vuosikymmenten voimakkaaseen väestön ja työpaikkojen määrän kasvamiseen. Yleissuunnitelma laadittiin vuonna 2016, ja se osoitti, että alueelle on investoitava tulevaisuudessa hyvin voimakkaasti, jopa kymmeniä miljoonia euroja.
Alueelle on laadittu vuosien 2019-20 aikana myös HSY:n oma alueellinen vesihuollon esisuunnitelma.

Alueella on käynnissä tällä hetkellä jo useita yleis- ja rakennussuunnitteluhankkeita. HSY pitää tärkeänä, että vesihuolto infrastruktuurin elintärkeänä osana otetaan näkyvällä tavalla huomioon tässä kuten muissakin Aviapolista koskevissa selvityksissä.

Vastine

Vesihuollon tarpeet huomioidaan alueen kaavaluonnoksissa, asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa.

Mielipide 5: Vantaan kaupunginmuseo 31.03.2020

Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Teematyön tavoitteena on kirkastaa kaupunginosan imagoa ja identiteettiä. Työ on jaoteltu kolmeen osaan; kaupunkivihreän malli, käveltävä kaupunki ja kiehtova kaupunki. Näistä kahden viimeisen voidaan katsoa liittyvän tiukasti myös alueen historian esiin tuomiseen ja rakennetun kulttuuriperinnön suojelukysymyksiin. Museon näkökulmasta alueiden- identiteettien rakentamisessa on tärkeää huomioida historia ja nostaa sitä esiin.

Suunnittelualueen rakennuskantaa on tutkittu eri tasoisissa rakennetun kulttuuriympäristön tutkimuksissa. Vuosien 2002 laajassa inventoinnissa käytiin läpi koko Vantaan moderni rakennuskanta. Inventointi täydentyi 2006 tehdyllä modernin teollisen rakennusperinnön tutkimuksella. Nämä molemmat inventoinnit on päivitetty viime vuosina modernin rakennuskannan päivitysinventoinnin yhteydessä. Erillisenä sektori-inventointina tehtiin Veromiehen alueen teollisuuskohteiden tarkastelu (2014).

Inventointien perusteella saatiin selville alueen tärkeimmät rakennusperintökohteet. Näitä ovat teollisen rakennusperinnön osalta Huberin hallit, Auramon konttorirakennus sekä Wihurin tehdasalue. Lentokentän historiaan liittyy taas Alvar Aallon lentokonemekaanikoille suunnittelemat Aerolan rivitalot. Näistä kohteista vain Aerola on asemakaavassa suojeltu. Muidenkin

rakennusperintökohteiden suojelu tulee turvata asemakaavassa ja kohteet tulisi nostaa keskeisiksi identiteettikohteiksi alueiden suunnittelussa.

Rakennetun kulttuuriperinnön lisäksi alueella on paljon historiallisia merkityksiä, jotka eivät ole enää näkyvillä, mutta joilla voitaisiin rikastaa alueen identiteettiä. Veromiehen alueen keskiajalta periytyvä historia tarjoaa monia suunnitteluaiheita esimerkiksi nimistöön, julkisiin taideteoksiin, puistoihin tai muihin temaattisiin kokonaisuuksiin. Kaupunginmuseolta on mahdollisuus saada lisätietoa alueen eri osien historiasta selvitys tai kaavahankkeiden edetessä yksityiskohtaisempaan suunnitteluun.

Vastine

Historian esiin tuominen osa-alueiden identiteettien tekijänä on nostettu esiin myös Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa. Esitettyjen rakennusperintökohteiden suojelukysymykset ratkaistaan alueen vireille tulevissa asemakaavaluonnoksissa ja -muutoksissa. Auramon konttorirakennus on jo esitetty suojeltavaksi Grand Wing – Auramon asemakaavaluonnoksessa 053000.

Mielipide 6: Fingrid 31.3.2020

Suunnittelualueen eteläreunassa on useita Fingridin 400 kV voimajohtoja sekä Tammiston sähköasema (kuva 1). Alueella sijaitsee myös alueverkon voimajohtoja.

- Muistutamme suunnittelun lähtökohdaksi seuraavista asioista, jotka on otettava huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa voimajohdon läheisyydessä:

- Voimajohtoalueelle ei voida sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia ilman erityistä lupaa. Em. rakenteet tai laitteet eivät pääsääntöisesti saa olla yli kaksi metriä korkeita. Rakennusrajoitusalue koskee maanpäällisiä ja maanalaisia rakennuksia.

- Voimajohtoalue ei sovellu varastointiin eikä lastaukseen.

- Pysäköintialueet on osoitettava ensisijaisesti johtoalueen ulkopuolelle mahdollisuuksien mukaan. Pysäköintialueen sijoittamiseen voimajohtoalueelle tulee pyytää Fingridin lupa. Mikäli Fingrid toteaa alueen pysäköintiin soveltuvaksi, toiminnan harjoittajan tulee tehdä pysäköintialueesta Fingridin kanssa yksityisoikeudellinen sopimus.

- Polttonesteen jakelua suunniteltaessa on otettava huomioon riittävä etäisyys ilmajohdoista. Fingrid suosittelee, että polttonesteen jakelua ei sijoiteta pylvään korkeutta vastaavaa etäisyyttä lähemmäksi. Polttonesteen jakelupaikka olisi hyvä osoittaa sitovasti rakennusalalla.

- Voimajohtoaukealle voidaan istuttaa ainoastaan puita tai pensaita, joiden luontainen kasvukorkeus ei ylitä 4 metriä. Myös reunavyöhykkeillä puuston kasvua rajoitetaan.

- Johtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta. Johdon omistajalla on oikeus pitää voimajohtonsa kyseisellä alueella ja oikeus ylläpitää ja huoltaa sitä.

- Teiden ja katujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon, mitä Liikenneviraston ohjeessa ”Sähkö- ja telejohdot ja maantiet” (2015) esitetään.

Voimajohdon rajoituksia maankäytölle käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa Ohje voimajohtojen huomioon ottamiseen yleis- ja asemakaavoituksessa sekä maakäytön suunnittelussa, joka on ladattavissa Fingridin Internet-sivuilta https://www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja-ymparisto/luvat-ja-lausunnot/ohjeitakaavoittajalle/.

Oppaasta saa lisätietoa asemakaavamerkinnöistä ja edellä käsitellyistä suunnittelukysymyksistä. Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, maanmuokkaustoimenpide, rakennelma tai

rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi osoitettu kaavassa.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen Yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 7: Suomen luonnonsuojeluliitto 31.3.2020

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys on yhdessä SLL:n Uudenmaan piirin kanssa parantanut keväällä 2020 luontojärjestöjen tietopohjaa Aviapoliksen alueen eräiden säilyneiden metsien luontoarvoista. Tässä mielipiteessä tuodaan Vantaan kaupungin tietoon eräitä piirin suojeluasiantuntija Keijo Savolan 25.3.2020 maastokäynnin luontotyyppi- ja lajistoarvohavaintoja. Samalla kommentoidaan Aviapoliksen kaavoitukseen liittyviä ilmeisiä luontoselvitystarpeita sekä eräitä viherrakenteen säilyttämisen kannalta keskeisiä asioita, jotka on syytä huomioida myös Aviapoliksen teemat-selvityksessä sekä Vantaan yleiskaavan 2020 lopputyöstössä.

Alueen keskeisin viherrakenne vakavasti uhattuna

Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (Tolkinpuisto-Tuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.
Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle. Yhteys ei toimi enää hirvi- ja kauriseläinten liikkumisen kannalta (eikä sen ole liikenneturvallisuuden takia syytäkään toimia). Sillä on sen sijaan selvää merkitystä muun muassa sellaisen metsälajiston osalta (esim. neljänneksen Suomen metsälajeista muodostavat lahottajalajit), jotka pystyvät leviämään myös fyysisesti jonkin verran erillään olevien metsien välillä, kunhan metsälaikkujen etäisyys toisistaan ei kasva liian suureksi ja metsien luonnonsuojelubiologinen laatu säilyy riittävän korkeana. Jossakin määrin edelleen toimiva metsäinen yhteys selittänee myös liito-oravan löytymisen maaliskuussa 2020 Pyttisbergetin metsäalueen koillisosasta.

Alueen viheryhteyksistä

Aviapoliksen kaavarungon sivun 12 kartalla (Lähtökohtia viherrakenteelle) on osoitettu edellä mainittu tärkeä viheryhteys. Yhteyden sijoittaminen ja esitystapa eivät kuitenkaan ole kaikin puolin harkittua. Ilmailumuseon pohjoispuolisen alueen nyttemmin lähes loppuun asti toteutetun louhinnan jälkeen viheryhteyden toimivuuden kannalta erityisen tärkeäksi muuttuvat Aviabulevardin itä- ja länsipuoliset METSO-arvoja omaavat vanhat kangas- ja kalliometsät Ilmailumuseon länsipuolella. Luontoalueiden ekologisen kytkeytyneisyyden takia tällä alueella on tärkeää säästää nykyiset (noin 7 ha) vanhan metsän luonnehtimat alueet (Kuva 1).

Aviapoliksen alueen kaavoituksen luontotietopohja olematon

Järkevä ajankohta Aviapoliksen alueen metsäisten alueiden luontoarvojen selvittämiseksi olisi ollut vaihe, jossa tehtiin Aviapoliksen kaavarunkoa. Tietopuutteita ei kuitenkaan tässä vaiheessa korjattu ja mahdollisten merkittävien luontoarvojen puuttuminen kuitattiin kaavarungossa toteamuksella, jonka mukaan ”kaavarungon alueelta ei ole tunnettuja uhanalaisten eläinten tai kasvien esiintymiä”.

Kaavarungon vaikutusarvioinnissa todetaan puolestaan että ”kaavarungon toteuttaminen tulee vähentämään ja pirstomaan nykyisiä metsäisiä alueita. Metsälajien elinympäristöt vähenevät, mutta vaikutus koko kaupungin näkökulmasta on vähäinen, koska alue ei muodosta merkittävää ekologista yhteyttä ja lajisto on tavanomaista”.

Tuulensuunpuiston ja Pyttisbergetin välisen metsäisten alueiden ekologisen yhteyden toteaminen vähämerkitykselliseksi edustanee enemmän ”vantaalaista kaavarealismia” kuin objektiivista arviointia. Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.

Alueen lajiston toteaminen tavanomaiseksi ja uhanalaishavaintojen puuttumisen korostaminen on vastenmielistä tilanteessa, jossa ainoa 2010-luvulla selvitysalueella tehty luontotyyppi- tai lajistoselvitys on ilmeisesti Pytinojan vuoden 2014 sudenkorento- ja vesihyönteisselvitys.

Luontojärjestöillä ei ole tietoja myöskään aikaisemmista 2000-luvun luontotyyppi- ja lajistoselvityksistä hankealueelta. Tietopohja alueen luontotyyppi- ja lajistoarvoista vaikuttaisi olevan käytännössä olematon lukuun ottamatta Pytinojan sudenkorentoihin ja eräisiin vesihyönteisiin liittyvää havaintoaineistoa. Kaavoituksen minimiluontopohjaksi yhden ojaksi muokatun puron parin lajiryhmän selvitys on kovin kevyt ja rajoittunut. Ilman tehtyjä selvityksiä ei käytännössä myöskään kerry luontotietoja, mikä itsestäänselvyys tulisi Vantaan kaavoituksessa lopultakin tunnustaa ja lakata piiloutumasta sen taakse, että selvittämättömiltä kaava-alueilta ei tunneta arvokkaita luontokohteita tai uhanalaisten lajien esiintymiä.

Aviapoliksen metsäalueiden kaavoituksen jatkaminen ilman luontoselvityksiä on paitsi huonoa maankäytön suunnittelua myös juridisesti ongelmallista. Maankäyttö- ja rakennuslain selvitysvaatimuksia ei käytännössä liene mahdollista vuodesta ja kaavatasosta toiseen kiertää toteamalla ilman selvityksiä useiden neliökilometrien kokoisen alueen luonto niin tavanomaiseksi, että mitään luontoselvityksiä ei tarvita.

Muutaman tunnin maastokäynnillä maaliskuussa 2020 Pyttisbergetin alueelta paikallistettiin vaarantuneen liito-oravan elinalue sekä alueellisesti uhanalaisen pohjanrypykän (lahottajasieni) esiintymä. Samalla hankealueen keski- ja itäosan metsistä paikallistettiin noin 15 hehtaaria sellaisia luonnontilaisen kaltaisia ja melko lahopuustoisia kangas- kallio- ja korpimetsiä, joilla on ilmeistä potentiaalia toimia mm. uhanalaisten lahopuusienten ja -sammalten elinympäristönä. Alueella on myös useita metsikköjä, joissa on hyvää potentiaalia lahokaviosammalen esiintymiselle.

25.3.2020 maastokäynnille ei käyty Turbiinitien länsipuolisissa metsissä (8,0 ha), Plootukalliolla (9,2 ha), Pyttisbergetin metsään liittyvässä Pyhtäänkorvenkujan eteläpuolisessa metsässä (3,8 ha), Manttaalipuisto-Rälssinpuiston metsäisellä osalla (noin 3 ha) sekä hankealueen kaakkoisosan metsikössä Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksen kaakkoispuolella (noin 2,7 ha). On hyvin todennäköistä, että myös osalla näistä alueista esiintyy vastaavia metsäluontoarvoja, joita havaittiin Pyttisbergetin alueelta sekä Aviabulevardin ympäristön metsistä.

Hankealueelta maaliskuun 2020 maastokäynnillä todetuista luontokohteista

25.3.2020 maastokäynnillä hankealueen keski- ja itäosasta paikallistettiin noin 19 ha sellaisia metsäalueita, joilla on luonnonsuojelullista merkitystä jo tällä hetkellä arvokkaina metsinä (METSO I ja II-kriteerit täyttävät metsät), valtakunnallisesti tai alueellisesti uhanalaisten lajien todettuina tai hyvin potentiaalisina elinympäristöinä sekä uhanalaisten suoluontotyyppien kannalta.

Pyttisberget

Yli puolet maastokäynnillä havaituista arvokkaista luontokohteista sijoittuu Pyttisbergetin laajemmalle metsäiselle alueelle, joka on itsessään Aviapoliksen itäosan tärkein säilytettävä metsäalue jo pelkän kokonsa puolesta. Alueen kangas- ja lehtometsissä muutamia vuosia sitten tehdyt raskaat väljennys- ja suojuspuuhakkuut ovat heikentäneet merkittävästi metsäalueen kokonaisarvoa, mutta merkittäviä arvoja on tästä huolimatta säilynyt.

Maastokäynnin perusteella Pyttisbergetin metsäalueen nykyisiä ”luontoarvotihentymiä” edustavat:

1) Pyttisbergetin eteläLounaisosan pienehkö kiinteistö (1,7 ha), jonka alueella on kartalla näkyvä pieni luonnontilainen nevakorpi sekä METSO I-luokan luonnontilaisen kaltaista vanhaa havusekametsää (kuva 2). Pääosa palstan metsistä on erittäin runsaslahopuustoista eli eri-ikäistä kuusi- ja mäntylahopuuta on pääosassa metsistä arviolta yli 30 kuutiometriä/ha. Palstan potentiaali uhanalaisen lahottajalajiston (kääväkkäät, lahokaviosammal) osalta on erittäin korkea, mistä kertovat osaltaan ilman varsinaista etsimistä havaitut pohjanrypykkä (RT) sekä ruostekääpä (vanhan metsän indikaattorilaji).

2) Varsinainen Pyttisbergetin kalliomäki sekä siitä etelää sijaitsevat erilliset pienet kalliomäet, jotka ovat säilyneet puustoltaan luonnontilaisen kaltaisina (yht. noin 5 ha).

3) Alueen koillisosan liito-oravavan elinpiiri (noin 4,4 ha) joka on osaltaan lehtoa, osin ruoho- ja lehtoturvekangasta ja osin lehtomaista kangasta. Pytinoja virtaa alueella. Pääosalla alueesta on tehty muutamia vuosia sitten melko raskas väljennys- ja suojuspuuhakkuu, joka on vaurioittanut pahasti monipuolisen reheväpuustoisen sekametsän luontoarvoja. Alueelle on tästä huolimatta jäänyt merkittävästi järeitä haapoja, muita liito-oravalle tärkeitä lehtipuita sekä vanhoja kuusia.

4) Pyttisbergetin keskiosan kalliopainannesuo on luoteisosaltaan (noin 0,8 ha) säilynyt hienona nevarämeen ja korpirämeen mosaiikkina, joskin tehdyissä hakkuissa on käsitelty myös suon reunaosia. Suoalueen keski- ja eteläosa on aikanaan kuivahtanut jo eteläpuolisen rakentamisen seurauksena, mutta alueella on silti säilynyt selvää soistuneisuutta ja korpisuutta. Tehdyistä harvennushakkuista huolimatta suon etelä- ja keskiosalla on siis hieman luontoarvoja. Arvoja täydentää eteläosan rakentamisen osin synnyttämä runsaslahopuustoinen kosteikko metsän etelälaidassa.

Aviabulevardin itä- ja länsipuoliset metsät
Tien ympärillä on säilynyt vanhapuustoisten tuoreiden ja kuivahkojen kankaiden sekä pienten kallionyppylöiden mosaiikki (noin 7 ha, kuva 1). Alueen metsät ovat etenkin Aviabulevardin itäpuolella rakenteeltaan luonnontilaisen kaltaisia havusekametsiä, joissa on kuusi- ja mäntylahopuuta näkyvästi (5-10 kuutiometriä/ha). Tien itäpuoliset metsät täyttävät pääosin METSO II-luokan karujen ja keskirehevien kangasmetsien kriteerit, pohjoisosan runsaslahopuustoinen metsikkö (kuva 3) täyttää hyvin METSO I luokan turvekankaan kriteerit. Aviabulevardin länsipuolella on METSO II-III-luokan tuoretta ja kuivahkoa kangasta, jota monipuolistavat pienet kalliomaat, kuivan kankaan laikut sekä pohjoisosan pieni kangaskorpipainanne. Lahopuuta on vähemmän kuin tien itäpuolella, mutta metsän rakenne on melko luonnonmukainen.

Pyttisbergetin alueen liito-orava

Maastokäynnillä paikallistettiin Pyttisbergetin metsäalueen koillisosasta liito-oravan asuttama ydinalue, jonka alueelta löydettiin kolme liito-oravan pipanapuuta sekä yksi kolohaapa (koordinaatit liitteessä 1).

Alueella on tehty 2010-luvulla laaja-alaisia vanhojen metsien väljennys- ja suojuspuuhakkuita, jotka ovat heikentäneet alueen kokonaisarvoa luontokohteena olennaisesti. Hakkuissa on säästetty sen verran paljon vanhoja haapoja, vanhempia kuusia sekä muita liito-oravan suosimia lehtipuita, että liito-orava pystynee edelleen alueella elämään. Lajille soveliaaksi arvioidun metsäalueen koko on noin 4,4 ha (kartta 1). Rajatun alueen kaakkoisosaa ei läpikäyty maastossa ja vastaavasti yksittäisiä järeitä haapoja näytti kasvavan myös rajauksen ulkopuolelle sen länsipuolella jäävien majoitusrakennusten välissä.

Jatkotoimenpiteet

Esitämme, että Vantaan kaupunki muuttaa Aviapoliksen kaavoituksen tavoitteita ja linjauksia nykyisiä säilyneitä metsiä ja niiden välisiä yhteyksiä vahvemmin säilyttäväksi. Muutoksen on syytä näkyä myös uuden yleiskaavan lopputyöstössä.

Esitämme lisäksi, että kaupunki teettää Aviapoliksen alueen metsissä vuonna 2020 asialliset luontotyyppitason luontoselvitykset, joissa selvitetään kattavasti alueella sijaitsevat merkittäviä luontoarvoja omaavat metsät

(METSO I ja II-metsät, uhanalaiset ja silmälläpidettävät luontotyypit), alueen piensuot, metsälain 10 § kriteerit täyttävät kohteet sekä mahdolliset vesilain 11 § luontotyypit sekä luonnonsuojelulain 29 § luontotyypit.

Lajiston osalta on syytä selvityttää mahdolliset uhanalaisen ja vaateliaan lahottajalajiston kannalta keskeiset metsäalueet ja metsiköt, joiden paikallistus ja arvottaminen onnistuu esimerkiksi selvittämällä merkittävästi lahopuuta sisältävien metsikkökuvioiden ja metsäalueiden kääväkäslajistot sekä lahopuilla kasvavat sammalet (mukaan lukien lahokaviosammal).

Pyttisbergetin alueen liito-oravametsän todellinen laajuus on myös hyvä selvittää, kuten myös liito-oravan esiintyminen muilla laajemmilla hankealueen metsälaikuilla.

Lisäksi Vantaan ekologisten yhteyksien selvitystä on syytä täydentää Aviapoliksen osalta selvityksellä, jossa ymmärretään myös itälänsisuuntaisten ja osin katkeilevien eli ”askelkiviperiaatteella” toimivien yhteyksien arvo. Sama selvitys palvelee myös liito-oravan kulkuyhteyksien selvittämistä ja turvaamista.

Vastine

Veromiehen kaupunginosa on hiljalleen muuntumassa logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen. Tosi asia on, että kaupunginosa on luonnontilaiselta viherympäristöltään köyhä verrattuna muihin Vantaan asuinalueisiin. Suunnitteluperiaatteiden osiossa 3, Vihreä kaupunki, on tavoitteena parantaa tätä tilannetta, huomioon ottaen kuitenkin sekä uuden yleiskaavan että Aviapoliksen kaavarungon tavoitteet. Viheralueiden kytkeytyneisyyttä ja toiminnallisuutta on tutkittu karttatarkasteluin. Ratikan kaavarunkoa ja suunnitteluperiaatteita on laadittu rinnakkain ja ne perustuvat Aviapoliksen kaavarunkoon 2016. Suunnitteluperiaatteita on viety maankäytön ratkaisuihin ratikan kaavarungossa.

Riittävillä viheralueilla sekä vehreiden sisäpihojen ja katutilojen toteutuksella kohtuullistetaan läpäisemättömän maapinnan määrää. Säilyttämällä puustoa voidaan vähentää tuulisuutta ja paikallisilmaston äärevöitymistä sekä ylläpitää olemassa olevia ja toimivia ekosysteemejä.

Alueen vehreyttä lisätään vastapainona tehokkaalle yleiskaavan mukaiselle kaupunkirakentamiselle. Elävä ja vehreä viherrakenne muodostuu puistoista, viherreiteistä, aukioista, taskupuistoista ja kortteleiden vehreydestä. Keskitetty pysäköinti ja omaehtoiset pelastautumisratkaisut takaavat vehreät maanvaraiset korttelipihat. Kansipihoja vältetään. Katoille sen sijaan esitetään kattokasvillisuutta lisämahdollisuutena. Aviapoliksessa toteutetaan korkeampaa vihertehokkuusvaatimusta (1,0) asuinkortteleiden piha-alueille kuin muilla alueilla Vantaalla.

Julkisten ulkotilojen osalta kaupunkivihreän suunnitteluperiaatteissa esitetään mm. seuraavia keinoja aikaansaamaan vehreää ympäristöä: Viherreiteille ja aukioille mahdollistetaan dynaamisia kasvillisuusalueita, katualueille mahdollistetaan runsasta katupuustoa, laaja lajivalikoima ja kukkivia puita. Osa alueen kaduista rakennetaan viherkaduiksi.

Nykyistä metsää pyritään säilyttämään niin paljon kuin mahdollista. Tämä vaatii tarkkaa suunnittelua ja yhteistyötä eri tahoilta, sekä kaupungilta että yksityisiltä maanomistajilta. Aviapoliksen keskustan tekeillä olevassa kaavaluonnoksessa on esitetty yleiskaavan mukainen viheryhteys, jonka varrella molemmin puolin Aviabulevardia on myös säästetty metsäaluetta sekä puistoiksi että asuin- ja työpaikkakortteleiden sisäpihoiksi. Samalla periaatteella suunnitellaan myös Muuran ja Huberilan aluekokonaisuudet. Pyttisbergetin suuri alue on suureksi osaksi vielä rakentamatonta. Suunnitteluperiaatteissa siellä teemana on mm. puurakentaminen ja suuret vehreät pihat. Myös viheralueet tulee alueen kaavasuunnittelussa mitoittaa tarpeeksi suuriksi. Yleiskaavassa Veromiehen alueen viherrakenteen muodostumista on pyritty turvaamaan esittämällä alueelle useita virkistysalueyhteyksiä.

Uusien aluekokonaisuuksien suunnittelun alkaessa laaditaan alueilta myös tarvittavat luontoselvitykset, jos niitä ei ennestään ole.

Uuden yleiskaavan, ratikan kaavarungon sekä meneillään olevien kaavatöiden osana on laadittu lukuisia luontoselvityksiä.

Yleiskaavaan 2020 liittyy seuraavat selvitykset, jotka koskevat myös Aviapolista:

- Lahokaviosammal Vantaalla, esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma, 2020
- Selvitys puroluonnon täydennyskohteista yleiskaavaa 2020 varten, 2019
- Vantaan luontohyödyt, 2018
- Vantaan ekologiset yhteydet, 2018
- Vantaan viherrakenneselvitys, 2017

Vantaan ratikan ja sen kaavarungon työssä on laadittu vuosina 2020–2021 luontoselvityksiä, jotka yltävät Aviapoliksen alueelle. (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 114 s. + liitteet). Siinä on tutkittu muun muassa luontotyypit, liito-oravat ja lahokaviosammal.

Aviapoliksen keskuspuistoon kuuluu Krakanojan varressa Ylästöntien ja Tulkintien välisellä puro-osuudella sijaitseva Krakanpuiston luonnonsuojelualue, joka on rauhoitettu vuonna 2020. Krakanpuiston luonnonsuojelualueelle on laadittu hoito- ja käyttösuunnitelma (Ympäristösuunnittelu Enviro 2022), jonka päätarkoitus on kulun ohjaaminen alueella.

Vuonna 2022 Vantaalla on laadittu muutamien isojen metsäalueiden luontoselvityksiä (Faunatica Oy). Yksi selvitysalueista on Ylästön metsäalue sisältäen alueet Hakakorvesta Osumapuistoon (pinta-ala n. 150 ha), jolta selvitettiin luontotyypit ja linnusto. Luontoselvitykset raportteineen valmistuvat marraskuun 2022 lopussa.

Alla on lueteltu vielä julkaisemattomia 2000-luvulla tehtyjä, myös Aviapolista koskevia, luontoselvityksiä, joita on pyydettäessä voinut saada suoraan Vantaan ympäristökeskuksesta.

-
- 2017–2020 Lahokaviosammalinventoinnit
- 2004–2017, Alueellisia kääpäraportteja (n. 40 kpl)
- 2011, Aviapoliksen alueen kasvikartoitus
- 2014, Vantaan lentokenttäalueen ja Aviapoliksen sudenkorento- ja vesihyönteisselvitys
- 2019, Vantaan ekologiset yhteydet

Mielipide 8: Realia Management 1.4.2020

Työpaikka-alueen joukkoliikennepalveluja tulee kehittää merkittävästi nykyistä toimivammiksi ja nopeammin ainakin Tikkurilasta, Kehältä sekä Aviapolisin aseman suunnalta käyttäjiä palvelevaksi. Nykyisellään merkittävä osa alueella töissä käyvistä kulkee omalla autolla kokiessaan julkiset yhteydet liian hitaiksi tai kaukana oleviksi. Siitä seuraa jatkossa pysyvä ristiriita jalankulkualueen ja yksityisautoilla pääasiassa hoituvan työpaikkaliikenteen välille. Suora jalankulkuyhteys esimerkiksi kevyen liikenteen siltaa pitkin Robert Huberintien päästä Jumbon puolelle olisi myös tarpeellinen, Jumbon toimiessa pääasiallisena palveluja tarjoavana keskuksena.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Suunnitteluperiaatteissa on esitetty keinoja kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi ja selkiyttämiseksi.

Mielipide 9: Wihuri Oy 1.4.2020

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaiseen suunnittelualueeseen kuuluu teollisuusrakennusten kortteli 52018, jossa harjoitetaan laajaa korjaamo- ja varastotoimintaa. Korttelissa sijaitsevan kiinteistön 92-52-18-1 omistaa Wihuri Oy ja kiinteistön 92-52-18-3 puolestaan Kiinteistö Oy Manttaalitie 5-7. Alue on voimassa olevassa asemakaavassa pääosin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta ja yleiskaavassa pääosin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T) sekä työpaikka-aluetta (TP).

Kyseessä olevaan kaupunginosaan on 1950-luvulta lähtien aktiivisesti rakennettu yhtä Vantaan laajimmista työpaikka-, teollisuus- ja varastoalueista ja perinteikkään teollisuusalueen yritykset työllistävätkin alueella tuhansia ihmisiä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ilmenee yleispiirteisesti kehityssuunta ja muuttaisi alueen perusolemusta. Elinkeinotoimintaan painottuva alueidenkäyttö pyritään- muuttamaan asuinkäyttöön ja sitä tukevaan palvelutoimintaan. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta eivät kuitenkaan ilmene ne maankäytölliset rajoitukset, jotka aiheutuvat Helsinki-Vantaan lentoaseman ympärivuorokautisesta ja jatkuvasta kehittyvästä toiminnasta.

Alueiden käytön suunnittelussa tulee huomioida olemassa oleva rakennettu teollisuusalue ja suunnitella asuinalueet ja niiden sijainti siten, että korttelissa 52018 harjoitettavan toiminnan jatkuminen mahdollistetaan ja turvataan näin nykyisenkaltaisen liiketoiminnan edellytykset alueella.

Wihuri Oy ei kuitenkaan sulje pois mahdollisuutta, että myös sen tontin osalta kiinteistöä kehitettäisiin uudelta pohjalta, mikä tarkoittaisi asemakaavan mukaisen aluevarauksen ja käyttötarkoituksen muutosta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulemisvaiheessa tavoitteen asettaminen on kuitenkin ennenaikaista ja yhtiö katsookin, että asemakaavoituksen alkuvaiheessa tulee pitää avoimena sekä se mahdollisuus, että tontti säilyy nykykäytössä että mahdollinen kehittäminen toiseen käyttötarkoitukseen. Wihuri Oy tulee ilmoittamaan asemakaavalle asetettavan tavoitteensa hyvissä ajoin, jotta ne voidaan ottaa huomioon kaavaa valmisteltaessa.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Vantaa
Aviapolis

9 § **Asemakaavan muutos 002484 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10 / TLA**

VD/749/10.02.04.00/2021
TLA/TKA/JKÖ/VIK

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue muuttuu nk. entistä Tukon keskusvarastorakennusta muuntaen teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi, jonka koilliskulmaan liitetään osuus Kehä III:n maantiealueesta. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m² säilyy ennallaan. Päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita.
Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan vastaamaan poikkeamispäätöksen mukaisesti v. 2015 toteutunutta tilannetta muuttamalla erillispientalojen korttelialue asuinrakennusten korttelialueeksi. Uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 1 082 k-m² eli 42 k-m² enemmän kuin kumoutuvassa asemakaavassa.

Asemakaavamuutos koskee osia kortteleista 12010 ja 12300, kaupunginosassa 12 Hämeenkylä. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osia kortteleista 12010 ja 12300, kaupunginosassa 12 Hämeenkylä.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelista 12300 kaupunginosassa 12, Hämeenkylä.

Alue sijaitsee Myyrmäen suuralueella Hämeenkylän kaupunginosassa Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuolella Ainontien varrella.

Hakija
Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5.

Maanomistus
Vantaan kaupungilla ei ole maanomistusta kaavamuutoksen alueella.
Ainontie 5 varastokiinteistön 92–12–300–2 sekä kumoutuvan asemakaavan Kehä III:n maantien alueelle ulottuvan kiinteistön 92–12–300–1 omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5.
Kehä III:n ja Vihdintien eritasoliittymän maantiealueen kiinteistön 92–895–2–30 omistaa Suomen valtio.
Ainontie 10 asuinkiinteistön (92–12–10–2) omistaa As Oy Vantaan Ainontie 10.

Valmistelu
Kaupunki on laatinut asemakaavamuutoksen. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavamuutosehdotuksen viitesuunnitelmien ja selvitysten valmisteluun ovat osallistuneet Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 (Kesk. Eläkevak. Ilmarinen) konsultit Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy, A1 Arkkitehdit Oy, Genpro Solutions Oy, Harju-Soini maisemasuunnittelu sekä Ramboll konsulttina.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa Ainontie 5 on kaupallisten palveluiden aluetta KM ja Ainontie 10 pientaloaluetta A3. Kaavamuutosalue sijaitsee L_{DEN} 50–55 dB lentomeluvyöhykkeellä 3 (m3).

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa (ei lainvoimainen) Ainontie 5 on kaupallisten palvelujen aluetta KM, jolle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen

erikoiskaupan suuryksiköitä. Ainontie 10 on pientalovaltaista asuinaluetta AP. Kaavamuutosalue on L_{DEN} 50–55 dB lentomeluvyöhykettä 3 (L3).

Asemakaavamuutos
Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 on hakenut asemakaavan muuttamista siten, että entinen Tukon keskusvarastorakennus voitaisiin muuntaa teollisuus-, varasto- ja liikerakennukseksi. Rakennus on ollut pitkään vajaakäytöllä eikä ilman kehittämistä vastaa elinkeinoelämän nykytarpeita. Rakennuksen länsiosaan sijoittuisi mm. iso rautakauppa. Ainontie 5:n nykyisen rakennuksen muuntaminen uusiin käyttötarkoituksiin toteuttaa Vantaan Resurssiviisauden tiekarttaa sekä tukee Vantaan tavoitetta vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä ja lisäämällä työpaikkojen määrää Vantaalla.

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue (TV) muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi (TKL) ja tontin koillisosaan liitetään 1 143 m^2 osa Kehä III:n maantiealueesta. Korttelialueen uusi pinta-ala on n. 9,09 ha. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy ennallaan. Rakennusoikeudesta saa 19 % toteuttaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikkönä (km19%) mutta ei päivittäistavarakaupan tiloina. Rakennusten kerroslukua ei rajoiteta. Julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan sallittu enimmäiskorkeus tarkistetaan nykyisen N2000-korkeusjärjestelmän mukaiseksi.

Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan Vantaan kaupungin aloitteesta vastaamaan poikkeamispäätöksen 12–0062–14–POP mukaisesti toteutunutta tilannetta. Tontille on erillispientalojen sijaan v. 2015 rakennettu kaksikerroksinen luhtitalo ja asemakaavassa osoitettu kokonaisrakennusoikeus on ylittynyt 42 k-m^2.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 9,35 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 041 k-m^2. Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä korttelitehokkuudella e=0,64 on 60 082 k-m^2 eli se kasvaa 41 k-m^2.

Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti hulevesien hallinnan ja viherkertoimen osalta. Asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan myös tonttijako ja tonttijaon muutos, jolloin Ainontie 5 korttelissa 12300 muuttuu tontiksi nro 4.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 18.3.2021.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu 10.–11.4.2021 Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä ja viranomaiskannanottoja saatiin viisi kappaletta. Niiden sisällöistä on tiivistelmät kaavaselostuksessa (kohta 3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus).

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

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy Ainontie 5:n osalta maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 20.9.2022 § 14

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville 30 päiväksi 20.9.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002484 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 10.10.2022 § 32

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville 30 päiväksi 20.9.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002484 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 26.10.–24.11.2022. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 10.10.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 2 (Fingrid Oyj, Uudenmaan ELY-keskus) ja saatiin 2 kappaletta.
Lausunnoille on tämän päätösasiakohdan liitteenä erilliset vastineet.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen kaavaselostusta on Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon vuoksi tarkistettu liikennejärjestelmän sekä Varisto-Petikko-yritysalueen ja siihen sisältyvän Hämeenkylän pohjoisosan liiketilojen mitoituksen osalta.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 11.1.2023.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 20.9.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002484 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 12 Hämeenkylä / Ainontie 5 ja 10.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 20.9.2022
- Asemakaavamuutoksen selostus 20.9.2022, tarkistettu 17.1.2023
- Lausunnot ja vastineet 17.1.2023

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132,
kaavasuunnittelija Jukka Köykkä, p. 050 302 9283
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002484

Päiväys
Datum

20.9.2022

Vantaan kaupunki

AINONTIE 5 JA 10

Kaupunginosa 12, Hämeenkylä

Asemakaavan muutos
Osat kortteleista 12010 ja 12300.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 12300.

1:2000

Vanda stad

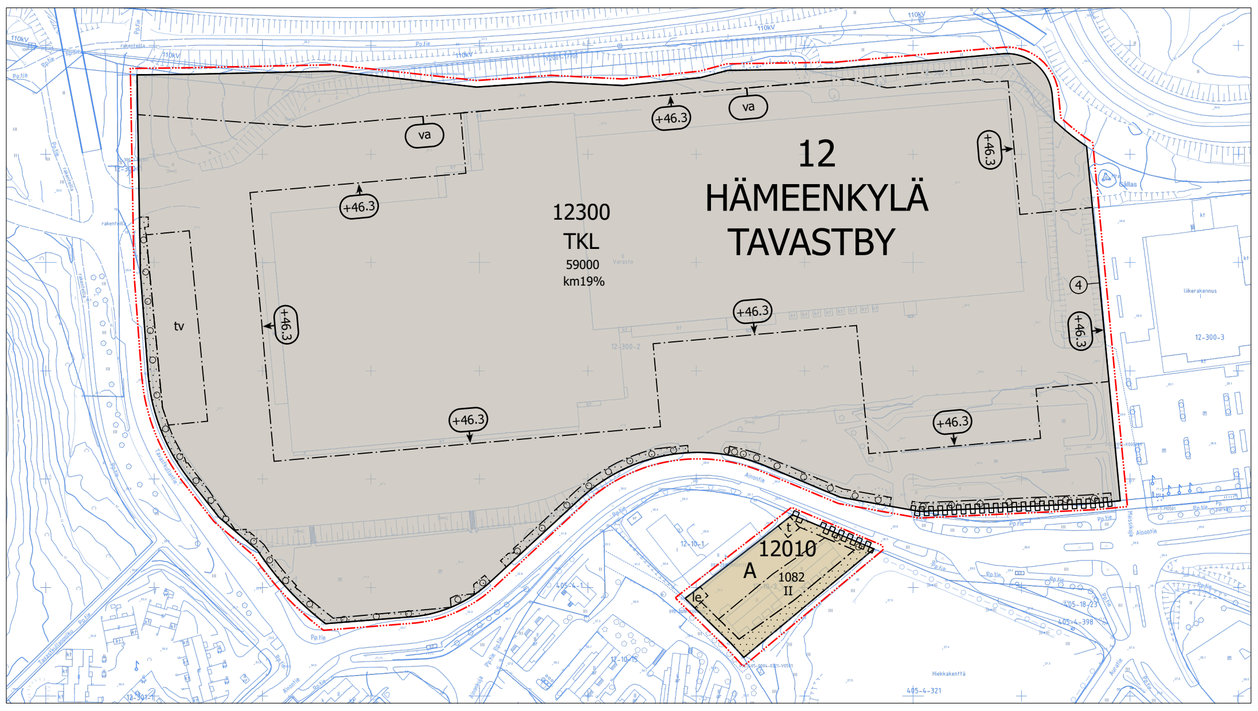
AINOVÄGEN 5 OCH 10

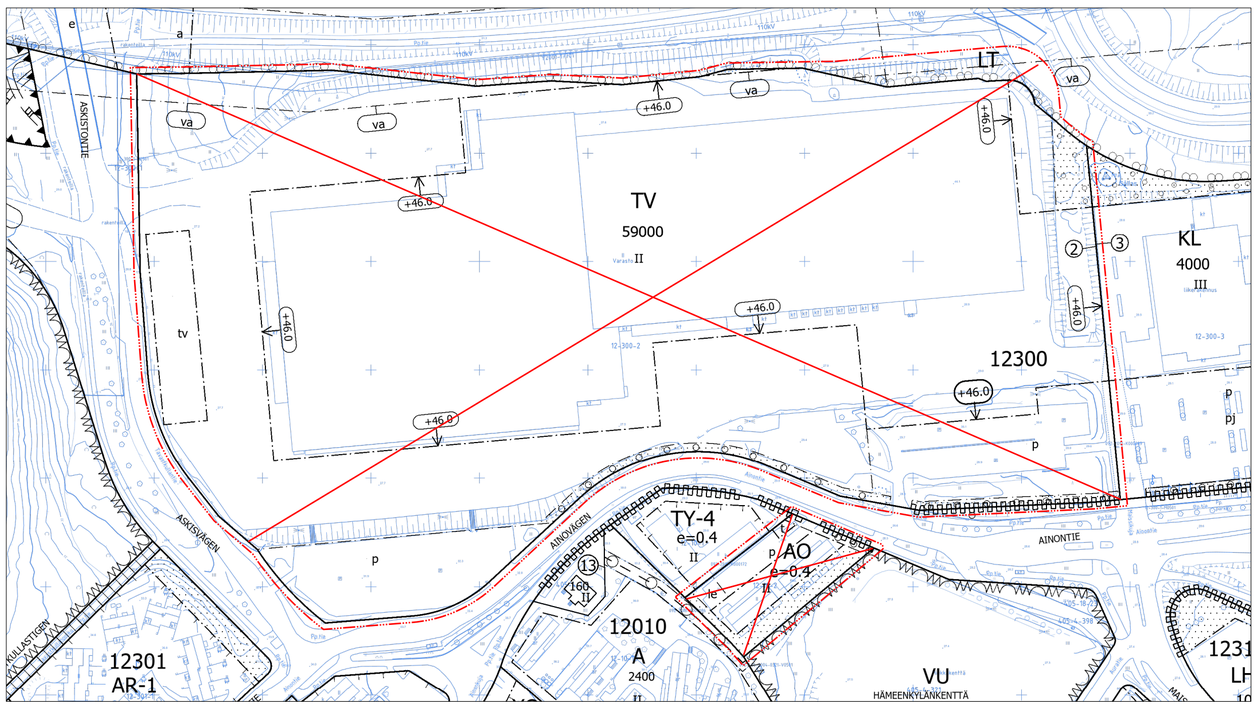
Stadsdel 12, Tavastby

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteren 12010 och 12300.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 12300.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Kvartersområde för bostadshus.

Asuinrakennusten, piharakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan, kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja ilmeeltään yhtenäisiä. Erityisesti tulee huomioida näkymät Ainontien suunnasta.

Bostadshus, gårdsbyggnader, konstruktioner och staket ska vara högklassiga till arkitekturen, stadsbilden och materialet och ha ett enhetligt utseende. Särskilt vyerna från Ainovägen ska tas i beaktande.

Rakennuksissa tulee olla harjakatto.

Byggnaderna ska ha sadeltak.

Tontin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,9. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Tomtens gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,9. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Tontin kaakkoisrajalle tulee istuttaa pensasaita.

En häck med buskplantor ska planteras på tomtgränsen i sydöster.

Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller ska i bostadsrummens ytterhölje vara minst 35 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärä:
kerrostalot 1,1 ap / asunto
Pientalot 1,5 ap / asunto

Minimiantalet bilplatser:
höghus 1,1 bp / bostad
småhus 1,5 bp / bostad

TKL

Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue.

Kvartersområde för industri-, lager- och affärsbyggnader.

Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto-, toimitila-, toimisto- ja liikerakennuksia sekä niiden yhdistelmiä.

I kvartersområdet får det byggas industri-, lager-, verksamhets-, kontors- och affärsbyggnader, samt kombinationer av dessa.

Korttelialueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

I kvartersområdet får placeras en stor detaljhandelsenhet.

Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.

Affärslokalerna för detaljhandel får enbart vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa.

Dagligvarubutiker får inte placeras i området.

Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin. Vähittäiskaupan noutopihatoiminta on sallittu.

Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring. Verksamhet i anslutning till detaljhandelsbutikens upphämtningsgård är tillåten.

Rakennukset, autopaikat, väestönsuojat ja palomuurit saavat korttelialueella sijaita tonttijaosta riippumatta.

Byggnader, bilplatser, skyddsrum och brandmurar får i kvartersområdet placeras oberoende av tomtindelningen.

Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle.

Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertaket.

Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto kunkin voimajohdon omistajalta.

Om byggande som förläggs till ett kraftledningsområde ska ett utlåtande om korsande ledningar skaffas från respektive kraftledningsägare.

Voimajohtoalueella kasvillisuus tulee valita siten, ettei kasvukorkeus ylitä neljää metriä.

Växtligheten i kraftledningsområdet ska väljas så att vegetationen inte överstiger fyra meter.

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä.

Jordvärme kan utnyttjas på tomten.

Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Solpaneler och andra energisparande och -producerande lösningar ska gynnas.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Ainontien suunnista.

Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Ring III och Ainovägen ska tas i beaktande.

Korttelialueen maantien alueen puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle.

Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot området för landsväg får inte orsaka bländning mot Ring III så att trafiksäkerheten äventyras.

Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

Kvartersområdet ska avgränsas mot gatuområdena med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.

Rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta.

Byggnadens fasad ska mot Ring III delas upp i olika delar med minst 50 meters mellanrum med arkitektoniska medel, material, färger, öppningar, belysning och växtlighet.

Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa.

Byggnadens affärslokalsdelar ska framhävas.

Rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan.

Byggnadens södra och västra fasader ska utformas så att de bildar en strukturerad vy mot områdets småhus.

Rakennuksen julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen.

Byggnadens fasader ska struktureras med betoning på entréerna.

Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

I kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsrum ska ljudisolering ΔL mot flyg- och trafikbuller i ytterhöljet vara minst 30 dB.

Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.

Vid placeringen och konstruktionen av reklamanläggningar ska särskild hänsyn till stadsbildaspekter tas.

Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille.

Från byggnaden ska en smidig och trygg gångförbindelse till hållplatser för kollektivtrafik ordnas.

Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys.

Från Ainovägen ska det till detaljhandelsbutikens huvudentré finnas en gång- och cykeltrafikförbindelse som avskilts från övriga gårdsområden med stenläggningar och planteringar.

Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin.

Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.

Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta.

De system som hanteringen av dagvatten förutsätter får vara belägna oavsett tomtindelningen.

Korttelialueella tulee olla vähintään 340 autopaikkaa.

Kvartersområdet ska ha minst 340 bilplatser.

Polkupyöräpaikkoja on toteutettava vähintään 130 kpl. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Minst 130 st. cykelplatser ska byggas. Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.

Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.

Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar i enheter på högst 40 bilplatser.

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.

12 — **Kaupunginosan numero.** — **Stadsdelsnummer.**

HÄME — **Kaupunginosan nimi.** — **Stadsdelens namn.**

12300 — **Korttelin numero.** — **Kvartersnummer.**

59000 — **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.** — **Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**

km19% — **Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää vähittäiskaupan suuryksikköä varten.** — **Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggrätten som får användas för en stor detaljhandelsenhet.**

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.**

+46.0 — **Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.** — **Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.**

Rakennusala. — **Byggnadsyta.**

tv — **Varastorakennuksen rakennusala.** — **Byggnadsyta för lagerbyggnad.**

t — **Ohjeellinen talousrakennuksen rakennusala.** — **Riktgivande byggnadsyta för ekonomibyggnad.**

le — **Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.** — **Riktgivande del av område som ska reserveras för lek och utevistelse.**

Istutettava alueen osa. — **Del av område som skall planteras.**

Säilytettävä/istutettava puurivi. — **Trädrad som skall bevaras/planteras.**

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. — **Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

va — **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

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 13.12.2022 12.59

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__

002484 AINONTIE 5 JA 10

HÄMEENKYLÄ

ARKKITEHTITOIMISTO SILTANEN JA LAAKSO OY

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 20.9.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002484. Kaavoitus on tullut vireille 18.3.2021. Selostusta on tarkistettu 17.1.2023.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

osat kortteleista 12010 ja 12300 kaupunginosassa 12 Hämeenkylä. (kumoutuvan asemakaavan osat kortteleista 12010 ja 12300, kaupunginosassa 12 Hämeenkylä).

Tonttijako ja tonttijaon muutos: osa korttelia 12300 kaupunginosassa 12, Hämeenkylä.

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue muuttuu nk. entistä Tukon keskusvarastorakennusta muuntaen teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi. Korttelialueen koilliskulmaan liitetään osuus Kehä III:n maantiealueesta. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy ennallaan. Päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita.

Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan vastaamaan poikkeamispäätöksen mukaisesti v. 2015 toteutunutta tilannetta muuttamalla erillispientalojen korttelialue asuinrakennusten korttelialueeksi. Uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 1 082 k-m^2 eli 42 k-m^2 enemmän kuin kumoutuvassa asemakaavassa.

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatija:

Jukka Köykkä, kaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; jukka.koykka@vantaa.fi, puh. 050 302 9283.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Kaavamuutosalue sijaitsee Myyrmäen suuralueella Hämeenkylän kaupunginosassa Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuolella.

Suunniteltavaan alueeseen kuuluvat korttelin 12300 länsiosa (entinen Tukon keskusvarasto) osoitteessa Ainontie 5 sekä korttelin 12010 koillisosa osoitteessa Ainontie 10. Suunnittelualueen itäpuolella on K-Supermarket.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 15.1.2021.
- Kaavoitus tuli vireille 18.3.2021 ja sai numeron 002484.
- Mielipiteet pyydettiin 30.4.2021 mennessä (MRL 62 §, 63 §) ja niitä saatiin 5 kappaletta.

- Kaupunkiympäristölautakunta 20.9.2022.
- Kaupunginhallitus 10.10.2022.
- Kaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 26.10.–24.11.2022, jolloin siitä saatiin 2 lausuntoa mutta ei yhtäkään muistutusta.
- Nähtävilläolon jälkeen kaavaselostukseen on tehty tarkistuksia, jotka eivät ole merkittäviä eivätkä edellytä uutta nähtävilläoloa.
- Kaavamuutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 4
2. Lähtökohdat ... 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 5
2.2 Suunnittelutilanne ... 10
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 17
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 17
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 17
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 20
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 22
4. Asemakaavan kuvaus ... 22
4.1 Kaavan rakenne ... 22
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 23
4.3 Aluevaraukset ... 24
4.4 Kaavan vaikutukset ... 29
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 37
5. Asemakaavan toteutus ... 37
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 38
7. Asemakaavan seurantalomake ... 39
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 41
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 46

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Ainontie 5, Vantaa, kaupallisten vaikutusten arviointi: Ramboll 14.7.2022

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 18.3.2021

1. TIIVISTELMÄ

Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 on hakenut asemakaavan muuttamista siten, että entinen Tukon keskusvarastorakennus voitaisiin muuntaa teollisuus-, varasto- ja liikerakennukseksi. Rakennus on ollut pitkään vajaakäytöllä eikä ilman kehittämistä vastaa elinkeinoelämän nykytarpeita. Rakennuksen länsiosaan sijoittuisi mm. iso rautakauppa. Ainontie 5:n nykyisen rakennuksen muuntaminen uusiin käyttötarkoituksiin toteuttaa Vantaan Resurssiviisauden tiekarttaa sekä tukee Vantaan tavoitetta vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä ja lisäämällä työpaikkojen määrää Vantaalla.

Ainontie 5 varastorakennusten korttelialue (TV) muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi (TKL) ja tontin koillisosaan liitetään 1 143 m^2 osa Kehä III:n maantiealueesta. Korttelialueen uusi pinta-ala on n. 9,09 ha. Tontin kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy ennallaan. Rakennusoikeudesta saa 19 % toteuttaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikkönä (km19%) mutta ei päivittäistavarakaupan tiloina. Rakennusten kerroslukua ei rajoiteta. Julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan sallittu enimmäiskorkeus tarkistetaan nykyisen N2000-korkeusjärjestelmän mukaiseksi.

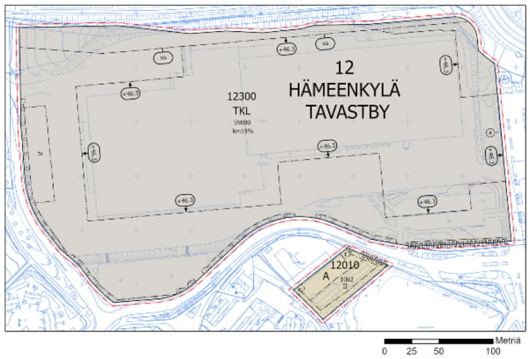
Ainontie 10:n asemakaava ajantasaistetaan Vantaan kaupungin aloitteesta vastaamaan poikkeamispäätöksen 12–0062–14–POP mukaisesti toteutunutta tilannetta. Tontille on erillispientalojen sijaan v. 2015 rakennettu kaksikerroksinen luhtitalo ja asemakaavassa osoitettu kokonaisrakennusoikeus on ylittynyt 42 k-m^2.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 9,35 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 041 k-m^2. Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä korttelitehokkuudella e=0,64 on 60 082 k-m^2 eli se kasvaa 41 k-m^2.

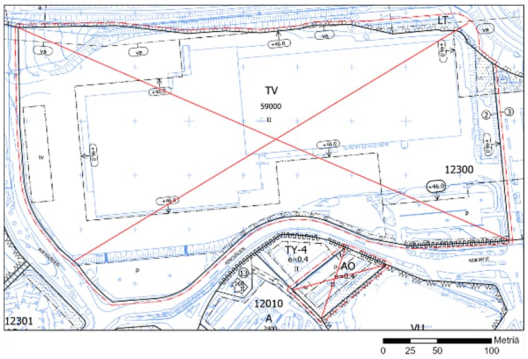
Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti hulevesien hallinnan ja viherkertoimen osalta. Asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan myös tonttijako ja tonttijaon muutos, jolloin Ainontie 5 korttelissa 12300 muuttuu tontiksi nro 4.

Vantaan kaupunkisuunnittelun laatiman kaavamuutoksen tueksi on laadittu viitesuunnitelmia ja selvityksiä yhteistyössä Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 (Kesk. Eläkevak. Ilmarinen) konsulttien Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy:n, A1 Arkkitehdit Oy:n, Genpro Solutions Oy:n, Harju-Soini maisemasuunnittelun sekä Ramboll:n kanssa.

Asemakaavamuutokseen liittyy Ainontie 5 osalta maankäyttösopimus.



Kaavamuutos 002484



Kumoutuva asemakaava

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuutosalueen pohjoisosassa sijaitseva Ainontie 5 on osa Kehä III:en tukeutuvaa Variston ja Petikon yritysaluetta. Ainontie 10 on osa Hämeenkylän pientaloaluetta.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaavamuutosalueen pohjoisosan Ainontie 5 on entistä peltolaaksoa ja Ainontie 10 on historiallisen Suuren rantatien varrelle Hämeenkylän kumpareelle rakentunutta pientaloaluetta. Kaavamuutosalueen tontit on rakennettu eikä niillä ole inventoituja luontokohteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutoksen alue kuuluu Pitkäjärven valuma-alueeseen. Tarkemmin jaoteltuna Ainontie 5 kuuluu Pikkujärvenojan valuma-alueeseen ja Ainontie 10 Varistonojan valuma-alueeseen. Molemmat ojat päätyvät kuitenkin Pikkujärveen ja siitä edelleen Pitkäjärveen.

Kaavamuutosalue on nykytilassa pääasiassa vettä läpäisemätöntä pintaa. Ainontie 5 tontilla on iso varastorakennus ja asfaltoitua logistiikkapihaa. Tontin hulevesiä ei nykytilanteessa viivytetä, vaan hulevedet ohjataan suoraan hulevesiviemäreihin.

Ainontie 10 tontilla on luhtitalo, pysäköintialue sekä pienet pihat talon itäpuolella. Pihoja lukuun ottamatta tontti on pääasiassa vettä läpäisemätöntä pintaa. Tontin hulevesiä ei nykytilanteessa viivytetä, vaan hulevedet ohjataan suoraan hulevesiviemäreihin.

Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä ja topografia

Ainontie 5:n rakennettu tontti on maalajikartan perusteella valtaosin rakentamisen muodostamaa täyttöä, itäosa on savea ja aivan luoteiskulmassa myös silttiä. Isoa rakennusta ympäröivä tontin maanpinta on korkeusasemalla +28, Ainontietä reunustavat piha-alueet korkeusasemalla +30…+32.

Ainontie 10 rakennettu tontti on maaperältään savea. Tontin maanpinta on pääosin korkeusasemalla +29.

Maalajikartassa maaperä on kartoitettu noin metrin syvyyteen. Tätä syvemmällä olevista maakerroksista maalajikartta ei anna tietoa.

Perustamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja –suunnitelmiin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Myyrmäen suuralueella sijaitsevassa Hämeenkylän kaupunginosassa asui vuoden 2021 alussa 8355 asukasta. Hämeenkylän asukasmäärä on kuluneen kymmenen vuoden aikana kasvanut 1002

asukkaalla.

Hämeenkylän asukkaista 63,4 % on 16–64-vuotiaita ja yli 65-vuotiaiden osuus on 19,1 %.

Palvelut ja työpaikat

Vantaalla oli lähes 122 900 työpaikkaa vuoden 2019 lopussa ja lisäystä edellisvuoteen tuli runsaat 1700 työpaikkaa (+1,4 %). Kasvuvauhti hidastui selvästi kahteen edelliseen vuoteen verrattuna. Vantaalla oli 5,2 % Suomen työpaikoista. Vantaan työpaikkaomavaraisuus on laskenut kahden viimeisen vuoden ajan, sen ollessa 106,9 vuonna 2019. Vantaan työpaikoista 19 prosenttia oli tukku- ja vähittäiskaupassa, 16 prosenttia kuljetuksen ja varastoinnin parissa sekä 11 prosenttia teollisuudessa.

Vantaan suuralueista eniten työpaikkoja vuoden 2019 lopussa sijaitsi Aviapoliksessa, 40 900, mikä oli kolmannes kaikista Vantaan työpaikoista. Hämeenkylä on osa Myyrmäen suuraluetta, jolla oli v. 2019 lopussa 22391 työpaikkaa. Suuralueen työpaikkojen määrä on viimeisten kymmenen vuoden aikana vähentynyt 1 %. Vuoden 2019 lopussa Hämeenkylässä oli 1447 työpaikkaa, vähennystä vuoteen 2010 verrattuna oli peräti 45,5 %.

Yhdyskuntarakenne

Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuoleisessa kainalossa Hämeenkylän pientaloalueen pohjoispuolella oleva kaavamuutosalue on Petikko–Variston-yritysalueen läntinen pääte.

Kaavamuutosalueen itäpuolella on K-Supermarket ja länsipuolella virkistysaluetta.

Kaavamuutosalueen tontit rajautuvat Ainontiehen, jonka alla sijaitsevat kunnallistekniikan maanalaiset verkostot (kaukolämpö, vedenjakelu, jäte- ja hulevesiviemärit). Kaavamuutosalue liittyy Ainontien välityksellä Vihdintiehen. Tavastkullantie, joka on tulevaisuudessa osa Askistontietä ja sen tulevaa eritasoliittymää Kehä III:lle, yhdistää alueen Kehä III:en.

Kaupunkikuva

Ainontie 5 iso entinen Tukon kauppavarasto on osa Kehä III:n ja Vihdintien liittymän liikennealueiden ja sähkön voimajohtolinjojen muodostamaa kaupunkikuvaa.

Hämeenkylän pientaloalueen koillisosan reunassa sijaitseva Ainontie 10 rakennettu luhtitalo noudattaa pientaloalueen rakennusten ja tonttien mittakaavaa.

Viistoilmakuva kaakosta v. 2017, keskellä Ainontie

Viistoilmakuva koillisesta v. 2017, alaosassa Kehä III:n ja Vihdintien liittymä

Viistoilmakuva kaavamuutosalueesta v. 2019 etelän suunnasta katsottuna. Kehä III on kuvan yläreunassa ja Vihdintie oikealla.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavamuutosalue kuuluu Hämeenkylään, joka on ilmeisesti Helsingin pitäjän vanhimpia keskiaikaisperäisiä kyliä. Ainontie 5 varastotontin kautta on kulkenut varkaiskeskiaikainen Suuri Rantatie. mutta linjaus on katkennut varastorakennuksen laajentamisen myötä 1980-1990-luvun taitteessa. Vuoden 1986 ilmakuvassa tielinjaus on vielä erotettavissa silloisen TUKOn kauppavaraston tontilla kasvillisuusvyöhykkeen rajana, sekä pienenä tienä, joka on johtanut pihalta viereisen tontin kautta

Kehä III:n ja Vihdintien liittymään. Näiden teiden leventäminen 1980-luvun taitteessa on aiheuttanut Suuren Rantatien tielinjauksen katkeamisen tällä pätkällä.

Ainontie 5:ssä sijaitsevan entisen TUKOn kauppavaraston ensimmäiset osat ovat rakennettu 1970-luvulla. Rakennuksen suunnitteli Reino Österman Tukkukauppojen Oy:n arkkitehtiosastolta. Vuonna 1942 perustetun Tukkukauppojen Oy:n toiminta Hämeenkylän alueella on ollut merkittävää, sillä yhtiön omistuksessa oli sen perustamisvuodesta lähtien Hämeenkylän kartano, jossa TUKO harjoitti maataloutta 1960-luvun alkuun asti. Karjanhoidon lopettamisen jälkeen perustettiin tuoretuotteiden viljelyyn ja myyntiin keskittynyt Hämeenkylä Oy. TUKO:n toimesta perustettiin myös Hämeenkylän tiilitehdas nykyisen Petikon alueelle vuonna 1951. Ainontie 5:n rakennuksessa toimi aluksi elintarvikevarastoja ja 1980-luvulla sinne rakennettiin myös toimistoja. Huolimatta siitä, että rakennuksella on mahdollisesti paikallishistorian kannalta merkitystä, ei sen arkkitehtoniset ja kaupunkikuvalliset arvot ole niin merkittäviä, että Vantaan kaupunginmuseo esittäisi rakennuksen suojelua asemakaavassa.

Virkistys

Kaavamuutosalueella ei ole yleis- eikä asemakaavoitettuja virkistysalueita. Kaavamuutosalueen länsipuolella on metsäinen Helsinginmäki, jonka korkein kohta on +49 metriä meren pinnan tasosta. Ainontie 10 sijoittuu Hämeenkylän pientaloalueen halkaisevan virkistysaluevyöhykkeen luoteisreunaan.

Liikenne

Kaavamuutosaluetta pohjoisessa rajaava Kehä III ja itäpuolella sijaitseva Vihdintie ovat valtion maanteitä. Kehä III:n keskimääräinen vuorokausiliikenne kaavamuutosalueen kohdalla on noin 44 100 ajoneuvoa ja Vihdintien noin 18 600 ajoneuvoa. Vihdintien vuoden 2050 ennusteliikennemäärä on Luhtitien ja Kehä III:n välillä 38 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kaavamuutosalueen läpäisevä Ainontie on Vihdintielle johtava kokoojakatu (4 500 ajon/vrk) ja kaavamuutosalueen läpäisevä osuus Ainontiestä on myös osa erikoiskuljetusreitistöä. Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsevan Tavastkullantien (1 500 ajon/vrk) paikalle on suunniteltu Askistontie, joka tulee ylittämään Kehä III:n ja jatkumaan sen pohjoispuolella nykyiselle Askistontielle.

Vihdintietä liikennöivät bussilinjat 345 (Rinnekoti-Elielinaukio), 583 (Niipperi-Aviapolis) ja 584 (Kalajärvi-Aviapolis). Ainontietä kulkevat bussilinjat 311 (Hämeenkylä-Myyrmäki-Kaivoksela) ja 522 (Leppävaara-Vantaankoski)

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaava-alue kuuluu Myyrmäen painepiiriin. Painepiirin vesisäiliönä on Myyrmäen ylävesisäiliö, jonka tilavuus on 4500 m^3. Painetaso vaihtelee välillä +82.00 ... +95.00. Ainontie 5 ja 10 ovat molemmat liittyneet Ainontiellä sijaitsevaan vesijohtoon.

Jätevesiviemäröinti

Ainontie 5 on liitetty Ainontiellä sijaitsevaan jätevesiviemäriin, joka johtaa jätevedet Variston kautta uudelle Petikon jätevedenpumppaamolle, josta vedet johdetaan paineviemärissä Askistoon. Askistossa uusi paineviemäri liitetään Askiston jätevedenpumppaamolta lähtevään paineviemäriin.

Ainontie 10 jätevedet johdetaan lännen suuntaan jätevesiviemäriin, joka johtaa jätevedet Tavastkullan jätevedenpumppaamoon. Tästä pumppaamosta jätevedet pumpataan edelleen pohjoiseen Askiston jätevedenpumppaamolle.

Askiston pumppaamolta jätevedet johdetaan paineviemärissä Hämeenkylän halki etelään Espooseen. Espoossa jätevedet päätyvät Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Ainontie 5:n sisäiset hulevesiviemärit keräävät hulevedet tontin länsiosaan, josta hulevedet johdetaan yksityisellä hulevesiviemärillä Tavaskullantien toiselle puolelle avo-ojaan. Avo-oja johtaa vedet lännen suuntaan Tavastkullanojaan, josta vedet virtaavat Kehä III:n pohjoispuolelle päätyen Pikkujärveen.

Ainontie 10:n hulevedet päätyvät Ainontien hulevesiviemärissä Variston suuntaan alittaen Vihdintien. Varistossa hulevesiviemäri purkaa Martinkyläntien eteläpuolella avo-ojaan. Avo-oja johtaa vedet Varistonojaan, joka virtaa luoteeseen alittaen Kehä III:n ja Vihdintien ja päätyen lopulta Pikkujärveen.

Pikkujärvestä vedet virtaavat jälleen Kehä III:n alitse Pitkäjärveen. Pitkäjärvestä vedet virtaavat Espoon halki lounaaseen purkautuen lopulta Kurttilassa mereen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkoston maanalaiset putket sijaitsevat Ainontien katualueen alla ja kaavamuutosalueen kiinteistöt on liitetty kaukolämpöön.

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijänniteverkon 20 kV ja pienjänniteverkon 0,4 kV maakaapelit sijaitsevat Ainontien pohjoisreunassa sekä Ainontie 10 kiinteistön itäreunassa.

Kehä III:n maantien alueen eteläosassa on 110 kV sähkön voimajohtolinja, jonka vaara-aluetta ulottuu Ainontie 5:n pohjoisosaan.

Ympäristöhäiriöt

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on 50–55 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 28 dB ja asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 32 dB. Ainontie 10 asuinkiinteistöön vaikuttaa lentokoneiden laskeutumisvyöhyke, joka edellyttää asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Pääkaupunkiseudun ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella Ainontie 5:n varastokiinteistön pohjoisosan rakennusalan rajalle päivällä kohdistuvan Kehä III:n aiheuttaman tiemelun keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on 60–65 dB, mikä edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 30 dB. Varastokiinteistön eteläosissa tieliikenteen melua on 50–60 dB ja Ainontien reunassa 60–65 dB.

Ainontie 10 asuinkiinteistön pohjoisosaan Ainontien reunalla kohdistuu päivällä tieliikenteen melua 60–65 dB ja valtaosalle kiinteistöä 55–60 dB. Rakennusjärjestys edellyttää tiemelualueella 60–65 dB asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB. Valtaosalle pihaa kohdistuu yöllä tieliikenteen melua 45–50 dB.

Kaavamuutosalueella Ainontie 5 varastokiinteistöllä merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n ja Ainontien tieliikenteen melusta ja Ainontie 10 asuinkiinteistöllä lentoliikenteen melusta.

Erityistoiminnat

Kehä III:n eteläreunassa sijaitsevat sähkön johtolinjojen voimajohtoalueet (ns. vaara-alueet) ulottuvat myös Ainontie 5:n kiinteistölle. Voimajohtoalueet rajoittavat rakentamista ja esimerkiksi puiden korkeutta.

2.1.4 Maanomistus

Ainontie 5 varastokiinteistön 92–12–300–2 sekä kumoutuvan asemakaavan Kehä III:n maantien alueelle ulottuvan kiinteistön 92–12–300–1 omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5.

Kehä III:n ja Vihdintien eritasoliittymän maantiealueen kiinteistön 92–895–2–30 omistaa Suomen valtio.

Ainontie 10 asuinkiinteistön (92–12–10–2) omistaa As Oy Vantaan Ainontie 10.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

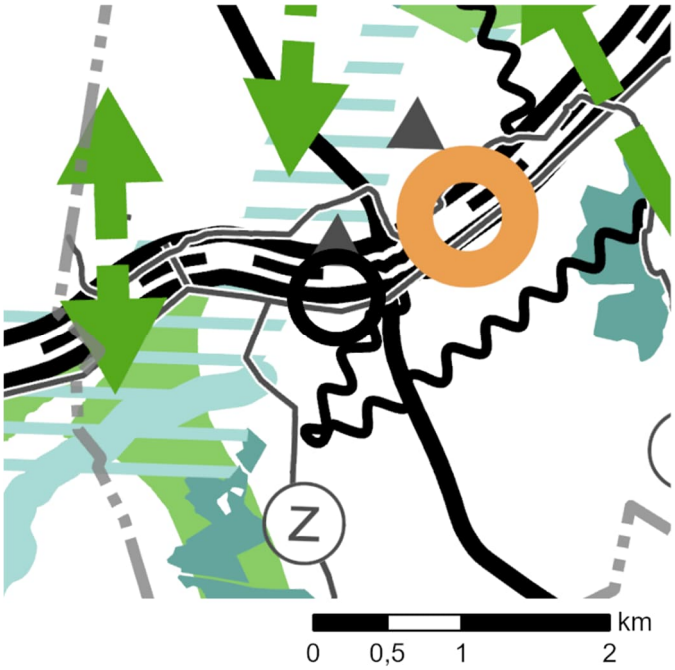
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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.

- 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.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

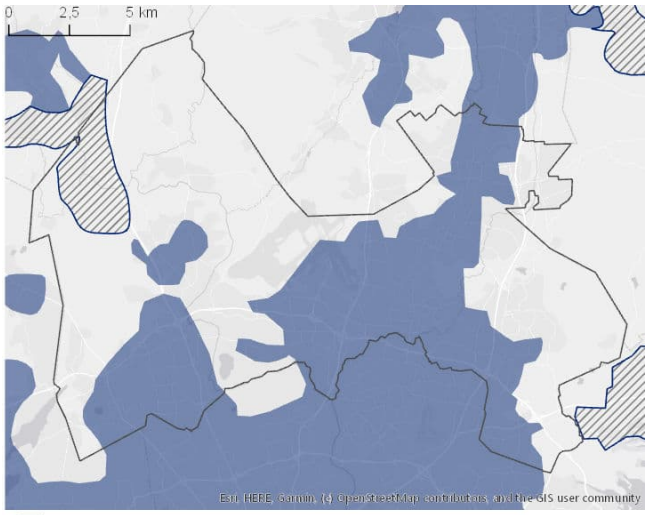
Maakuntakaava



Maakuntavaltuusto hyväksyi Uusimaa 2050 -kaavan 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020. Kaavakokonaisuuden oli määrä tulla voimaan tammikuun 2021 lopulla, mutta Helsingin hallinto-oikeus on välipäätöksellään 22.1.2021 kieltänyt valtuuston päätöksen täytäntöönpanon. Hallinto-oikeus totesi 24.9.2021, ettei täytäntöönpanokieltoa ollut enää aihetta pitää voimassa siltä osin kuin valitukset oli hylätty, ja kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan.

Kaavamuutosalue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja kuuluu Petikko-Variston kaupan alueeseen, joka mahdollistaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan toteuttamisen alueella. Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköjen koon alaraja on sellaisen vähittäiskaupan, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa, koon alaraja on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa 30 000 k-m². Alue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelualuetta, jolla melutaso L_{DEN} on yli 60 dBA. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 -suunnitelma



MAL ensisijainen vyöhyke

MAL uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi.

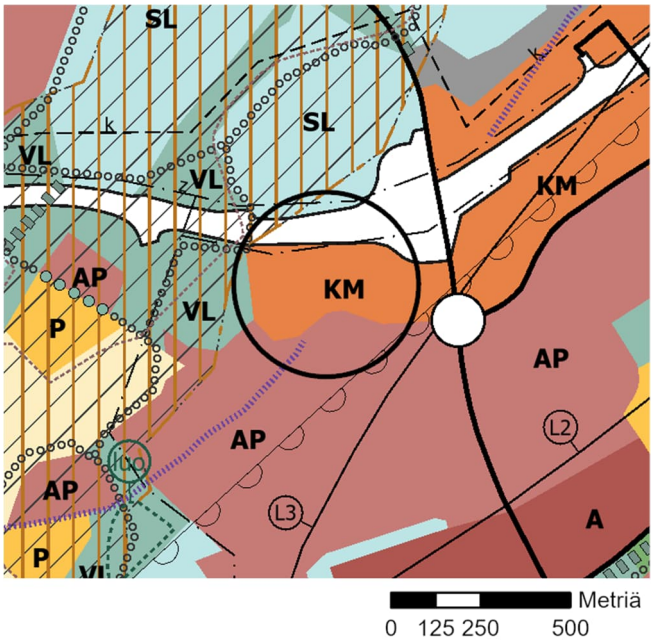
Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

Yleiskaava

Kaavamuutosalue on lentomeluvyöhykkeellä 3 (L_{Den} 50–55 dB) sijaitsevaa kaupallisten palveluiden aluetta KM sekä pientaloaluetta A3. Kehä III:n reunoilla on sähkön voimansiirtolinjoja Z1 ja Z4. Hämeenkyläntien ja Kehä III:n sekä Ainontien ja Vihdintien liittymät on osoitettu eritasoliittyminä.

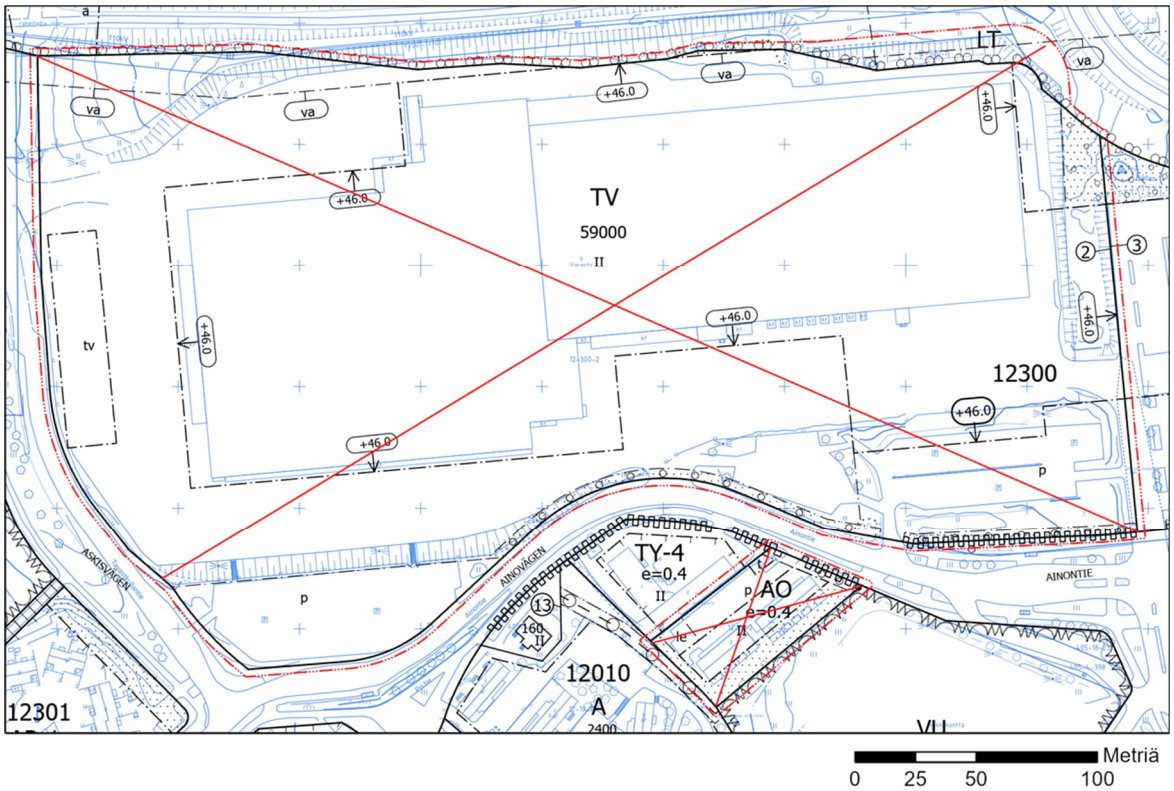
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Vantaan uusi yleiskaava 2020



Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021 ja kuulutettu voimaan 11.1.2023. Kaavamuutosalue on lentomeluvyöhykettä 3 (L_{Den} 50–55 dB). Ainontie 5 on kaupallisten palvelujen aluetta KM, jolle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä. Ainontie 10 on pientalovaltaista asuinaluetta AP.
(Yleiskaavasta on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi 28.6.2022 päätöksellään useimmat yleiskaavasta annetut valitukset. Kaavakartasta kumottiin valitusten takia mm. KM-määräyksistä kohta ”Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä”.)

Asemakaava



Ote kumoutuvasta ajantasa-asemakaavasta, asemakaavamuutoksen likimääräinen aluerajaus on osoitettu punaisella pistekatkoviivalla

Korttelissa 12300 sijaitsevalla Ainontie 5 kiinteistöllä on voimassa kaupunginvaltuuston 31.1.2011 hyväksymä asemakaava 002077, jossa tontti on varastorakennusten korttelialuetta TV. Tontin rakennusoikeus on 59 000 k-m^2. Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema on +46,0. Rakennusten enimmäiskerrosluku on kaksi (II). Tontin länsiosassa on varastorakennuksen rakennusala (tv). Ainontietä vasten on autojen pysäköimisalue (p), istutettavia alueen osia ( ) ja puurivi (o o o) sekä itäosassa katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää ( ). Kehä III:a vasten on sähkön voimajohtojen vaara-alue (va).

Korttelissa 12010 sijaitsevalla Ainontie 10 kiinteistöllä on voimassa kaupunginvaltuuston 8.3.2010 hyväksymä asemakaavan muutos 002029, jossa tontti on erillispientalojen korttelialuetta (AO). Kokonaisrakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla e=0.4. Rakennuksen enimmäiskerrosluku on kaksi (II). Tontin pohjoisosassa on talousrakennuksen rakennusala (t), pysäköimisalue (p) sekä leikki- ja oleskelualue (le). Ainontietä vasten on puurivi (o o o) sekä katualueen rajan osia, joiden kohdilta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää ( ). Tontille on Hämeenkylänkentän urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU) vasten osoitettu istutettava alueen osa ( ).

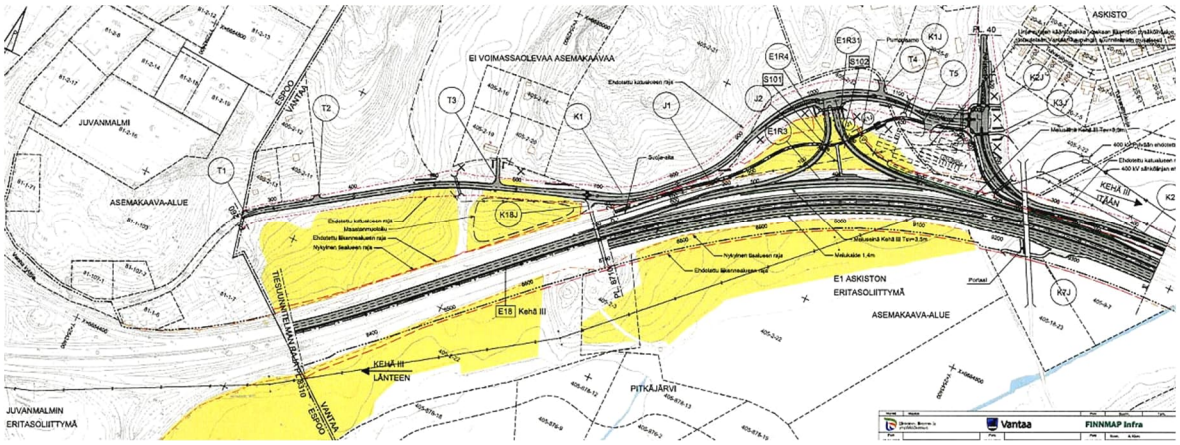
Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

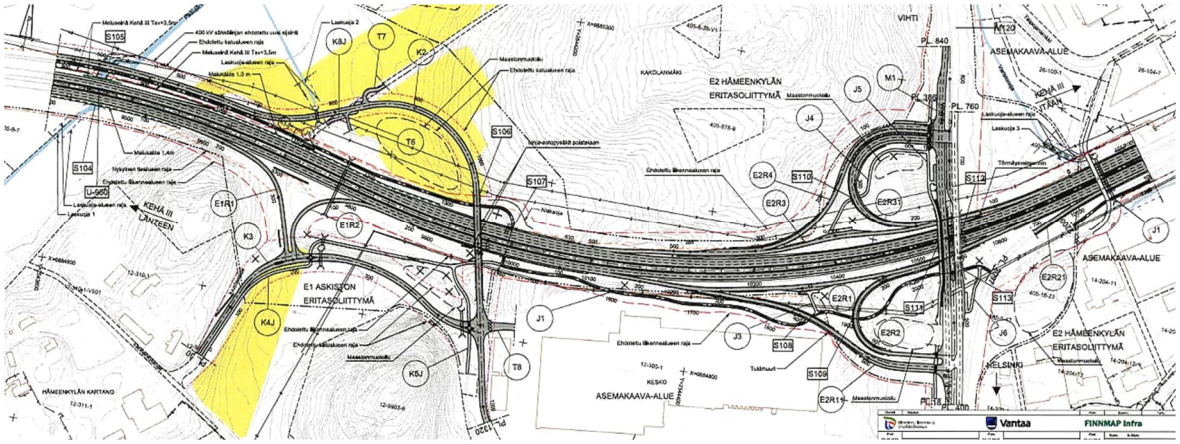
Tiesuunnitelmat (Uudenmaan ELY-keskus)

Kehä III:n (E18) parannustoimenpiteisiin sisältyy suunnitelmia mm. uusista eritasoliittymistä. Uusi Askiston eritasoliittymä muodostuisi jatkamalla Askistontietä Kehä III:n pohjoispuolella idän suuntaan (nk. Yhdyskatu) ja sillalla Kehä III:n yli Tavastkullantien kautta Ainontielle asti. Alueelta länteen suuntautuva liikenne voisi kulkea Askiston eritasoliittymän kautta, mikä keventäisi Vihdintien/Ainontien liittymän kuormitusta. Eritasoliittymän rakentaminen on käynnissä ja arvioitu valmistuminen on vuoden 2023 lopussa.

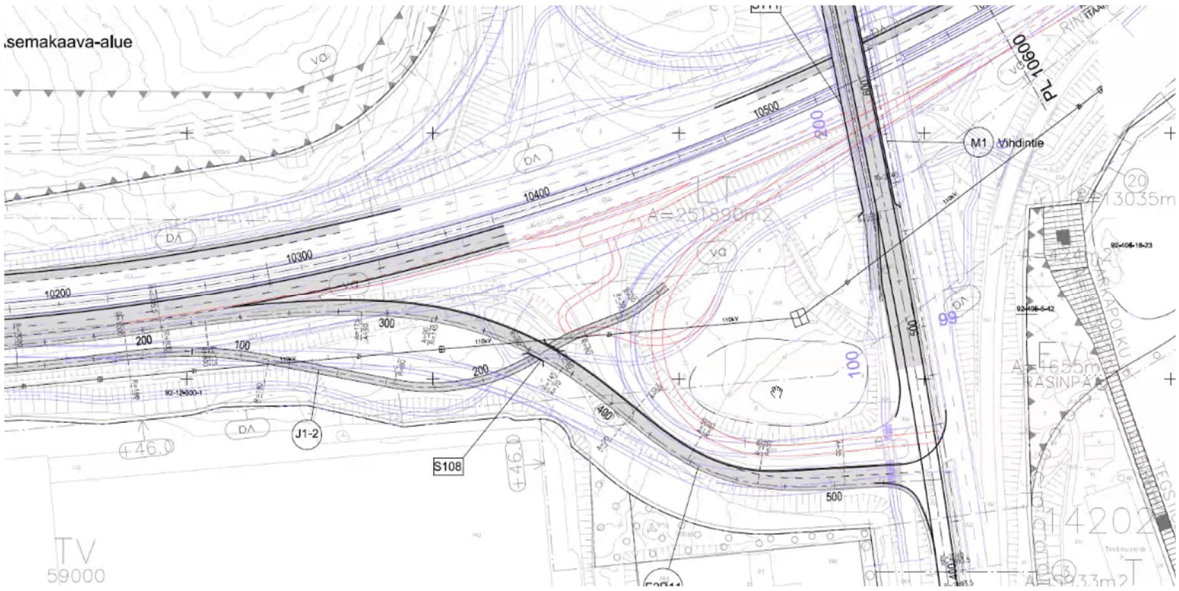


Yläkuva: Kehä III:n tiesuunnitelma, Askistontien liittymän länsiosa (Uudenmaan ELY-keskus 2010)

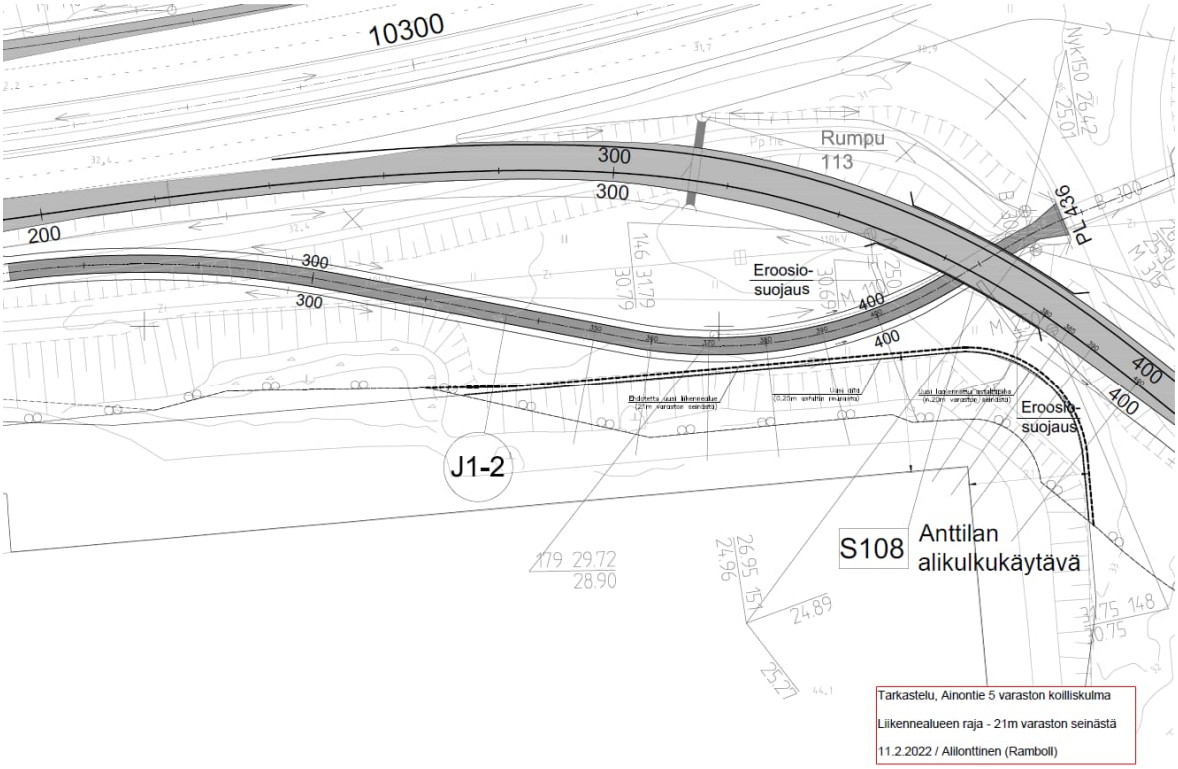
Alakuva: Kehä III:n tiesuunnitelma, Askistontien liittymän itäosa (Uudenmaan ELY-keskus 2010)



Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmassa on tarkennettu Kehä III:lta länsisuunnasta Vihdintielle nousevan rampin linjausta kaistoineen ja kvl-väylineen siten, että maantien aluetta on mahdollista muuttaa kaavamuutoksen mukaisen Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen osaksi.

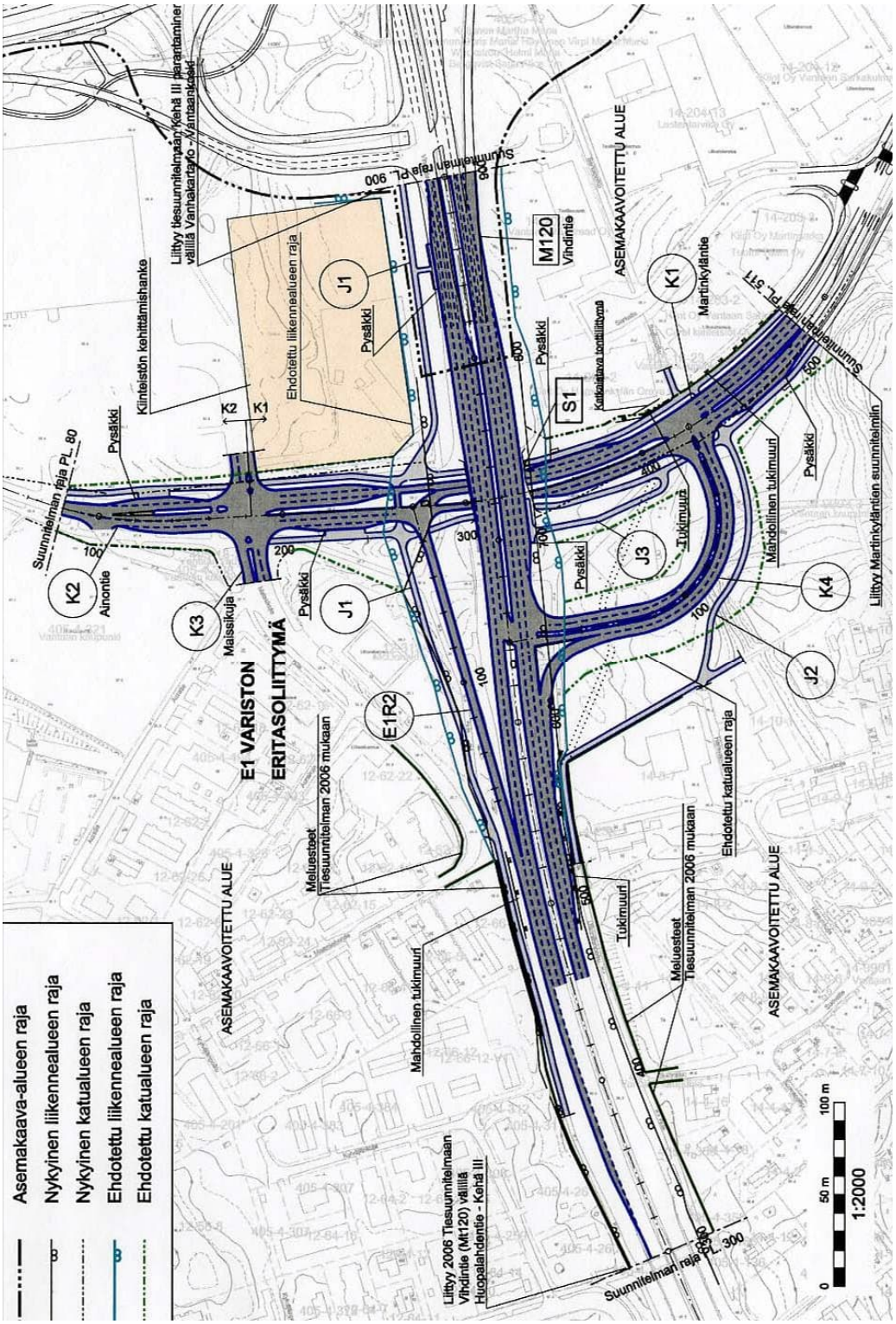


Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelma



Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmaan perustuva tarkastelu Ainontie 5:n tontin laajentamisesta maantien alueelle. Ratkaisu on neuvoteltu Väylän kanssa.

Variston liittymän aluevarassuunnitelma esittää Vihdintien/Ainontien/Martinkyläntien liittymän parantamisen eristasoliittymäksi. Tällöin Ainontie ja Martinkyläntie alittaisivat Vihdintien. Vihdintien kehittämisselvitys esittää Vihdintien bulevardisoimista Pitäjänmäen kiertoliittymästä Kehä III:lle asti. Liikenteen toimivuuden ja sujuvuuden vuoksi Rajatorpantien ja Ainontien/Martinkyläntien liittymien Vihdintielle tulisi olla eritasoliittymiä.



Variston eritasoliittymän aluevaraussuunnitelma, joka on ollut nähtävillä 11.8.–10.9.2010 asemakaavamuutoksen nro 002077 kanssa (Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan kaupunki ja Finnmap Infra Oy 2010)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 15.1.2021. Kaavamuutos tuli vireille 18.3.2021 työnumerolla 002484.

Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen viitesuunnitelmien yms. tausta-aineistojen valmisteluun ovat osallistuneet Kiinteistö Oy Vantaan Ainontie 5 konsultit Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy, Genpro Solutions Oy sekä Ramboll.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Alueen maanomistajat, naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset), asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, ne, jotka katsovat olevansa osallisia, kaupungin asiantuntijaviranomaiset (Kaupunkirakenne ja ympäristö, Kiinteistöt ja tilat, Kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos.
Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, TUKES.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyydestä ja niihin liittyvästä mielipiteiden kuulemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa 10.–11.4.2021, kirjeitse (MRL 62§, 63§) maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viranomaisille. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 18.3.2021 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Mielipiteiden kuulemisen (18.3.–30.4.2021) yhteydessä saatiin 5 viranomaiskannanottoa. Kaavoittajan keskeiset huomiot on osoitettu *(→kursiivilla)*.

Caruna Oy:llä sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä (HSL) ei ollut huomautettavaa asemakaavamuutoksesta ja sen lähtökohdista.

Asemakaavan muutosalueen ulkopuolisilla katualueilla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Mikäli sähköverkkojen tai kaukolämmön maakaapeleita ja putkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

(→ Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti on huomioitu asemakaavamuutosehdotuksessa.)

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY): Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Asemapiirrosluonnoksen perusteella kaava-alueelle ei tarvitse rakentaa uutta HSY:n yleistä vesihuoltoa. Mikäli maankäytön muutokset aiheuttavat muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, tulee ratkaisut suunnitella ja päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

(→ Kaavamuutosalueen kiinteistöt on rakennettu valmiiksi eikä niillä tapahdu merkittävää maankäytön muutosta.)

Vantaan kaupunginmuseo: Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Ainontie 5:ssä sijaitseva TUKOn kauppavaraston ensimmäiset osat ovat rakennettu 1970- luvulla. Rakennuksen suunnitteli Reino Österman Tukkukauppojen Oy:n arkkitehtiosastolta. 1942 perustetun Tukkukauppojen Oy:n toiminta Hämeenkylän alueella on ollut merkittävää, sillä yhtiön omistuksessa oli sen perustamisvuodesta lähtien Hämeenkylän kartano, jossa TUKO harjoitti maataloutta 1960-luvun alkuun asti. Karjanhoidon lopettamisen jälkeen perustettiin tuoretuotteiden viljelyyn ja myyntiin keskittynyt Hämeenkylä Oy. TUKO:n toimesta perustettiin myös Hämeenkylän tiilitehdas nykyisen Petikon alueelle vuonna 1951. Ainontien rakennuksessa toimi aluksi elintarvikevarastoja ja 1980-luvulla sinne rakennettiin myös toimistoja.

Rakennuksen kulttuurihistoriallisia arvoja ei olla tutkittu Vantaalla tehdyissä inventoinneissa. Vantaan modernin teollisen rakentamisen inventointi yltää vuoteen 1979. Rakennus on rakennusrekisterissä merkitty vuodelle 1980. Rakennukseen suunnitellaan uusia toimintoja vanhoja rakenteita säästäen. Huolimatta siitä, että rakennuksella on mahdollisesti paikallishistorian kannalta merkitystä, ei sen arkkitehtoniset ja kaupunkikuvalliset arvot ole niin merkittäviä, että museo esittäisi rakennuksen suojelua asemakaavassa.

Kaava-alueen eteläpuolella ja osittain myös kaava-alueella (Ainontie 5 kiinteistön koilliskulmassa) on kulkenut Suuren Rantatien linjaus. Alun perin linjaus on kulkenut tontin lävitse, mutta linjaus on katkennut varastorakennuksen laajentamisen myötä 1980-1990-luvun taitteessa. Vuoden 1986 ilmakuvassa tielinjaus on vielä erotettavissa Tuko:n tontilla kasvillisuusvyöhykkeen rajana, sekä pienenä tienä, joka on johtanut pihalta viereisen tontin kautta Kehä III:n ja Vihdintien liittymään. Näiden teiden leventäminen 1980-luvun taitteessa on aiheuttanut Suuren Rantatien tielinjauksen katkeamisen tällä pätkällä.

Vantaan uudessa yeiskaavassa (Yleiskaava 2020) on linjattu, että Suurta Rantatietä kehitettäisiin uudelleen kuljettavaksi ja sen historiaa tuotaisiin esiin tielinjauksen varrella. Yleiskaavan Suuren Rantatien merkintään liittyy seuraava määräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia." Vaikka Suuren Rantatien linjaus on kaava-alueella lähestulkoon hävinnyt, voitaisiin sitä yleiskaavan linjauksen mukaisesti nostaa esiin ja näin lisätä historiallista syvyyttä alueella. Tielinjausta voitaisiin korostaa esimerkiksi pihasuunnitelmassa ja tuoda paremmin esiin esimerkiksi kyltitysten avulla. Museolta voi pyytää lisätietoja alueen historiasta.

(→ Ainontie 5:n kiinteistön käyttötarkoituksen muutos perustuu nykyisen rakennuksen muuntamiseen. Sen edellyttämien liikennöinti- ja piha-alueiden mahduttaminen nykyistä rakennusta ympäröiville piha-alueille ei mahdollista tontilta hävinneen ja nykyisen rakenteen koordinaattiakselista selkeästi poikkeavan Suuren Rantatien osuuden palauttamista nostamalla se esiin riittävän mielekkäällä ja konkreettisella tavalla.)

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen sekä lausuntojen ja muistutusten huomioiminen

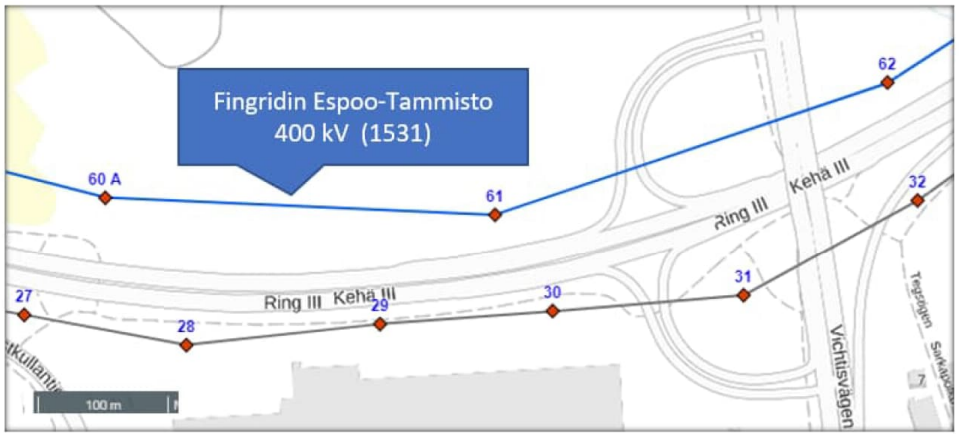
Asemakaavan muutosehdotus on ollut kaupunginhallituksen 10.10.2022 päätöksellä MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 26.10.-24.11.2022 ja kaupunkisuunnittelu on pyytänyt siitä lausunnot Uudenmaan ELY-keskukselta sekä Fingrid Oyj:ltä.

Nähtävilläolon määräaikana ei jätetty yhtäkään muistutusta.

Lausuntoja saatiin 2 kpl. Lausuntojen huomioiminen on esitetty kunkin lausunnon yhteydessä *kursiivilla ja merkeillä (→).*

Fingrid Oyj:

Asemakaava-alueen ulkopuolella Kehä III:n pohjoispuolella on Fingrid Oyj:n 400 kV (kilovoltin) voimajohto Espoo -Tammisto (kuva 1). Fingridillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ehdotuksesta, sillä asemakaava-alue on Kehä III eteläpuolella puolella ja se osoittaa tavanomaisia teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten toimintoja.



Kuva 1. Asemakaava-alueen lähelle sijoittuvat voimajohdot. Fingrid Oyj:n 400 kV voimajohto on merkitty sinisellä viivalla.

(→ Lausunnosta ei aiheudu asemakaavamuutokseen toimenpiteitä.)

Uudenmaan ELY-keskus:

Liikennejärjestelmä: Ainontie 5 ja 10 asemakaavan muutosalue rajautuu KEHÄ III:n ja Vihdintien liittymään. Liittymään on laadittu tiesuunnitelma 23.12.2010, joka tulee huomioida kaavaratkaisussa. Lausunnolla olevassa kaavassa esitetään toimintoja päällekkäin tiesuunnitelmassa esitettyjen järjestelyiden kanssa. Kaavan muutosalue ulottuu tiesuunnitelman suunnittelualueelle, eikä kaavamuutosta siten ole mahdollista viedä eteenpäin esitetyn mukaisena.

(→ Kehä III:lta länsisuunnasta Vihdintielle nousevan rampin linjaus kaistoineen ja kvl-väylineen on v. 2010 tiesuunnitelman jälkeen tarkentunut Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmassa siten, että kaavamuutoksen esittämä muutos, jossa maantien aluetta muutetaan Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen osaksi, on mahdollinen. Tontin ja maantien alueen rajan muutos on neuvoteltu Väylän kanssa.)

Kaupan ratkaisu: Kaavamääräys TKL sallii korttelialueelle (km19%) 11 210 k-m2 suuruisen paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan (TIVA) suuryksikön.

Asemakaavan muutosalue on määritelty yleiskaavassa osaksi maakuntakaavan seudullisesti merkittävää kaupan aluetta (Vantaa, Varisto-Petikko), jonka enimmäismitoitus kokonaisuudessaan on 250 000 k-m^2. Enimmäismitoitukseen sisältyy sekä olemassa oleva että uusi liiketila, mukaan lukien merkitykseltään paikallinen liiketila.

Kaavaselostuksen mukaan alueella on vähittäiskauppaa nykyisellään arvioitu olevan alle 150 000 k-m^2. Voimassa olevissa asemakaavoissa liiketiloja on mahdollistettu alle 200 000 k-m2. Selostuksessa esitetyn kuvauksen perusteella maakuntakaavan mitoituksesta olisi jäljellä n. 50 000 k-m^2. Kaavaselostukseen on syytä tarkentaa jäljellä olevan mitoituksen määrä.

Kaavaselostuksessa on esitettävä, mikä on Ainontien asemakaava-alueen osuus enimmäismitoituksesta K-supermarket ja muut länsipuolen liiketilat mukaan lukien sekä paljonko maakuntakaavan kaupan donitsimerkinnän mitoitusta jää itäosalle. Laskelmissa tulee esittää niin olemassa oleva kuin uusi liiketila, joka pitää sisällään sekä paikallisen että seudullisen kaupan. Liitekartta ja laskelmat tulee liittää kaavaselostukseen. Laskelmista on hyötyä myös tulevien Varisto-Petikko -kaupan alueen asemakaavojen laadinnassa.

(→ Kaavaselostusta on tarkennettu kaupan mitoituksen osalta. Kaavaselostukseen on lisätty laskelmat sekä liitekartta Varisto-Petikko-yritysalueen (ml. Vihdintien länsipuoleinen Hämeenkylän pohjoisosan osa-alue) voimassa olevien asemakaavojen osoittamasta kaikkien liiketilojen rakennusoikeuden määrästä. Lisätty aineisto sisältää tiedot mm. kaavamuutoksen jälkeen maakuntakaavan jäljelle jäävästä liiketilan mitoituksen määrästä sekä Ainontie 5:n osuuden Varisto-Petikko-yritysalueen asemakaavoitetusta liiketilojen kokonaisrakennusoikeudesta.)

Jatkotoimenpiteet: Lausunnossa esitetyn perusteella Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa MRL:n mukaista viranomaisneuvottelua.

(→ Viranomaisneuvottelu on korvattu lausuntoon annetulla vastineella sekä kaavaselostukseen tehdyillä tarkistuksilla.)

Nähtävilläolon (20.4.–19.5.2022) jälkeen tehdyt tarkistukset

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnosta johtuen kaavaselostusta on tarkistettu liikennejärjestelmän sekä Varisto-Petikko-yritysalueen ja siihen sisältyvän Hämeenkylän pohjoisosan liiketilojen mitoituksen osalta.

Tehdyt tarkistukset eivät ole merkittäviä eivätkä edellytä kaavamuutosehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 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. Yrityksille on monipuolisia ja vetovoimaisia työpaikka-alueita. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä, johdetaan uudistuen ja osallistuen.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan ja täydennetään. Rakentamista ohjataan erityisesti joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja olemassa olevan infrastruktuurin yhteyteen. Kaupungin omistaman maan kaavoittaminen on etusijalla. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä vetovoimaisille yritys- ja työpaikka-alueille. Yritystoimintaa suunnataan alueille, joilla on parhaimmat edellytykset toiminnan harjoittamiseen ja jotka muodostavat muiden yritysten kanssa menestymisen mahdollisuuksia.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Vantaan kaupunginvaltuusto on linjannut kaupunkistrategiassaan, että Vantaan kaupunki on hiilineutraali vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin kehitystä kohti päästötöntä, jätteetöntä ja luonnonvaroja kestävästi käyttävää kaupunkia, jossa ei ylikuluteta. Resurssiviisauden tiekartalla edetään neljällä kaistalla, joiden tavoitteet ja

toimenpiteet tukevat toisiaan. Kaistat ovat energiankulutus ja -tuotanto, yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, kulutus ja materiaalit sekä vastuullinen vantaalainen. Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen vaikuttavat merkittävästi kaupungin resurssitehokkuuteen. Tiivistyvän kaupunkirakenteen päästöt ovat huomattavasti hajautuneen kaupunkirakenteen päästöjä vähäisemmät. Kaavoituksessa lisätään energia- ja resurssitehokkuuden ohjaavaa vaikutusta mm. seuraavasti:

- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.
- Jatketaan laskentatyökalujen käyttöä kaavoituksessa *(keko, vihertehokkuus)*.
- Asemakaavoissa ja tontinluovutuksessa lisätään ilmastokestävyyteen tähtääviä vaatimuksia.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.
- Edistämme kaupan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.
- Vihertehokkuuden käyttöönotto, minkä avulla osaltaan toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmassa 2015 yhtenä tavoitteena on vihertehokkuuden käyttöönotto. Vihertehokkuudella vastataan myös Vantaan resurssiviisauden tiekartan asettamiin tavoitteisiin. Vihertehokkuusmenetelmää on testattu asemakaavoituksessa vuodesta 2016 lähtien Ilmastonkestävä kaupunki -hankkeessa luodulla ja Vantaalle muokatulla laskurilla. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella (tontti tai kortteli). 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. Asemakaavassa alueille määrätään vihertehokkuustasot vihertehokkuusmenetelmää käyttäen.

3.3.2 Muut tavoitteet

Ainontie 5 kiinteistönomistajan ja Vantaan kaupungin tavoitteena on saada vajaakäytöllä oleva entinen TUKOn kauppavarasto soveltumaan elinkeinoelämän toimijoiden käyttöön siten, että se lisää Petikko–Variston-yritysalueen palvelutarjontaa yleiskaavan mukaisesti ja työpaikkojen määrää Vantaalla.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN PERUSTELUT

Kaavamuutoksen keskeinen tavoite on muuntaa Ainontie 5:n varastokiinteistö monipuoliseksi työpaikka- ja liikerakennukseksi nykyistä rakennusta purkamatta ja kokonaisrakennusoikeutta lisäämättä. Varastorakennuksen säilyminen nykyisellä paikallaan keskellä tonttia kokonaisrakennusoikeuden ollessa lähes käytetty ei mahdollista vaihtoehtoisia tontinkäyttöratkaisuja. Hyvä sijainti ja saavutettavuus Kehä III:n ja Vihdintien liittymän kupeessa synnyttävät alueelle huomattavan kaupallisen potentiaalin ja Petikko-Variston alue on maakunta- ja yleiskaavatasolla tunnistettu vähittäiskaupan seudulliseksi alueeksi. Se puoltaa myös paljon tilaa vaativalle erikoistavarakaupalle tarkoitetun vähittäiskaupan tilojen toteuttamisen Ainontie 5:n rakennukseen.

Ainontie 5:n tontin vähäinen laajentaminen Kehä III:n maantien alueelle on vuoden 2010 tiesuunnitelmaa tarkentaneen Kehä III:n ja Vihdintien rakentamissuunnitelman mukainen ja asia on neuvoteltu Väylän kanssa.

Ainontie 10:n osalta vuonna 2015 poikkeamispäätöksellä rakennettu asuinkiinteistön nykytilanne vahvistetaan asemakaavalla.

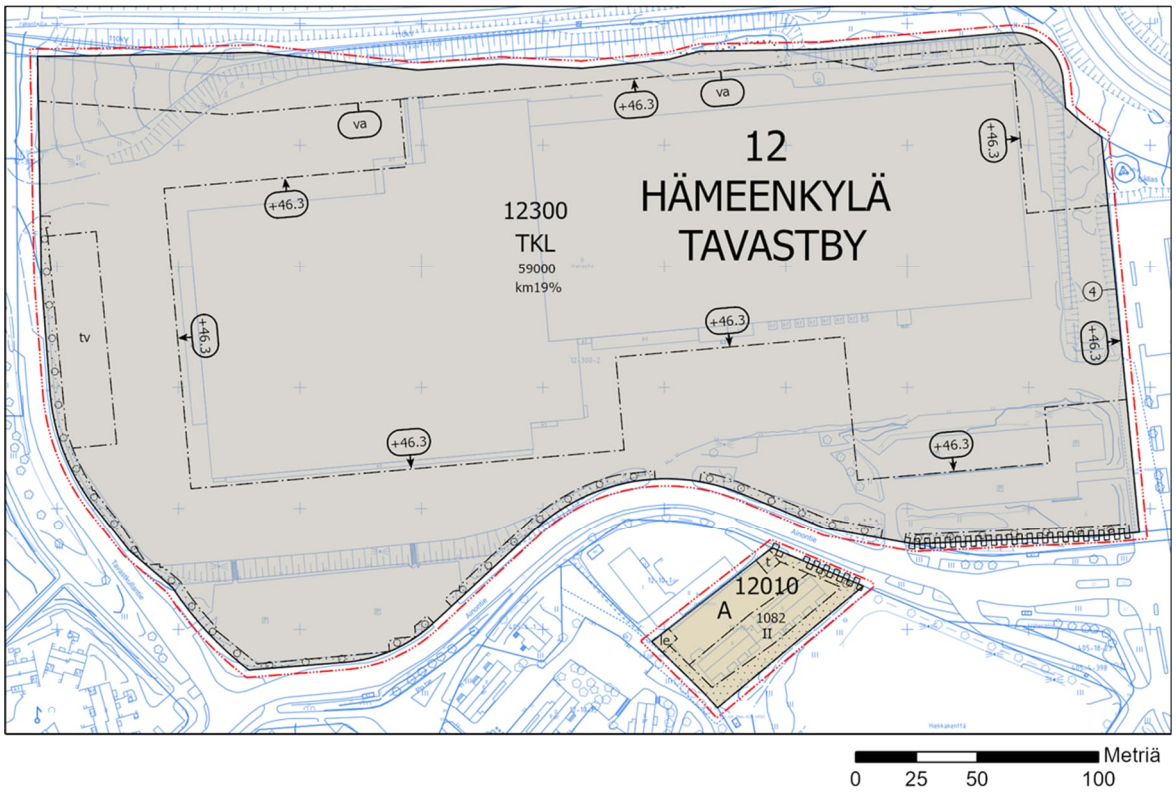
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Valtaosa kaavamuutosalueesta muodostuu korttelin 12300 länsiosasta (Ainontie 5), jonka kumoutuvan asemakaavan mukainen varastorakennusten korttelialue (TV) sekä pieni kaistale Kehä III:n maantien aluetta (LT) muutetaan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueeksi (TKL). Uudesta korttelialueesta muodostetaan tontti nro 4. Tontin pohjoisosa on sähkön johtolinjojen voimajohtoaluetta (va), mikä rajoittaa rakentamista ja esimerkiksi puiden korkeutta.

Korttelin 12010 koillisosan kumoutuvan asemakaavan mukainen enintään kaksikerroksisten erillispientalojen korttelialue (AO) muutetaan enintään kaksikerroksisten asuinrakennusten korttelialueeksi (A).

Hämeenkylän asuntoalueen pohjoisosaan sijoittuvaa kaavamuutosaluetta reunustaa pohjoisessa ja koillisessa Kehä III sekä Vihdintie, joihin kaavamuutosalueen kiinteistöt liittyvät Ainontien ja Tavastkullantien (tuleva Askistontien jatke) välityksellä.



Asemakaavamuutoksen karttaote

4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on 9,3538 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 041 k-m^2 ja kaavamuutoksen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 082 k-m^2. Kaavamuutosalue muodostuu kortteleiden 12300 ja 12010 osista.

Kortteliin 12300 muodostettavan teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueen (TKL) pinta-ala on 9,0936 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 59 000 k-m^2 ei muutu. Rakennusoikeudesta saa käyttää enintään 19 % (11 210 k-m^2) vähittäiskaupan suuryksikköä varten. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Korttelialueella tulee olla vähintään 340 autopaikkaa ja 130 polkupyöräpaikkaa.

Kortteliin 12010 muodostettavan asuinrakennusten korttelialueen (A) pinta-ala on 0,2602 ha. Uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 1 082 k-m^2 eli 42 k-m^2 enemmän kuin kumoutuvassa asemakaavassa. Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

- kerrostalot 1,1 ap / asunto
- pientalot 1,5 ap / asunto

Maantien alueen (LT) pinta-ala vähenee kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 0,1143 ha.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavamuutoksessa on huomioitu ympäristön laatua koskevat tavoitteet. Kaavamuutoksen kokonaisratkaisulla, asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä sekä niiden huomioimisella rakennuslupia myönnettäessä edistetään rakentamisen ja lähiympäristön hyvän laatutason toteutumista.

Rakennusten arkkitehtuurista ja rakennustavasta on annettu laatua koskevia määräyksiä. Viherrakentamisesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien käsittelystä sekä varautumisesta uusiutuvan energian tuotantoon on annettu määräykset. Vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vihreä ympäristö luo kaavamuutosalueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa, arkkitehtuuriohjelmaa sekä resurssiviisautta.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kaavamuutosalue on teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialuetta (TKL) sekä asuinrakennusten korttelialuetta (A).

4.3.1 Korttelialueet

A, Asuinrakennusten korttelialue

Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on kiinteistölle v. 2015 poikkeamispäätöksen mukaisesti rakennetun tilanteen mukaisesti 1 083 k-m^2. Kokonaisrakennusoikeuden määrä kasvaa kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 41 k-m^2. Korttelialueelle saa rakentaa enintään kaksikerroksisia asuinrakennuksia. Rakennusala noudattaa nykyisten rakennusten sijaintia. Autopaikkojen vähimmäismäärät noudattavat pientalojen osalta kumoutuvaa asemakaavaa ja muutoin v. 2015 poikkeamispäätöstä.

Talousrakennuksen rakennusalan, leikki- ja oleskelualueen sekä istutettavan alueen osan koko ja sijainti on tarkistettu vastaamaan tontille rakennettua tilannetta. Tonttiliittymä Ainontielle sijoittuu siten, että Ainontietä vasten kumoutuvassa asemakaavassa osoitettu tonttiliittymäkieltoalue sekä puurivi säilyvät ennallaan.

Asuinrakennusten, piharakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan, kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja ilmeeltään yhtenäisiä. Erityisesti tulee huomioida näkymät kaupunkikuvan kannalta merkittävän Ainontien suunnasta. Rakennuksissa tulee olla lähialueen ja Hämeenkylän pientaloalueen rakennusten mukaisesti harjakatto. Tontin rajalle Hämeenkylänkentän urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta vasten on istutettava pensasaita. Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan.

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Hulevedet tulee viivyttää tontilla ja rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tällöin rakennuslupia myönnettäessä noudatetaan aina hulevesien viimeisimpiä käsittelyvaatimuksia, jotka päivittyvät ja tiukentuvat aika ajoin. Vantaan nykyisten vaatimusten mukaan asuin- ja teollisuustontilla tulee viivyttää hulevesiä, siten että rakennetulta tontilla voi poistua 10 minuutin mitoitussateen (150 l/s/ha) aikana enintään luonnontilaista valuntaa (valuntakerroin = 0.2) vastaava hulevesivirtaama. Muodostuva vesimäärän erotus viivytetään tontilla maanpäällisillä tai maanalaisilla rakenteilla. Viivytettävä tilavuus lasketaan käyttäen sateen kestona 10 min.

Istutusten ja hulevesiratkaisujen lisäksi myös viherkerroin on osa hulevesien hallintaa ja ilmastonmuutoksen hillintää. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvustollisen ja hulevesiä läpäisevän pinnan painotettujen osatekijöiden yhteispinta-alan suhdetta tontin/korttelialueen kokonaispinta-alaan. Korttelialueella on vähintään saavutettava Vantaalla asuinkiinteistöjä koskeva vihertehokkuuden normitavoiteluku 0,9.

TKL, Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue

Korttelialueeseen liitetään 1 143 m^2 kokoinen osa Kehä III:n maantien alueesta, joten muuttuvasta korttelialueesta muodostetaan kortteliin 12300 tontti nro 4. Maantien alueen osan liittäminen korttelialueeseen on Kehä III:n ja Vihdintien rakentamissuunnitelman mukainen ja asia on neuvoteltu Väylän kanssa. Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto- ja liikerakennuksia sekä niiden yhdistelmiä. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä 59 000 k-m^2 säilyy kumoutuvan asemakaavan mukaisena ennallaan. Rakennusoikeudesta saa enintään 19 % (11 210 k-m^2) toteuttaa vain paljon tilaa vaativalle erikoistavarakaupalle tarkoitettuna vähittäiskaupan suuryksikkönä (km19%). Koska kiinteistö ei sijaitse keskusta-alueella, päivittäistavarakaupan liiketilat kielletään. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Rakennuksen sekä varastorakennuksen rakennusalat ovat pieniä tarkistuksia lukuunottamatta samat kuin kumoutuvassa asemakaavassa. Tontin pohjoisosassa Kehä III:a vasten on sähkön voimajohtoja varten osoitettu vaara-alue (va), mikä rajoittaa vaara-alueella rakentamista ja esimerkiksi puiden kasvukorkeus saa olla enintään neljä metriä. Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee myös pyytää risteämälausunto kunkin voimajohdon omistajalta. Korttelialueen etelä- ja itäreunoilla on istutusvyöhykkeet ja puurivit. Korttelialueelle voidaan järjestää tonttiliittymät Ainontieltä sekä Tavastkullantieltä. Korttelialueen kaakkoisrajalle Ainontietä vasten kumoutuvassa asemakaavassa osoitettu tonttiliittymäkieltoalue säilyy ennallaan. Tontti on pinta-alaltaan suuri, joten sen jakaminen useammaksi tontiksi korttelikokonaisuuden toimivuus huomioiden mahdollistetaan sillä, että rakennukset, autopaikat, väestönsuojat ja palomuurit saavat korttelialueella sijaita tonttijaosta riippumatta.

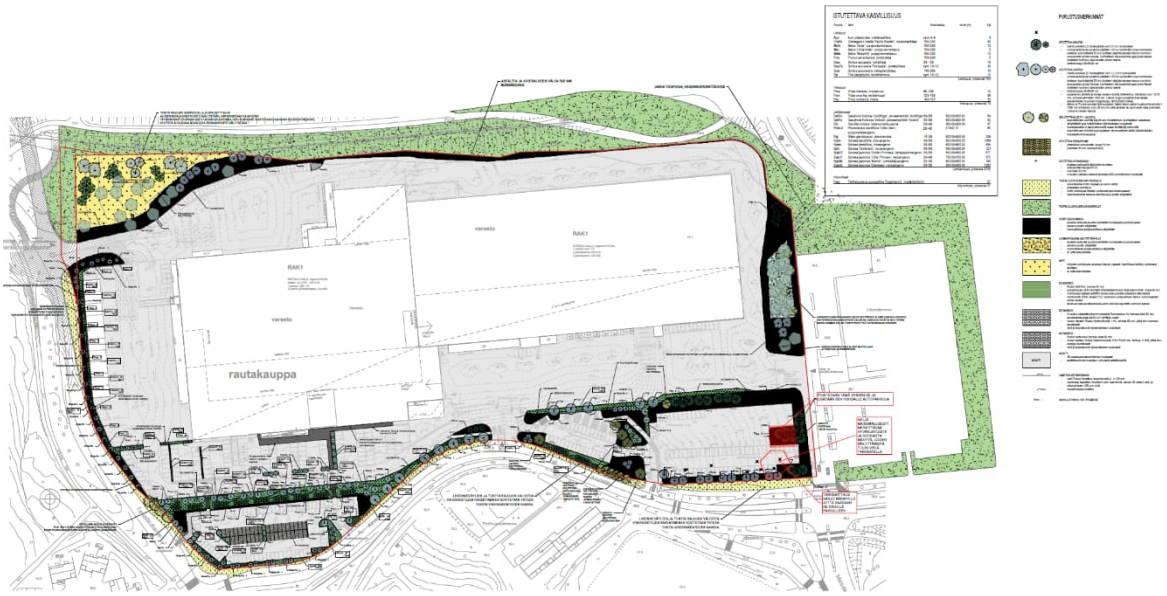
Tasokoordinaatti- ja korkeusjärjestelmä on kumoutuvan asemakaavan jälkeen muuttunut. Uuden N2000-korkeusjärjestelmän korkeusluvut ovat keskimäärin noin 30 cm korkeammat kuin vanhan N43-korkeusjärjestelmän. Kumoutuvan asemakaavan rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema +46.0 tarkistetaan korkeusasemaksi +46.3. Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle. Ratkaisu vastaa kiinteistölle rakennettua tilannetta.

Rakennusten ja uusien pihojen rakentamisessa sekä huoltoalueiden ja jätetilojen sijoittelussa ja rakenteissa on huolehdittava kaupunkikuvan kannalta keskeisiltä Ainontieltä ja Kehä III:lta kiinteistölle avautuvista näkymistä. Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen eikä pihoilla sallita avovarastointia. Vähittäiskaupan noutopihatoiminta kuitenkin sallitaan. Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. Korttelialueen reunoille on istutettava puita, pensaita ja muuta kasvillisuutta, mikä jäsentää kiinteistöä ja tukee hyvän kaupunkikuvan muodostamista. Korttelialueen maantien alueen puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle.

Nykyinen varastorakennus on kooltaan suuri ja sen sopeuttaminen kaupunkikuvaan edellyttää julkisivujen jäsentelyä. Rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta. Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa. Rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan. Rakennuksen julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen. Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan. Autopaikat on jäsennettävä puilla ja pensailla enintään 40 paikan yksiköiksi. Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Hulevedet tulee viivyttää tontilla ja raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta, jotta ko. järjestelmät on mahdollista toteuttaa tonttikohtaisten ratkaisujen sijaan koko korttelin kannalta tarkoituksenmukaisimpana kokonaisuutena. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tällöin rakennuslupia myönnettäessä noudatetaan aina hulevesien viimeisimpiä käsittelyvaatimuksia, jotka päivittyvät ja tiukentuvat aika ajoin. Vantaalla voimassa olevien käsittelyvaatimuksien mukaan asuin- ja teollisuustontilla tulee viivyttää hulevesiä, siten että rakennetulta tontilla voi poistua 10 minuutin mitoitussateen (150 l/s/ha) aikana enintään luonnontilaista valuntaa (valuntakerroin = 0.2) vastaava hulevesivirtaama. Muodostuva vesimäärän erotus viivytetään tontilla maanpäällisillä tai maanalaisilla rakenteilla. Viivytettävä tilavuus lasketaan käyttäen sateen kestona 10 min. Käsittelyvaatimukset voivat ajan kuluessa tiukentua, eikä niiden sisältöä ole tarkoituksenmukaista kirjata kaavamääräyksiin.

Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvustollisen ja hulevesiä läpäisevän pinnan painotettujen osatekijöiden yhteispinta-alan suhdetta tontin/korttelialueen kokonaispinta-alaan. Viherkerroin on osa hulevesien hallintaa ja ilmastonmuutoksen hillintää, jota edistetään istutusten ja hulevesiratkaisujen lisäksi myös edellyttämällä aurinkopaneelien ja muiden energiaa säästävien ja tuottavien ratkaisujen suosimista. Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä. Korttelialueella on vähintään saavutettava Vantaalla teollisuuskiinteistöjä koskevaa vihertehokkuuden normitavoiteluku 0,7 ja sen toteutuminen on osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla rakennusluvan yhteydessä. Ympäristön kannalta kestävien liikkumismuotojen käyttöä kannustetaan edellyttämällä, että rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille ja Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys. Korttelialueelle on toteutettava vähintään 130 polkupyöräpaikkaa ja niistä vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.



Ainontie 5 alustava pihasuunnitelma (Maisemasuunnittelu Harju Soini Oy)

Jäljempänä olevat havainnekuvat: Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy

Viistoilmakuvasovitus: Ainontie 5 kaakosta nähtynä.

Viistoilmakuvasovitus: Ainontie 5 koillisesta nähtynä, oikealla Kehä III.

Viistoilmakuvasovitus: Ainontie 5 luoteesta nähtynä, vasemmalla Kehä III.

Ainontie 5 lounaisosa AinontieItä nähtynä.

Ainontie 5 nähtynä Kehä III:n länteen johtavilta kaistoilta.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön ja siihen liittyvien toimintojen merkittävät vaikutukset. Asemakaavamuutoksen vaikutukset on arvioitu kaupungin omana työnä. Viranomaisten lausunnot ja muiden osallisten kannanotot ovat osa vaikutusten arviointia.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle ja rakennettavaksi asemakaavoitetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Mikäli alueen asemakaavaa ei muutettaisi, Ainontie 5:n varastorakennuksen vajaakäyttö todennäköisesti jatkuisi ja rakennuksen ylläpito, huoltaminen ja korjaaminen kärsisivät. Ainontie 10 asuinkiinteistön kunnossapito ja rakennuslupia edellyttävät korjaukset yms. voisivat hankaloitua, ellei asemakaavaa, joka sallii vain erillispientalot, muuteta vastaamaan kiinteistölle rakentunutta nykytilannetta.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutosalue sijoittuu Kehä III:n ja Vihdintien liittymän lounaispuolelle Petikko–Variston-yritysalueen länsipäätteeseen Ainontien ja sen olemassa olevan katu- sekä kunnallistekniikan verkostojen varteen. Kaavamuutosalue sijaitsee rakennetussa yhdyskuntarakenteessa siihen tukeutuen. Kaavamuutos ei muuta alueelle rakentunutta tilannetta merkittävästi.

Kaupunkikuva

Ainontie 5 muutos varastorakennuksesta monipuoliseen elinkeinotoimintaan ja mm. tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä varten edellyttää muutoksia nykyisen monotonisen ja ison varastorakennuksen julkisivuihin ja logistiikan tarpeisiin toteutuneisiin laajoihin asvalttipihoihin. Kumoutuvassa asemakaavassa ei ole kaupunkikuvaa koskevia kaavamääräyksiä. Kaavamuutoksen uudet kaavamääräykset edellyttävät, että korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista

rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen huomioiden erityisesti näkymät Kehä III:n ja Ainontien suunnista. Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. Ainontie 5:n rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta ja rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan. Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa ja julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen. Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys. Vihertehokkuutta edellyttävä kaavamääräys johtaa siihen, että tontille on istutettava puita, pensaita ja muita istutuksia. Kaavamuutos kohentaa ja jäsentää alueen kaupunkikuvaa.

Ainontie 10 osalta kaavamuutos vahvistaa kiinteistölle v. 2015 rakentuneen tilanteen eikä muutoksella siltä osin ole vaikutusta alueen nykyiseen kaupunkikuvaan.

Asuminen

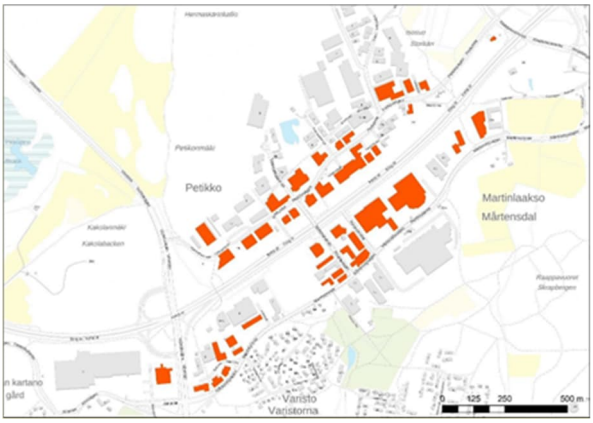
Kehä III:n reunassa sijaitsevan Ainontie 5 nykyisen varastorakennuksen muuntaminen teollisuuden ja tilaa vievän kaupan tilat sallivaksi ei merkittävästi muuta toimintaa ja liikennettä kiinteistöllä nykytilanteeseen verrattuna. Ainontie 5:n muutoksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia lähialueen asumiseen. Ainontie 10 on rakennettu asuinkiinteistöksi eikä kaavamuutos muuta kiinteistön tilannetta nykytilanteeseen verrattuna. Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia asumiseen.

Palvelut ja työpaikat

Kaavamuutos täydentää ja monipuolistaa Varisto–Petikko-yritysaluetta ja mahdollistaa uusien työpaikkojen toteutumisen alueelle. Kaavamuutos mahdollistaa enintään 11 210 k-m^2 kokoisen vähittäiskaupan suuryksikön, joka kaavamääräyksien perusteella saa olla vain paljon tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa, toteuttamisen Ainontie 5:en. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Kaavamuutoksen mahdollistama vähittäiskauppa ei kokonaisuudessaan ylitä seudullisuuden alarajaa, joten sen sijoittuminen voidaan ratkaista kuntakaavoituksella.

Hyvä sijainti ja saavutettavuus Kehä III:n ja Vihdintien liittymän kupeessa synnyttävät alueelle huomattavan kaupallisen potentiaalin. Varisto–Petikko on maakunta- ja yleiskaavatasolla tunnistettu vähittäiskaupan seudulliseksi alueeksi, jonka enimmäismitoitus maakuntakaavassa on vähittäiskaupan osalta 250 000 k-m^2.

Rambollin laatiman ”Ainontie 5, Vantaa, kaupallisten vaikutusten arviointi” -selvityksen (14.7.2022) mukaan Varisto-Petikko-yritysalueen keskeisten kaupallisia toimintoja sisältävien kiinteistöjen rakennusten kerrosalan kokonaismäärä on 148 000 k-m^2 mutta kaikki kerrosala ei ole osoitettu kaupan toiminnoille.

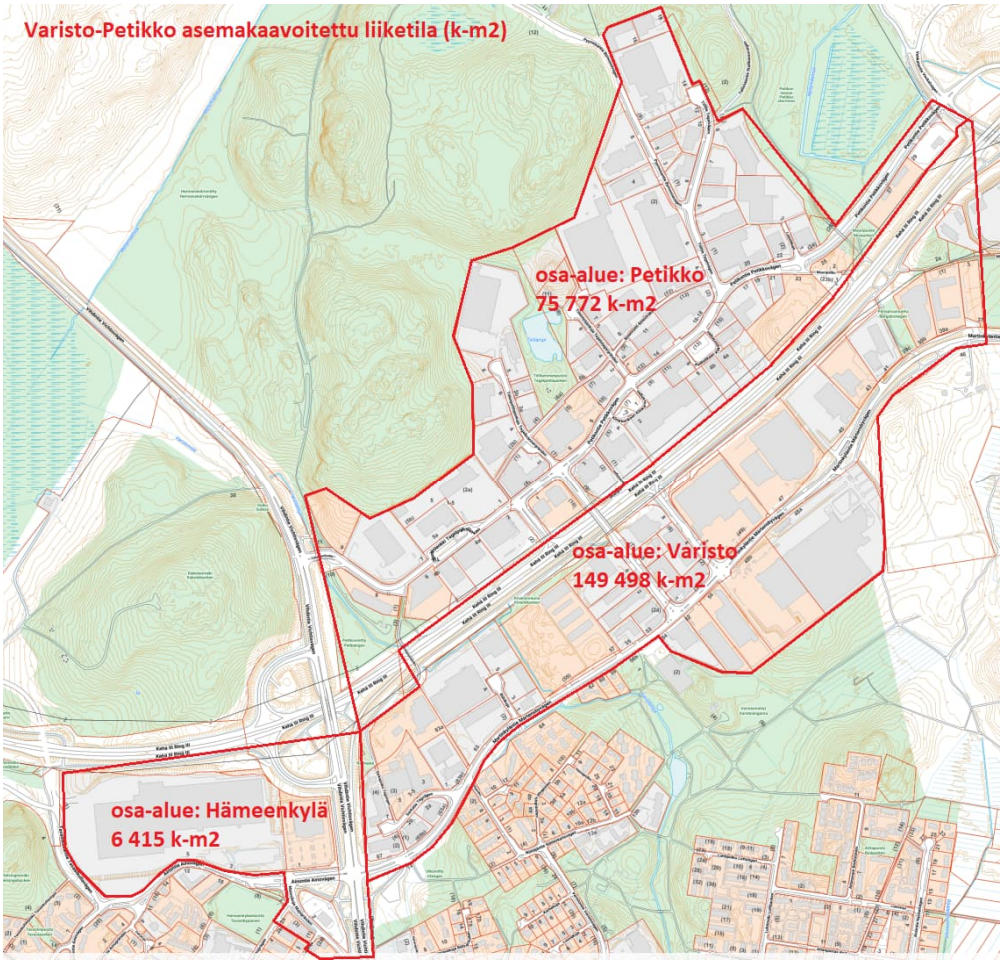


Vähittäiskaupan suuryksikön mahdollistavilla KM-korttelialueilla liiketilojen enimmäismitoitus on 118 900 k-m^2. Alueella voimassa olevissa asemakaavoissa, jotka sisältävät kaupan merkintöjä, liiketiloja on mahdollistettu 196 753 k-m^2. Rambollin tarkastelu perustuu rakennusrekisterin tietoihin (SeutuData) sekä alueesta tehtyihin selvityksiin ja tarkasteluihin (mm. nettilähteet).

Rambollin selvityksen lukuihin ei sisälly Varisto–Petikko-yritysalueeseen Vantaan yleiskaavojen mukainen Hämeenkylän osa-alue Kehä III:n ja Vihdintien liittymän länsipuolella.

Vantaan kaupungin asemakaavoitus on kaavamuutoksen nähtävilläolon jälkeen laatinut jäljempänä olevan ja Rambollin selvitystä tarkentavan tarkastelun Varisto–Petikkoon asemakaavoitetun liiketilan määrästä. Varisto–Petikko muodostuu Variston pohjoisosan, Petikon eteläosan sekä Kehä III:n ja Vihdintien liittymän länsipuolella olevan Hämeenkylän pohjoisosan alueista, jotka ovat Vantaan yleiskaavoissa osoitettu KM-alueeksi tai muodostavat KM-alueen kanssa toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Tiedot alueen asemakaavoitetusta liiketilojen rakennusoikeudesta on koostettu alueen voimassa olevista asemakaavakartoista ja niiden kaavamerkinnöistä sekä kaavamääräyksistä.

Varisto–Petikkoon on osoitettu asemakaavoilla yhteensä 231 685 k-m^2 liiketiloja kaupan ja liiketilojen korttelialueille (KM, KL, K, KLH, LHK; yhteensä 127 858 k-m^2) sekä teollisuus-, varasto-/liike- ja toimitilojen korttelialueille (T, TKL, KTY; yhteensä 103 827 k-m^2). Liiketilat voivat olla vähittäiskaupan tiloja. KM-korttelialueilla sekä muilla korttelialueilla kaavamerkinnöillä (km4000 yms.) on vähittäiskaupan suuryksiköt mahdollistavaa liiketilojen rakennusoikeutta 136 016 k-m^2. Kaavamuutoksen Ainontie 5:n uusi paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikön 11 210 k-m^2 rakennusoikeus on 4,84 % Varisto–Petikon kaiken liiketilan rakennusoikeudesta. Kaavamuutoksen jälkeen maakuntakaavan vähittäiskaupan enimmäismitoituksesta jää asemakaavojen liiketilan rakennusoikeuden perusteella Varisto–Petikkoon jäljelle 7 105 k-m^2. Liiketilojen ja kaupan mitoituksesta kuitenkin yhteensä 17 707 k-m^2 sijaitsee yleiskaavan 2020 osoittaman KM-alueen ulkopuolella Petikon osa-alueen pohjoisosassa tuotanto- ja varastotoiminnan TY-alueella olevilla korttelialueilla, joilla liikerakentaminen ei ole asemakaavassa pääkäyttötarkoitus.



Kartta: Varisto-Petikko, asemakaavoitettu liiketilan määrä alueen ja osa-alueiden rajauksella

K.OSA	KORTTELI	YK2007	KAAVANRO	HYV.pvm	K.MERK.	MERKINTÄ(RO)	MERKINTÄ %	MÄÄRÄYS(TXT)	e-luku	TONTTI m2	LIIKETILAA	
											k-m2	
Varisto	14208	KM	000267	17.1.1983	T-2	e=1	ktl40%		1	4 799	1 920	
Varisto	14207	KM	000946	4.11.1991	T-8	e=1	kl30%		1	3 207	962	
Varisto	14212	KM	001423	18.1.1999	KTY-1	4300	m80%				3 440	
Varisto	14212	KM	001741	1.3.2004	KTTV	e=0.6				13 335	8 001	
Varisto	14204	KM	001809	29.5.2006	KTY	e=1.2		Enint. 1100 k-m2 myymälätiloja ja 1600 k-m2 paljon tilaa vaativan e			2 700	
Varisto	14210	KM	001837	21.3.2005	KTY	e=1		Enint. 3500 k-m2 paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myym			3 500	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	KM	20000					20 000	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	KM	27056					27 056	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	T	10500	kl40% km4200				4 200	
Varisto	14209	KM	002030	3.3.2014	T	6414	kl11%				706	
Varisto	14204	KM	002074	23.8.2010	TKL	6393	kl50%				3 197	
Varisto	14204	KM	002074	23.8.2010	T	8885	klt1624				1 624	
Varisto	14207	KM	002074	23.8.2010	KM	18000	kl15300				18 000	
Varisto	14208	KM	002074	23.8.2010	T	3700	kl40%				1 480	
Varisto	14210	KM	002074	23.8.2010	T	6800	kl1529				1 529	
Varisto	14210	KM	002074	23.8.2010	KM	25960	kl51%				25 960	
Varisto	14210	KM	002074	23.8.2010	T	44040	kl35%				15 414	
Varisto	14204	KM	141200	15.6.2015	KTY	7700	kl30%				2 310	
Varisto	14207	KM	002253	21.9.2015	T	e=1	km4000		1		4 000	
Varisto	14202	KM	002098	7.3.2016	TKL	3500					3 500	
										Yhteensä	149 498	k-m2
Petikko	26117	KM	000486	30.9.1985	T	e=0.7	klt40%			2 094	586	
Petikko	26117	KM	000554	17.11.1986	T	e=0.7	klt40%			1 150	322	
Petikko	26108	TY	000924	4.6.1990	T	e=0.6	ktl25%			2 799	420	
Petikko	26121	VL	260300	17.6.1992	LHK	1000					1 000	
Petikko	26113	KM	001061	1.2.1993	T	e=0.7	ktl45%			1 851	583	
Petikko	26110	KM	001234	18.12.1997	KL	4800					4 800	
Petikko	26119	TY	001550	27.9.2004	T	e=0.7	klt45%			9 015	2 840	
Petikko	26119	TY	001550	27.9.2004	T	e=0.7	klt45%			15 896	5 007	
Petikko	26119	TY	001881	30.10.2006	T	e=0.7	klt45%			3 050	961	
Petikko	26102	KM, TY	002008	20.10.2008	TKL	8000	kl40%				3 200	
Petikko	26100	KM	002023	22.9.2008	KLH	4600	kl15%	Liiketilaa yht. enint. 690 k-m2.			690	
Petikko	26119	TY	261300	18.6.2012	T	e=0.5	kl10%			10 291	515	
Petikko	26104	KM	002030	3.3.2014	KM	5151					5 151	
Petikko	26104	KM	002030	3.3.2014	T	7400	alm40% km2960				2 960	
Petikko	26104	KM	002030	3.3.2014	T	6203	alm40% km2481				2 481	
Petikko	26105	KM	002030	3.3.2014	KM	6086					6 086	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	4264	klt40%				1 706	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	5415	klt40% km2166				2 166	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	12125	klt45% km5456				5 456	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	2516	klt50%				1 258	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	2191	klt50%				1 096	
Petikko	26113	KM	002030	3.3.2014	T	2191	klt50%				1 096	
Petikko	26121	VL	002030	3.3.2014	KL	500					500	
Petikko	26119	TY	002154	12.5.2014	T	17700	klt45%				7 965	
Petikko	26102	KM, TY	261500	21.9.2015	KTY	5000	km2500				2 500	
Petikko	26115	KM	002348	4.3.2019	LHK	200					200	
Petikko	26113	KM	002442	16.11.2020	T	2450	klt50%				1 225	
Petikko	26114	KM	002442	16.11.2020	KM	10000					10 000	
Petikko	26277	KM	002442	16.11.2020	K	2000					2 000	
Petikko	26117	KM	002448	8.3.2021	KTY	1260	Liike-/tstotiloja yht. enint. 1004 k-m2				1 004	
										Yhteensä	75 772	k-m2
H.kylä	12062	AP	120100	22.1.1982	KL	e=0.35				2 100	735	
H.kylä	12062	AP	000549	26.11.1986	KL	680					680	
H.kylä	12300	KM	002077	31.1.2011	KL	4000					4 000	
H.kylä	12312	Katu	002077	31.1.2011	LHK	1000					1 000	
										Yhteensä	6 415	k-m2
										YHTEENSÄ	**231 685**	k-m2
										Maakuntakaavan mitoitus	**250 000**	k-m2
										Jäljellä	**18 315**	k-m2
H.kylä	12300	KM	002484		TKL	59000	km19%				11 210	k-m2
										Maakuntakaavan mitoituksesta jää jäljelle	7 105	k-m2

Varisto-Petikkoon asemakaavoitettu liiketilojen rakennusoikeus. Vähittäiskaupan suuryksiköt mahdollistavat kohteet on osoitettu oranssilla.

Arvioitavan asemakaavahankkeen kaupallinen mitoitus mahtuu alueelle maakuntakaavassa osoitetun kokonaismitoituksen sisään jättäen mahdollisuuksia myös muiden hankkeiden toteutukselle tulevaisuudessa. Kaavaratkaisu tiivistää nykyistä kaupan rakennetta ja vahvistaa entuudestaan tunnistettua, erityisesti tilaa vaativaan kauppaan profiloitunutta aluetta.

Kokonaisuutena arvioiden kaupalliset vaikutukset eivät ole merkittäviä olemassa olevaan palveluverkkoon tai keskusta-alueiden kehitykseen johtuen erityisesti kaupan laadusta sekä sijoittumisesta. Uusi tarjonta parantaa kaupallisten palveluiden saavutettavuutta ja Ainontie 5:n alue sijoittuu hyvin saavutettavalle sijainnille niin autolla kuin kestävillä liikkumisen tavoillakin tarkasteltuna.

Ainontie 5:n asemakaavassa mahdollistettava kaupan liiketilojen lisäys ei synnytä merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan palveluverkkoon, keskusta-alueiden toiminta- tai

kehittymisedellytyksiin, kaupan palveluiden saavutettavuuteen sekä kestävään liikkumiseen. Hanke on MRL:n kaupan sijainninohjauksen mukainen.

Rambollin laatima kaupallisten vaikutusten arviointi on erillisenä asiakirjana.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavoitettava alue sijaitsee nykyisessä yhdyskuntarakenteessa ja yhdyskuntateknisten verkostojen alueella, mikä on yhdyskuntataloudellisten kustannusten kannalta edullisempaa kuin uuden, yhdyskuntarakenteesta irrallisen alueen toteuttaminen. Hanke hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa.

Kaavamuutoksesta ei aiheudu vesihuollolle suunnittelu- tai rakentamiskustannuksia.

Ainontie 5:n korttelialueen käyttötarkoitus muuttuu kumoutuvan asemakaavan mukaista varastokäyttöä monipuolisemmaksi, mistä eritoten liiketilojen rakennusoikeudesta muodostuu kiinteistölle arvonnousua. Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus, jonka mukaan Ainontie 5:n maanomistaja maksaa saamastaan arvonnoususta Vantaan kaupungille korvauksen, kun uusi kaava tulee voimaan. Korvauksen suuruudeksi on arvioitu noin 900 000 €.

Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavamuutosalueen tontit on rakennettu. Ainontie 5 käyttötarkoitus ei kumoutuvaan asemakaavan verrattuna muutu kovinkaan merkittävästi ja sen kokonaisrakennusoikeuden määrä säilyy ennallaan. Kiinteistöllä tapahtuvat muutokset kohdistuvat lähinnä nykyisen rakennuksen sisälle. Ainontie 10 osalta asemakaava muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2015 rakennettua tilannetta. Kaavamuutosalue ei ole Hämeenkylän asutuksen virkistyskäytössä yms. olevaa aluetta eikä kaavamuutos siten aiheuta vaikutuksia niiden sosiaaliseen ympäristöön.

Virkistys

Kaavamuutos ei muuta virkistysalueita eikä vaikuta lähialueen virkistysalueverkostoon. Hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

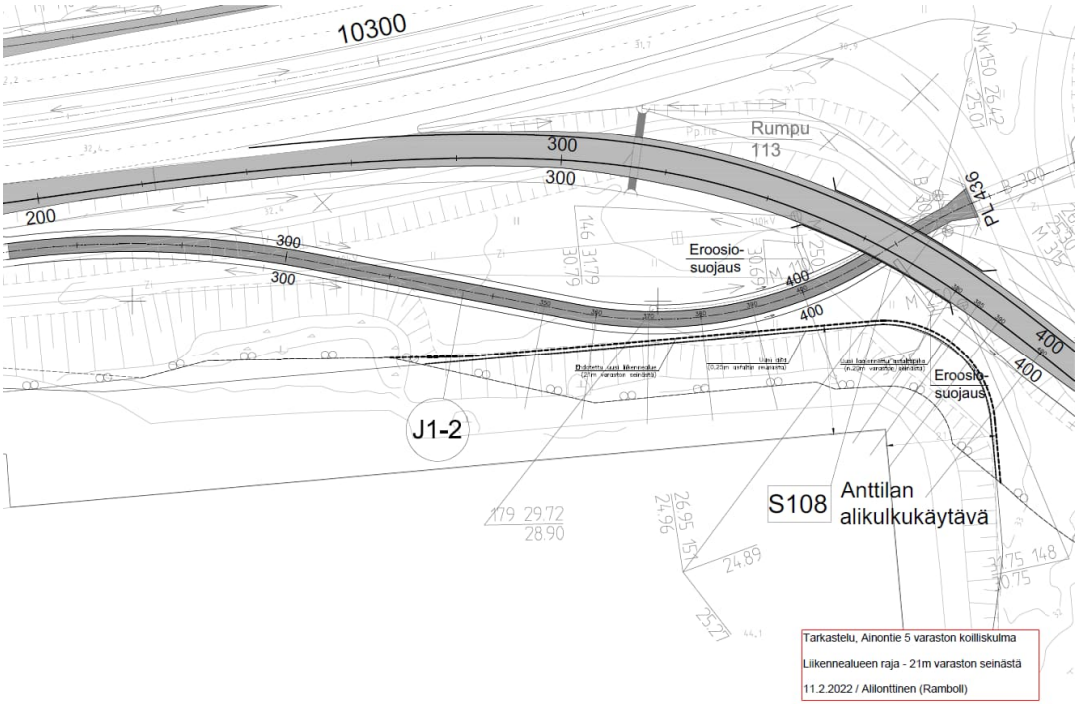
Kaavamuutoksen keskeiset vaikutukset aiheutuvat Ainontie 5 varastorakennuksen muuntamisesta myös liike- ja teollisuusrakennukseksi. Teollisuusrakennuksen toiminnoista aiheutuvat liikennemäärät eivät merkittävästi eroa varastorakennukseen liittyvistä liikennemääristä. Kaavamuutos ei myöskään lisää Ainontie 5 kiinteistön nykyistä kokonaisrakennusoikeutta. Sen käyttötarkoituksen osalta keskeisin muutos kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna on se, että rakennusoikeudesta saa 19 % (11210 k-m^2) toteuttaa tilaa vaativan erikoistavarakaupan liiketilana. Tilaa vaativa erikoistavarakauppa on asiointimääriltään harvemman frekvenssin myymälätyyppi, jossa asioidaan vain joitakin kertoja vuodessa tai harvemman asiakasjoukon (yrittäjät, rakentajat) toimesta. Tämän vuoksi Ainontie 5:n muutos ei synnytä merkittävää liikennetuotosta, jolla olisi merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia lähialueen tie- ja katuverkkoon tai laajemmalla tasolla liikenneverkoston välityskykyyn. Liikenteellisesti Ainontie 5 sijoittuu vilkkaiden liikennevirtojen ääreen; alueen ohittavat kapasiteetiltaan suuret Kehä III ja Vihdintie. Kiinteistön aikaisempi toiminta logistisena keskuksena tukee myös alueelle muuttuneessa käyttötarkoituksessa kohdistuvien liikennevirtojen hallintaa. Ainontie 5:n uusi kaupallinen tarjonta täydentää kokonaispalveluverkkoa, eikä näin ollen pidennä asiointimatkojen pituutta tai lisää asiointimatkojen synnyttämää liikennesuoritetta.

Kaavamuutoksen mahdollistama Ainontie 5 varastorakennuksen muuntaminen myös liike- ja teollisuusrakennukseksi ei muuta erikoiskuljetusreittinä toimivan Ainontien katualueen tilavarauksia

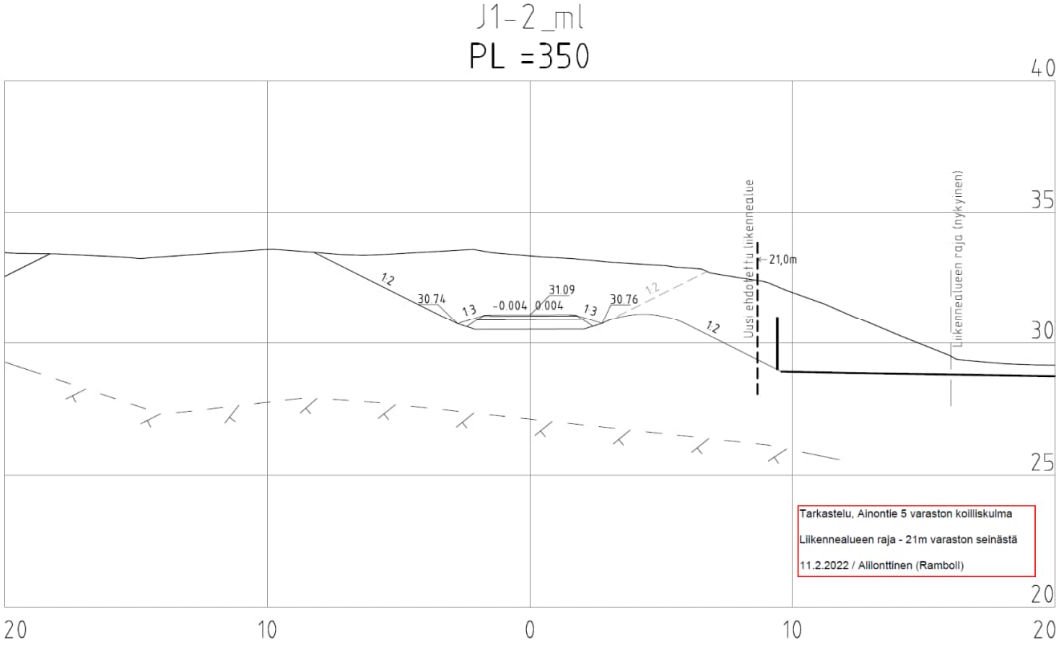
eikä ajoneuvoliittymiä. Ainontie 5 ja 10 rakennusten käyttötarkoitusten muutoksien tuottaman liikennemäärän lisääntymisen, joka ei ole kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna merkittävä, ei katsota aiheuttavan haittaa Ainontien liikenteelliselle toimivuudelle eikä erikoiskuljetusreitille.

Liikenteen sujuvuus paranee, kun suunnitellut eritasoliittymät Ainontie/Martinkyläntie/Vihdintie sekä Kehä III/Askistontien jatke, joka yhdistyy Ainontiehen, toteutetaan. Askistontien jatkeen tuleva eritasoliittymä Kehä III:lle muodostaa uuden sujuvan reitin erityisesti Ainontie 5:lle, mikä vähentää Hämeenkylästä ja kaavamuutosalueelta Ainontien ja Vihdintien liittymään suuntautuvaa liikennettä.

Kehä III:n ja Vihdintien maantien alueesta liitetään 1 143 m^2 osuus Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen koillisosaan.



Laaditut tarkastelut Ainontie 5:n tontin laajenemisesta maantien alueelle.



Tontin ja maantien alueen rajan muutos on neuvoteltu Väylän kanssa liittymäalueen rakentamissuunnitelman mukaisesti siten, että uusi maantien alueen raja tulisi kauttaaltaan 21 metrin etäisyydelle Ainontie 5:n nykyisen varastorakennuksen pohjoisseinästä ja 1 metrin etäisyydelle tontin pohjoisosan asvalttialueen laajennuksesta. Aita sijoitettaisiin noin 0,25 metrin etäisyydelle asvaltin reunasta ja se jäisi asemakaavamuutoksen 002484 mukaiselle uudelle TKL-korttelialueelle ja tontille siten, että sen ja maantien alueen uuden rajan väliin jää tontille 0,5–0,75 metriä työtilaa aidan asennusta ja mahdollista huoltamista varten. Ratkaisu on mahdollinen eikä aiheuta haittaa maantien alueen toteuttamiselle ja toimivuudelle.

Maantietoimituksen ensimmäinen vaihe on tehty rakentamissuunnitelma ja kaavamuutoksessa esitetty tontin ja maantien alueen rajan siirto huomioiden. Maantietoimituksen toinen vaihe tehdään tontin koillisosan ja maantien alueen uuden rajan mukaisesti.

Vesihuolto

Kaavamuutoksen takia ei ole tarvetta rakentaa uutta vesihuoltoverkostoa. Vesihuoltolinjojen siirtoja tehdään kuitenkin Ainontie 5:n länsipuolella liittyen Kehä III:n uusiin ramppijärjestelyihin. Nämä muutostyöt vaikuttavat jonkin verran Ainontie 5:n tontin ulkopuolisten jätevesi- ja hulevesiviemäreiden linjauksiin. Ne eivät johdu kaavamuutoksesta eikä niillä ei ole vaikutusta kaavamuutokseen.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 on päiväajan enimmäismelutason ohjearvo LAeq liike- ja toimistohuoneille 45 dB. Asuinalueilla keskiäänen enimmäismelutason ohjearvo päivällä on sisätilojen osalta 35 dB ja yöllä 30 dB, ulkona 50 dB (uusilla alueilla 45 dB).

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on 50–55 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 28 dB ja asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 32 dB. Ainontie 10 asuinkiinteistöön vaikuttaa lentokoneiden laskeutumisvyöhyke, joka edellyttää asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Pääkaupunkiseudun ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella Ainontie 5:n varastokiinteistön pohjoisosan rakennusalan rajalle päivällä kohdistuvan Kehä III:n aiheuttaman tiemelun keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on 60–65 dB, mikä edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 30 dB. Edellä mainittu äänitasoerovaatimus on kirjattu Ainontie 5:n TKL-korttelialuetta koskevaksi kaavamääräykseksi. Varastokiinteistön eteläosissa tieliikenteen melua on 50–60 dB ja Ainontien reunassa 60–65 dB.

Ainontie 10 asuinkiinteistön pohjoisosaan Ainontien reunalla kohdistuu päivällä tieliikenteen melua 60–65 dB ja valtaosalle kiinteistöä 55–60 dB. Rakennusjärjestys edellyttää tiemelualueella 60–65 dB asuintilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB, mikä edellytetään myös Ainontie 10 asuinkiinteistön A-korttelialuetta koskevalla kaavamääräyksellä. Valtaosalle pihaa kohdistuu yöllä tieliikenteen melua 45–50 dB ja vanhoilla asuinalueilla, jollainen Hämeenkylä on, vaadittu ohjearvo ei ylity.

Kaavamuutosalueella Ainontie 5 varastokiinteistöllä merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n ja Ainontien tieliikenteen melusta ja Ainontie 10 asuinkiinteistöllä lentoliikenteen melusta. Kaavamuutosalueen kiinteistöjä koskevat kaavamääräykset ääneneristävyydestä täyttävät Valtioneuvoston päätöksen ohjearvot sekä Vantaan rakennusjärjestyksen asettamat vaatimukset.

Kaavamuutos ei oleellisesti muuta alueen ympäristöhäiriöiden tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna.

Pienhiukkaset

EU on antanut ilmanlaadun raja-arvot alueille, joilla ihmiset altistuvat ilman epäpuhtauksille. Nämä raja-arvot on pantu täytäntöön ilmanlaatua koskevalla valtioneuvoston asetuksella (38/2011). Raja-arvot eivät ole voimassa ajoväylillä tai esimerkiksi teollisuusalueilla.

Liikenteestä aiheutuvat pienhiukkaset eivät aiheuta Ainontie 5:n teollisuus-, varasto- ja liikerakennukselle erityisvaatimuksia. Ainontie 5:n rakennukseen muuntaminen uusiin käyttötarkoituksiin ei lisää liikennettä ja siitä aiheutuvia pienhiukkaspäästöjä merkittävästi.

Ainontie 10 on rakennettu ja asuinrakennuksen pohjoisnurkka on noin 11 m etäisyydellä Ainontien ajoradan reunasta ja Ainontien liikennemäärä on alle 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Altistuminen liikenteen päästöille riippuu kadun liikennemäärästä ja siitä, miten etäällä asumisen toiminnot liikenteestä ovat. Liikennemäärän ollessa enintään 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa on HSY:n ilmanlaatuvyöhykkeiden mukainen asuinrakennusten ja liikenteen välinen suositusetäisyys vähintään 10 m. Liikenteen pienhiukkasista ei aiheudu Ainontie 10 asuinrakennusten korttelialueelle erityisvaatimuksia.

Mikäli kaavamuutosalueen jo rakennettuihin rakennuksiin tehdään rakennuslupaa edellyttäviä muutoksia, tulee rakennuksen sisäilman riittävä laatu huomioiduksi Maankäyttö- ja rakennuslain 117 c § sekä ulkoilmalaitteiden sijoittamista ja tuloilman suodattamista koskevien Suomen rakentamismääräyskokoelman määräysten ja ohjeiden perusteella.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavamuutosalueen tontit on rakennettu. Kaavamuutosalueella ei ole erityisiä luontoarvoja, eikä kaavamuutoksella ole oleellisia vaikutuksia alueen luontoarvoihin.

Kaavassa määrätään korttelialueiden vihertehokkuus ja hulevesien hallinta, millä osaltaan edesautetaan kaavamuutosalueen ulkopuoleisten luontoarvojen ja ekosysteemipalveluiden turvaamista.

Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen hulevesivirtaamien kasvu. Kaavamääräykset edellyttävät, että hulevedet tulee viivyttää tontilla ja raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Asemakaavamuutoksen yhteydessä on määritelty vihertehokkuuslaskurilla hulevesien hallintaan vaadittavat menetelmät. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan päivitetty hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

Kaavamuutoksen molemmat tontit ovat jo rakentuneet, joten kaavamuutoksesta ei aiheudu muutoksia valuma-alueen virtaamaolosuhteisiin. Jatkossa rakennuslupia haettaessa tulee kuitenkin hulevedet hallita sillä hetkellä voimassa olevien määräysten ja ohjeistuksien mukaisesti. Tavoitteena on, että mitoitussadetilanteessa tontilta poistuu samansuuruinen virtaama kuin mikä sieltä luonnontilassa poistuisi. Erotus täytyy siten viivyttää tontilla. Näin ollen alueiden uudistuessa, on odotettavissa, että virtaamatilanne valuma-alueella tulee parantumaan. Etenkin Ainontie 5:llä on suuri vaikutus valuma-alueella suuren kokonsa vuoksi. Ainontie 5:n tontille on suunniteltu maanalaisia hulevesien viivytysrakenteita, joilla saadaan parannettua nykytilannetta ja saatettua tontti nykyisten hulevesien hallintavaatimusten mukaiseksi.

Vantaalla voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan rakennetulta tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin tontilta poistuisi luonnontilassa. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi hetkellisesti kertyä piha- ja pysäköintialueille ja lopulta johtua hallitusti tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Keskeiset vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta aiheutuvat rakentamisesta, rakennusten käytöstä ja ylläpidosta sekä liikenteestä kiinteistöille. Näiden osalta kaavamuutos ei oleellisesti muuta tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna. Kaavamuutos mahdollistaa nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvan alueen rakentumisen, mikä on ilmanmuutoksen kannalta parempi vaihtoehto kuin täysin uuden rakennusalueen muodostaminen ja toteuttaminen yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevaan neitseelliseen luonnonympäristöön.

Kaavamääräyksissä mahdollistetaan myös maalämmön käyttö sekä edellytetään, että aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuus on kaupunki- ja rakennussuunnittelussa käytettävä laskennallinen menetelmä, jonka avulla varmistetaan riittävän kasvillisuuden ja muun hulevesiä läpäisevän pinta-alan määrä. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvustollisen ja läpäisevän pinnan painotettujen osatekijöiden yhteispinta-alan suhdetta tontin/korttelialueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuuden – viherpintojen ja puiden – avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiöitä. Asemakaavamuutoksen kaavamääräyksissä edellytetään, että korttelialueiden vihertehokkuuksien tulee täyttää teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialueella (TKL) Vantaalla teollisuustonteilla vaadittava tavoiteluku 0,7 ja asuinrakennusten korttelialueella (A) asuintonteilta vaadittava tavoiteluku 0,9.
Ainontie 5:n vihertehokkuustuloskortti on selostuksen liitteenä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Liikennemelu ja pienhiukkaset on käsitelty kohdassa 4.4.1.

Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy Ainontie 5:n osalta maankäyttösopimus. Ainontie 5:n rakennusten julkisivujen kunnostaminen ja jäsentäminen tämän asemakaavamuutoksen mukaisesti on aloitettu. Rakennuksen muuntuminen uusiin käyttötarkoituksiin alkanee länsiosaan kaavaillun rautakaupan toteuttamisella sen jälkeen kun asemakaavamuutos on tullut voimaan.

Ainontie 10 osalta asemakaava muuttuu vastaamaan asuinkiinteistölle jo rakennettua nykytilannetta.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Genpro Solutions Oy:	Pirjo Kemppi-Virtanen
Ilmarinen:	Pirjo Pernu
Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy:	Mikko Siltanen
A1 Arkkitehdit Oy:	Jouni Saarinen
Harju-Soini maisemasuunnittelu:	Timo Soini
Ramboll:	Eero Salminen

Vantaan kaupunki:		
Asemakaavoitus:	Timo Kallaluoto	alue-arkkitehti
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Marko Hoffren	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusteknikko
Kadut ja puistot:	Elina Kettunen	suunnitteluinsinööri, vesihuolto
	Teemu Vihervaara	liikenteen alueinsinööri
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
Kiinteistöt ja tilat:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
Kaupunkiympäristön toimiala, Yhteiset palvelut (rakentaminen):	Mikko Vanhanen	projekti-insinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö /Asemakaavoitus

Vantaa 20.9.2022, 17.1.2023 tarkistettu

Jukka Köykkä	Timo Kallaluoto
kaavasuunnittelija	aluearkkitehti

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	Täyttämispvm	**08.07.2022**
Kaavan nimi	**002484 Hämeenkylä 12 kaupunginosa**		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	**18.03.2021**
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	**092002484**
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**9,3538**	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	**9,3538**

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

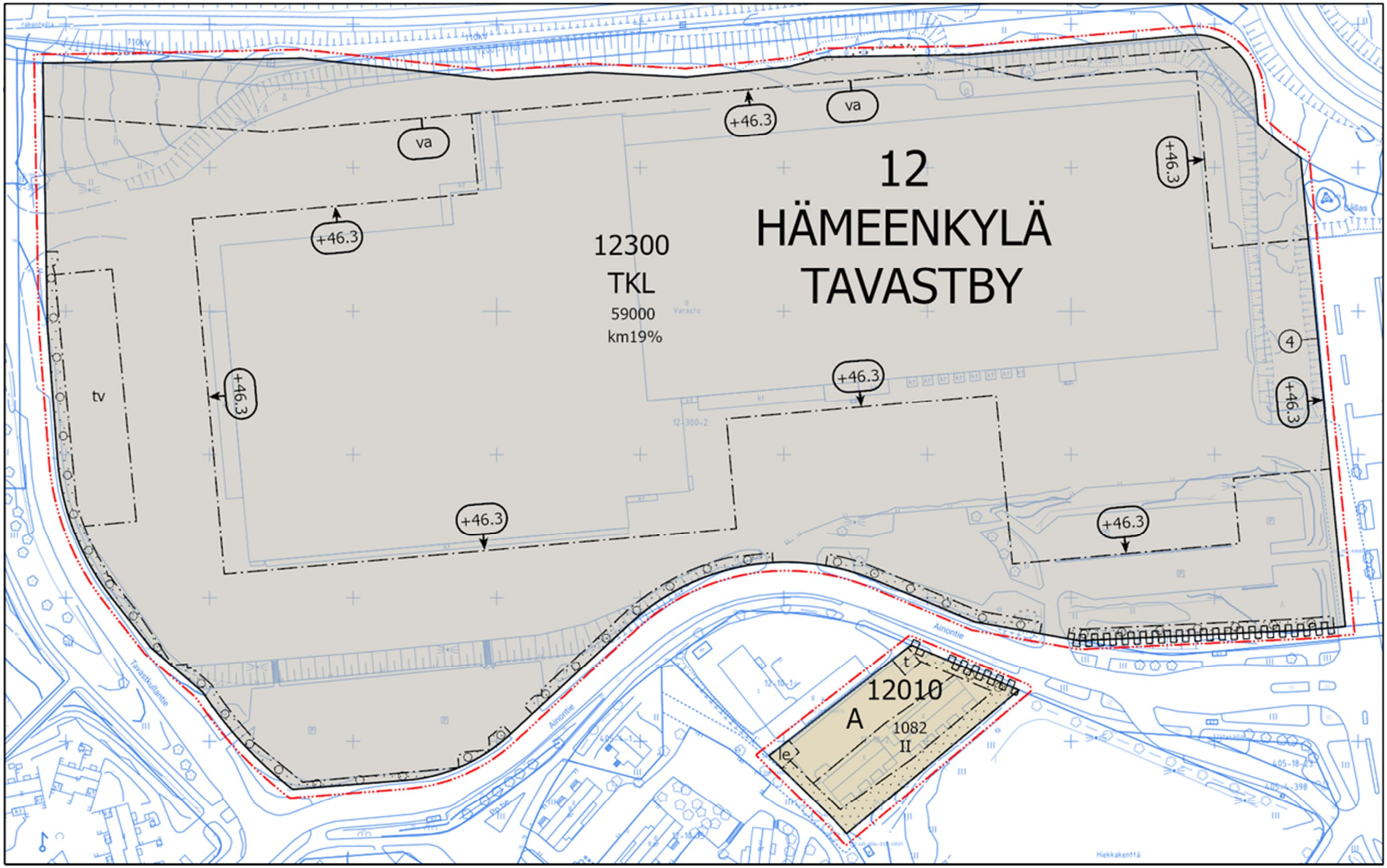
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**9,3538**	**100,0**	**60082**	**0,64**	**0,0000**	**41**
A yhteensä	0,2602	2,8	1082	0,42	0,0000	41
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	9,0936	97,2	59000	0,65	0,1143	0
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0000		0		-0,1143	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

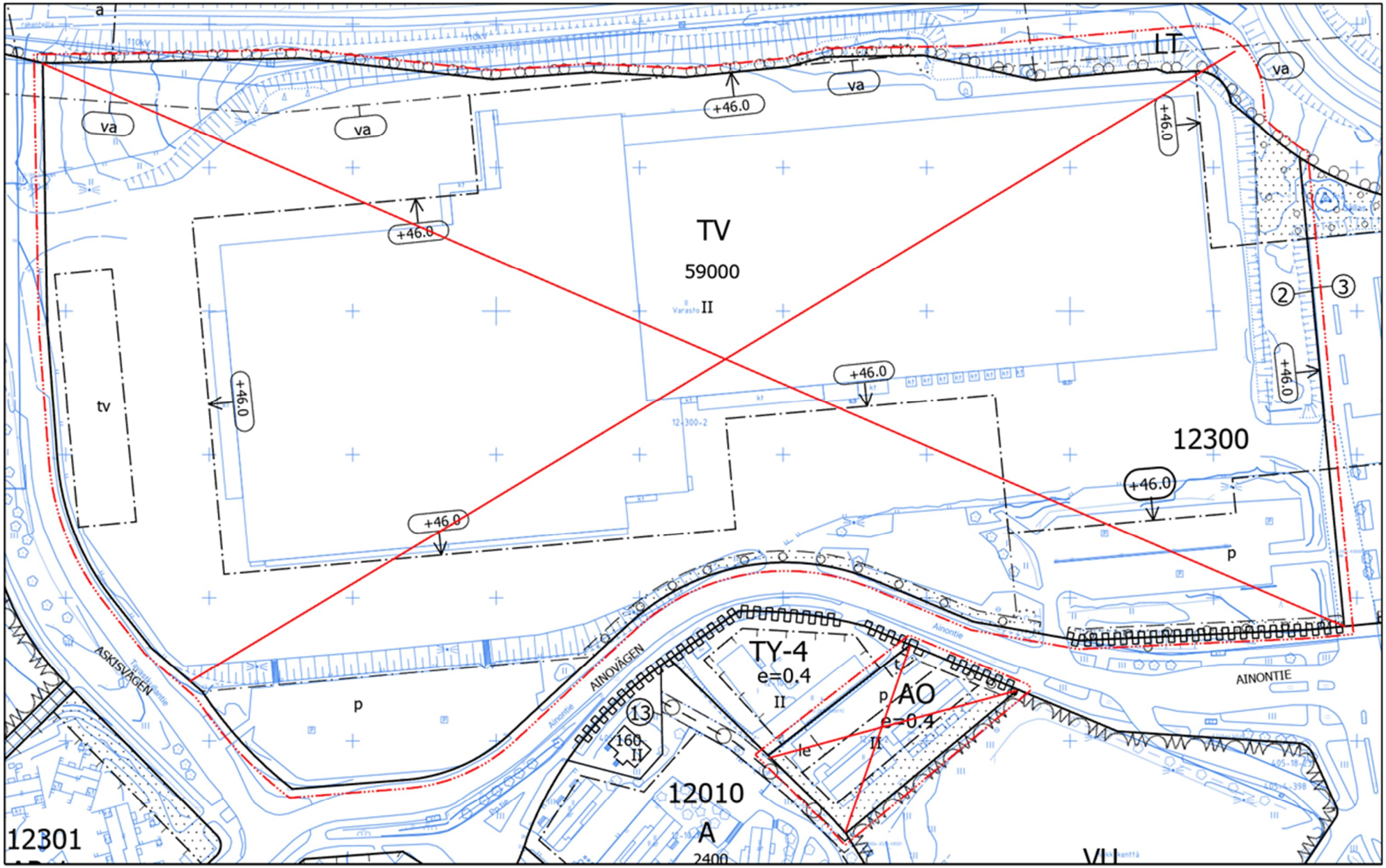
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

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	**9,3538**	**100,0**	**60082**	**0,64**	**0,0000**	**41**
A yhteensä	0,2602	2,8	1082	0,42	0,0000	41
A	0,2602	100,0	1082	0,42	0,2602	1082
AO	0,0000		0		-0,2602	-1041
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	9,0936	97,2	59000	0,65	0,1143	0
TKL	9,0936	100,0	59000	0,65	9,0936	59000
TV	0,0000		0		-8,9793	-59000
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0000		0		-0,1143	0
LT	0,0000		0		-0,1143	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						


12
HÄMEENKYLÄ
TAVASTBY
12300
TKL
59000
km19%
12010
A
1082
II
+46.3
va
tv
4
Ainontie
Tavastkullantie
Metriä
0
25
50
100


TV
59000
II
Varasto
tv
+46.0
va
LT
12300
12-300-2
TY-4
e=0.4
II
AO
e=0.4
II
p
le
ASKISVÄGEN
AINOVÄGEN
AINONTIE
Ainontie
13
160
II
12010
A
2400
12301
VL
2
3
Metriä
0
25
50
100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	1/3
002484	20.9.2022	

Vantaan kaupunki

AINONTIE 5 JA 10

Kaupunginosa 12, Hämeenkylä

Asemakaavan muutos

Osat kortteleista 12010 ja 12300.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 12300.

1:2000

Vanda stad

AINOVÄGEN 5 OCH 10

Stadsdel 12, Tavastby

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteren 12010 och 12300.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen

Del av kvarteret 12300.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
A	**Asuinrakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för bostadshus.**
	Asuinrakennusten, piharakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan, kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja ilmeeltään yhtenäisiä. Erityisesti tulee huomioida näkymät Ainontien suunnasta.	Bostadshus, gårdsbyggnader, konstruktioner och staket ska vara högklassiga till arkitekturen, stadsbilden och materialet och ha ett enhetligt utseende. Särskilt vyerna från Ainovägen ska tas i beaktande.
	Rakennuksissa tulee olla harjakatto.	Byggnaderna ska ha sadeltak.
	Tontin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,9. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Tomtens gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,9. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
	Tontin kaakkoisrajalle tulee istuttaa pensasaita.	En häck med buskplantor ska planteras på tomtgränsen i sydöster.
	Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
	Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller ska i bostadsrummens ytterhölje vara minst 35 dB.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä: kerrostalot 1,1 ap / asunto Pientalot 1,5 ap / asunto	Minimiantalet bilplatser: höghus 1,1 bp / bostad småhus 1,5 bp / bostad
TKL	**Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri-, lager- och affärsbyggnader.**
	Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto-, toimitila-, toimisto- ja liikerakennuksia sekä niiden yhdistelmiä.	I kvartersområdet får det byggas industri-, lager-, verksamhets-, kontors- och affärsbyggnader, samt kombinationer av dessa.
	Korttelialueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.	I kvartersområdet får placeras en stor detaljhandelsenhet.
	Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.	Affärslokalerna för detaljhandel får enbart vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.
	Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa.	Dagligvarubutiker får inte placeras i området.
	Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin. Vähittäiskaupan noutopihatoiminta on sallittu.	Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring. Verksamhet i anslutning till detaljhandelsbutikens upphämtningsgård är tillåten.
	Rakennukset, autopaikat, väestönsuojat ja palomuurit saavat korttelialueella sijaita tonttijaosta riippumatta.	Byggnader, bilplatser, skyddsrum och brandmurar får i kvartersområdet placeras oberoende av tomtindelningen.
	Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle.	Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertaket.
	Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto kunkin voimajohdon omistajalta.	Om byggande som förläggs till ett kraftledningsområde ska ett utlåtande om korsande ledningar skaffas från respektive kraftledningsägare.
	Voimajohtoalueella kasvillisuus tulee valita siten, ettei kasvukorkeus ylitä neljää metriä.	Växtligheten i kraftledningsområdet ska väljas så att vegetationen inte överstiger fyra meter.

2/3

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä.	Jordvärme kan utnyttjas på tomten.
Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Solpaneler och andra energisparande och -producerande lösningar ska gynnas.
Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Ainontien suunnista.	Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Ring III och Ainovägen ska tas i beaktande.
Korttelialueen maantien alueen puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle.	Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot området för landsväg får inte orsaka bländning mot Ring III så att trafiksäkerheten äventyras.
Korttelialue tulee rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.	Kvartersområdet ska avgränsas mot gatuområdena med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.
Rakennuksen julkisivu tulee jakaa Kehä III:n puolella vähintään 50 metrin välein erilaisiin osiin käyttämällä arkkitehtuurin keinoja, materiaaleja, värejä, aukotusta, valaistusta ja kasvillisuutta.	Byggnadens fasad ska mot Ring III delas upp i olika delar med minst 50 meters mellanrum med arkitektoniska medel, material, färger, öppningar, belysning och växtlighet.
Rakennuksen liiketilaosia tulee korostaa.	Byggnadens affärslokalsdelar ska framhävas.
Rakennuksen etelä- ja länsijulkisivut tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat jäsennellyn näkymän alueen pientalojen suuntaan.	Byggnadens södra och västra fasader ska utformas så att de bildar en strukturerad vy mot områdets småhus.
Rakennuksen julkisivut tulee jäsennellä sisäänkäyntejä korostaen.	Byggnadens fasader ska struktureras med betoning på entréerna.
Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.	I kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsrum ska ljudisolering ΔL mot flyg- och trafikbuller i ytterhöljet vara minst 30 dB.
Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.	Vid placeringen och konstruktionen av reklamanläggningar ska särskild hänsyn till stadsbildaspekter tas.
Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille.	Från byggnaden ska en smidig och trygg gångförbindelse till hållplatser för kollektivtrafik ordnas.
Ainontieltä tulee olla vähittäiskaupan pääovelle kiveyksin ja istutuksin muista piha-alueista erotettu kevyen liikenteen yhteys.	Från Ainovägen ska det till detaljhandelsbutikens huvudentré finnas en gång- och cykeltrafikförbindelse som avskilts från övriga gårdsområden med stenläggningar och planteringar.
Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin.	Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.
Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta.	De system som hanteringen av dagvatten förutsätter får vara belägna oavsett tomtindelningen.
Korttelialueella tulee olla vähintään 340 autopaikkaa.	Kvartersområdet ska ha minst 340 bilplatser.
Polkupyöräpaikkoja on toteutettava vähintään 130 kpl. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.	Minst 130 st. cykelplatser ska byggas. Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.
Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.	Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar i enheter på högst 40 bilplatser.
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.**
④ **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.**
12 **Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**

HÄME	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**	3/3
12300	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**	
59000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**	
km19%	**Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää vähittäiskaupan suuryksikköä varten.**	**Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggrätten som får användas för en stor detaljhandelsenhet.**	
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.**	
+46.0	**Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.**	**Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.**	
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**	
tv	**Varastorakennuksen rakennusala.**	**Byggnadsyta för lagerbyggnad.**	
t	**Ohjeellinen talousrakennuksen rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för ekonomibyggnad.**	
le	**Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.**	**Riktgivande del av område som ska reserveras för lek och utevistelse.**	
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**	
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som skall bevaras/planteras.**	
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**	
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 Asemakaavoitus	Stadsstruktur och miljö Detaljplanering
Mittaus- ja geopalvelut Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.	Mätning och geoteknik Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.
Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Vantaalla / Vanda __.__.20__ Kimmo Junttila Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet
	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__	Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

Tuloskortti

Päivämäärä 28.2.2022

Osoite Ainontie 5/Hämeenkylä

Kaavan numero 002077 Hämeenkylä

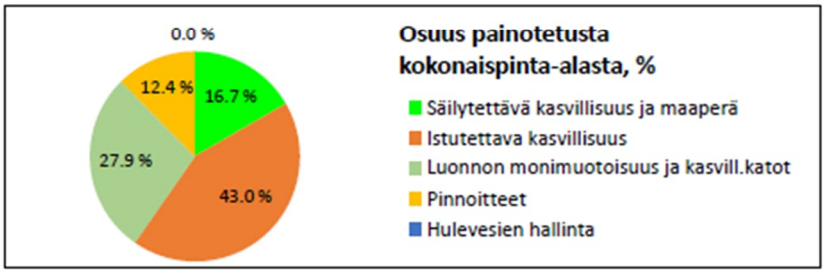
Vihertehokkuuslaskelma

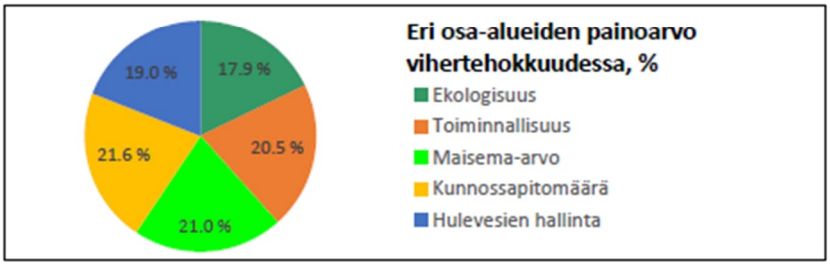
Viher-tehokkuus	**0.7**
Tavoitetaso	**0.7**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

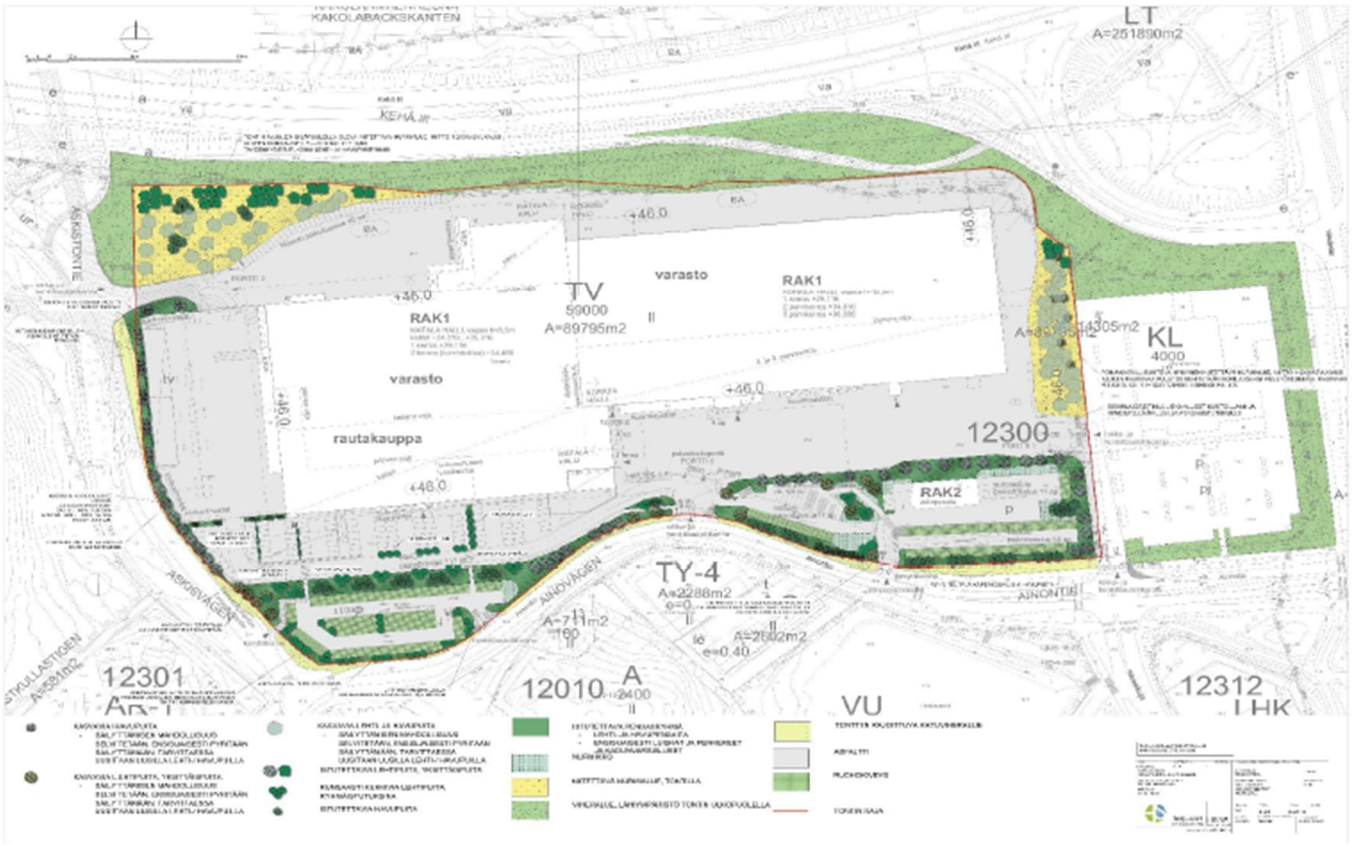
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	1	7
Istutettava kasvillisuus	6	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	3	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**12**	**36**

Hulevesimäärä m³	
550.9	
Valuma kerroin C	
0.9	
Viivytystilavuustarve m³	
550.9	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
0.0	**551.0**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
41 %	





Maisemasuunnitelma, ALUSTAVA



28VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002484
Ainontie 5 ja 10
LAUSUNNOT JA VASTINEET
KALA 17.1.2023

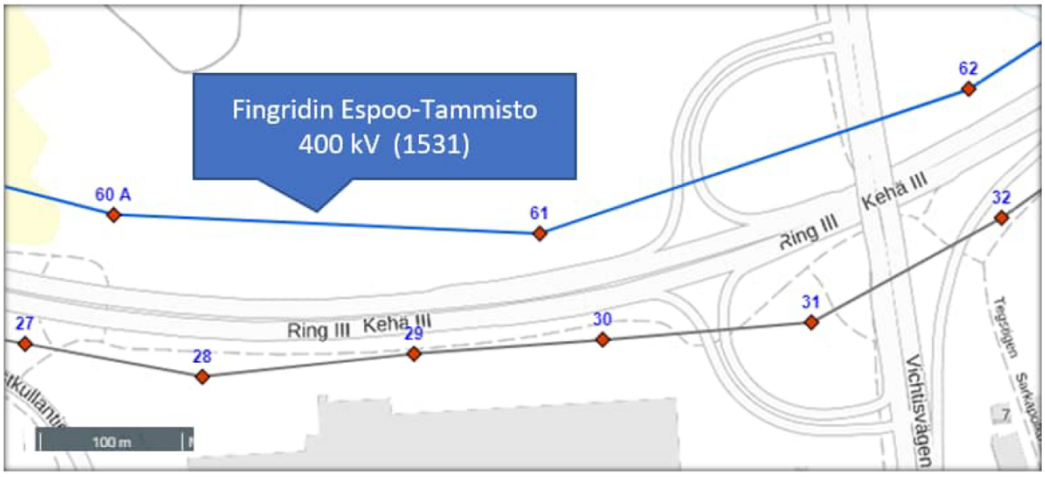
Asemakaavoitus TKA/JKÖ

Kaupunginhallitus 10.10.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **nro 002484** /**Ainontie 5 ja 10**. Lausuntoja pyydettiin 2 kpl ja saatiin 2 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 24.11.2022 Fingrid Oyj	Fingridillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ehdotuksesta.	-
NRO 2, 28.11.2022 Uudenmaan ELY-keskus	Kaavan muutosalue ulottuu tiesuunnitelman suunnittelualueelle, joten kaavamuutos ei esitetyn mukaisena ole mahdollinen. Kaavaselostusta on myös tarkistettava kaupan mitoituksen yms. osalta.	Kaavamuutos on tiesuunnitelmaa tarkentaneen Kehä III:n ja Vihdintien rakentamissuunnitelman mukainen ja siten mahdollinen. Kaavaselostusta on tarkistettu liikenneasioiden sekä kaupan mitoituksen yms. osalta.

NRO 1
Fingrid Oyj, 24.11.2022

Lausunto:
Kiitämme lausuntopyynnöstänne.
Asemakaava-alueen ulkopuolella on Fingrid Oyj:n 400 kV (kilovoltin) voimajohto Espoo - Tammisto (kuva 1). Fingridillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ehdotuksesta, sillä asemakaava-alue on Kehä III eteläpuolella puolella ja se osoittaa tavanomaisia teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten toimintoja. Fingrid Oyj:n voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.



Kuva 1. Asemakaava-alueen lähelle sijoittuvat voimajohdot. Fingrid Oyj:n 400 kV voimajohto on merkitty sinisellä viivalla.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 2
Uudenmaan ELY-keskus, 28.11.2022

Lausunto:
Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Ainontie 5 ja 10 asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 002484).

Liikennejärjestelmä
Ainontie 5 ja 10 asemakaavan muutosalue rajautuu KEHÄ III:n ja Vihdintien liittymään.
Liittymään on laadittu tiesuunnitelma 23.12.2010, joka tulee huomioida kaavaratkaisussa. Lausunnolla olevassa kaavassa esitetään toimintoja päällekkäin tiesuunnitelmassa esitettyjen järjestelyiden kanssa. Kaavan muutosalue ulottuu tiesuunnitelman suunnittelualueelle, eikä kaavamuutosta siten ole mahdollista viedä eteenpäin esitetyn mukaisena.

Kaupan ratkaisu
Kaavamääräys TKL sallii korttelialueelle (km19%) 11 210 k-m2 suuruisen paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan (TIVA) suuryksikön.
Asemakaavan muutosalue on määritelty yleiskaavassa osaksi maakuntakaavan seudullisesti merkittävää kaupan aluetta (Vantaa, Varisto-Petikko), jonka enimmäismitoitus kokonaisuudessaan on 250 000 k-m2. Enimmäismitoitukseen sisältyy sekä olemassa oleva että uusi liiketila, mukaan lukien merkitykseltään paikallinen liiketila.
Kaavaselostuksen mukaan alueella on vähittäiskauppaa nykyisellään arvioitu olevan alle 150 000 k-m2. Voimassa olevissa asemakaavoissa liiketiloja on mahdollistettu alle 200 000 k-m2. Selostuksessa esitetyn kuvauksen perusteella maakuntakaavan mitoituksesta olisi jäljellä n. 50 000 k-m2. Kaavaselostukseen on syytä tarkentaa jäljellä olevan mitoituksen määrä.
Kaavaselostuksessa on esitettävä, mikä on Ainontien asemakaava-alueen osuus enimmäismitoituksesta K-supermarket ja muut länsipuolen liiketilat mukaan lukien sekä paljonko maakuntakaavan kaupan donitsimerkinnän mitoitusta jää itäosalle. Laskelmissa tulee esittää niin olemassa oleva kuin uusi liiketila, joka pitää sisällään sekä paikallisen että seudullisen kaupan. Liitekartta ja laskelmat tulee liittää kaavaselostukseen. Laskelmista on hyötyä myös tulevien Varisto-Petikko -kaupan alueen asemakaavojen laadinnassa.

Jatkotoimenpiteet
Lausunnossa esitetyn perusteella Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa MRL:n mukaista viranomaisneuvottelua.

Vastine:

Liikennejärjestelmä
Kehä III:lta länsisuunnasta Vihdintielle nousevan rampin linjaus kaistoineen ja kvl-väylineen on v. 2010 tiesuunnitelman jälkeen tarkentunut Kehä III:n ja Vihdintien liittymän rakentamissuunnitelmassa siten, että kaavamuutoksen esittämä muutos, jossa 1 143 m^2 osuus maantien aluetta muutetaan Ainontie 5:n uuden TKL-korttelialueen osaksi, on mahdollinen. Tontin ja maantien alueen rajan muutos on neuvoteltu Väylän kanssa liittymäalueen rakentamissuunnitelman mukaisesti siten, että uusi maantien alueen raja tulisi kauttaaltaan 21 metrin etäisyydelle Ainontie 5:n nykyisen varastorakennuksen pohjoisseinästä ja 1 metrin etäisyydelle tontin pohjoisosan asvalttialueen laajennuksesta. Aita sijoitettaisiin noin 0,25 metrin etäisyydelle asvaltin reunasta ja se jäisi asemakaavamuutoksen 002484 mukaiselle uudelle TKL-korttelialueelle ja tontille siten, että sen ja maantien alueen uuden rajan väliin jää tontille 0,5–0,75 metriä työtilaa aidan asennusta ja mahdollista huoltamista varten.

Maantietoimituksen ensimmäinen vaihe on tehty rakentamissuunnitelma ja kaavamuutoksessa esitetty tontin ja maantien alueen rajan siirto huomioiden. Maantietoimituksen toinen vaihe tehdään tontin koillisosan ja maantien alueen uuden rajan mukaisesti.

Kaupan ratkaisu

Kaavaselostusta on tarkennettu kaupan mitoituksen osalta. Kaavaselostukseen on lisätty laskelmat sekä liitekartta Varisto-Petikko-yritysalueen (ml. Vihdintien länsipuoleinen Hämeenkylän pohjoisosan osa-alue) voimassa olevien asemakaavojen osoittamasta kaikkien liiketilojen rakennusoikeuden määrästä. Lisätty aineisto sisältää tiedot mm. kaavamuutoksen jälkeen maakuntakaavan jäljelle jäävästä liiketilan mitoituksen määrästä sekä Ainontie 5:n osuuden Varisto-Petikko-yritysalueen asemakaavoitetusta liiketilojen kokonaisrakennusoikeudesta.

Tarkistukset:

Kaavaselostusta on tarkistettu liikennejärjestelmän sekä Varisto-Petikko-yritysalueen ja siihen sisältyvän Hämeenkylän pohjoisosan liiketilojen mitoituksen osalta.

10 § **Asemakaavan muutos 002398 ja tonttijako, 11 Hämevaara / Vaakapuisto / TLA**

VD/2568/10.02.04.00/2018
TLA/TKA/VIK

Kaksi Vaakapuistoa toimii nyt suojaviheralueina Rajatorpantietä vastaan. Alueille kaavoitetaan kaksi townhouse-tyyppistä rivitaloa, jotka suojaavat pihoja ja eteläpuolista asutusta tiemelulta. Väritys vaihtelee asunnoittain. Rakentamista tulee kahteen kerrokseen yhteensä 4 840 k-m2. Lisäksi ullakoille saa sisustaa asuintiloja. Tonttitehokkuus on e = 0,42, mahdolliset ullakot huomioiden e = 0,50. Liito-oravan ydinalue muuttuu puistosta suojaviheralueeksi.

Asemakaavamuutos koskee osaa kortteleista 11007 ja 11014 sekä katu- ja erityisalueita kaupunginosassa 11 Hämevaara.
Muutos koskee kumoutuvan asemakaavan virkistys- ja katualueita.

Tonttijako koskee osaa kortteleita 11007 ja 11014.

Alue sijaitsee Vaakapuistossa.

Hakija
Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä. Konsultteina olivat Faunatica Oy, Sitowice Oy ja Ramboll Finland Oy.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on pientalovaltaista asuinaluetta AP ja kaupunkikuvan kehittämisvyöhykettä.

Voimassa oleva asemakaava
Alue on puisto- P ja lähivirkistysalueita VL ja osin katualuetta.

Nykytilanne
Alue on kaupunkimetsänä hoidettua sekametsää, joka toimii Rajatorpantien suojaviheralueena.

Läntisessä Vaakapuistossa on varttunutta metsää, pääpuulajina rauduskoivu. Siellä kulkee oikopolku pysäkille.

Itäisessä Vaakapuistossa on kypsää metsää, pääpuulajina kuusi. Siellä on liito-oravan ydinalue sekä puunkaatoja ja risukkoja, joten alue ei ole aktiivisessa virkistyskäytössä.

Vaakatien itäpäässä on heikkokuntoinen, matala ja jyrkkä silta. Sitä käytetään vähän ja siihen on törmätty. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin siitä tulisi liian jyrkkä. Sillan vieressä on suojatie ja liikennevalot, joten silta voidaan purkaa.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutos on laadittu yhteensovittaen liito-oravat ja asuminen.

Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi EV, jossa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo). Liito-oravat pääsevät alueelta etelään. Liito-oravien reitti Rajatorpantien eteläreunassa länteen Pöllökallion ydinalueelle parannetaan istuttamalla katualueelle kelomäntyjä kuten Luhtitiellä.

Vaakapuistot muutetaan pääosin asuinpientalojen korttelialueiksi AP.
Korttelien rakennusoikeudeksi tulee 4 840 k-m2 ja keskimääräiseksi tonttitehokkuudeksi e = 0,42, ullakot huomioiden e = 0,50. Suurin kerrosluku on kaksi (II). Ullakoille saa sisustaa asuintiloja.

Rakennukset suojaavat eteläpuolisia pihoja ja omakotitontteja Rajatorpantien tiemelulta.
Rakennukset ovat rivitaloja, mutta näyttävät townhouse-tyyppisiltä omakotitaloilta, koska rakennusmassa polveilee ja asunnot ovat keskenään erivärisiä. Leikki- ja oleskelupihat rytmittävät talojonoa.
Melusuojausta täydennetään talousrakennuksin ja osin meluaidoilla.

Tonttien etelärajalle tulee ajoyhteys, jota reunustavat pienpuut. Uudet tontit aidataan nykyisiä omakotitontteja vastaan pensasaidalla niiltä osin, kun aitaa ei vielä ole.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat julkaistiin 3.4.2018 ja 31.8.2020.
Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Vantaan Sanomissa ja osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä.
Kaavatilaisuus pidettiin 19.4.2018.
Valmisteluaineisto oli nähtävillä 1.9. – 5.10.2020.

Mielipiteitä saatiin yhteensä 52 kpl. Niissä pääosin vastustettiin rakentamista.

- Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen. Liito-oravan ydinalue merkitään suojaviheralueeksi, jolle merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo), määräyksineen liito-oravista. Lisäksi liito-oraville järjestetään reitti myös länteen Pöllökallion ydinalueen suuntaan.

Viranomaisneuvottelut
Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa on neuvoteltu 7.1.2020, 1.6.2021 ja 30.11.2022.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).
Kaava kohdistuu kaupungin maalle ja tuottaa uutta asuinkerrosalaa pientaloille 4 840 k-m2.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 17.1.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002398 sekä tonttijakoehdotus, 11 Hämevaara / Vaakapuisto,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmiston, perussuomalaisten ja kristillisdemokraattien ryhmät yhtyivät: “Vaakapuiston länsi- ja itäosissa, joihin kohdistetaan rakentamista, sijaitsee useita vanhoja puita. Olemassa olevia puita tulee säilyttää mahdollisimman paljon liito-oravien ekologisten reittien turvaamiseksi sekä rakentamisen hiilijalanjäljen minimoimiseksi. Tontilla jo sijaitsevia puita tulee korvata istutuksin vain, kun se on rakentamisen kannalta välttämätöntä.”

Liitteet
- Asemakaavamuutosehdotus 17.1.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 17.1.2023

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002398

Päiväys
Datum

17.1.2023

Vantaan kaupunki

VAAKAPUISTO

Kaupunginosa 11, Hämevaara

Asemakaavan muutos

Osat kortteleista 11007 ja 11014 sekä katu- ja erityisaluetta.

Tonttijako

Osa kortteleita 11007 ja 11014.

1:2000

Vanda stad

VÅGPARKEN

Stadsdel 11, Tavastberga

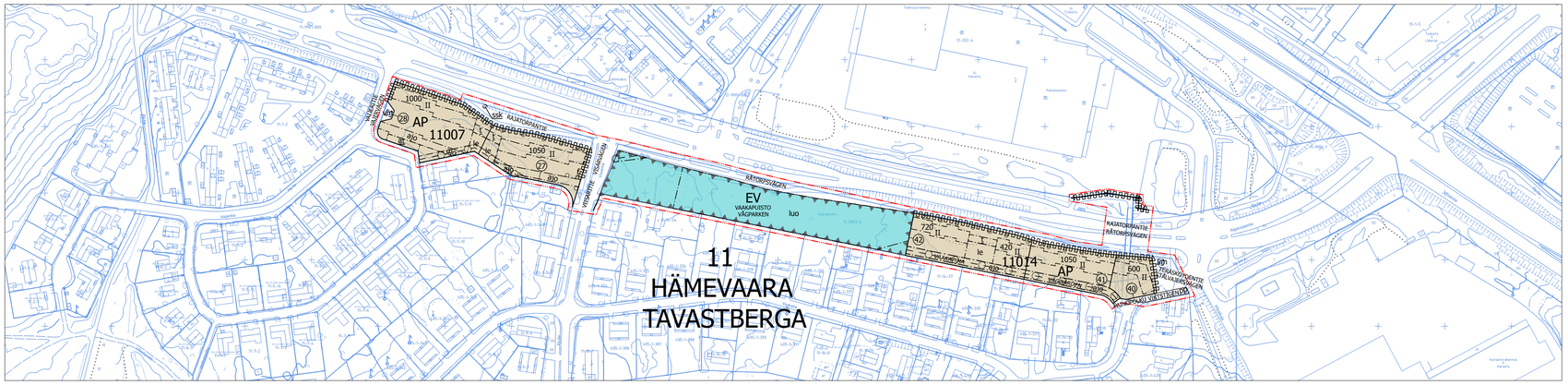
Ändring av detaljplanen

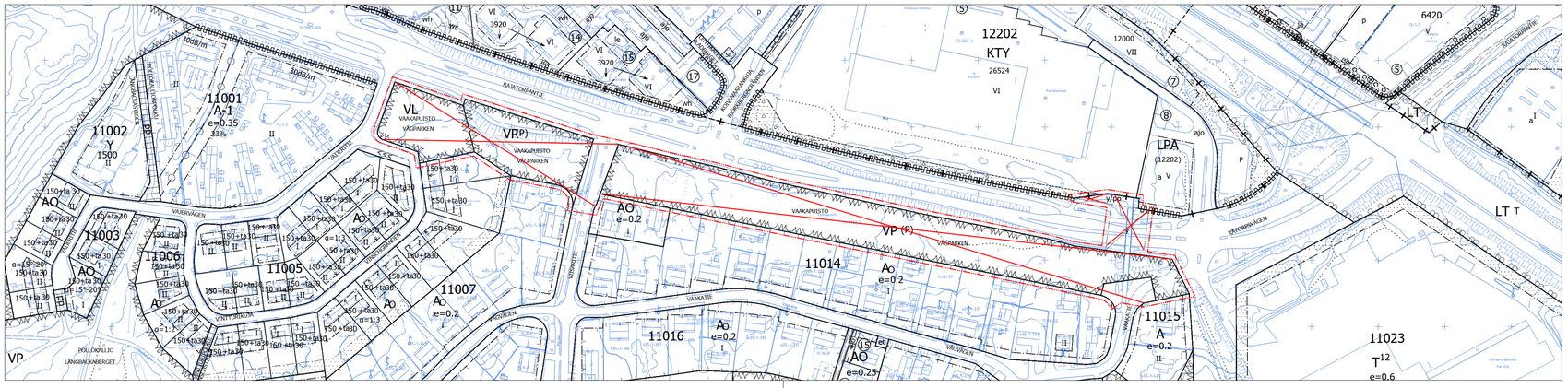
Del av kvarteren 11007 och 11014 samt gatu- och specialområde.

Tomtindelning

Del av kvarteren 11007 och 11014.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

AP **Asuinpientalojen korttelialue.**

Kvartersområde för småhus.

Yleistä

Rakennus on massoiteltava lyhyihin osiin niin, että syntyy vaikutelma omakotitaloista.

Rakentamiseen on käytettävä rakennusalan koko pituus.

Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Asunnoista tulee olla pääsisäänkäynti talon molemmille puolille, pohjoispuolella kevyen liikenteen raitille.

Korttelissa 11014 jokaiselle asunnolle on annettava oma osoitenumero Vaakapihalta.

Rakennusoikeus

Asuinrakennusten ullakoille saa rakentaa alapuolisiin asuntoihin kuuluvia asuintiloja rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä. Välipohja tulee mitoittaa sille.

Rakennusalan saa ylittää vähäisesti asuntojen kokojen vuoksi, jos rakennuksen rytmitys ja vaihtelevuus säilyy.

Asemakaavassa esitetyt talousrakennukset on rakennettava, ne saa rakentaa kaavassa annetun rakennusoikeuden lisäksi.

Katto

Rakennuksissa on käytettävä harjakattoa, kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5 – 1:1.

Rakennusten harjakorkeuden Rajatorpantien puoleisilla rakennusaloilla tulee olla vähintään 4,5 metriä.

Rakennuksissa tulee olla tiilikatto ja maalarinvalkoiset avoräystäät. Tiilikaton värin tulee vaihdella asunnoittain, mutta se ei saa olla musta.

Julkisivut

Julkisivujen tulee olla värikkäitä, punaisia, ruskeita, oransseja, keltaisia, vihreitä ja sinisiä, osin vaaleita, osin tummia, ei mustia, ei valkoisia eikä harmaita.

Julkisivuissa tulee käyttää runsaasti ja vaihtelevasti useita eri värejä niin, että kokonaisuus on värikäs ja väri vaihtuu jokaisen asunnon kohdalla.

Ullakkokerrokseen ei saa rakentaa ulkotiloja eikä parvekkeita.

Ikkunalyhdyt eivät saa katkaista talon räystästä. Ikkunalyhtyjen katon tulee kallistua eteen tai sivuille ja niiden korkeus saa olla enintään 1,6 metriä. Ikkunalyhtyjen leveys ei saa ylittää 3,0 metriä eikä etäisyyden toisiinsa alittaa 2,4 metriä. Ikkunalyhtymääräykset eivät koske poikkipäätyjä.

Ikkuna-aukkojen tulee olla pystysuuntaisia tai neliömäisiä.

Asuinrakennusten päätyjulkisivujen tulee olla paikalla muurattua punatiilitä.

Korttelissa 11014 päätyseinä suojaviheraluetta vastaan tulee rakentaa tontin rajalle paloseinäksi eikä siihen saa rakentaa ovia, ikkunoita, aukkoja tai muita rakenteita, jotta suojaviheralue voidaan myöhemmin kaavoittaa asuinkortteliksi rakennukseen kiinni.

Julkisivuovia tulee olla kullakin tontilla vähintään viittä eri tyyppiä.

Parvekkeita, kuisteja, autokatoksia, viherhuoneita ja terasseja saa rakentaa vain asuintalon eteläpuolelle ja ne saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.

Parvekkeet, kuistit ja terassit on lasitettava.

Rakennuksen pohjoispuolella tulee olla jokaiselle asunnolle pieni sisäänkulkuaukko.

Parvekkeet ja kuistit saavat olla pituudeltaan enintään puolet asunnon pituudesta.

Asuntojen äänieneristävyys lento- ja tiemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Piha

Jokaisella asunnolla tulee olla mahdollisimman laaja oma pihaosuus, joka on rajattava pensasaidalla.

Tontti tulee aidata eteläpuoleisia tontteja vastaan vähintään 1,0 metrin korkeaksi kasvavalla pensasaidalla, jos naapurilla ei ole lauta- tai pensasaitaa.

Korttelissa 11007 piha tulee suojata Vaijeritietä ja Viisaritietä vastaan rakennuksin tai 2,0 metriä korkealla puisella meluaidalla, paitsi ajoliittymän tai muuntajan kohdalla ja niistä etelään.

Allmänt

Byggnaden ska gestaltas så att den delas in i korta delar för att ge intryck av egnahemshus.

Byggnadsytans hela längd ska användas för byggande.

Byggnaderna ska vara arkitektonisk högklassiga och i fasaderna ska högklassiga material användas.

En huvudingång ska finnas från bostäderna till båda sidor av huset, på norra sidan till gå- och cykelvägen.

I kvarteret 11014 ska varje bostad ges ett eget adressnummer från Väggården.

Byggrätt

På bostadsbyggnadernas vindar får byggs bostadsutrymmen som hör till de underliggande bostäderna, oberoende av byggnadsrätten och våningstalet. Mellanbotten ska vara dimensionerad för den.

På grund av bostädernas storlek får en mindre överskridning av byggnadsytan göras om rytmen och variationen i byggnaden bevaras.

De ekonomibyggnader som föreslagits i detaljplanen ska byggas, de får byggas utöver den byggrätt som anvisats i detaljplanen.

Tak

I byggnaderna ska sadeltak användas, taklutningen ska vara 1:1,5 – 1:1.

Byggnadernas åshöjd på byggnadsytor som ligger på Råtorpsvägens sida ska vara minst 4,5 meter.

Byggnaderna ska ha tegeltak och mälarvit öppen takfot. Färgen på tegeltaket ska variera från lägenhet till lägenhet, men den får inte vara svart.

Fasader

Fasaderna ska vara färggranna, röda, bruna, orange, gula, gröna och blåa, delvis ljusa, delvis mörka, varken svarta, vita eller gråa.

I fasaderna ska ett stort antal färger i varierande grad användas så att helheten är färggrann och fasaden skiftar färg vid varje bostad.

I vindsvåningen får ej byggas uterum eller balkonger.

Fönsterkuporna får ej vara utformade så att de skär igenom husets takskägg. Fönsterkupans tak ska luta framåt eller åt sidorna och ha en bygghöjd på högst 1,6 meter. Bredden på fönsterkuporna får ej överstiga 3,0 meter och avståndet mellan dem får ej underskrida 2,4 meter. Frontespiser innefattas ej av bestämmelser för takkupor.

Fönsteröppningarna ska vara vertikala eller kvadratiska.

Bostadshusens gavelfasader ska bestå av rödtegel som murats på platsen.

I kvarter 11014 ska gavelväggen mot det skyddsgrönområdet byggas på tomtens gräns som brandvägg och dörrar, fönster, öppningar eller andra strukturer får inte byggas i den, så att det skyddsgrönområdet kan avgränsas till bostadskvarter kopplad till byggnaden senare.

På varje tomt ska det finnas minst fem olika typer av fasaddörrar.

Balkonger, verandor, täckta bilplatser, grönrum och terrasser får byggas endast söder om bostadshuset och de får placeras utanför byggnadsytan.

Balkonger, verandor och terrasser ska vara inglasade.

Det ska finnas ett litet entrétak för varje bostad på byggnadens norra sida.

Balkonger och verandor får inte överstiga hälften av bostadens längd.

Bostädernas ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara minst 35 dB.

Gårdsplan

Varje bostad ska ha en egen gårdsdel som är så stor som möjligt och den ska avgränsas med en häck.

Tomten ska inhägnas mot tomterna på södra sidan med häck som blir minst 1,0 meter hög, om grannen inte har ett staket eller en häck.

I kvarteret 11007 gården ska skyddas mot Vajervägen och Visarvägen med byggnader eller ett 2,0 meter högt bullerskydd av trä, förutom vid utfarten eller transformatorn och söder om de.

Korttelissa 11014 piha (ei ajoyhteys) tulee suojata suojaviheraluetta vastaan tilapäisellä 2,0 metriä korkealla puisella meluaidalla, jonka saa purkaa, kun suojaviheralue on asemakaavoitettu asuinkortteliksi.

Tontilla olevan 5,5 metriä leveän ajoyhteyden pohjoisosaan on sijoitettava vähintään 1,5 metriä leveä kivetty kaista ensisijaisesti jalankulkua varten.

Tontilla olevan ajoyhteyden pohjoispuolella on säilytettävä puita ja/tai istutettava rivi pienpuita.

Korttelissa 11014 ajo- ja jalankulkuyhteys tulee järjestää yhteisesti tarvittaessa myös myöhemmin suojaviheralueen paikalle kaavoitettaville asuintonteille.

Rajatorpantien eteläpuolella tulee säilyttää ja/tai istuttaa puurivi tai puuryhmiä.

Korttelissa 11007 ja 11014 leikki- ja oleskelualue tulee järjestää koko AP-korttelialuetta varten.

Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.

Hulevedet on viivytettävä ja hallittava korttelialueella tonttijaosta riippumatta. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä korttelikohtainen hulevesisuunnitelma. Viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Tonttien tulee huolehtia ympäröiviltä alueelta tulevien vesien kulkeutuminen yleiseen hulevesiverkostoon.

Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita.

Korttelissa 11007 tulee järjestää ajoyhteys Vintturikuja 4:n takatontille, kun korttelialue rakennetaan.

Vain ajoyhteys saa olla asfaltoitu, kaikki pysäköintipaikat ja kulkutiet asunnoille on kivettävä.

Autopaikkoja on varattava jokaiselle asuntopihalle 1 ap / asunto ja tontin ajoyhteysalueelle vähintään 0,3 ap / asunto.

Korttelissa 11014 autopaikat saa järjestää tonttijaosta riippumatta.

I kvarter 11014 ska gården (ingen körförbindelse) skyddas mot skyddsområdet med ett tillfälligt 2,0 meter högt bullerstaket i trä, som får demonteras när skyddsgrönområdet är stadsplanerad till bostadskvarter.

I norra delen av den 5,5 meter breda körförbindelsen på tomten ska ett minst 1,5 meter brett fält placeras, främst för gångtrafik.

På norra sidan av körförbindelsen på tomten ska träd bevaras och/eller en rad småträd planteras.

I kvarter 11014 ska kör- och gångförbindelsen ordnas vid behov senare gemensamt även för att bostadstomterna ska planläggas på skyddsgrönområdet.

Söder om Råtorpsvägen ska en trädrad eller trädgrupper bevaras och/eller planteras.

I kvarter 11007 och 11014 ska ett lek- och utevistelseområde anordnas för hela AP-kvartersområdet.

Gröneffektiviteten ska vara minst 0,9.

Dagvatten ska försenas och hanteras i kvartersområdet oavsett tomtens uppdelning. En ansökan om bygglov måste åtföljas av en kvarterspecifik dagvattenplan. Landskapsbyggandet ska kopplas tekniskt och funktionellt till dagvattenhantering.

Tomterna ska ta hand om överföringen av vatten från omgivningen till det allmänna dagvattennätet.

På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd eller djuprotade buskar.

I kvarteret 11007 ska en körförbindelse till baktomten av Vinschgränden 4 anordnas när kvartersområdet byggs.

Endast körförbindelsen får vara asfalterad, alla parkeringsplatser och gångvägar till bostäderna ska stenläggas.

Bilplatser ska reserveras för varje bostadsgård 1 bp / bostad och för tomtens körförbindelseområde minst 0,3 bp / bostad.

I kvarter 11014 får parkeringsplatser anordnas oavsett tomtindelning.

EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
27	**Osa-alueen raja.**	**Gräns för delområde.**
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.**
11	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HÄMEV	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
11007	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
RAJATORPANTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
VAAKAPIHA	**Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.**	**Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**
420	**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.**

	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
at	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
vm	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Byggnadsyta där transformator får placeras.**
t	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.**
at	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen ja auton säilytyspaikan.**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad och förvaringsplats för bil får placeras.**
le	**Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.**	**För lek och utevistelse reserverad del av område.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som ska bevaras/planteras.**
	Istutettava puu.	**Träd som ska planteras.**
ssk	**Avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää.**	**Kalt berg eller flyttblock som ska bevaras.**
luo	**Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.** Alueella on erityisiä luontoarvoja. Alueella sijaitsee luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella suojellun liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikka. Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, että lajin lisääntymis- ja levähtämispaikka heikentyy tai häviää. Alueen puusto tulee säilyttää ikärakenteeltaan ja puulajisuhteiltaan liito-oravalle soveltuvana. Lajin liikkumisen kannalta riittävä puusto tulee säilyttää. Liito-oravalle soveltuva kulkuyhteys on säilytettävä.	**Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.** På området finns speciella naturvärden. Områdesdel med platser där flygekorren förökar sig och rastar som är fredade enligt 49 § i naturvårdslagen. I området är det förbjudet att utföra sådana åtgärder som kan försämra eller förstöra platser där flygekorren förökar sig och rastar. Trädbeståndets åldersstruktur och förhållandet mellan olika trädarter ska bevaras så att det lämpar sig för flygekorren. Ett tillräckligt trädbestånd ska bevaras för att flygekorren ska kunna förflytta sig. En för flygekorren lämplig förbindelseled ska bevaras.
	Katu.	**Gata.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

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, 3.1.2023 14.40

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002398
VAAKAPUISTO
HÄMEVAARA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ
/ ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan muutoksen selostus
ja tonttijako,
joka koskee 17.1.2023 päivättyä
asemakaavakarttaa 002398

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Kaksi Vaakapuistoa toimii nyt suojaviheralueina Rajatorpantietä vastaan. Alueille kaavoitetaan kaksi townhouse-tyyppistä rivitaloa, jotka suojaavat pihoja ja eteläpuolista asutusta tiemelulta. Väritys vaihtelee asunnoittain. Rakentamista tulee kahteen kerrokseen yhteensä 4 840 k-m2. Lisäksi ullakoille saa sisustaa asuintiloja. Tonttitehokkuus on e = 0,42, mahdolliset ullakot huomioiden e = 0,50. Liito-oravan ydinalue muuttuu puistosta suojaviheralueeksi.

Kaava-alueen sijainti, lähipalvelut ja suhde kaupunkirakenteeseen.

Asemakaavan muutos

Vantaan kaupungin kaupunginosa 11 Hämevaara
Osa kortteleita 11007 ja 11014 sekä katu- ja erityisalueita
(Kumoutuvan asemakaavan virkistys- ja katualueita.)

Tonttijako

Osa kortteleita 11007 ja 11014

Kaava-alueen sijainti

Vaakapuisto, Rajatorpantien eteläpuolella.

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	14
4	Asemakaavan kuvaus	47
5	Asemakaavan toteutus	53

1. TIIVISTELMÄ

Ilmakuva kaava-alueelta etelästä. Google earth 2022

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat hakee asemakaavamuutosta kahden Vaakapuiston muuttamiseksi pientaloasumiseen.

Yleiskaavassa alue on pientalovaltaista asuinaluetta AP ja katukuvan kehittämisvyöhykettä.

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on puisto- P ja lähivirkistysalueita VL ja osin katualuetta.

Alue on kaupunkimetsänä hoidettua sekametsää, joka toimii Rajatorpantien suojaviheralueena.

Läntisessä Vaakapuistossa on varttunutta metsää, pääpuulajina rauduskoivu. Siellä kulkee oikopolku pysäkille.

Itäisessä Vaakapuistossa on kypsää metsää, pääpuulajina kuusi. Siellä on liito-oravan ydinalue sekä puunkaatoja ja risukkoja, joten alue ei ole aktiivisessa virkistyskäytössä.

Vaakatien itäpäässä on heikkokuntoinen, matala ja jyrkkä silta. Sitä käytetään vähän ja siihen on törmätty. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin siitä tulisi liian jyrkkä. Sillan vieressä on suojatie ja liikennevalot, joten silta voidaan purkaa.

Asemakaavamuutos on laadittu yhteensovittaen liito-oravat ja asuminen.

Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi EV, jolle merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo), määräyksineen liito-oravasta. Liito-oravat pääsevät alueelta etelään. Liito-oravien reitti Rajatorpantien eteläreunassa länteen Pöllökallion ydinalueelle parannetaan istuttamalla katualueelle kelomäntyjä kuten Luhtitiellä.

Vaakapuistot muutetaan pääosin asuinpientalojen korttelialueiksi AP. Korttelien rakennusoikeudeksi tulee 4 840 k-m2 ja keskimääräiseksi tonttitehokkuudeksi e = 0,42, ullakot huomioiden e = 0,50. Suurin kerrosluku on kaksi (II). Ullakoille saa sisustaa asuintiloja.

Rakennukset suojaavat eteläpuolisia pihoja ja omakotitontteja Rajatorpantien tiemelulta. Rakennukset ovat rivitaloja, mutta näyttävät townhouse-tyyppisiltä omakotitaloilta, koska rakennusmassa polveilee ja asunnot ovat keskenään erivärisiä. Leikki- ja oleskelupihat rytmittävät talojonoa. Melusuojausta täydennetään talousrakennuksin ja osin meluaidoilla.

Tonttien etelärajalle tulee ajoyhteys, jota reunustavat pienpuut. Uudet tontit aidataan nykyisiä omakotitontteja vastaan pensasaidalla niiltä osin, kun aitaa ei vielä ole.

2. LÄHTÖKOHDAT

Läntistä Vaakapuistoa, taustalla Lehtikallion kerrostaloja. TKa 25.4.2020

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Hämevaara on pääosin pientaloaluetta, mutta kaupunginosaan on rakennettu myös kerrostaloja.

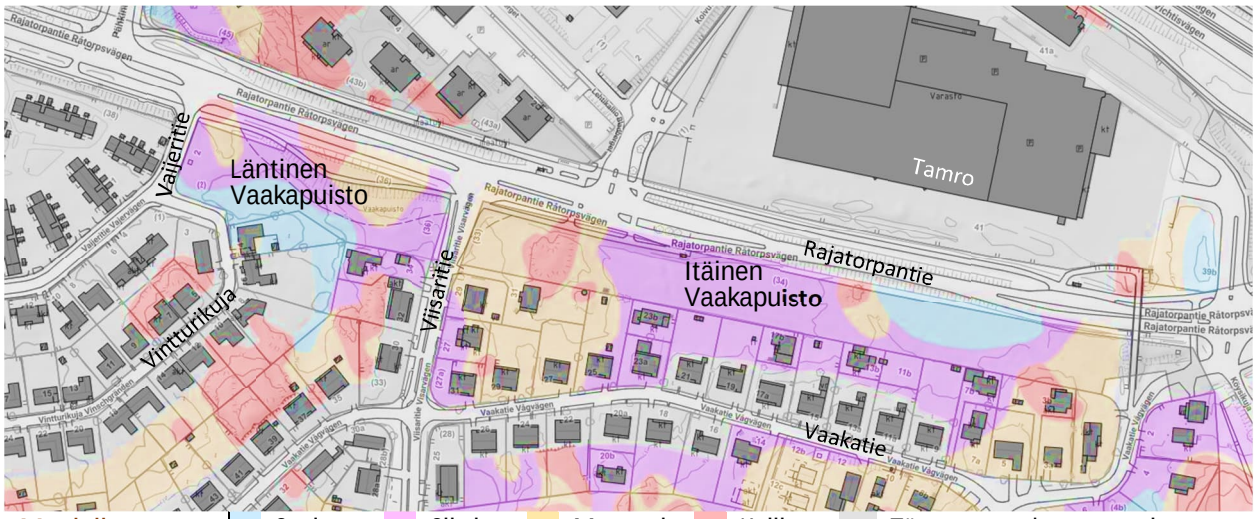
Luonnonympäristö

Vaakapuistoissa on eri-ikäistä sekapuustoista suojametsää asutuksen ja vilkkaan kadun välissä. Puusto on harvennettua kaupunkimetsää, jossa on kuusta, haapaa ja koivua.

Läntisessä Vaakapuistossa on varttunutta metsää, pääpuulajina rauduskoivu. Siellä kulkee oikopolku pysäkille. Rajatorpantien varrella ajoradan ja raitin välissä on iso siirtolohkare.

Itäisessä Vaakapuistossa on liito-oravan ydinalue, jossa on kolopuuryhmä ja pesäpuu. Alue on kypsää metsää, pääpuulajina kuusi. Alikasvos on pääosin pihlajaa. Alueella on puunkaatoja ja risukkoja eikä siellä kulje polkua, eikä alue ole aktiivisessa virkistyskäytössä.

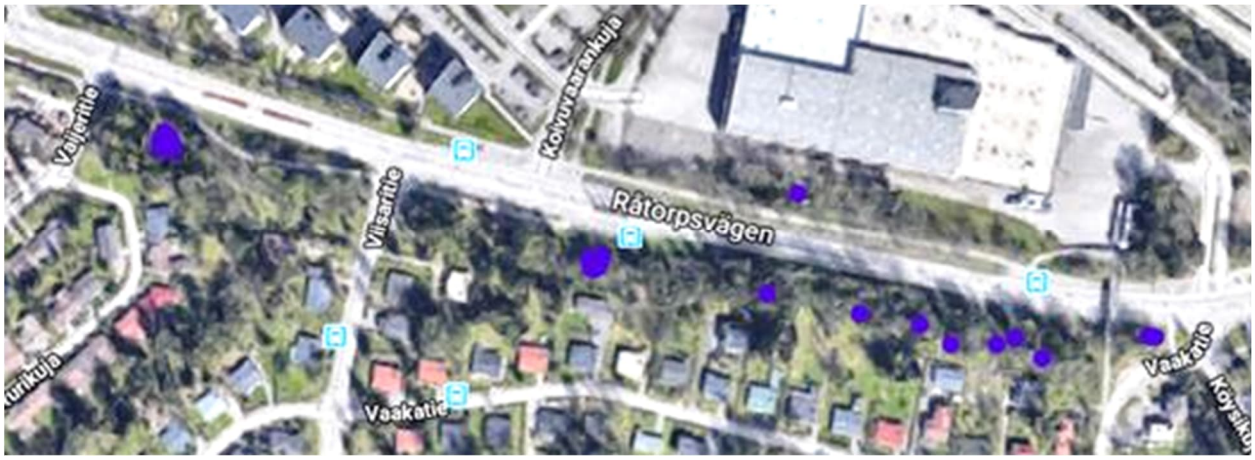
Maaperä on vaihtelevasti savea, silttiä, moreenia ja kalliota. Alue on pääosin rakentamiseen hyvää maaperää ja on normaalisti rakennettavissa. Perustamisesta tulee tehdä rakennuspaikkakohtainen maaperätutkimus. Alue ei ole pohjavesialuetta.



Maalajit. Savi. Siltti. Moreeni. Kallio. Täytemaa, rakennettu alue.

Liito-oravahavainnot

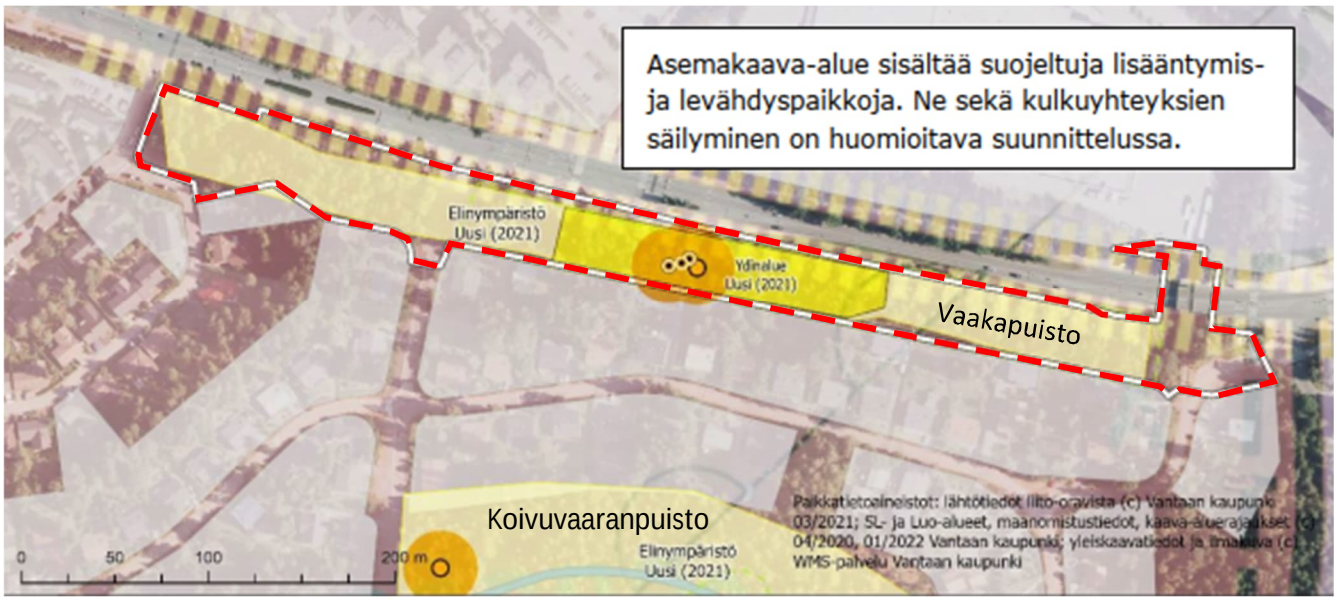
Länsi-Vantaan liito-oravaselvityksessä 2016 Itäinen Vaakapuisto todettiin liito-oravalle soveltuvaksi alueeksi, mutta se ei liittynyt liito-oravan elinpiireihin eikä reitteihin eikä lajihavaintoja ollut. Asukkaat kuitenkin tekivät havaintoja liito-oravan papanoista 2019.



Asukkaiden havainnot liito-oravan papanoista. Ulla Montin 23.5.2019

Liito-oravakartoitus Vaakapuistossa maaliskuussa 2020. Kaksi kolopuuta. Faunatica 6.4.2020

Maastokäynnillä 29.3.2020 ei havaittu merkkejä liito-oravista, vaikka alue todettiin kokonaisuudessaan liito-oravalle sopivaksi. Kaksi kolopuuta löytyi. (Faunatica / Henna Makkonen 6.4.2020)



Vaakapuisto, kaava-alueen rajaus Muut kuin Vantaan omistamat maa-alueet	Liito-oravayhteys, tunnistettu ennen vuotta 2021 Tärkeä yhteys	Liito-oravapuut, maastokartoitus, kevät 2021 Kolopuu Kolopuu pesäkäytössä 2021	Kolopuukartoituksessa havaitut ja arvioidut soveltuvat kolopuut, tammikuu 2022 Soveltuva kolopuu 20 m leveä vyöhyke kolopuiden ympärillä
Liito-oravan elinalueet, lähtötiedot Vantaan kaupunki Soveltuva elinympäristö	Liito-oravan elinalueet, maastokartoitukset, kevät 2021 Elinympäristö Ydinalue		

Vaakapuiston kolopuut ja niitä ympäröivä suojapuusto. Ramboll 26.5.2022

Liito-oravan suojelusuunnitelma / Ramboll 26.5.2022

Nykytila

Vaakapuiston kaava-alue sijoittuu Rajatorpantien varteen kapealle metsäalueelle. Liito-oravakartoituksessa 2021 metsäkaistaleelta havaittiin yksi liito-oravan pesäpuu, yksi papanapuu ja kaksi kolopuuta. Kolopuiden soveltuvuus liito-oravalle tarkastettiin tammikuussa 2022, jolloin havaittiin yksi uusi kolopuu. Kaikki kolopuut arvioitiin liito-oravalle soveltuviksi.

Liito-oravapuiden ympärille rajattiin kevään 2021 kartoituksessa pieni ydinalue ja sitä ympäröivä metsäkaistale määriteltiin elinympäristöalueeksi. Metsä on harvennettua kaupunkimetsää, jossa on järeää kuusta ja haapaa. Pienialainen elinympäristöalue kattaa suurimman osan asemakaava-alueesta. Vaakapuiston elinympäristöalueelle ei ole aiemmin määriteltyjä kulkuyhteyksiä, mutta elinympäristöalue on oletetusti yhteydessä Koivuvaaranpuiston elinympäristöalueeseen omakotialueen pihapuiden ja Vaakatien itäpäädyn kautta.

Suunniteltu maankäyttö ja toimenpidesuositukset

Vaakapuiston kaava-alueelle on suunniteltu monimuotoista pientaloaluetta. Kohteen suunnitteluun vaikuttaa erityisesti alueelta havaittu liito-oravan pesäpuu, eli lisääntymis- ja levähdyspaikka, sekä lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi katsottavat kolopuut. Lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain nojalla kielletty ja edellyttää poikkeamislupaa. Mikäli alueen rakentamisen toteutuessa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat, eli havaitut pesä- ja kolopuut eivät alueella säily, on tarpeen käynnistää poikkeuslupamenettely. ELY-keskus voi myöntää poikkeusluvan yksittäistapauksissa ja vain mikäli sen ehdot täyttyvät.

Vaakapuiston kaava-alueelta etelään on kaavoitettu päiväkotitontti, joka sijoittuu keväällä 2021 rajatulle elinympäristöalueelle. Pääosa elinympäristöalueesta säilyy päiväkotitontin ulkopuolella.

Itäistä Vaakapuistoa. TKa 25.4.2020

Keväällä 2021 havaittu lisääntymis- ja levähdyspaikka tulee huomioida toteutuksessa. Havaittu pesäpuu on esitetty kartalla s. 6.

Liito-oravan esiintymistilannetta Vaakapuiston asemakaava-alueella on tarpeen seurata mahdollisten uusien pesä- tai kolopuiden ja papanahavaintojen varalta asemakaavoituksen edetessä.

Kaavan vaikutukset liito-oraviin on esitetty s. 50–51.

Vaakapuiston liito-oravatilanne

Lain suojaamat tai huomioitavat liito-oravakohteet asemakaava-alueella	Alueen merkitys laajemmassa kokonaisuudessa	Toimenpiteet
Alueella on lisääntymis- ja levähdyspaikkoja (pesä- ja kolopuita yhteensä 4) ja kulkuyhteystarpeita.	Elinympäristöalue on pienialainen, mutta lisääntymis- ja levähdyspaikoilla on vähintään paikallista merkitystä. Lähialueilla säilyy laajempia elinympäristöalueita ja soveltuvaa metsää, joten mikäli pesäpuu ei myöhemmin ole liito-oravan käytössä, ei alueen rakentamisen arvioida vaarantavan suotuisan suojelun tasoa.	Lisääntymis- ja levähdyspaikat ja kulkuyhteystarpeet huomioidaan. Rakentaminen sijoitellaan siten että lisääntymis- ja levähdyspaikat ja kulkuyhteydet turvataan. Alueelle ei haeta poikkeamislupaa. Toimenpiteistä on neuvoteltu ELY-keskuksen kanssa. Liito-oravan ydinalue sijoittuu suojaviheralueelle EV, jolla ydinalue merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi (luo). Yhteys Pöllökallion suuntaan turvataan kaupungin katualueella.

Kulttuurihistorialliset kohteet

Alueella ei ole rakennusperintökohteita eikä tunnettuja muinaisjäännöksiä.

Rakennettu ympäristö

Kaava-alueella on silta ja kaksi energialaitoksen muuntamoa. Muuten alue on rakentamaton.

Rajatorpantien pohjoispuolella on teollisuusvarasto (1973) sekä kuusi- ja seitsemänkerroksisia asuinkerrostaloja (2014–17), joiden julkisivut ovat betonia, rappausta ja tiiltä.

Alueen eteläpuolella Vaakatien varrella on yksikerroksisia ja loivakattoisia bungalow-tyyppisiä omakotitaloja, joissa on vaaleat lautajulkisivut ja punatiilipäädyt. Ne on rakentanut 1960-luvulla rakennusliike Otto Wuorio Oy. Vintturikujalla on omakotitaloja (1983–1990), jotka ovat vaaleita puu- ja tiilitaloja. Vaijeritiellä on julkisivuiltaan punatiilisiä kaksikerroksisia luhtitaloja (1986).

Palvelut

Alueella on hyvät lähipalvelut (kartta s. 2). Hämevaarassa on päiväkoti ja kaksi kaavoitettua päiväkotitonttia. Koulut ja kaupat ovat Pähkinärinteessä ja Vapaalassa. Koivuvaarankujalla on R-kioski. Paalutorille ja kauppakeskus Myyrmanniin on Viisaritieltä 2,6 km.

Virkistys

Hämevaarassa on useita puistoja. Vaakapuisto on asemakaavoitettu lähinnä suojaviheralueeksi Rajatorpantietä vastaan. Pöllökalliolla on leikkipaikka. Viikatepuistossa on pallokenttä. Lännempänä on laaja Linnaistenmetsä. Lammaslammelle on Viisaritieltä 1,2 km.

Liikenne

Rajatorpantie on pääkatu, jolla on kevyen liikenteen raitti pohjoispuolella, mutta eteläpuolella nyt vain bussipysäkeille. Liikennemäärä on nyt 10 970 ajon/vrk (2020) ja ennusteet ilman liikenteen hinnoittelua 16 300 ajon/vrk ja kun tiemaksut on otettu käyttöön 12 000 ajon/vrk (2050).

Viisaritie on kokoojakatu, liikennemäärä 2 200 ajon/vrk (2020), kevyen liikenteen raitti on tien länsipuolella. Vaijeritiellä on jalkakäytävät kadun molemmin puolin. Vaakatiellä, Viittatiellä ja Vintturikujalla ei ole jalkakäytäviä. Vaakatie on katkaistu itäpäästä. Yleiskaavassa Teräsköydentie (nyt Köysikuja) tulisi jatkumaan Espooseen, mutta näin ei ole kuitenkaan Espoon suunnitelmissa.

Rajatorpantien ylittää kevyen liikenteen silta, joka on heikkokuntoinen, matala, jyrkkä ja siihen on törmätty. Silta johtaa bussipysäkille, joka tullaan siirtämään lähemmäksi Vihdintietä, ja Rajatorpan koululle. Uuden sillan pitäisi olla korkeampi, jolloin siitä tulisi liian jyrkkä. Sillan vieressä on suojatie ja liikennevalot ja reitti risteykseen on lyhyempi ja helpompi, joten silta voidaan purkaa. Laskennassa 24.–25.5.2021 sillan käyttö oli hyvin vähäistä (s. 48).

Rajatorpantien bussiliikenne syksyllä 2023	Vuoroväli min		
	Ma-pe	La	Su
300 Elielinaukio – Pähkinärinne – Myyrmäki	10–15	10–20	15–20
311 Kaivoksela – Myyrmäki – Hämeenkylä	20–30	30–60	30–60
313 Kaivoksela – Myyrmäki – Hämeenkylä, lähibussi	6 vuoroa		
321 Elielinaukio – Jupperi – Vanhakartano	30–60		
335 Linnainen – Vapaala – Myyrmäki – M:laakso – Askisto	20–30		
522 Leppävaara – Pähkinärinne – Vantaankoski	20–30	30	30
530 Matinkylä – Espoon keskus – Jorvi – Myyrmäki	10–15	10–15	15–20

Alueella on hyvät bussiyhteydet ja alue kuuluu joukkoliikennevyöhykkeeseen.
Yleiskaavassa on varauduttu pikaraitioteihin Helsingistä ja Espoosta Myyrmäkeen.

Tekninen huolto

Alueelle on valmis kunnallistekniikka. Jätevedet johdetaan runkojätevesiviemäriin ja edelleen Suomenojan jätevedenpuhdistamolle. Vaijeritiellä ja Köysikujalla on energialaitoksen muuntajat. Alueella voidaan hyödyntää kaukolämpöä, maalämpöä ja aurinkoenergiaa.

Hulevedet virtaavat Itäisen Vaakapuiston itäosasta Mätäojaan, se on Helsingissä Mätäjoki, muilta osin Hämevaaranojaan, se on Espoossa Monikonpuro. Molemmat laskevat Laajalahteen.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

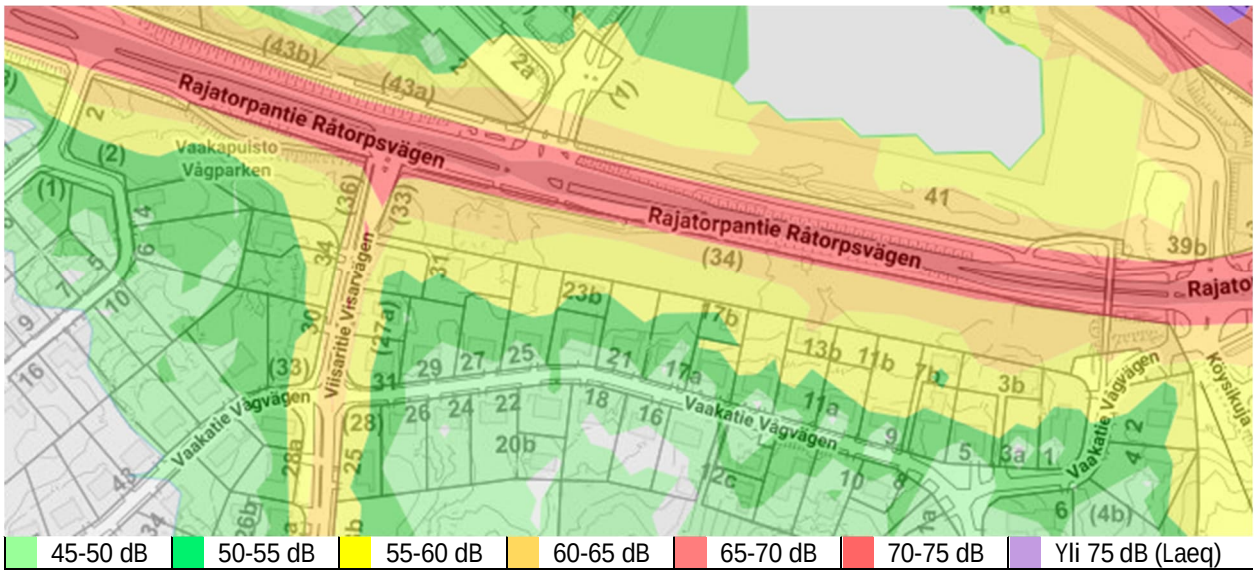
Lentomelu

Lentomelua arvioidaan kansainvälisesti Lden-arvolla, joka korottaa ilta- ja yömelun häiritsevyyttä. Vantaalla on käytössä myös lentokentän laskeutumisvyöhyke, joka edellyttää asunnoilta ΔL 35 dB ääneneristävyyttä. Muutoin Lden 50–55 dB lentomelualue edellyttää ΔL 32 dB ääneneristävyyttä.

Lentomelutilanne.

Tiemelu

Alueella ylittyvät melun enimmäismäärän ohjearvot, jotka ovat virkistysalueilla 50 dB ja asunto-alueilla 55 dB. Kaavaan on tehty tiemeluselvitys (s. 45–46, 52–53).



Tiemelutilanne 2021 (päivä klo 7–22, keskiäänitaso). Vantaan ympäristökeskus 2021

Tiemelun huomioon ottaminen

Tiemeluvyöhyke (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 § 57. *) YM asetus 796/2017.

Läntistä Vaakapuistoa, taustalla Lehtikallion kerrostaloja. TKa 25.4.2020

Rajatorpantien siirtolohkare.

Itäinen Vaakapuisto sillalta. TKa 25.4.2020

Läntistä Vaakapuistoa.

Itäistä Vaakapuistoa. TKa 25.4.2020

Pienhiukkaset

ELY:n (2015) minimiohje-etäisyys asumiselle ajoradan reunasta on ennusteliikenteellä 12 000 ajon/vrk 8,4 metriä ja ennusteliikenteellä 16 300 ajon/vrk 11,5 metriä. Tieliikenteen pakokaasupäästöt ovat kuitenkin laskeneet Vantaalla 22 % vuosina 2016–2021. Kehitys jatkuu, kun autokanta uusiutuu ja sähköistyy. Uusien autojen tulee olla sähköautoja vuonna 2030. Autojen keski-ikä on Uudellamaalla 10,3 vuotta (2021), joten autokanta on uusiutunut vuonna 2050.

Maanomistus

Vantaan kaupunki.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT) on annettu 1. toimivista yhdyskunnista ja kestävästä liikkumisesta; 2. tehokkaasta liikennejärjestelmästä; 3. terveellisestä ja turvallisesta elinympäristöstä; 4. elinvoimaisesta luonto- ja kulttuuriympäristöstä, luonnonvaroista ja 5. uusiutumiskykyisestä energiahuollosta. Tavoitteena on muun muassa, että suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. (VN 14.12.2017)

=> Asemakaavamuutos on tavoitteiden mukainen.

Maakuntakaava

Uusimaa 2050 -kaavan tärkeimpänä tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä.
(Maakuntavaltuusto 25.8.2020)

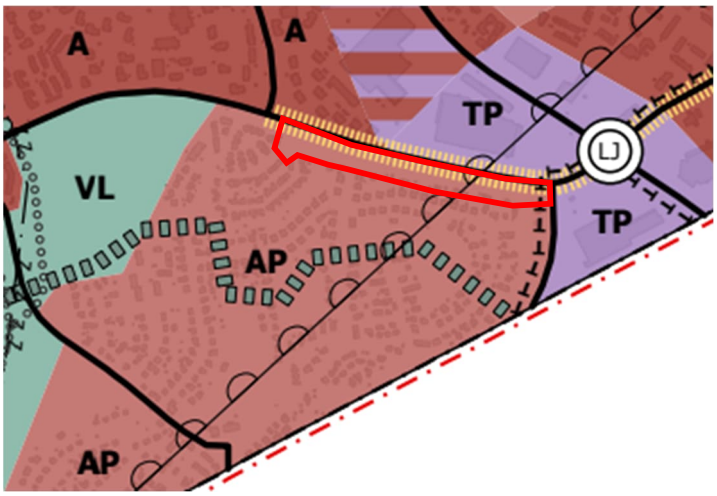
=> Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
Virkistys- ja suojelualueita.
Keskustatoimintojen alue, keskus.
Kaupan alue.
Kaavamuutosalueen sijainti.

Yleiskaava

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Kaupungin kasvu ohjataan ensisijaisesti keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Alue on pientalovaltaista asuinaluetta AP ja katukuvan kehittämisvyöhykettä. (Kv 25.1.2021, voimaan 11.1.2023)

=> Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.



A Asuinalue.
AP Pientalovaltainen asuinalue.
TP Monipuolinen työpaikka-alue.
VL Lähivirkistysalue.
Katukuvan kehittämisvyöhyke.
Ekologinen runkoyhteys.
Laskeutumisvyöhyke.
Joukkoliikenteen runkoyhteys.
LJ Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka.
Kaavamuutosalueen sijainti.

Katukuvan kehittämisvyöhyke, yleiskaavan kaavamääräys

Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.

=> Rakentaminen luo laadukasta kaupunkitilaa ja viihtyisää katukuvaa. Rajatorpantien uudelta jalkakäytävältä tulee sisäänkäynnit asuntoihin. Katualueella huomioidaan liito-oravan hyppypuut.

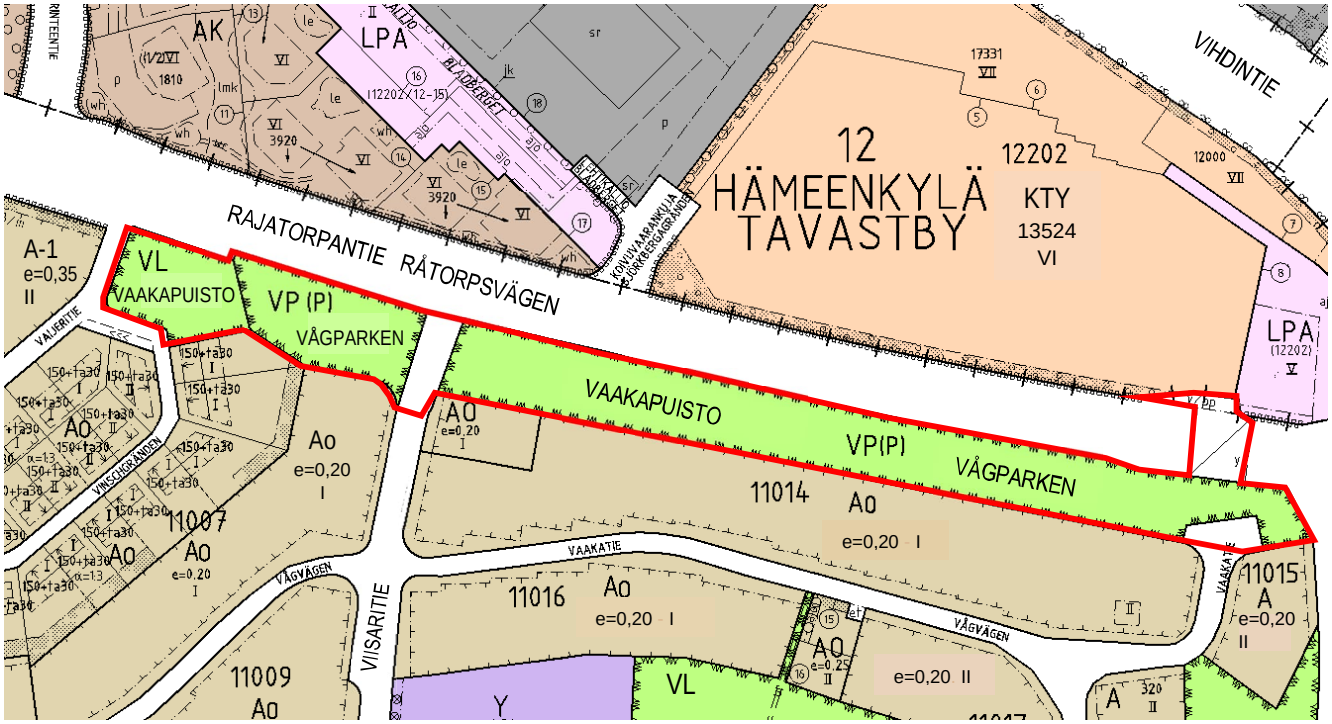
Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne, MAL 2019

Seutu kasvaa 2 miljoonaan asukkaaseen 2050. Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen. Kartalla on esitetty maankäytön kehittämisen ensisijaiset vyöhykkeet, joille kohdistuu vähintään 90 % asuntotuotannosta.

(HSL 26.3.2019; Helsingin seudun yhteistyökokous 28.3.2019; Kv 20.5.2019)

=> Kaava-alue kuuluu ensisijaisesti kehitettävään vyöhykkeeseen.

Voimassa oleva asemakaava



A	Asuinrakennusten korttelialue.	VL	Lähivirkistysalue.
A-1	Asuntorakennusten korttelialue.	VP(P)	Puistoalue.
AO	Omakotirakennusten ja muiden enintään kahden perheen talojen korttelialue.	Y	Yleisten rakennusten korttelialue.
		11014	Korttelin numero.
AO	Erillispientalojen korttelialue.	e=0,20	Tonttitehokkuus eli kerrosala/tontin ala.
AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.	II	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.
KTY	Toimitilarakennusten korttelialue.		Istutettava alueen osa.
LPA	Autopaikkojen korttelialue.		Kaavamuutosalueen rajaus.

Ajantasa-asemakaava.

Alueella on voimassa asemakaavat 110100 (YM 1.3.1985) ja 110200 (YM 1.3.1985), joissa alue on puisto- ja lähivirkistysalueita, osin katualuetta. Nämä perustuvat vanhempiin rakennuskaavoihin.

Ennen vuotta 1985 suojaviheralueen tyyppiset tienvarsialueet merkittiin rakennus- ja asemakaavoihin puistoiksi, koska suojaviheralueen merkintää ei ollut. Valtioneuvoston päätöksessä melutasojen ohjearvoista 1992 katsotaan, että meluisat tienvarsialueet eivät sovellu virkistysalueiksi.

Vanhassa rakennuslaissa (370/1958, 34 §) säädettiin, että puistojen alaa ei saa supistaa ilman erityistä syytä, mutta tätä säädöstä ei ole enää maankäyttö- ja rakennuslaissa (5.2.1999/132). Siten maankäytön suunnittelussa voidaan harkita puistojen sijaintia ja määrää ja asuntorakentamisen sijoittumista kaupunkirakenteessa, kunhan kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita (MRL 54 §).

Rajatorpantien betonisilta on heikkokuntoinen, matala ja jyrkkä. TKa 6.5.2020

Hämevaaran alkuperäinen kaava on vuodelta 1957. Puolet (49 %) rakennuksista on 1950- ja 1960-luvuilta. Asemakaavassa 1985 tonteille annettiin lisää rakennusoikeutta, mikä näkyy lisärakentamisena. Rakennuskannassa näkyy myös 2000-luvun täydennysrakentaminen.

Vaakapuisto ei tiemelutason (yli 50 dB) vuoksi sovellu hyvin virkistykseen, mutta on rakennettavissa asumiseen, jolloin rakennukset suojaavat pihoja ja eteläpuoleista omakotialuetta tiemelulta. Asunnot suojataan rakennuksen ääneneristävyydellä.

Kaavamuutoksen jälkeenkin Hämevaarassa on puistoja 27 % kaupunginosan pinta-alasta. Lisäksi Linnaisten kaupunginosan puolella on laaja Linnaistenmetsän virkistys- ja luonnonsuojelualue.

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Tähdätään riittävään, monipuoliseen ja kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon. Tavoitteena laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys. Edistämme kilpailuissa ja tontinluovutusehdoissa resurssiviisautta, energiatehokkuutta ja puurakentamista. Markkinassa tulee olla tarjolla myös yhtiömuotoista pientalotarjontaa. (Kv 18.6.2018 § 9 ja Kv 10.10.2022 § 7)

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia

Vantaa on innovatiivinen, rohkea, rento ja viihtyisä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa. Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. (Kv 31.1.2022)

Vantaan kaupunkisuunnittelun tavoitteet 2023

Uutta asuntokerrosalaa vuodessa 240 000 k-m2. Strateginen tavoite: pientalojen kaupunki.

=> Kaava tuottaa yhtiömuotoisia pientalotontteja, kerrosalaa yhteensä 4 840 k-m2.

Vantaan karttoja, kaavoja 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

Vaakatiellä on yksikerroksisia omakotitaloja 1960-luvulta. Taloissa on pitkät vaaleat lautajulkisivut ja punatiilipäädyt. Ne on rakentanut rakennusliike Otto Wuorio Oy. TKa 25.4.2020

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA PÄÄTÖKSET

Vantaan kaupungin kiinteistöt ja tilat (aiemmin kiinteistöt ja asuminen) haki 15.3.2018 Vaakapuistoon pientaloasumista yleiskaavan pientaloalueelle.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Osallisia kaavoituksessa 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, kaupungin viranomaiset, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia.

Ensimmäinen osallistuminen ja vuorovaikutus, aloitusvaihe

- *Osallistumis- ja arviointisuunnitelma* laadittiin, lähetettiin osallisille ja julkaistiin internetissä 3.4.2018. Tavoitteet ja mielipiteet kaavoitukselle pyydettiin kirjaamoon 8.5.2018 mennessä.
- *Vireille tulo ilmoitettiin* Vantaan Sanomissa 7.4.2018.
- *Kaavoituksesta ilmoitettiin* myös Myyrmäen uutiskirjeessä 24.4.2018.
- *Aluearkkitehti oli tavattavissa* Viisaritie 34:n kohdalla 18.4.2018 klo 17.00.
- *Asemakaavoituksen ilmoitukset ja kuulutukset* julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.

Alustava maankäyttöluonnos osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 3.4.2018.

Aloitusvaiheen osallistumisessa saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Henkilö- ja osoitetiedot on poistettu tietosuojalain mukaisesti.
Mielipiteissä vastustettiin rakentamista.

1. Kaavatilaisuus, 18.4.2018 klo 17.00–18.45, aluearkkitehdin muistio:
Paikalla Viisaritie 34:n kohdalla oli 44 osallista ja aluearkkitehti.

17.01 siirryttiin Viisaritie 31:n pihalle.

1. liikenne siirtynyt Viittatieltä Viisaritielle, jolla nyt 80 ajon/tunti (800 ajon/vrk)
2. alueella on hulevesiviemäri, joka pitää siirtää
3. aluearkkitehti kertoi kaavoituksen lähtökohtia
4. onko vastaavaa esimerkkiä?
5. myös lentomelua, ylilento 110 dB
6. puistoon on ajateltu melumuuria, tehty pohjatutkimuksia
7. Rajatorpantie on kohtuuttoman kapea
8. Vaakatie 17b ja 3b:n kohdalla vedet johdetaan luvalla ojaan puiston puolelle
9. hulevedet – tehdään hulevesisuunnitelma
10. tehdään melueste ja puisto, ei asumista
11. aikataulu
12. viheralueet imevät pienhiukkaset
13. jos rakennetaan, niin metsä menee matalaksi ja rakennetaan vuosia
14. Vaakatien sulkeminen
15. ei ikkunoita?
16. kioski Viisaritien liiketilojen yhteyteen
17. vieressä on R-kioski
18. aluearkkitehti kertoi yleiskaavoituksen mielipiteen kerrostaloista ja runkobussilinjasta
19. nykyiset bussit riittävät
20. tuleeko vuokrataloja? – ei ratkaista asemakaavassa
21. minkä kokoisia asuntoja? – ei ratkaista asemakaavassa
22. pysäköintinormi – 1,3 ap/asunto, sama normi Kartanonkoskella ja Luhtitiellä.
23. Rajatorpantien liikenne kasvanut 2015–2017 12.000 => 14.000 ajon/vrk
24. Myös uudelle ajotielle tuleva liikenne (75 ajon/vrk) aiheuttaa melua
25. melu, pienhiukkaset, CO2 – selvitetty
26. talot eivät mahdu
27. kuinka leveät talot, kuinka leveä tie?
28. kuinka korkea meluvallitalo?
29. tehdään meluaita lehtikuusesta ja täytetään sepelillä

30. Hämevaaraan ei ole tehty mitään
31. On korjattu katuja, kunnallistekniikkaa ja valoja
32. puistoon meluvalli ja alue kunnostettaisiin

18.00 siirryttiin Vintturikujalle, läsnä 10 osallista.

33. Vintturikuja 6:n kohdalla lammikko, koska hörppy on puoli metriä liian korkealla – tehdään hulevesisuunnitelma
34. Vintturikuja 4:n takatontille saadaan ajoyhteys uuden tontin kautta, jos tulee yhtiömuotoinen toteutus.
35. Rajatorpantien jalkakäytävän kohdalta räjäytettiin kallio, mutta siirtolohkare jäi.
36. korkeusero Rajatorpantielle noin 3 metriä

18.30 siirryttiin Vaijeritielle, jossa on noin 1,5 metriä korkea meluvalli, läsnä 4 osallista.

=> Tiemelua voidaan torjua rakentamisella, koska asuintaloilta vaaditaan ääneneristys. Tehty meluselvitys. Liito-oravan ydinalueelle ei voi rakentaa meluvallia. Asemakaava täyttää pienhiukkasvaatimuksen ajoradan reunasta (11,5 m). Tontin ajoyhteydelle tuleva liikenne on vähäistä. Hulevesiongelma hoidetaan tonttien rakentamisen yhteydessä.

2. Yleiskaavoitus, 12.4.2018:

”Yleiskaavavisioissa Vaakapuiston viereinen Rajatorpantien pätkä voisi olla luonteeltaan vaikka jotain tällaista.”

=> Yleiskaavaluonnoksessa (Kh 11.2.2019) kaava-alue oli asuinaluetta A, joka salli kerrostaloja, mutta yleiskaavaehdotuksessa (Kh 6.4.2020) ja uudessa yleiskaavassa (Kv 25.1.2021) pientaloval-taista asuinaluetta AP. Kerrostalorakentaminen on tutkittu vaihtoehtoina s. 44–45.

3. Hämevaaralainen, 19.4.2018: => nro 40
”Kaavailtu rakentaminen Rajatorpantien viereen on todella epäonnistunut suunnitelma. Talot tulevat aivan tonttimme viereen, osoitteemme on xxx. Ennestäänkin mahdottomaksi paisunut liikenne Viisaritiellä lisääntyy.

Hämevaaran 60-luvulla rakennetut talot eivät ole äänitiiviitä, koska liikennemäärät olivat silloin jotain aivan muuta, kuin nyt. Viisaritiellä oli läpiajo kielletty, nyt tämä on ainoa läpiajokatu. Tämä tarkoittaa sitä, että tästä ajavat kaikki hämevaaralaiset sekä myös espoolaiset käyttävät Viisaritiellä. Tässä kulkee rekkoja ym. raskasta liikennettä.

Miksei liikennettä voi ohjata myös Hämeenkyläntielle sekä Vaakatielle?? Miksi Vaakatien pää on suljettu?? Siellä betoniset kukkaruukut estävät satunnaisenkin läpiajon ja Vaakatienkin asukkaat ajavat Viisaritien kautta. Ennen Vaakatielle käännyttiin suoraan Rajatorpantieltä!

Tuntuu täysin kohtuuttomalta, että ainoastaan Viisaritien varrella asuvat joutuvat kärsimään näistä liikennejärjestelyistä!

Vantaalla lienee melkoisen paljon rakentamatonta maata. Miksi täytyy pilata ennen niin rauhallinen Hämevaara tunkemalla alue täyteen uusia taloja?? Liikenne tulee väistämättä lisääntymään. Kohtuuden nimessä pitää avata joku uusi ajoväylä Rajatorpantieltä Hämevaaraan! Tai suunnitella joku muu ratkaisu Viisaritien liikenteen vähentämiseksi.

Viisaritien päähän rakennettujen talojen rakennusaika oli todella rankkaa. Nukkumisesta ei tullut mitään, kun raskasta liikennettä kulki Viisaritiellä jatkuvana letkana. Olemme asuneet Helsingin keskustassa Fredrikinkadulla, Urheilukadulla, Ruusulankadulla ja Messeniuksenkadulla, mutta missään ei liikenne ole häirinnyt samalla tavalla kuin nyt täällä ”rauhallisessa Hämevaarassa”!! Kun muutimme tänne n. 30 vuotta sitten, haimme puhdasta luontoa ja rauhallista asumista. Miksi se pitää pilata?”

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uutta tonttimaata. Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä. Yleiskaavan päätavoite on täydennysrakentaminen. Alue liittyy valmiisiin katuihin ja kunnallistekniikkaan, sijaitsee joukkoliikennevyöhykkeellä ja lähellä palveluita ja sopii rakentamiseen. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi.
Viisaritie on muita katuja leveämpi ja sillä on kevyen liikenteen raitti ja on siten tarkoitettu pääkaduksi. Osa liikenteestä suuntautuu Hämeenkyläntielle. Kapea Vaakatie on suljettu asemakaavalla 1985. Uusi rakentaminen suojaa eteläpuoleista aluetta Rajatorpantien tiemelulta. Omalla tontilla meluntorjuntaa voi parantaa meluaidalla ja asunnon ääneneritystä parantamalla.

4. Naapurit (2), 25.4.2018: => nro 15, 43
”Vastustamme pientaloasumus kohdetta Vaakapuistoon, joka aikaisemmin oli kaavoitettu puisto alueeksi. Puistoalueeksi kohde voisi jäädä edelleenkin, ja melun hiljentämiseksi esim. meluaita.”

=> Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi. Melua voidaan torjua myös rakennusten rakentamisella.

5. Naapuri, 27.4.2018: => nro 48
”- on hyvä asia, että Rajatorpantien eteläpuoleisten talojen lisääntyvään meluhaittaan haetaan ratkaisua.
- Rajatorpantien ja lähimpien tonttien välinen alue on mielestämme kuitenkin ehdottomasti liian kapea suunnitellun lisärakentamisen toteuttamiselle.
- parhaana ratkaisuna mielestämme on, että ehdotetusta asemakaavamuutoksesta luovutaan ja rakennetaan Rajatorpantien ja Vaakapuistojen väliin siisti meluaita ja kunnostetaan Vaakapuiston alueet puisto/virkistysalueiksi asukkaiden käyttöön ja Vantaan kaupunki etsii pientaloille uudet sijoitusvaihtoehdot.

Perusteet em. kommenteille:

- nykyinen Vaijeritien viereinen Vaakapuisto on koiranulkoiluttajien ja pienten lasten suositussa ulkoilukäytössä.
- jos alue rakennettaisiin, poistuisi lähialueelta kokonaan hyvä ja paljon käytetty lasten ja vanhempien asukkaiden ulkoilu/koiranulkoilutusalue.
- olemassaolevien tonttien liikennemelu lisääntyisi merkittävästi suunniteltujen rivitalojen pihojen ja tonttien pohjoisrajan välisen autoliikenteen johdosta.
- Vaakapuistossa tällä hetkellä oleva puusto estää varsin tehokkaasti pölyn kulkeutumisen Rajatorpantieltä tonteille ja edelleen sisään taloihin. Jos puusto hävitettäisiin uudisrakennusten tieltä, ei uudet suunnitellut rakennukset pystyisi estämään pölyn leviämistä.
- tontin Vintturikuja 4 takaosaan kertyy tällä hetkellä erittäin paljon hulevesiä naapuritonteilta. Hulevedet jäävät seisomaan tontille. Tämä estää tontin takaosan hyödyntämisen jopa 20 %:sti. Ongelma johtuu todennäköisesti kaupungin virheellisesti rakentamasta hulevesiviemäristön korosta. Tätä ongelmaa ei Vantaan kaupunki ole pyynnöistä huolimatta kyennyt poistamaan.

Suunniteltu lisärakentaminen lisää hulevesien määrää ja ongelmaa entisestään. Tämä ongelma täytyy ehdottomasti poistaa tavalla tai toisella.

Mikäli kuitenkin hanke aiotaan toteuttaa, niin

- uudisrakennukset on rakennettava mahdollisimman lähelle Rajatorpantietä ja jättää riittävä puskurialue tonttien pohjoisrajan ja rivitaloille johtavan tien väliin. Tälle alueelle Vantaan kaupunki istuttaa tälle alueelle riittävän määrän esim. puustoa tms. melu- ja pölyhaittojen minimoimiseksi tonteilla.
- tonttimme xxx taka/itäosan täydennys/lisärakentamisen mahdollistamiseksi on tälle takatontille varattava suunnitelmassa ajotiemahdollisuus joko Vintturikujalta tai Viisaritieltä.
- tontin xxx takaosan mittava hulevesiongelma on saatava poistetuksi.”

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan rakennusmaata eri kaupunginosissa. Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä, liittyy valmiisiin katuihin ja kunnallistekniikkaan, sijaitsee joukkoliikennevyöhykkeellä, lähellä palveluita ja on sopiva rakentamiseen. Rakentaminen mahtuu alueelle. Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, 27 % maa-alasta.

Puut ja pensaat eivät vaimenna melua, vaan vaikuttavat vain melun sirontaan. Asuminen täyttää pienhiukkasvaatimuksen etäisyyden ajorataan (11,5 m). Uusien tonttien rajalle istutetaan pensasaita, missä aitaa ei vielä ole. Kaavaan merkitään ajoyhteys.

Hulevesien hallinnasta määrätään kaavassa ja rakennusjärjestyksessä. Rakennuslupaan on liitettävä hulevesisuunnitelma, jossa huomioidaan ympäröivien tonttien nykyinen hulevesien hallinnan toimivuus. Uusi rakentaminen tulee toteuttaa siten, että hulevesiä viivytetään ennen niiden johtamista hulevesiviemäröintiin.

6. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 30.4.2018: => nro 52
- Sähköverkko: Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannusten osalta toimitaan yhteistyösopimuksen mukaisesti.
- Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa.

=> Muuntajat sijoittuvat katualueille. Sähkökaapeleita siirretään Vaijeritien reunassa.

7. Naapuri, 30.4.2018: => nro 36, 53
”Kaavaesitys rikkoo törkeästi hallintolain 6§ määräyksiä, koska se ei kohtele asukkaita tasapuolisesti tai puolueettomasti. Jos kokonaisia puistoalueita voitaisiin kaavoittaa Vantaalla näin yksinkertaisella menettelyllä, tulisi kaikki Vantaan kaupungin puistoalueet myös määritellä kaavassa tonttivarastoksi.”

=> Yleiskaavassa Vaakapuistot ovat pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä.

Esimerkki Hollannista: tie S108, Van der Hooplaan, Amstelveen. Google maps 2017

8. Hämevaara-Seura ry, sähköposti 2.5.2018, kirje saapunut 7.5.2018: => nro 38
”Hämevaara-Seura ry:n mielestä suunniteltu asemakaavamuutos on huono. Tila, johon kaksikerroksisia rivitaloasuntoja (43 kpl) suunnitellaan, on aivan liian kapea, jotta siihen mahtuisi sekä tie että rivitalo. Tie ei voi olla kovin kapea, sillä 43 asunnolla olisi mahdollisesti yli 60 autoa. (Aluearkkitehti mainitsi autopaikkanormin 1,5 autoa/asunto).

Vantaan kaupunki laati vuonna 2013 meluntorjunnan toimintasuunnitelman. Meluesteitä suositeltiin yhteentoista (11) kohteeseen. Yksi kohteista oli Rajatorpantie välillä Viisaritie-Köysikuja.

Melu ei ole Rajatorpantiellä vähentynyt, sillä liikenne on rakentamisen myötä lisääntynyt. Rajatorpantiellä mitattiin vuonna 2014 12 908 autoa/vuorokausi. Vuonna 2016 autojen määrä vuorokaudessa oli jo 14 840. Kahdessa vuodessa kasvua tuli 15 %. Meluaitaa tarvittaisiin yhä suojaamaan olemassa olevaa asutusta liikenteen melulta. Erikoista on se, että rivitaloasunnoista suunnitellaan meluestettä. Onko tällaisesta meluesteestä asumisesta kokemusta muualta?

Ympäristödirektiivin mukainen Vantaan kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2013-2017
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/110973_meluntorjunnan_toimintasuunnitelma_2013-2017_liitteineen.pdf

Hämevaara-Seura ry:n mielestä paikalle pitäisi rakentaa ympäristöön sopiva melueste ja kunnostaa Vaakapuisto puistoksi. Tarvetta olisi, koska muut asemakaavamuutokset Hämevaarassa vähentävät puistoalueita (asemakaavamuutos 002360 Koivuvaarapuisto sekä asemakaavamuutos 002359 Vipupuisto).”

=> Tila on rakentamiselle riittävä. Kaupungeissa on tavallista, että rakennukset rajaavat katuja, jolloin pihan puoli on hiljaisempi. Alueen rakentamisella saadaan uusia asuntoja ja vähennetään meluhaittaa Hämevaarassa. Vantaan meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa 2018–2022 (ympäristölautakunta 16.5.2018) pääpaino on kaavoituksessa. Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, täydennysrakentamisen jälkeenkin 27 % kaupunginosan pinta-alasta. Linkki ei enää toimi, koska on tehty uudempi meluntorjunnan toimintasuunnitelma.

9. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, 4.5.2018: => nro 27
”HSL pitää vanhojen asuinalueiden täydennysrakentamista järkevänä, jotta jo olemassa olevalle infrastruktuurille ja palveluille saadaan lisää käyttäjiä.

Alueella on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Rajatorpantietä pitkin liikennöivät linjat 311, 555, 565 ja 571 tarjoavat vaihdottomat yhteydet Vantaan ja Espoon eri aluekeskuksiin. Mainituilla linjoilla matka Myyrmäen asemalle kestää alle 10 minuuttia, mistä Kehärata tarjoaa nopeat yhteydet eri

puolille Vantaata ja Helsinkiä. Linjat 321 ja 322 tarjoavat vaihdottoman yhteyden Helsingin keskustaan. Viisaritietä ja Vaakatietä pitkin liikennöivä lähibussi 313 palvelee paikallisia matkustustarpeita.

Kaavoitusalueen pohjoisreunalla, Rajatorpantiellä, on vilkas linja-autoliikenne, ja siellä sijaitsee pysäkki Koivuvaarankuja. HSL pitää tärkeänä, etteivät kaavamuutokseen liittyvät rakennustyöt häiritse Rajatorpantien bussiliikennettä tai kyseisen linja-autopysäkin käyttöä. Alustavien suunnitelmien mukaan uusi runkolinja 300 tulee kulkemaan Rajatorpantietä pitkin. Mikäli rakennustyöt koskevat pysäkkialuetta, Koivuvaaran pysäkki tulee rakentaa runkolinjatasoiseksi."

=> Linjasto uusittiin syksyllä 2022, jolloin Rajatorpantielle tuli runkobussilinja 300. Syksyllä 2023 tulee runkolinjat 520 ja 530. Koivuvaarankujan pysäkin pidennykselle on riittävä katualue.

10. Naapurit (2), 6.5.2018: => nro 25, 49
"Mielestämme esitetty muutossuunnitelma Vaakapuiston asemakaavaan on huono. Vaikuttaa siltä, että suunnitelma on tehty kohdetta katselmoimatta, huomioimatta alueen tosiasiallista kapeutta ja sitä, kuinka kokonaisvaltaisesti vaakapuiston kaataminen vaikuttaisi alueen vehreyteen.

Kuulemistilaisuudessa annettiin ymmärtää, että nykyinen Rajatorpantien eteläpuoleinen kevyenliikenteenväylä, bussipysäkki koivuvaarankuja V1204 ja ylikulkusilta Vaakatie xxx kohdalla jäisivät paikoilleen. Suosittelemme, että käytte paikanpäällä katselmoimassa ja mittaamassa, mikä tosiasiassa on alueen leveys esim. bussipysäkin V1204 ja Vaakatie xxx välillä. Mielestämme alue näyttää liian kapealta, jotta siihen voisi järkevästi rakentaa uutta. Lisäksi, nykyinen kävelysilta estää rakentamista suunnitelman mukaista ajoväylää Vaakatie xxx ja jalankulkusillan väliin.

Toinen huolemme koskee liikenteen melua, päästöjä ja vaikutusta asukkaiden elämänlaatuun. Suunnitteilla olevien talojen osalta ihmetyttää, mille tasolle suhteessa rajatorpantiehen niiden ikkunat on tarkoitus rakentaa? Vaakapuiston alue on niin kapea, että talot ovat käytännössä rakennettava joko kiinni, tai ainakin lähes kiinni tähän hyvin vilkasliikenteiseen tiehen. Ihmettelemme kuinka vaikuttaa ihmisen kykyyn rauhoittua jos suoraan olohuoneen, ruokailutilan tai makuuhuoneen ikkunan alla kulkee noin vilkasliikenteinen tie. Onhan kuitenkin esim. Mannerheimintiellä ensimmäinen kerros tyypillisesti varattu liikehuoneistoille eikä ihmisasunnoiksi.

Lisäksi meitä asukkaita surettaa alueen vehreyden totaalinen katoaminen. Jos ko. suunnitelma toteutetaan, ovat alueen ainoat viheralueet omakotitalojen tonteilla. Vaikka vaakapuistolla ei olisikaan arvokkaita luonnonarvoja, on kasvillisuus ja luonnon vehreys jo sinänsä arvokasta alueen ihmisille, puhumattakaan alueen runsaasta linnustosta, metsäkauriista ja oravista. Ne ovat ilahduttaneet asumistamme tähän saakka.

Puusto ymmärtääksemme myös sitoo liikenteen päästöjä. Jo nykyisellään pihallemme kertyy runsaasti liikennepölyä. Onko tutkittu, kuinka rakennushanke ja viheralueen poistaminen vaikuttaa sen eteläpuolisen alueen ilmanlaatuun?"

=> Puisto on tällä kohdalla leveämpi (32 m) kuin Vaakatien tontti (18 m). Alue on kartoitettu. Valokuvat osoittavat, että paikalla on käyty. Kaava osoittaa, että rakentaminen mahtuu alueelle. Heikkokuntoinen silta joudutaan purkamaan. Taloja on siirretty lähemmäksi Rajatorpantietä, mutta niitä ei rakenneta kiinni tiehen. Rakennuksen ulkoseinä suojaa asunnot tiemelulta. Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, täydennysrakentamisenkin jälkeen 27 % kaupunginosan pinta-alasta. Mainitut eläinlajit ovat yleisiä eivätkä suojeltuja. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suoja-viheralueeksi. Puut ja pensaat eivät vaimenna melua merkittävästi. Asuminen täyttää pienhiukkasvaatimuksen etäisyyden ajorataan (11,5 m).

11. Hämevaaralainen, 6.5.2018:
"Mielestäni Vaakapuiston kaavamuutos on älytön, Hämevaarassa vähäiset puistot on jo kohta menetetty lisärakentamisen vuoksi. Eikö olisi järkevää säästää ilmaa puhdistava puusto ja rakentaa meluaita. Pyysäisin asiasta päättäviä tutustumaan paikkaan myös fyysisesti. Arkkitehti ei sanomansa mukaan ollut tutustunut paikkaan ennen arviointitilaisuutta. Viisaritie on läpiajotie

Espoosta ja Lintuvaarasta, ja suunniteltu päiväkoti Viisaritien varteen lisää autoliikennettä Rajatorpantielle. Köysikujan päässä Vaakatie on suljettu, sieltä ei ole kulkua Rajatorpantielle. Miten järjestetään liikenne esim. huoltoajo pihoilta? Jo nyt autoja vastapäisen Lehtikallion kerrostaloilta pysäköidään yöksi Vaaka- ja Viisaritien varteen."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuntotontteja. Hämevaaraan jää useita puistoja. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on alueark-kitehdin valokuva Vaakapuistosta. Katuverkko välittää liikenteen. Viisaritiellä on kevyen liikenteen raitti. Uusille tonteille tulee sisäiset ajoyhteydet. Lehtikallion asemakaava vaatii autopaikkoja 1 ap / asunto + vieraspaikkoja 10 %. Puut ja pensaat eivät vaimenna melua merkittävästi. Asuminen täyttää pienhiukkasvaatimuksen etäisyyden ajorataan (11,5 m).

12. Naapurit (2) ja hämevaaralaiset (2), 6.5.2018:
"Kuusikymmentäluvulla rakennetun Rajatorpantien varteen jätettiin metsäkaistale suojaamaan olemassa olevaa asutusta tien aiheuttamilta haitoilta. Sama ajatus hyväksyttiin vuonna 1985 laaditussa asemakaavassa nimeämällä metsäkaistale puistoksi.

Nyt kuitenkin Vantaan kaupunki on päätöksellään ryhtynyt romuttamaan aiempia ja nykyisiäkin periaatteitaan ja kaavoittamaan suojavyöhykkeenä toimivaa Vaakapuistoa asuntorakentamiseen. Kaavaesitteessä mainitaan, että päätöksessään 22.9.2014 kaupunginvaltuusto hyväksyi linjaukset, joiden mukaan kaupunki kaavoittaa ensi sijassa omaa maataan ja luovuttaa vuosittain tontit keskimäärin sadalle erillispientalolle loppuvaltuustokaudella.

Esitetyssä luonnoksessa poiketen edellä mainitusta kaupunginvaltuuston päätöksestä erillispientalojen rakentamiseksi nyt puistoon on suunniteltu rakennettavaksi rivitaloasuntoja ja kioski. Perusteena kaavamuutokselle on myös se, että rakennukset toimisivat meluvallina nykyiselle asutukselle. Ajatus on kestämätön. Melutilanne on toki ollut tiedossa jo Rajatorpantien rakentamisesta saakka, mutta kaupunki ei ole rakentanut suunniteltua tarvittavaa meluvallia asukkaiden vaatimuksesta huolimatta.

Perustelussa mainitaan, että Vaakapuistolla ei ole merkittäviä luontoarvoja. Vuoden 1985 asemakaavassa on luontoarvot kuitenkin ymmärretty. Vaakapuisto on ollut alueen asukkaille suoja liikenteen pölyä ja melua vastaan. Metsäinen puisto on toiminut myös liikenteen hiilidioksidipäästöjen nieluna. Viheralueet asuinalueilla edistävät nykytutkimuksen mukaan myös asukkaiden hyvinvointia. Näitä viheralueen arvoja ehdotettu rakentaminen ei korvaa, vaan heikentää. Vantaan kaupunki on aktiivisesti ryhtynyt viime vuosina asukkaiden vastustuksesta huolimatta verottamaan Hämevaaran muitakin puistoja muuhun tarkoitukseen vastoin omien arkkitehtuuri- ja viheralueohjelmiensa periaatteita ja henkeä.

Suunnitellun alueen rakentamisen tehokkuusluku on 0,50, joka on vastoin alueen muuta rakennustehokkuutta ja siten myös alueen arvoja, jotka Vantaan kaupunkikin on tunnustanut. Suunniteltujen rivitalojen korkea tehokkuusluku, tiealue lumen läjityskaistoineen ja autojen pysäköintipaikat vievät käytännössä pihojen viherrakentamismahdollisuuden. Nyt suunniteltu massarakentaminen ei sovi pientaloalueelle, eikä eritoten näin kapealle puistokaistaleelle.

Suunnitelma lisää myös autoliikennettä ja lisää melua alueen pihakaduille. Rakentamisen vuosia kestävä rekkaralli on suunniteltu kulkemaan myös Vaakatien kautta. Normaalisti rakentamisen alussa metsä kaadetaan pois, ja siten Rajatorpantien saasteet ja melu ovat vuosikausia ilman mitään suojaa Vaakatien asukkaiden riesana. Mikäli asuntokauppa ei käy, mikä on erittäin todennäköistä, riesa voi kestää iäisyyden. Rakennukset tulisivat toimimaan suunnittelijoiden mukaan meluvalleina. On vaikea kuvitella tilannetta, että ihmiset haluaisivat asua asunnossa, joka rajoittuu alueen liikenteen pääväylään.

Olemme haastatelleet asiasta useita alueen asukkaita. Yksikään heistä ei ole pitänyt hyvänä tätä muutosehdotusta, joka tuhoaa puiston. Vastustus myös kaavan esittelytilanteessa oli laajaa.

Kaupunginhallituksen päätös sadasta erillistalosta vuodessa johtaa näköjään näihin epätoivottaviin yrityksiin. Päätöksen tarkoituksena ja henkenä ei liene ollut puistojen tuhoaminen, vaan vapaiden kaavoitukseen sopivien alueiden kaavoitus asuntotuotantoon. Asuinrakentamisen kaavoituksessa tulisi olla vuotta pidempi perspektiivi. Nyt kiireessä suunnittelija hakee kritiikittä helpointa ratkaisua asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi, joka tässäkin tapauksessa paistaa läpi. Kaavoituspäätökset tehdään vaikutuksiltaan vuosikymmeniksi tai sadoiksi eikä tällaisia vuositavoitteita saisi olla huonoon päätöksentekoon johtavina työkaluina. Vantaalla on runsaasti kaavoituskelpoista maata, joka käyttöönotto ei aiheuta tällaista haittaa olemassa olevalle yhteisölle. Ne tulisi ensisijaisesti kaavoittaa, eikä repiä olemassa olevia vakiintuneita hyväksi havaittuja asemakaavoja auki.

Vantaan kaupunki on aina kohdellut kaltoin tätä Tikkurilasta katsottua kaukana olevaa periferiaa, eikä ole välittänyt asukkaiden mielipiteistä. Vuoden 1985 kaavan mukaista rakentamista ei ole vieläkään yli 30 vuoden jälkeen loppuunsaatettu Vaakatien ja Rajatorpantien risteyksessä, Hämevaaran puistoja uudelleenkaavoitetaan nyt tihenevällä tahdilla ja Rajatorpantien meluvalli on rakentamatta. Puutteiden ja epäkohtien poistamiseksi alueen asukkaat ovat aina olleet aktiivisia, mutta turhaan. Demokratia ei näissä asioissa toimi. Uutiset kaupungin suunnalta, kuten tämäkin kaavaehdotus, ovat pääsääntöisesti negatiivisia alueen ja sen asukkaiden kannalta.

Me allekirjoittaneet vastustamme tätä kaavamuutosehdotusta epärealistisena, alueen asukkaiden toiveiden vastaisena, kyläyhteisön identiteettiä ja luontoa pilaavana toimenpiteenä sekä Vantaan kaupunginvaltuuston 22.9.2014 tekemän maapoliittisen linjauksen vastaisena. Lisäksi puiston poistaminen vaikutuksineen on Vantaan Arkkitehtuuriohjelman 2015 ja Viheralueohjelman 2011-2020 periaatteiden ja hengen vastainen. Kaavamuutoksen sijaan ehdotamme, että kaupunki saattaa loppuun 1985 kaavan mukaisen katurakentamisen Vaakatien ja Rajatorpantien risteyksessä, rakentaa suunnitellun meluvallin Rajatorpantien varteen ja kunnostaa Vaakapuiston."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan tonttimaata. Tiivistäminen ja täydentäminen ovat yleiskaavan keskeisiä periaatteita. Samalla säilytetään laajoja viheralueita. Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä ja liittyy valmiiseen katuverkkoon, kunnallistekniikkaan, palveluihin ja joukkoliikenteeseen. Tontit toteutetaan yhtiömuotoisesti, mikä tuottaa lyhyen rakennusajan. Kioskia ei kaavoiteta. Liito-oravan ydinalueelle ei voi rakentaa meluvallia, mutta se säilyy suojaviheralueena. Meluvalli tuhlaisi maata, kun vaihtoehtona on asuntorakentaminen, joka suojaa asutusta tiemelulta. Puut ja pensaat eivät vaimenna melua, vaan vaimennusvaikutus syntyy etäisyydestä tiehen. Asuminen täyttää pienhiukkasvaatimuksen etäisyyden ajorataan (11,5 m). Vaakatien yhteys Rajatorpantielle on suljettu asemakaavan (1985) mukaisesti.

13. Hämevaaralaiset (2), 7.5.2018:
"Vaijeritie-Köysikujan varteen on suunniteltu meluvalliasuntoja 43 kpl. Aivan liian ahdas paikka. Vantaalla on maata muuallakin vielä toistaiseksi. Alue on aikoinaan jätetty suoja-alueeksi ja sellaisena se tulee pitääkin. Jos laki on muuttunut, ei kai se pakota rakentamaan.

Miten asuntoja voi rakentaa meluvalliksi? Kuka ostaa? Kuka viihtyy sellaisessa? Ne on sitten vuokra-asuntoja, joissa asukkaat vaihtuu 1 – 2 vuoden välein, kun asuinympäristö on epämiellyttävä. Omakotitalo rakennetaan pitkällä tähtäimellä, jossa on tarkoitus asua kymmeniä vuosia. Nyt alueen melu ja kaikenlainen häiriö lisääntyvät niin, että täällä eiviihdy enää kukaan. Se kai on Vantaan strategia.

Mielestämme alueelle pitää rakentaa jo luvattu meluvalli ja "Vaakapuiston" puut tulee säilyttää"."

=> Alue on leveämpi (30–34 m) kuin moni Vaakatielle lohkottu tontti (18–20 m). Kaupungeissa on tavallista rakentaa taloja katujen varteen, jolloin pihan puoli on hiljaisempi. Nykyisin kaikki talot on äänieristettävä. Meluvalli tuhlaisi kaupunkimaata, kun vaihtoehtona on asuntorakentaminen. Alue toteutetaan townhouse-tyyppisinä rivitaloina, mikä tuottaa omakotimaisen ilmeen. Liito-oravan ydinalue säilyy suojaviheralueena.

Itäistä Vaakapuistoa talvella Rajatorpantien pohjoispuolelta nähtynä. TKa 5.2.2018

14. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 7.5.2018: => nro 51
”Asemakaavamuutosalueen olemassa olevat yleisen vesihuollon verkostoyhteydet sijaitsevat Viisaritiellä, Rajatorpantiellä ja Vaakatiellä. Lisäksi puistoalueelle sijoittuu yleinen hulevesiviemäri (hv 500 b) ja Rajatorpantien ja Viisaritien puistokulman leikkaavat jakeluvesijohto (vj 200V) ja keräilyviemäri (jv 315 M). Näitä varten tulee asemakaavaan merkitä vähintään 6 metriä leveät johtokujat. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä tai raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita. Asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä.”

=> Lisätty kaavamääräys. Tehty vesihuollon esisuunnitelma. Teknisestä huollosta s. 8 ja 50.

15. Naapuri, 7.5.2018: => nro 4, 43
--- ” haluaisin tuoda esille seuraavan huolenaiheen: tontillemme osoitteessa xxx laskeutuu jo nyt paljon vettä ympäröiviltä alueilta. Kaupungin puolesta on käyty toteamassa, että ympäröivällä alueella kaadot on tehty väärin ja siksi tontin taka-osa täyttyy vedellä ison osan vuodesta. Asialle ei kuitenkaan ole haluttu tai voitu tehdä mitään. Koska maankäyttö on ollut kaupungin puolelta jo aiemminkin huonosti suunniteltua, onko odotettavissa, että ongelma lisärakentamisen myötä pahenee? Voitteko taata, että vesiongelma poistuu tai ei aikanaan lisäänny lisärakentamisen seurauksena? Tontistamme on jo huomattava osa käyttökelvotonta aluetta ison osan vuodesta.”

=> Hulevesien hallinnasta määrätään kaavassa ja rakennusjärjestyksessä. Rakennuslupaan on liitettävä hulevesisuunnitelma, jossa huomioidaan ympäröivien tonttien nykyinen hulevesien hallinnan toimivuus. Uusi rakentaminen tulee toteuttaa niin, että hulevesiä viivytetään ennen niiden johtamista hulevesiviemäröintiin.

16. Naapurit (2), 7.5.2018: => nro 34
”Mielestämme suunniteltu asemakaavamuutos muuttaa koko pientaloalueen luonnetta pois alkuperäisestä luontoa kunnioittavasta asemakaavasta liian tiheäksi rakennusalueeksi.

Nykyisessä asemakaavassa on ryhmitelty puistomaisesti pienrakennuksia ryhmiksi niiden tarvitsemien kulkuteitä ympäröiviksi pitkänomaisiksi ryhmiksi ja vielä siten, että kukin ryhmä rajoittuu sivuilta kapeaan, joko luonnonmetsään tai viheralueeseen. Samoin ryhmät eristetään pitkillä kapeilla metsäalueilla alueen raskaasti liikennöidyiltä väyliltä.

Tällaisella järjestelyllä on onnistuttu saamaan luonteeltaan luonnonmukainen ja viihtyisä pientaloympäristö tinkimättä liikaa rakennustehokkuudesta.

Esitetyllä asemakaavalla kuitenkin ahdetaan yhteen tällaiseen pitkään, mutta erittäin kapea luontosuikale täyteen tiheää rakennusmassaa. Samalla joudutaan tähän kapeaan tilaan ahtamaan välttämättömät kulkutiet ja parkkipaikat.

Alkuperäinen luonnonläheinen pientaloalueen luonne menetetään oleellisesti.

Alueen edustavuutta laskee myös näkymä Rajatorpantieltä. Nykyinen hieman piilossa oleva metsäinen pientaloalue muuttuu valtatiehen rajoittuvaksi ahdistavan tiheäksi rakennetuksi rivitalojonoksi."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuintontteja. Yleiskaavan tavoitteita ovat tiivistäminen ja täydentäminen. Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä. Uusi rakentaminen on townhouse-tyyppistä, jolloin alueen ilmeestä tulee omakotimainen.

17. Hämevaaralainen, 8.5.2018:
"Suunniteltu asemakaavaehdotus on huono. Tontit aivan liian kapeita taloille ja tonttien sisääntulotielle. Rajatorpantieltä tulevalle melulle tarvitaan melueste. Suunnittelussa on ajateltu rivitaloista melueste etelän suuntaan. Jotta rivitalon seinä toimisi kunnollisena meluesteenä Rajatorpantielle päin julkisivu pitää olla umpinainen ja materiaali sellainen että se estää tehokkaasti melun. Se tarkoittaisi sitä, että rivitalojen ikkunat ja ovet ovat vain talojen eteläsivuilla vanhaan Hämevaaraan päin. Talojen pohjaratkaisut olisivat hyvin rajoitteiset. Voisi olla myynti- ja tai vuokrausmahdollisuudet hyvin heikot. Rajatorpantieltä ajo Vaijeritielle on liian kapea jo nyt. Vaatisi leveyttä lisää tai tienvarsipaikoitus poistettava kokonaan. Ehdotan rivitalojen sijaan meluaitaa rajatorpantien suuntaisesti ja Vaakapuisto suunnitellaan kaupunkipuistoksi."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan tonttimaata. Alue on leveämpi (30–34 m) kuin monet Vaakatien lohkotontit (18–20 m). Tonteille mahtuvat talot, pihat ja ajotiet. Nykyisin kaikki asuintalot on äänieristettävä, mikä on normaalia rakennustekniikkaa. Ikkunoita saadaan myös Rajatorpantien suuntaan. Vaijeritie on tavallinen tonttikatu ja sen ajoradan leveys on riittävä (6 m).

18. Vantaan kaupunginmuseo, 8.5.2018: => nro 28
"Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta."

19. Naapuri, 8.5.2018: => nro 21, 22
"xxx asukkaina mielipiteemme suunnitellusta asemakaavamuutosta on erittäin huono. Tila, johon kaksikerroksisia rivitaloasuntoja (43 kpl) suunnitellaan, on aivan liian kapea, jotta siihen mahtuisi sekä tie että rivitalo. Rivitaloasuntoja suunnitellaan meluesteeksi, joka on aika erikoista. Lisäksi Rajatorpantieltä tuleva pöly ja pakokaasut leviävät ilman puustoa. Nykyisin Vaakapuiston aluetta käyttää vastapäisen kerrostaloalueen lapset ja koiraihmiset. Lisäksi Vaakapuistossa liikkuu paljon valkohäntäpeuroja ja muita luontoeläimiä, joilta myös yksi tärkeä puistoalue kaupungissa häviäisi.

Ehdotamme että Vantaan Kaupunki rakentaa Vaakapuiston reunaan meluvallin sekä olemassa oleva puisto säilytetään ja kunnostetaan."

=> Tällä kohdalla on Vaakatieltä lohkottu jopa alle 20 metriä leveitä tontteja. Sen sijaan puiston leveys on samalla kohdalla noin 33 metriä, jolle mahtuu talot, pihat ja ajoyhteys. Taloja on siirretty lähemmäksi Rajatorpantietä. Kaupungeissa on tavallista rakentaa taloja katujen varteen, jolloin pihan puoli on hiljaisempi. Mainitut eläimet eivät ole suojeltuja. Liito-oravan ydinalue merkitään suojaviheralueeksi. Vaakapuisto ei liity laajempiin virkistysalueisiin. Meluvalli olisi kallis ja tuhlaisi kaupunkimaata, kun vaihtoehtona on asuntorakentaminen, jolla tiemelua voidaan torjua.

Myöhästyneet mielipiteet

20. Naapurit (2), 18.5.2018:
”Vantaan kaupungin asemakaavamuutos 002398/Hämevaara on hämmästyttänyt asukkaita erikoisella suunnitelmallaan. Vielä voimassaolevan asemakaavan mukaan Vaakapuiston ja Rajatorpantien väliin suunniteltiin meluaitaa, joka olisi hyvä ratkaisu. Rajatorpantie on vilkkaasti liikennöity, autojen määrä vuonna 2016 oli n. 15000.

Mielestämme Vaakapuisto on aivan liian kapea alue pientaloille. Ahtaus olisi suuri ongelma. Asukkaiden liikkuminen pienillä pihoilla ja autojen pysäköinti toisivat varmasti vaikeuksia ja eripuraa. Tulevat asukkaat joutuisivat asumaan meluesteessä. Lisäksi tulisivat pakokaasut ja lentomelu, joille emme voi mitään.

Hämevaarassa puistoalueet (Koivuvaaranpuisto ja Vipupuisto) vähenevät asemakaavamuutosten 002360 ja 00359 mukaan. Kaikkien eduksi olisi kunnostaa Vaakapuisto viheralueeksi.”

=> Kaupungeissa on tavallista rakentaa taloja katujen viereen, jolloin pihan puoli on hiljaisempi. Vaakapuisto on riittävän leveä pientalotonteiksi, minkä kaava ja havainnepiirros osoittavat. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi. Hämevaaraan jää useita puistoja.

21 ja 22. Naapurit (2), 29.3.2019: => nro 19
”Vastustamme Vaakapuiston asemakaavamuutosta jossa suunnitellaan puistoalueen muuttamista asuinkäyttöön. Vaakatien omakotialueen viihtyvyyden kannalta on tärkeää että Rajatorpantien varteen rakennetaan meluaita eikä suinkaan se että hiilinieluna toimiva metsäalue hävitetään pois. Rajatorpantien liikenne on lisääntynyt hurjasti; Espoon rekkaliikenne ja asuinalueiden kasvaminen rasittaa Rajatorpantien loppupään määrää todella paljon. Ihmettelen todella miksi Vaakapuiston metsäalue halutaan hävittää!! Vaakapuisto on tosi kapea alue. Ilmeisesti suunnitellaan että liikenne mahdollisille uusille tonteille ei ole Rajatorpantieltä. Joten tälle kapealle puistoalueelle pitää vielä rakentaa tie, joka pienentää entisestään rakennusalaa. Voisitteko tiedottaa enemmän mahdollisia suunnitelmia, kiitos!”

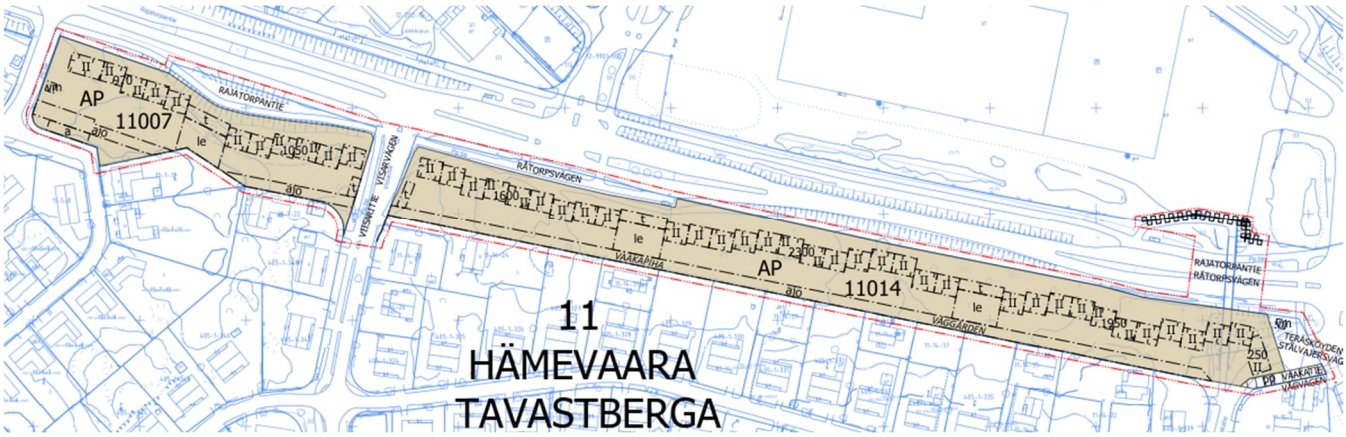
=> Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta, samalla säilytetään laajoja viheralueita. Meluaita tai meluvalli olisi kallis, kun vaihtoehtona on asuntorakentaminen, jolla tiemelua voidaan torjua. Kaavan valmisteluaineisto on ollut nähtävillä 31.8. – 5.10.2020.

23. Vantaalainen, 23.5.2019:
”Kävin inventoimassa liito-oravien jätökset 17.5 ja 20.5 koska järeä kuusi-haapa ja koivumetsä näyttää liito-oraville sopivalta elinympäristöltä. Ei ollut yllätys, että Rajatorpantien viereiseltä metsäkaistaleelta löytyikin runsaasti papanamerkkejä liito-oravista, yhteensä 17 puun alta. Totesimme yhdessä myös paikallisten asukkaiden kanssa joitain liito-oravien papanahavaintoja ja asukkaat kertoivat metsäkaistaleen olevan muutenkin merkittävä eläinlajiston pesimä-, ruokailu- ja liikkumaalue ts. luonnollinen ekologinen yhteys. En ihmettele, sillä siellä on suojaa, monikerroskasvillisuutta, järeää puustoa, lahopuuta, vaihtelevia luontotyyppejä mm uhanalaiseksi luokiteltua lehtoa.

Liitteenä taulukko liito-oravapapanoiden löydöksistä ja 6 kuvaa.

Lounais-Vantaa on tärkeää liito-orava aluetta. Teimme huhtikuun alussa Linnaisten omakotiyhdistyksen innokkaiden asukkaiden (20 osallistujaa) sekä liito-oravatutkija Ilpo K. Hanskin kanssa etsintäretken Linnaisten metsäalueelle josta myös löytyi uusia liito-oravien kolopuita ja elinpiirejä. Lähetän myös näistä tarkemmat tiedot kunhan saan ne koottua.”

=> Tehty liito-oravaselvitykset (Faunatica 2020, Ramboll 2021) ja liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll 2022). Liito-oravan ydinalue merkitään suojaviheralueeksi. Alueelta on yhteydet muille liito-orava-alueille. Liito-oravat on käsitelty s. 5–7 ja 50–51.



Kaavaluonnos osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 31.8.2020.

Toinen osallistuminen ja vuorovaikutus, valmisteluaineisto nähtävillä

- *Toinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma* laadittiin, postitettiin osallisille ja julkaistiin internetissä 31.8.2020. Kaupunkisuunnittelulautakunta 8.9.2020 merkitsi sen tiedoksi. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 5.10.2020 mennessä.
- *Ilmoitus* Vantaan Sanomissa 5.9.2020.
- *Valmisteluaineisto oli nähtävillä* internetissä sekä Vantaa-infoissa (Myyrmäki Myyrmäkitalo, Tikkurila Dixi ja Korso Lumo) 1.9. – 5.10.2020.
- *Kaavoituksesta on ilmoitettu* kaavoituskatsauksissa Vantaan asukaslehdissä 7.3.2019, 7.3.2020, 6.3.2021 ja 5.3.2022.
- *Asemakaavoituksen ilmoitukset ja kuulutukset* julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.

Valmisteluaineiston nähtävillä olosta saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

24. Vantaalainen, 4.9.2020:
”Kaavamuutoksen yhteydessä on esitetty purettavaksi Vaakatien itäpäässä oleva silta. Väite, että silta johtaisi vain bussipysäkille on kuitenkin selkeästi virheellinen, sillä sillan toisessa päässä kulkee kevyen liikenteen väylä, jota pitkin pääsee esimerkiksi Myyrmäkeen asti. Silta mahdollistaa turvallisen ja keskeytymättömän kulkemisen vilkkaasti liikennöidyn Rajatorpantien ylitse ja yhdessä Vihdintien alittavan tunnelin kanssa tarjoaa hyvän yhteyden Myyrmäen suuntaan. Aivan lähiaikoina Vapaalantie 4:än valmistuva Lidlin myymälä lisää varmasti tarvetta tälle kulkuyhteydelle.

On huolestuttavaa kehitystä, että kevyen liikenteen turvallisia yhteyksiä puretaan pois ilman, että niitä korvataan millään tavoin. Silta tuleekin joko säilyttää tai korvata uudella kaavamuutoksen yhteydessä.”

=> Heikkokuntoinen silta joudutaan purkamaan. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin se olisi liian jyrkkä. Sillan käyttö on vähäistä, sen vieressä Rajatorpantien suojatiellä on liikennevalot.

25. Hämevaaralainen, 4.9.2020: => nro 10, 49
”Lainaan tekstiä: Vaakatien itäpäässä on heikkokuntoinen, alamittainen ja jyrkkä silta, johon on törmätty. Silta johtaa vain bussipyysäkille, joka siirretään lähemmäksi Vihdintietä. Siten silta on tarpeeton ja voidaan purkaa.

Miten olette ajatellut turvata Hämevaaran oppilaiden turvallisen koulumatkan Rajatorpan koululuun? He pääsevät vihdintien ali mutta jos kävelysilta puretaan niin sitten pitää mennä yli vilkkaan Rajatorpantien suojatietä pitkin. Tämä on vaaran paikka. Uusi silta tarvitaan ehdottomasti vanhan paikalle tai uuteen paikkaan.”

=> Heikkokuntoinen silta joudutaan purkamaan. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin se olisi liian jyrkkä. Sillan käyttö on vähäistä, sen vieressä Rajatorpantien suojatiellä on liikennevalot.

26. Elisa Oyj / Access Implementation, 7.9.2020:
”Elisalla ei ole huomautettavaa kaavasta. Elisa rakentaa uudisomakotitaloille kuituliittymät.”

27. Helsingin seudun liikenne HSL, 14.9.2020: => nro 9
”HSL:llä ei ole uutta lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman uuteen versioon.”

28. Vantaan kaupunginmuseo, 17.9.2020: => nro 18
”Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kultturiympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.”

29. Naapurit (2), 18.9.2020: => nro 41, 42
”Vaakapuisto toimii tällä hetkellä hyvänä meluaitana puustonsa takia ja asukkailla on edes pientä vehreyttä ja luontoa lähellä. Alueen viihtyisyys katoaa, jos aletaan jatkuvasti rakentamaan entistä tiiviimmin. Luonnonläheisyys on alueen tavaramerkki emmekä asukkaina haluaisi siitä luopua, se on meille erittäin tärkeää. Virkistysalueet alueella on turvattava.

Myös Linnaisten metsään rakennetaan lisää omakotitaloja, joten sielläkin virkistysalueet pienenee.

Emme halua xxx, että uuden talon seinä tulee talomme välittömään läheisyyteen. Jos vaihtoehdoista jotain pitäisi valita, olisi se A tai B-vaihtoehto. Kerrostalot eivät mielestämme sovi alueelle ollenkaan.

Rajatorpantie on jo nyt todella ruuhkainen ja tien välittömään läheisyyteen rakentaminen tulee haittaamaan rakentamisen aikana todella paljon työmatka- ja kaikkea muutakin liikennettä. Saatika se, kuinka paljon lisää liikennettä nämä uudet talot aiheuttavat Rajatorpantielle valmistumisensa jälkeen. Myös Espoon puolelta tuleva liikenne kuormittaa Rajatorpantietä sekä myös Muuttolinnunmäestä ajetaan paljon suoraan Viisaritien kautta.

Silta on erittäin tärkeä väylä varsinkin ala-aste ikäisille koululaisille, jotka käyvät Rajatorpan koulua. Monet muutkin asukkaat toki käyttävät mieluummin siltaa kuin suojateitä. Rajatorpantiellä liikenne on niin vilkasta, että suojatietkään eivät ole järin turvallisia (olen meinannut kaksi kertaa jäädä auton alle itselle palavissa vihreissä valoissa varikkoalueen edessä; valoissa ajetaan usein punaisia päin ja varikkoalueelta tulevat eivät tajua katsoa suojatiellä kulkijoita). Kannattaisin ennemmin sillan korjaamista.

Mitäpä jos Vantaa satsaisikin pienimuotoisiin elämän luksus (luonto, vehreys, väljyys, palvelut lähellä) -asuinalueisiin? Näille voisi olla mahdollista saada pitkäaikaisesti viihtymään hyvätuloisia (ts. työssäkäyviä ihmisiä). Tämmöinen Hämevaara meillä nyt on. Mutta tavoite näyttää olevan paikata velkaista taloutta myymällä ihan mikä vaan vihreä tonttimaaksi? Näin viedään viihtyisiä alueita kohti pellolle tehdyn tiiviin uudisrakentamisen sieluttomuutta. Espoossa on tunnistettu erilaisuuden edut ja esimerkiksi puistokaupunginosa (Tapiola) ei ole kirosana vaan ylpeydenaihe.

Me asukkaat haluamme vaalia alueen vihreyttä ja turvallisuutta!”

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uutta tonttimaata. Yleiskaavassa alue on pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä. Yleiskaavassa kaupungin alasta 28 % on varattu virkistys- ja luonnonsuojelualueiksi. Myös Linnaistenmetsään on lisätty uusi luonnonsuojelualue. Täydennyskaavoituksenkin jälkeen Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, 27 % maa-alasta. Puusto ei suojaa melulta, vaan vaikuttaa vain melun sirontaan. Uuden talon seinä ei sijoitu nykyisten talojen kohdalle. Rakentamisen aikainen haitta on tilapäinen. Alueelle ei tule kerrostaloja. Heikkokuntoinen silta joudutaan purkamaan. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin se olisi liian jyrkkä. Sillan käyttö on vähäistä, sen vieressä Rajatorpantien suojatiellä on liikennevalot. Vaakapuisto on virkistysalueeksi meluisa. Liito-oravan ydinalue säilyy suojaviheralueena.

30. Hämevaaralainen, Hämevaara resident, 22.9.2020:
"My name is xxx I am living in xxx very close to the new plot of Vaakapuisto. I moved to this house in 2014, and it used to be a very peaceful place. However, after Viisaritie was rebuild around 2015, the traffic of this small road of a resident was totally changed, and it almost become a main road and shortcut from Rajatorpantie Vantaa to Hämeenkyläntie Espoo. I have several times counted the number of passed cars in front of my house in peak hours (8:00-9:00, 16:00-17:00), and I can easily count more than 200 passing cars in one hour, and I believe 60-70% of the passing cars are not belonging to this living area, and mostly to/from Espoo side. And since there are a lot construction projects ongoing at Espoo side in the past years, so every day there are tens of heavy trucks passing Viisaritie also, they bring big noise and dangerous, because they are running very fast! So, maybe our Vantaa city planner would show our friendship to brother Espoo city, but does anybody really think the feeling of the people who are living nearby Viisaritie Vantaa?

Actually, this is not the worst situation, another bad thing is the port of Vaakatie to Rajatorpantie is totally blocked with unknown reasons after Viisaritie rebuilt (Please see the picture below), therefore, the port from Viisaritie to Rajatorpantie near my house is becoming the only exit to all the residents who are living in this area. In fact, all my neighbours has the same doubts for the reason of closing Vaakatie port, because nobody consulted us before decision making. So, my (our) first request is having the port of Vaakatie to Rajatorpantie re-open soon, even without linking to Vaakapuisto project. This is so far the only way to mitigate the heavy traffic of Viisaritie in short time.

Regarding the new Vaakapuisto, in fact, my major concern is also traffic on road Viisaritie. I strongly request the planner to consider the gate of Vaakapuisto openning directly towards Rajatorpantie, never consider open it towards Viisaritie. (Please see the picture attached). Think about the peak hour ??? how can you manage 200-300 cars in such a smaller port on peak hours? It is better that we will not call police every day to manage the traffic or accident here.

The last request is, yes, please built the noise blocking wall towards Rajatorpantie at Vaakapuisto. Because when all trees are cut, all people nearby Vaakapuisto will suffer the traffic noise from Rajatorpantie."

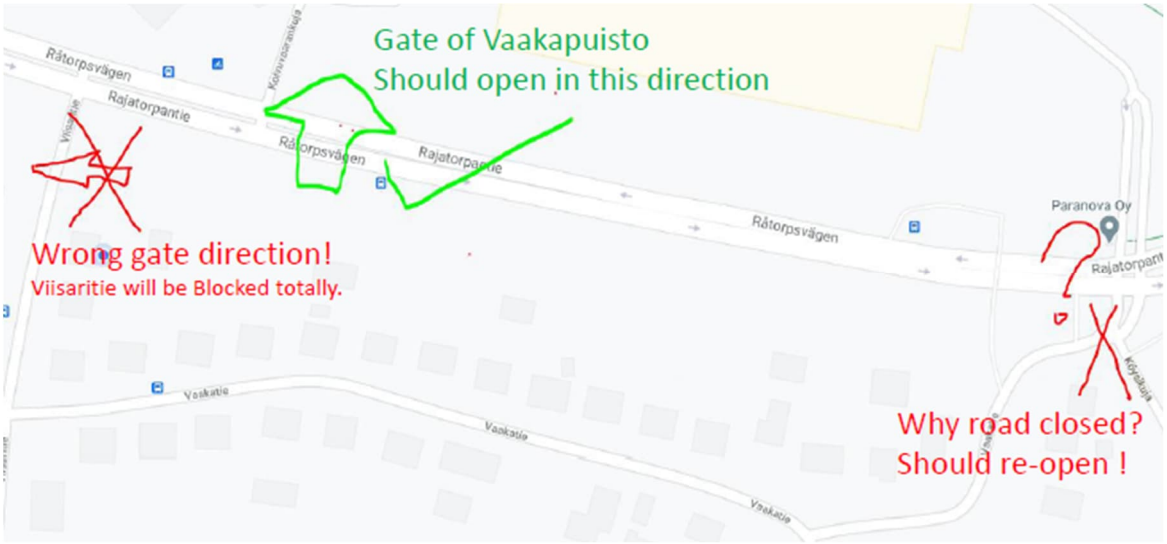
Suomennos:
Nimeni on xxx asun xxx hyvin lähellä Vaakapuiston uutta tonttia. Muutin tähän taloon 2014, ja se oli aikoinaan erittäin rauhallinen paikka. Kuitenkin, kun Viisaritie rakennettiin uudelleen noin 2015, tämän asutuksen pienen tien liikenne muuttui täysin ja melkein tullut päätie ja oikotie Rajatorpantieltä Vantaalta Hämeenkyläntielle Espooseen. Olen useita kertoja laskenut ohiajavien autojen lukumäärän taloni edessä ruuhka-aikoina (8:00–9: 00, 16:00–17:00), ja voin helposti laskea yli 200 ohittavaa autoa tunnissa, ja uskon 60–70 % ohi kulkevista autoista ei kuulu tälle asuinalueelle ja lähinnä Espoon puolelle. Ja siitä lähtien Espoon puolella on menneinä vuosina käynnissä paljon rakennusprojekteja, joten joka päivä kymmenet raskaat kuorma-autot, jotka kulkevat myös Viisaritien ohitse, aiheuttavat suurta melua ja vaarallista, koska ne ovat kulkevat erittäin nopeasti! Joten ehkä Vantaan kaupunkisuunnittelija osoittaisi ystävyytemme veljellemme Espoon kaupungille, mutta ajatteleeko kukaan todella lähellä asuvien ihmisten tunnetta Vantaan Viisaritiellä?

Itse asiassa tämä ei ole pahin tilanne, toinen huono asia on Vaakatien liittymä Rajatorpantielle täysin estetty tuntemattomista syistä Viisaritien uudelleenrakennuksen jälkeen (katso alla oleva kuva), Siksi Viisaritien ja Rajatorpantien liittymästä taloni lähellä on tulossa ainoa uloskäynti kaikille tällä alueella asuville asukkaille. Itse asiassa kaikilla naapureillani on samat epäilyt syystä Vaakatien liittymän sulkemiseen, koska kukaan ei kuullut meitä ennen päätöksentekoa. Joten, minun (meidän) ensimmäinen pyyntö on Vaakatien liittymän avaaminen Rajatorpantielle pian uudelleen, ilman yhteyttä Vaakapuiston projektiin. Tämä on toistaiseksi ainoa tapa vähentää Viisaritien vilkasta liikennettä lyhyessä ajassa.

Uuden Vaakapuiston osalta olen itse asiassa huolissani myös liikenteestä Viisaritiellä. Vahvasti pyydän suunnittelijaa harkitsemaan Vaakapuiston liittymää suoraan Rajatorpantielle, älä harkitse avata sitä Viisaritielle. (Katso liitteenä oleva kuva). Ajattele huipputuntia ??? miten voit hallita

200–300 autoa niin pienessä liittymässä ruuhka-aikoina? On parempi, että emme kutsu poliisia päivittäin hallitsemaan täällä tapahtuvaa liikennettä tai onnettomuutta.

Viimeinen pyyntö on, kyllä, rakentakaa meluseinä Rajatorpantietä vastaan Vaakapuistoon. Koska kun kaikki puut leikataan, kaikki Vaakapuiston lähellä olevat ihmiset kärsivät Rajatorpantien liikenteen melusta.



Suomennokset: 1. Väärä liittymän suunta! Viisaritie estetään kokonaan. 2. Vaakapuiston liittymä täytyy avata tähän suuntaan. 3. Miksi tie suljettu? Olisi avattava uudelleen!

=> Viisaritie on leveämpi kuin Vaakatie tai Viittatie, joilla ei ole jalkakäytäviä. Vaakatien liittymän sulkeminen perustuu asemakaavaan vuodelta 1985, josta asukkaat on aikanaan kuultu. Viisaritien liittymä on toimiva. Puusto ei suojaa melulta, vaan talon tuottama meluntorjunta on tehokas. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi.

=> Viisaritie is wider than Vaakatie or Viittatie, which has no sidewalks. The closure of the Vaakatie is based on a town plan from 1985, in which residents have been consulted in due course. The trees do not provide protection against noise, but the noise control produced by the house is effective. The core area of Siberian flying squirrel will be zoned as protective green area.

31. Hämevaaralainen Viittatieltä, 24.9.2020:
”Liikennöinti mahdollisesti tuleville tonteille (niiden etelärajalla kulkevaa ajoyhteyttä pitkin) olisi toteutettava niin, että Viisaritietä ajavilla on etuajo-oikeus. Ei ole järkevää jäädä jonottamaan Viisaritielle hidasteiden sekaan Vaakatien risteykseen, jossa autoja tulee parhaimmillaan vasemmalta ja oikealta samaan aikaan.”

=> Tontilta tuleva väistää kadulla kulkevaa. Katujärjestelyt ratkaistaan katusuunnitelmissa.

32. Hämevaaralainen (?),24.9.2020:
”Rivitalo asunnot tuolle alueelle erittäin tervetuleet. Näkö- ja melusuoja. Puisto on turha vain koirien ulosteita täys.”

=> Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi.

33. Hämevaaralainen Viittatieltä, 24.9.2020:
”Turvallisia tienylityspaikkoja on lisättävä eikä vähennettävä! Nykyinen Vaakatien itäpään ylikulkusilta on ehdottoman tarpeellinen ja paljon käytetty. Sen lisäksi turvallisia tienylityspaikkoja olisi Rajatorpantielle Vaakapuiston kohdalle lisättävä. Kävelytie sijaitsee vain Rajatorpantien pohjoispuolella, joten tämän vilkasliikenteisen kadun joutuu ylittämään joka kerta Hämevaaran puolelta Rajatorpantielle jalkaisin tai pyörällä kulkiessa.

Hämevaaran puolelta alakoululaiset kulkevat Rajatorppaan kouluun, joka on heidän lähikoulunsa. Koulutiestä tulee turvattomampi, jos ylikulkusiltaa ei ole. Alueella rakennetaan paljon, joten pienten lasten ja koululaisten määrä on isossa kasvussa. Sillan käyttäjiin kuuluvat myös ulkoilijat sekä kävellen, juosten että pyöräillen, koiran tai lastenvaunujen kanssa tai ilman. Suojatie on turvaton, autoilijat ajavat turhan usein punaisia päin tai vähintäänkin keltaista. Suojatien nappia painaessa jalankulkijoiden vihreää valoa saa välillä odottaa kauankin ja houkutus kadun ylittämiseen juoksemalla punaisia päin kasvaa.

Jos nykyinen ylikulkusilta puretaan, sen tilalle tulisi ehdottomasti rakentaa uusi ylikulkusilta.

Kokemus osoittaa sen, että vaikka suojatietä ei ole, ihmiset loikkivat jopa vilkasliikenteisen tien yli pysäkkien tai muiden runsaasti käytettyjen paikkojen kohdalta. Esimerkkinä tästä lähistöllä:
- Hämeenkyläntien ja Rajatorpantien risteys, jossa asuintalojen ympäristössä on vain yksi suojatie Hämeenkyläntien puolella ja Rajatorpantien yli kulkee jatkuvasi ihmisiä, myös koululaisia, turvattomasti.
- Vihdintien (tie 120) Lehtovuoren kohdalla oleva bussipysäkki. Tästä jalankulkijat loikkivat jatkuvasti vilkasliikenteisen tien yli.

Rajatorpantien liikenne on vilkasta jo nyt, ja suunnitelmassakin on mainittu, että bussiliikenne tulee entisestään tihenemään. Raskasta liikennettä on runsaasti, bussien lisäksi rekkoja ja kuormaautoja, johtuen Tamron ja Ärrävaaran yritysten läheisyydestä sekä alueella tapahtuvasta jatkuvasta rakentamisesta.

Vihdintien valoista Hämevaaraan ja Pähkinärinteeseen päin käännyttäessä moni kiihdyttää Rajatorpantien suoralle ja ylinopeutta ajetaankin runsaasti.

Myös autolla Rajatorpantielle pääsy on vaikeaa ruuhka-aikana ilman liikennevaloja, hyvänä esimerkkinä Hämevaarasta poistuessa Viisaritieltä kääntyminen vasemmalle Rajatorpantielle Pähkinärinteen suuntaan. Risteyksessä voi joutua odottamaan pitkäänkin, koska liikennettä riittää molemmista suunnista.

Asuintalot meluaitana jo ajatuksena on absurdi. Miten lienee mahdollista tuolle ohuelle tonttikaistaleelle rakentaa omakotimaisesti ja lisäksi järjestää asukkaiden parkkipaikat ja piha-alueet turvallisine leikkipihoineen?”

=> Heikkokuntoinen silta joudutaan purkamaan. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin se olisi liian jyrkkä. Laskennassa sillan käyttö oli vähäistä, ja vieressä Rajatorpantien suojatiellä on liikennevalot. Hämeenkyläntien risteyksessä on alikulku. Kaupungeissa on tavallista rakentaa taloja katujen varteen, jolloin pihan puoli on hiljaisempi. Havainnekuvassa on esitetty pihat ja leikkipaikat yleispiirteisesti. Pysäköinti järjestyy kaavamääräysten mukaisesti.

34. Naapuri, 26.9.2020: => nro 16
”Mielipide:
Vastustan Vaakapuiston asemakaavamuutosta.

Perustelut:
1. Puiston ja puiden kaataminen vähentää alueen yleistä viihtyvyyttä.
2. Vaakapuistoon rakennettavat talot toisivat alueelle lisää liikennettä ja siten yleinen melu, ruuhkaisuus ja levottomuus lisääntyisivät.
3. Vaakapuiston rakentaminen vahvistaisi Rajatorpantien liikenteen aiheuttamaa melua ja ilmansaasteita.
4. Liian tiheä rakentaminen voi laskea alueen kiinteistöjen arvoa.”

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uutta tonttimaata. Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, 27 % maa-alasta. Tiemelu ja pienhiukkaset on selvitetty s. 9–10, 45–46, 52–53. Rakennukset estävät melun leviämistä. Kasvukaupungeissa kiinteistöjen arvot nousevat.

Esimerkki Englannista: tie A407, Chichele Road, Lontoo. Google maps 2017

35. Hämevaaralainen, 28.9.2020:
”Asumme Hämevaarassa xxx. Olemme jokseenkin huolestuneita siitä, millaiseksi kotiympäristö muuttuu, jos Vaakapuisto tosiaan kaadetaan ja tilalle tulee taloja ja asfalttia.

Minulla olisi muutama kysymys:

- Millä tavalla on arvioitu/ laskettu sitä, miten pölyn (esim. hiekoitushiekka) ja muun Rajatorpantien liikenteestä tulevien ilmanlaatua heikentävien tekijöiden määrät esim. Vintturikujalla muuttuvat, jos metsävyöhyke poistetaan? Nähdäkseni internetissä olevissa dokumenteissa mainitaan vain, että pakokaasupäästöt yleisesti ottaen pienenevät autokannan nuorentuessa, mutta varsinaisesta metsän poistamisen vaikutuksesta asuinalueen ilmanlaatuun ei puhuta mitään.
- Onko jossain muualla päin Vantaata toteutettu samanlaista operaatiota: kapea suojametsävyöhyke vilkasta tietä vasten olisi muutettu asuinalueeksi? Jos kyllä, miten pientalojen asukkaat (myös niissä uusissa taloissa asuvat) ovat tämän kokeneet? Millaisia vaikutuksia meluun ja ilmanlaatuun on havaittu?
- Nykyisin Vintturikujan ja Vaijerikujan risteyksen tienoon kadunvarret ovat kovassa käytössä autojen parkkipaikkoina. Lisääntyneekö tällainen edelleen?
- Millainen melu-, pöly-, ja liikenneturvallisuusriski varsinainen rakennusprojekti tulisi olemaan vanhoille asukkaille (esim. vaikutukset lasten koulumatkaan Vintturikujalta kohti Rajatorpan ja Hämeenkylän kouluja)?”

=> Kaupungeissa on tavallista rakentaa kadun viereen, jolloin pihan puoli on hiljaisempi. HSY on tutkinut pääkaupunkiseudun ilmanlaatua (hsy.fi). Vaadittava pienhiukkasetäisyys ajoradasta asuntoihin toteutuu (11,5 m). Kaavaan on tehty meluselvitys. Vaijeritien ja Vintturikujan kaavat ovat perustuneet osin kadunvarsipysäköintiin, vaatimuksena tonteille on ollut 1 ap / 85 k-m2. Tässä kaavassa vaaditaan 1,3 ap/asunto, mikä sisältää vieras- ja huoltopysäköinnin. Määrä on ollut riittävä myös Kartanonkoskella (1,25 ap/asunto). Asemakaavalla ei ratkaista rakennusaikaisia kysymyksiä. Rakentaminen on tavanomaista asuntorakentamista. Rakentaja vastaa turvallisista väliaikaisista liikennejärjestelyistä ja minimoi rakennustyöstä koituvan haitan, joka on tilapäinen. Kaavaan sisältyy vihertehokkuusvaatimus. Pihat istutetaan.

36. Naapurit (2 henkeä), 29.9.2020: => nro 7, 53

”*1. Hulevedet*
Kaavoitettavan Vaakapuiston alueen maapohja on hyvin märkää. Maapohja koostuu lähinnä siltistä/savesta, ja sadevesi imeytyy hitaasti. Kun Vaakatien puoleisille tonteille on rakennettu taloja, on niiden rakennuskorkeutta jo aiemmin jouduttu nostamaan hitaan veden imeytymisen vuoksi.

Kun alue rakennetaan, eivät hulevedet enää tule imeytymään yhtä hyvin ja alue saattaa tulvia. Tämän vuoksi alueelle on rakennettava kattava hulevesiviemäröinti, joka liitetään kunnalliseen hulevesiviemäriin. 350m pitkä tie aiheuttaa joka tapauksessa hyvin suuren hulevesien lisäkuormituksen ja pienten tonttien kyky varastoida lunta talvenaikana on rajallinen eikä hidastettu imeytys enää riitä.

Rakennettavalle (VAAKAPIHA) tielle on asetettava kaavassa vaatimus, että tien hulevedet on ohjattava koko tien alueelta rakennettaviin hulevesikaivoihin. Vaakatien puoleisten tonttien viereiseen sivuojaan hulevesiä ei saa ohjata.

2. Liittymäoikeudet
Kaavoittajan edustaja on ilmoittanut asiasta kyselleille tahoille, ettei liittymiä muille kiinteistöille sallita Oletamme tämän tarkoittavan sitä, että tarkoituksena on rakentaa yksityistie.

Kuitenkin kiinteistömuodostamislaissa luvussa 14, käsitellään tieoikeuden perustamista (rasite). Sen §156 momentissa 3 säädetään, että jokaiselle kiinteistölle ja palstalle on järjestettävä tarpeellinen kulkuyhteys kiinteistötoimituksen yhteydessä.

Lisäksi yksityistielain 8. pykälä kuuluu seuraavasti:

> Jos kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten on tärkeätä saada kulkuyhteys toisen kiinteistön kautta eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle, on kulkuyhteyttä tarvitsevalle kiinteistölle annettava oikeus käyttää jäljempänä säädetyssä tietoimituksessa määrättävää aluetta 5 §:n mukaisiin tietarkoituksiin. Oikeutta toisen kiinteistön alueen tällaiseen pysyvään käyttämiseen sanotaan tieoikeudeksi.

Kysymys 1: Mihin lakiin ja lainkohtiin perustuen kaavoittaja on ilmoittanut, ettei muille tonteille sallita liittymiä rakennettavalle tielle.

Kunta ei voi myöskään kaavoituksen monopolina asettaa omaa tonttiaan erilaiseen asemaan muiden kiinteistöjen kanssa.

Vaakatien puoleisille kiinteistöille (myös mahdollisesti tulevaisuudessa jaettavat tontit), joilla ei ole muuta tieyhteyttä, pitää varata oikeus liittyä tieosakkaaksi samoin kuin rakennettavalle uudelle kiinteistölle annetaan käyttöoikeus. Tämä liittymäoikeus tulee merkitä yksityistien rasitteeksi.

3. Yksityistietoimitus
Yksityistien perustaminen on oleellinen osa kaavoitettava alueen toimivuutta. Ennen tontin rakennusluvan hyväksyntää, tulee kunnan vaatia kaavoitetun tontin ostajalta yksityistietoimituksen hakemista ja järjestämistä. Lain mukaisesti ko. yksityistietoimitukseen tulee kutsua kaikki rakennettavan tien vaikutuspiirissä olevat tonttien omistajat. Samalla tulee kirjata esim. rakennuslupaan mahdolliset tästä aiheutuvat yksityistien muut tiedossa olevat rasitteet.

4. Tien profiili
Tielle (”Vaakapiha”) on varattava riittävä pengermäalue ja sivuoja Vaakatien puoleisten tonttien puolelle, jotta tien talvikunnossapito olisi mahdollista. Riittävä penger tulisi olla

a. vähintään 1 m, jollei uusien rakennusten puoleisille tonteille varata erikseen kunkin tontin omaa lumenkasaamispaikkaa. Muussa tapauksessa penger on oltava vähintään 0,5m
b. tien korkeus ei saa ylittää oleellisesti Vaakatien puoleisen tontin keskikorkeutta

Arvioisin, että nykyinen Vaakatien tonttien puoleinen oja voidaan käyttää tien sivuojana, jos tien hulevedet ohjataan suoraan hulevesiviemäriin. Tällöin nykyisten tonttien vesitilanne ei muutu.

5. Tienkäyttö
Tienkäyttö (”Vaakapiha”) pitää olla mahdollista kaikille asukkaille satunnaiseen tarkoitukseen. Yleistä jalankulkua tai pyöräilyä tiellä ei saa mitenkään rajoittaa.

Koska suunniteltu Vaakapuiston alue ei sisällä jalankulkua Rajatorpantien eteläpuolella, tie on yhdistettävä Vaakatien päähän pyörä-/jalankulkutienä. Tällöin Vihdintien suuntaan pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden ei tarvitse odottaa liikennevaloissa, vaan he voivat käyttää myös nykyistä Rajatorpantien ylikulkusiltaa Köysikujan kohdalla.

6. Tien pituuteen liittyvät muut erityispiirteet
Rakennettava kapea tie on erittäin pitkä (yli 350 metriä) ja sen varassa on hyvin monia asukkaita. Siksi tien pituuteen liittyvät muut erityispiirteet

a. tien päähän on varattava riittävä väliaikainen lumenkaatopaikka päivittäistä talvikunnossapitoa varten.
b. tien on oltava riittävän leveä ohittamiseen tai siihen on varattava riittävästi ohituspaikkoja myös kuorma-autoille esim 50 m välein.
c. pelastuslaitokselta on kysyttävä mahdollisia muita vaatimuksia

7. Tiemelu Tamro-talon kohdalla
Tarkasteltuamme melunmittausraportteja havaitsimme, ettei tiemelun mittauksessa ole otettu huomioon Rajatorpantien toisella puolella olevan Tamro-talon varastorakennuksesta johtuvaa meluheijastumista. Rajatorpantien tiemelu tulee suoraan että heijastuu vastapäisestä rakennuksesta selkeästi maanpintaa korkeammalle. Tämä on omin korvin kuultavissa, kun vertaa melutasoa maanpinnalla tai talon katolla erityisesti alkutalvesta.

Arviomme on, että Tamro-talon kohdalla tulisi melumittaus tehdä uudelleen tai rakennusten kaavassa tehtävä melusuojausvaatimus maanpintaa korkeammalla oltava sellainen, että se riittää suojaamaan 75dB katumelua vastaan.”

=> 1. Vaakapuistossa on hulevesiongelmia johtuen maaperä- ja korkeusolosuhteista. Hulevesiä viivytetään. Alue toteutetaan kaupungin toimintamallin mukaisesti niin, että hulevesien hallinnan nykytila ei huonone asuntorakentamisen ja kunnallistekniikan seurauksena.

2–3. Asemakaavoitus perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin. Vaakapiha ei ole asemakaava-alueen ulkopuolinen yksityistie, vaan uusien kaavatonttien sisäinen ajoyhteys, pihatie. Pihatie saa nimen vain osoitteiden saamiseksi asunnoille. Kyseisen tontin kohdalle ei tule uutta tonttia vaan suojaviheralue. Nykyiset Vaakatien tontit voidaan lohkoa ja ajoyhteys järjestää lohkotonteille Vaakatieltä, kuten naapuritonteilla on jo tehty, ja tontilla on riittävä tila ajorasitteelle (yli 4 m).

4. Vaakapihalle on varattu riittävä leveys pysäköintiin ja ajoneuvojen kohtaamiseen. Naapurin rajaan on tilaa 1,5 m. Hulevedet käsitellään kuten muutenkin tonteilla.

5. Ajoyhteys on uusien tonttien sisäinen pihatie. Rajatorpantien eteläreunaan lisätään kevyen liikenteen raitti. Heikkokuntoinen silta joudutaan purkamaan. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin se olisi liian jyrkkä. Vieressä Rajatorpantien suojatiellä on liikennevalot.

6. Ajoyhteys ei ole erityisen pitkä eikä kapea ja sen reunassa on lumitila. Rakentamisessa noudatetaan rakentamismääräyksiä. Keski-Uudenmaan pelastuslaitos ei antanut mielipidettä.

7. Vaakapuistossa ei esiinny ekvivalenttia tiemelutasoa Aeq 75 dB. Tehty meluselvitykset s. 9, 45–46, 52–53. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi.

37. Naapurit (3), 29.9.2020:
”Asumme Hämevaarassa xxx, jonka kohdalle suunnittelette Vaakapuistoon asuinrakennuksia. Mielestämme asia on ajatuksenakin täysin hullu. Tontin koko meidän kohdallamme on n.35m,eli hyvin mitätön alue ja asiaa vastaan sotii monikin asia,eli tässä muutamia.Tontillamme ja rakennuskohteessa asustelee ja pesii useita kymmeniä lintulajeja ja Vaakapuistoa ovat käyttäneet muutkin eläimet jo vuosikausia kulku reittinään esim.peurat,ketut ym.eläimet(viihtyvät myös meidän tontilla).Vaakapuiston alueella asustelee myös liito-oravat,eli vilkasta on.Olen ollut myös eduskuntaan yhteydessä asiasta,onhan Vaakapuisto ollut myös suojeltua aluetta.Seuraava ongelma tuleekin siitä,että jos meidän kohdalle rakennetaan,niin puitahan pitää kaataa ja Vaakapuiston puut ovat suojana meidän valtaville puille myrskyn sattuessa,eli puiden kaatumisesta tulee

valtava riski meille.Ongelmaksi tulee myös mittava valohäiriö Ärrävaarasta tulevasta liikenteestä. Olen ollut asiasta yhteydessä myös xxx,joka tokaisi,että laittakaa vastineeseen,että haluamme puu-aidan tontti rajallemme.Tässä pääpiirteittäin huolemme ja tosiaan toivomme,että päättäjille tulee järki päähän ja alatte rakentamaan ihan muualle,koska tilaa Suomessa kyllä on."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uutta tonttimaata. Asuntorakentaminen mahtuu alueelle hyvin. Vaakapuisto ei ole ollut suojelualuetta. Mainitut lajit eivät ole suojeltuja, paitsi liito-orava, jonka ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi. Puuaita oli vastaus pyyntöön.

38. Hämevaara-Seura ry, 1.10.2020: => nro 8
"Keskustelimme Hämevaara-Seura ry:n johtokunnan kokouksessa 29.9.2020 kaava-asiasta ja esitämme seuraavaa.

Pidämme tärkeänä rakennettavan alueen turvallisuutta ja sitä, että alue innostaa kävelyyn ja pyöräilyyn. Siksi Rajatorpantien varteen pitää rakentaa kevyenliikenteen väylä rakennettavien pientalojen eteen. Jalankulkuväylä on nyt vain bussipysäkille asti, mutta se pitää rakentaa koko Rajatorpantien eteläpuolelle (kaavamuutosalueella) Köysikujalle asti. Nyt paikalla oleva kadunvarren oja voitaneen putkittaa ja päälle rakentaa turvallinen kevyenliikenteen väylä.

Tonteille on rakennettava oma ajoyhteyskatu Vaijeritien, Viisaritien ja Köysikujan kautta (Vaakapiha). Ylikulkusillan voi purkaa, koska risteyksessä on jalankulkuyhteys liikennevaloineen.

Vaakatie on suljettu betoniporsailla itäpäästä. Ratkaisu on asemakaavan mukainen. Jatkossakin on varmistettava, että läpiajo Vaakatien itäpäästä halki Hämevaaran (pitkin Viittatietä) ei ole mahdollinen. Viittatie on itäpäästään rakentamaton katu eikä kestä runsasta ajoneuvoliikennettä.

Rakennettavalle alueelle pitää jäädä yhteisiä leikki- ja yhteispuistikoita, koska pihat ovat todella pienet.

On huomioitava myös talviolosuhteet lumineen. Lumien on mahduttava omalle alueelle eikä rajalla olevien omakotitalojen pihoille, jotka ovat jo rakentuneet pieniksi.

Pysäköintitilaa pitää olla vähintään suunnitelman mukaan ja vieras- ja huoltoajopysäköinti tilaa myös.

Rakennusten on oltava hyvin tien melulta ja saasteilta suojaavia ja pihat omakotialueen suuntaan, turvallisia esim. pikkulapsiperheille.

Haluamme turvallista ja kodikasta asuinrakentamista Hämevaaraan."

=> Rajatorpantien eteläreunaan lisätään kevyen liikenteen raitti. Tontit liittyvät nykyisiin katuihin. Vaakatien itäpäähän tulee jalankulkukatu Painopolku. Kortteleihin tulee leikki- ja oleskelualueet. Ajoyhteyden vieressä on lumitila. Autopaikkanormi 1,3 ap / asunto sisältää vieras- ja huoltopysäköinnin. Asunnoille annetaan ääneneristävyysvaatimus. Vaadittava pienhiukkasetäisyys ajoradasta asuntoihin toteutuu (11,5 m). Tonteille annetaan istutus- ja julkisivumääräyksiä. Rakennus on jaettava lyhyihin osiin siten, että syntyy vaikutelma omakotialueesta.

39. Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys ry, 4.10.2020:
"Vaakapuiston puistoalue toimii rajallisesta pinta-alastaan huolimatta selkeänä itä-länsisuuntaisena metsäekologisena yhteytenä Espoon Uusmäen ja Vantaan Linnaisten metsien välillä. Selkein yhteydestä hyötyvä laji on liito-orava. Yhtenäisen metsäalueen pinta-ala, sijainti ja luonne tekevät metsistä myös hyvin sopivan liito-oravan ydinalueen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sivuilla 5-6 on dokumentoitu alueella 2016-2020 tehdyt liito-oravaselvitykset (2016 ja 2020) sekä ilmeisen luotettavat kansalaishavainnot lajiin papanoista vuodelta 2019. Näihin on kuitenkin liitetty erikoinen loppujohtopäätös, jonka mukaan alue ei olisi liito-oravan elinympäristöä. Täten eivät myöskään alueelta havaitut kolopuut olisi liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Lisäksi on korostettu metsien erillisyyttä muista liito-orava-alueista.

Erityinen painoarvo johtopäätöksessä on annettu sille, että Faunatican 29.3.2020 tekemällä maastokäynnillä, jonka yhteydessä koko alue toki todettiin liito-oravalle sopivaksi, alueelta ei kuitenkaan havaittu lajin papanoita.

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys haluaa muistuttaa kaupunkia syksyn 2019 ja vuoden 2020 alkupuoliskon sääolosuhteista. Koko ”talvi” ja alkukevät oli tuolloin Pääkaupunkiseudulla lumipeitteetöntä. Sateita esiintyi paljon, mikä vaikutti olennaisesti mm. liito-oravan papanoiden säilymiseen puiden tyvillä, ts. papanat liukenivat hyvin nopeasti olemattomiin. Käytännössä maaliskuun 2020 lopussa useimmista liito-oravan varmuudella asuttamista metsistä oli edellä mainituista syistä haastavaa, monesti täysin mahdotonta löytää papanoita.

Edellä mainituista syistä kaikkiin talven ja kevään 2020 liito-oravaselvitysten negatiivisiin havaintoihin (eli siihen että merkkejä lajista ei tietyllä liito-oravalle soveltuvalla alueella/paikalla havaittu) on Vantaalla syytä suhtautua merkityksettöminä.

Aivan erityisesti tämä koskee tilanteita, joista on jo tuoreita papanahavaintoja, kuten Vaakapuiston alueelta. Huomionarvoisaa on sekin, että vuoden 2019 papanahavainnoista osa sijoittuu samoille kohdille aluetta, josta Faunatican selvityksessä paikallistettiin keväällä 2020 kaksi kolopuuta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on kirjoitettu myös väite siitä, että ”alue sijaitsee erillään muista liito-orava-alueista”. Väite on virheellinen ja se on syytä poistaa. Metsäalue on tosiasiassa liito-oravan kannalta hyvin kytkeytynyt lukuisiin Koillis-Espoon, Luoteis-Helsingin ja Lounais-Vantaan vuodesta toiseen asuttuihin liito-oravametsiin.

Kehotamme kaupunkia suhtautumaan Vaakapuiston kaava-alueeseen hyvin potentiaalisena liito-oravan ydinalueena, jonka alueella on myös ilmeisiä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Myös hankealueen merkitys lajin ilmeisenä kulkuyhteytenä on syytä tunnistaa.

Yhdistyksen arvion mukaan nykyistä, mm. liito-oravalle sopivaa metsäekologista yhteyttä ei ole mahdollista turvata pienillä muutoksilla suhteessa kaavailtuun lisärakentamiseen. Esitämmekin hankkeesta luopumista (jolloin metsät jäävät asemakaavan mukaisiksi puistometsiksi) tai kaavoituksen jatkamista sillä muutetulla tavoitteella, että nykyistä asemakaavaa muutetaan liito-oravan suojelutarpeen paremmin huomioiviksi.

Mikäli hanketta edistetään nykyisillä kaavoitustavoitteilla, tulee liito-oravaselvitykseen soveltuvana keväänä selvittää se, käyttävätkö liito-oravat metsäaluetta laajemminkin. Samassa yhteydessä on syytä arvioida myös metsäalueen merkitys liito-oravien kulkuyhteytenä. Kevään 2020 selvityksessä havaittujen kahden kolopuun lähimetsiin on syytä suhtautua varovaisuusperiaatteen hengessä todennäköisinä lisääntymis- ja levähdyspaikkoina.”

=> Tehty liito-oravaselvitykset (Faunatica 2020, Ramboll 2021) ja liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll 2022). Liito-oravan ydinalue merkitään suojaviheralueeksi. Alueelta on yhteydet muille liito-orava-alueille. Liito-oravat on käsitelty s. 5–7 ja 50–51.

40. Naapurit (2 henkeä), 4.10.2020: => nro 3
”Vantaan kaupunki mainostaa itseään vihreitä arvoja arvostavana kaupunkina ja strategian painopistealueista löytyy lähiluonnon vaaliminen. Rakentamalla vaakapuistoon asutusta, katoaa alueelta lähimetsää jota strategiassa halutaan vaalia. Miksi kaavamuutoksissa Hämevaaran alueella aiotaan poistaa jokainen metsäinen alue asutuksen tieltä?

Liikenne Viisaritie – Rajatorpantie – Koivuvaaran risteyksissä on jo nyt vilkasta ja ruuhkaista. Kun tähän lisätään vielä uudelta kadulta Vaakapihalta tuleva liikenne (66ap), niin kuinka on laskettu teiden kantokyky tälle lisääntyvälle liikenteelle? Viisaritien ruukautuminen Rajatorpantielle on varmasti haaste ja tulee ruuhauttamaan olemassa olevien asuntojen asukkaiden kulkemisen alueelta pois. Hämevaarasta pääsee ajamaan Leppävaaran suuntaan Hämeenkyläntietä pitkin. Moni käyttää aluetta (Viisaritie) läpikulkureittinä. Tulevan asutuksen myötä tämä liikenne varmasti myös lisääntyy, onko kaupunki varautunut miettimään liikennesuunnittelua asian varalle?

Hämevaaran lasten lähikouluksi on osoitettu Rajatorpan koulu ja monen turvallisin koulutie kulkee Viisaritietä Rajatorpantielle ja Koivuvaarankujan kautta Rajatorppaan. Millaisin liikennejärjestelyin kaupunki turvaa jalankulkijoille turvallisen kulun kun Koivuvaarankujaa vastapäätäkin tulee autotie Vaakapihalle.

Asumme Vaakapuiston välittömässä läheisyydessä ja metsä on antanut riittävän meluesteen liikenteen melulle. Esitämme kaavamuutosta purettavaksi ja lähimetsän säilyttämistä puistoalueena ja Vantaan arvoja kunnioittavana lähiluontona."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uusia asuintontteja. Rakentaminen perustuu yleiskaavaan ja on valmiiden katujen, kunnallistekniikan, palveluiden ja joukkoliikenteen luokse kestävän kehityksen mukaista. Täydennysrakentamisenkin jälkeen Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, 27 % maa-alasta. Kaupungin kasvaessa kadut vääjäämättä ruuhkautuvat, mutta kaavamuutoksen liikenne mahtuu hyvin katuverkolle. Koivuvaarankujalle ei tule ajoliittymää. Puusto ei suojaa tiemelulta. Liito-oravan ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi.

41. Naapuri Vaakatieltä, 4.10.2020: => nro 29, 42
"Mielestämme Vaakapuistoon tulisi rakentaa meluaita meluvalliasuntojen sijaan. Kaupungin kaavailemat asunnot poistavat ihanan puistomaiseman ja pidemmällä tähtäimellä ajatellen, pelkona on että asunnot muuttuvat vuokra-asunnoiksi. Tällöin vaihtuvuus on suurta asuinalueella ja sitä emme toivo Hämevaara/Koivuvaara alueelle. Tässä asiassa tulisi kuunnella alueen asukkaita, eikä ryhtyä rakentamaan asuntoja vain koska asiantuntijat näin haluavat. Vantaalla riittää hyvin aluetta rakentaa asuinaluetta muuallekin."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uusia asuntoja, joten kaikki tontit ovat tarpeen. Yleiskaavassa osoitetaan alueet, joihin asuntoja voidaan rakentaa, näitä on kaikissa kaupunginosissa. Kaavalla ei vaikuteta asuntojen hallintamuotoon. Meluselvitykset s. 9, 45–46, 52–53.

42. Naapuri Vaakatieltä, 4.10.2020: => nro 29, 41
"Huolestuin lukiessani asemakaavasta 002398 internetistä ensimmäisen kerran 10.9.2020. Ostimme xxx. Päädyimme hämevaaraan, koska alueelle tunnusomaista on metsät ja puistoalueet, niin halusimme pitkäaikaisen asunnon luonnonhelmasta. Pallottelimme Espoon ja Vantaan välillä, kunnes ihastuimme hämevaaraan.

Iso tekijä muuttoomme Hämevaaraan oli erinomainen ratkaisu Rajatorpantien ylityksiin olemassa oleva ylikulkusilta Vaakatieltä, ajatellen mahdollisen jälkikasvun koulumatkoja Rajatorppaan. Jos tämä silta puretaan tarvitaan turvallinen vastaava silta nykyisillekkin koululaisille. Näin vuoden asiaa seuranneena Rajatorpantien suojatien liikennevalot ruuhkauttaa Rajatorpantien liikennettä. Sekä muutaman vaaratilanteen olen siinä nähnyt. Autoilijat ajaa siinä ylltävän kovaa.

Jos hämevaaraan tulee kaavan mukaiset asunnot huolestuttaa nykyiset syksyt ja talvet sateiden puolesta. Pystytäänkö alueella säilyttämään tarvittava viemäröinti syksyn ja talvien runsaan vesisateen varalta tai keväisin lumensulamisen johdosta niin ettei tiet ja tontit tulvi.

Myös mietityttää, että onko mietitty Rajatorpantien ja Vihdintien risteyksen kapasiteettia. Nyt jo ruuhkaaikoina jonot kasvavat pitkiksi niin riittääkö teiden kapasiteetti jos Vaakapuistoon rakennetaan, sekä Espoon ja Vantaan rajalle on jo nyt valmistumassa noin 60 pientaloa. Molemmissa tapauksissa Rajatorpantien käyttö kasvaa huomattavasti. Vaakapuiston mahdollsien Rakentamisen takia Rajatorpantiestä ei ainakaan tule tilavampi, sekä vielä kovassa käytössä oleva ylikulkusilta mahdollisesti puretaan niin oma arvioni on, että Rajatorpantien kapasiteetti loppuu kesken, ruuhkautuu entistä pahemmin ja vaaratilanteita syntyy nykyistä huomattvasti enemmän.

Mielestäni Rakentaminen Rajatorpantien varteen ei auta melun torjumisessa millään tavalla. Uusien talojen asukkaat heitetään suden suuhun blokkaamaan melua Rajatorpantieltä. Asunnot sijaitsisivat liikennesaasteiden välittömässä läheisyydessä, veisivät metsäkaistaleen, joka on yksi parhaimmista melun eristeistä. Ja noin iso rakentaminen tuo vain lisää autoilua alueelle, joka lisää melua.

Loppuun tiivistettynä ikäviä tälläiset kaavoitukset, jos ne toteutuu. Nyt hämevaarasta luonnonhelmasta unelma asunnon ostaneena pitäisi alkaa palata suunitemaan muuttaa Espooseen, jossa löytyy vielä alueita missä arvostetaan luontoa.

Eli vastustan ehdottomasti tätä Vaakapuiston rakentamista asunnoiksi."

=> Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat jaettiin postilaatikkoon 3.4.2018 ja 30.8.2020. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin se olisi liian jyrkkä. Sadevesien hallinnasta tulee kaavamääräyksiä. Vihdintien kehittämisselvityksen (2019) mukaan kapasiteetti riittää. Vihdintien/Rajatorpantien risteyksessä varaudutaan eritasoliittymään. Vihdintielle ja Espooseen suunniteltuja raitiolinjoja varaudutaan jatkamaan Myyrmäkeen. Metsä ei estä melua, mutta rakennukset estävät ja niiden julkisivut äänieristetään. Asuntojen etäisyys ajoradasta täyttää pienhiukkasvaatimuksen (11,5 m). Pääkaupunkiseutu kasvaa. Kaupunkeja ei voitaisi kehittää, jos kaavoja ei voitaisi muuttaa.

43. Naapurit (2 henkilöä), 4.10.2020: => nro 4, 15
"Vastustamme pientalo asumus kohdetta Vaakapuisto, joka aikaisemmin oli kaavoitettu puistoalueeksi. Puistoalueeksi kohde voisi jäädä edelleenkin. melun hiljentämiseksi rakentakaa esim. meluaita."

=> Meluvalli on tutkittu vaihtoehtona s. 45, mutta meluvallia ei voi rakentaa liito-oravan ydinalueelle. Vintturikujan tonteilla tiemelutaso on jo nyt alle 55 dB ohjearvon.

44. Naapuri Vaijeritieltä, 5.10.2020:
" xxx asukkaana vastustan Vaakapuiston metsikön kaatamista asuinrakentamisen tieltä. Erityisesti läntinen metsäalue Vaijeritien ja Viisaritien välissä tulee säästää sen virkistysarvojen takia. Pöllökallio ei saa jäädä pohjoisen Hämevaaran ainoaksi luontokohteeksi, koska virkistäviä luontoarvoja tarvitaan myös (ja erityisesti) keskellä arkea, jolloin ei ole aikaa lähteä pidemmälle metsäkävelylle.

Vaakapuiston läntisen metsikön reunalla kulkee Vaijeritieltä bussipysäkeille (V1203 ja V1204) johtava kevyenliikenteen väylä. Myös metsikön halki kulkee polku, jota kulkien ehtii saada pienen metsähengähdyksen arjen keskelle. Lehtomaista puustoa sisältävä läntinen metsikkö on hyvin kaunis ja luonnontilainen, ja vuodenajat ovat metsikössä selvästi nähtävissä.

Ilta-aurinko loistaa upeasti metsän läpi saaden sen hohtamaan keväisin vaaleanvihreänä ja syksyisin keltaisena ja punaisena. Arjen kiireessä kyseinen metsikkö on usein ainoa kosketus luontoon, joka rauhoittaa mieltä erityisesti työ- ja tarhamatkoilla aamuisin ja iltaisin. Myös lapsen kanssa isoon metsään ehtiminen on arjessa hankalaa. Vaakapuisto toimii perheessämme myös osana luontokasvatusta, kun arkimatkojen aikana seuraamme Vaakapuistossa luonnon ja vuoden kiertokulkua. (Liitteenä kuva syksyisestä Vaakapuistosta)"

=> Kaavamuutos perustuu yleiskaavaan. Hämevaaraan jää runsaasti puistoja. Liito-oravan ydinalue jää suojaviheralueeksi. Rajatorpantien varrelle jää kasvillisuutta ja kuvan pyörätie, jota jatketaan Vihdintien suuntaan. Kaavassa määrätään istutuksista ja vihertehokkuudesta.

45. Hämevaaralainen, 5.10.2020:
”Hämevaaran alueella tapahtuu jo liikaa täydennysrakentamista viheralueiden kustannuksella joten vastustan tätä asemakaavan muutosta.”

=> Täydennysrakentaminen on yleiskaavan keskeinen periaate, ei hajarakentaminen eikä uusien asuntoalueiden perustaminen. Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, 27 % maa-alasta.

46. Hämevaaralainen Viisaritieltä, 5.10.2020:
”Viisaritien läpiajo on jo nyt vilkasta, ja läpiajoa tulisi kaavasta riippumatta vaikeuttaa hidastein. Viisaritien eteläpäässä tiemelu on aamulla ja iltapäivällä maksimit 75-80db tasoa, ja alueen turvallisuus pienten lasten kannalta kyseenalainen kun kaukana toisistaan sijaitsevien hidasteiden väli ajetaan yli 60 km/h (30 rajoitus), myös kuorma-autoilla. Etenkin Vanhan Hämeenkyläntien liikenneympyrästä alamäkeen Viisaritielle ja Vaakatien risteyksestä alamäkeen Vanhaa Hämeenkyläntietä kohti ovat paikkoja mitä tulisi hidastaa useammalla hidasteella kiihdyttelyn (meluhaitta) välttämiseksi. Viisaritien alkupäässä missä on vanhempaa asutusta, on hidasteiden väli selkeästi ajonopeuksia laskeva (noin 100 metriä).

Lisäkaavoitus aiheuttaa lisää liikennettä kun reitti on liian helppo tie Leppävaaraan. Eli läpikulkuliikenne tulisi ehdottomasti ”pakottaa” Vihdintielle huomattavilla hidastemäärien lisäyksillä Viisaritien eteläpäähän välillä Viittatie–Vanha Hämeenkyläntie. Kaavoituksesta riippumatta, ja erityisesti sen toteutuessa kaupungin tulee hoitaa rakenteellisin keinoin ajonopeudet tasolle mille ne on tarkoitettu eli 30 km/h. Nyt 50-60km/h on ”normaalinopeus” ja aivan liikaa Viisaritielle.”

=> Mielipide koskee kadun suunnittelua ja on toimitettu liikennesuunnitteluun.

47. Uudenmaan ELY-keskus, 5.10.2020:

”1. Liito-oravat
Kaava-alueella on liito-oravan papanahavaintoja vuodelta 2019. Alueella on lajille soveltuvaa metsää, järeitä haapoja ja kaksi kolopuuta. Se ei myöskään ole mitenkään eristyksissä suhteessa Hämeenkylän alueen liito-oravametsiin, joten nämä kolopuut tulkitaan varovaisuusperiaatteella liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi, ellei voida tarkemmilla tutkimuksilla osoittaa, etteivät ne sovellu liito-oravalle (ovat esim. liian pieniä).

2. Hulevesien hallinta
Kaava-aineistossa todetaan, että ”hulevesien hallinnasta määrätään kaupungin rakennusjärjestyksessä, joten niistä ei ole tarpeen antaa kaavamääräyksiä”. Aloitusvaiheen osallistumisessa saaduissa palautteissa todettiin kuitenkin hulevesien aiheuttavan alueella runsaasti ongelmia.

Kaavamääräyksiin tulee rakennusjärjestyksestä huolimatta lisätä määräykset hulevesien johtamisesta. Puhtaat hulevedet tulee lähtökohtaisesti imeyttää maaperään niiden syntypaikalla. Siltä osin kuin imeyttäminen ei ole mahdollista, tulee hulevesiä viivyttää kiinteistökohtaisilla tai alueellisilla hulevesijärjestelyillä niin, että viivytysjärjestelmien yhteenlaskettu tilavuus on vähintään 1 m3 jokaista vettä läpäisemätöntä 100 m2 kohti. Järjestelmien tulee tyhjentyä 12-24 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltuna hallittu ylivuoto alapuolisille tulvareiteille. Rakennusluvan yhteydessä tulee hyväksyttää myös kiinteistökohtainen tai ennalta sovittuihin alueellisiin järjestelyihin pohjautuva hulevesisuunnitelma.

3. Meluntorjunta ja ilmanlaatu
Asemakaavalla on muodostettu yhtenäinen rakennusmassa katumelua vasten ja kaavaselostuksessa on esitetty eri massoitteluvaihtoehtojen melutilanne. Kaavamääräyksissä meluntorjuntaa ei ole huomioitu. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaava-aineistossa esitetyn mukaisesti asemakaavassa on annettava asianmukaiset melumääräykset ja kaavaselostuksessa on arvioitava melun vaikutukset. Oleskelualueilla tulee alittaa valtioneuvoston 993/1992 päätöksen mukaiset ohjearvot. Asemakaavamerkintä huomioiden kaikki asunnot tullevat avautumaan myös ohjearvojen mukaiselle hiljaiselle julkisivulle. Asemakaavassa on kuitenkin syytä antaa määräys makuuhuoneiden

avautumisesta hiljaisen julkisivun puolelle. Rajatorpantien puoleiselle julkisivulle, jossa valtioneuvoston 993/1992 päätöksen mukaiset ohjearvot eivät alitu, ei tule sallia parvekkeita. Tuloilman otto tulee tarkastella kaavoituksen yhteydessä, jotta myös ilmanlaadun osalta terveellinen ja turvallinen elinympäristö turvataan."

=> 1. Tehty liito-oravaselvitykset (Faunatica 2020, Ramboll 2021) ja liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll 2022). Liito-oravan ydinalue merkitään suojaviheralueeksi. Alueelta on yhteydet muille liito-orava-alueille. Liito-oravat on käsitelty s. 5–7 ja 50–51.

2. Hulevesien hallinnasta määrätään kaavassa ja rakennusjärjestyksessä. Vantaa on laatinut hulevesiohjelman (2009) ja hulevesien hallinnan toimintamallin (2014), joissa on määritelty hulevesien hallinnan periaatteet ja mitoitusohjeet. Rakennusjärjestyksessä (2011) määrätään hulevesien käsittelystä. Vaakapuistossa on hulevesiongelmia johtuen maaperä- ja korkeusolosuhteista. Alueen toteuttamisessa huolehditaan kaupungin toimintamallin mukaisesti niin, että hulevesien hallinnan nykytila ei huonone asuntorakentamisen ja kunnallistekniikan seurauksena. Rakennuslupiin vaaditaan hulevesisuunnitelma, jossa huomioidaan ympäröivien tonttien nykyinen hulevesien hallinnan toimivuus. Hulevedet on viivytettävä.

3. Meluntorjunnasta määrätään valtioneuvoston asetuksessa 993/1992, jota ei toisteta asemakaavassa. Tiemelutaso vaihtelee päivällä julkisivun eri osissa 46–68 dB. Kaavassa määrätään, että asuntojen ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Rakennuslupiin tulee liittää meluselvitys. Parvekkeet, kuistit ja terassit tulee sijoittaa talon etelä-puolelle ja ne on lasitettava. Meluselvitykset s. 9, 45–46, 52–53, kaavamääräykset s. 58.

Rakennusalat täyttävät ELY:n 2/2015 määrittämän pienhiukkasten minimietäisyyden ajoradan reunasta asuntoihin (11,5 m). Rivitaloasunnot avautuvat kahteen suuntaan. Makuuhuoneiden määrääminen yksin toiselle sivulle vaikeuttaisi huomattavasti isojen perheasuntojen suunnittelua ja toteuttamista. Makuuhuoneiden tulee täyttää ääneneristävyysvaatimukset.

48. Naapuri, 5.10.2020: => nro 5

"Vintturikuja Hämevaarassa on kapea ja mutkainen sivutie. Tien talot on kaikki rakennettu aivan tien varrelle ja lähes kaikista pihoista on suora yhteys tielle ilman erillistä porttia tai aitaa. Tiellä ei ole erillistä jalkakäytävää eikä pyörätietä. Vintturikujan omakotitaloissa asuu ja tulee asumaan paljon lapsia ja lapsiperheitä. Mutkaisella tiellä jäteautot, kuorma-autot ja henkilöautot ajavat usein huomattavalla nopeudella. Lähialueiden asukasmäärän lisäännyttyä (mm. Rajatorpantien pohjoispuolen Lehtikallio) on autojen lyhyt- ja pidempiaikainen pysäköinti ja varastointi lisääntynyt huomattavasti Vintturikujalla ja muilla lähikaduilla. Tämä pysäköinti aiheuttaa ennenkaikkea Vintturikujalle säännöllisesti vaarallisia tilanteita, kun pysäköidyt autot kaventavat merkittävästi tietä ja estävät riittävän näkyvyyden tiellä ajaville autoille, jolloin tiellä kävellen ja pyörällä liikkuvat ja pihoilta tielle tulevat ihmiset ovat todellisessa vaaratilanteessa.

Talviaikaan tien kunnossapito lumesta on erittäin hankalaa pysäköityjen autojen vuoksi, jolloin hyödynnettävä tien leveys edelleen pienenee ja huonontaa tilannetta entisestään.

Vaakapuiston suunnitelma pitää sisällään yhden asuntokohtaisen autopaikan ja lisäksi 0,5 autopaikkaa erillisessä autokatoksessa, joka on suunniteltu Vintturikuja 2:n kohdalle.

Todellisuudessa tämä suunniteltu autopaikkojen lukumäärä ei tule riittämään uusien talojen tarpeisiin. Yhä useammalla perheellä on kaksi autoa ja lisäksi alueella autolla vierailijoiden vieraiden, hoitajien, remontoijien, huoltomiesten yms. pysäköintitarve on otettava huomioon. Näin ollen nyt suunniteltu lisärakentaminen Vaakapuistoon tulisi entisestään lisäämään autojen pysäköintiä Vintturikujan varrella ja nykyinen ongelma vain pahenee ja Vintturikuja muuttuu entistä turvattomammaksi.

Ratkaisuna ongelmaan voisi olla että rakennettavien uusien asuntojen määrää vähennetään Vintturikujalla ja sen läheisyydessä ja/tai pysäköinti Vintturikujalla kielletään kokonaan muilta kuin Vintturikujan varrella olevien kiinteistöjen asukkailta ja niissä asioivilta.

Toinen kommentti liittyy hulevesiin. Jo tällä hetkellä hulevedet eivät riittävästi poistu lähitonteilta. Tämä koskee ennen kaikkea Vintturikuja 4:n ja Vintturikuja 6:n tontteja ja niiden takaosia. Ko.

tonttien osat ovat olleet käytännössä käyttämättömiä hulevesiongelman vuoksi. Ongelman yksi aiheuttaja on Vantaan kaupungin aikoinaan rakentama hulevesiviemärin hörppy ko. tonttien takaosaan, jonka hörpyn suuaukko on huomattavasti liian korkealla eikä Vantaan kaupunki ole tätä ongelmaa suostunut korjaamaan useita yhteydenotoista huolimatta.

Vaakapuistoon suunnitellut talot tulisivat entisestään tätä ongelmaa pahentamaan ellei ongelmaa ratkaista suunnittelemalla koko alueen hulevesijärjestelmä uudestaan."

=> 1. Vintturikuja on tavanomainen tonttikatu, jolla pysäköinti on sallittu ja jossa kaava on perustunut osin kadunvarsipysäköintiin. Kaupungin kasvaessa pysäköintipaikoista tulee pulaa.
2. Autopaikkojen määrä 1,3 ap/asunto sisältää vieras- ja huoltopysäköinnin. Määrä on ollut riittävä myös Kartanonkoskella (1,25 ap/asunto).
3. Vaakapuistossa on nykyisin runsaasti hulevesiä erityisesti Vintturikuja 4:n ja 6:n kohdalla. Hulevesien tulviminen johtuu Vaakapuiston ja lähikiinteistöjen maaperä- ja korkeusolosuhteista. Kaavassa hulevesille osoitetaan johtorasite kortteliin 11007 ja annetaan kaavamääräyksiä. Hulevesien hallinta uusilla tonteilla hoidetaan Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti hulevesiä viivyttäen, aiheuttamatta tulvia uusilla tai nykyisillä tonteilla. Rakennuslupaan vaaditaan hulevesisuunnitelma.

49. Naapuri, 5.10.2020: => nro 10, 25
"Hämevaaran vehreys houkutteli meidät muuttamaan Vantaalle. Valitsimme alueen, koska se oli väljempää kuin täyteen rakennetut naapurilähiöt Espoon puolella ja talonkin ostimme puistoon rajoittuvalta tontilta. Kuvitelkaapa, mikä meteli syntyisi, jos vaikkapa Espoo muuttaisi Tapiolan puistot asuinkortteleiksi? Ihmiset ovat sijoittaneet suurimman osan omaisuuttaan kotiinsa ja tehneet valinnan, haluavatko asua puiston laidalla, metsän keskellä vai vaikkapa Mannerheimintien laidalla katupölyssä.

Jo nykyisellään, hoitamattomana risukkona, Vaakapuisto on merkittävä osa alueen vehreää ilmettä. Ennen vanhaan tällaisia katupölyä ja liikenteen päästöjä sitovaa aluetta on kutsuttu suojavyöhykkeeksi. Viheralue on jo sinänsä tärkeä luontoarvo. Vaakapuistolla on korvaamaton merkitys sen eteläpuolisen alueen vehreydelle ja ilmanlaadulle. Puisto sijoittuu pientaloalueen ja vilkasliikenteisen tien väliin. Tutkimusten mukaan viheralueilla on myös suuri merkitys kasvavien lasten ja aikuistenkin mielenlaadulle ja terveydelle. Jos kaikki nyt rakennettaviksi suunnitellut Hämevaaran alueet todella rakennetaan, jäävät alueen viheralueet nykyisten omakotitalotonttien yksityispihoille. Jossain ulkomailla on tapana sulkea puistot lukoilla, jonne huonompiosaiset eivät pääse. Nähtävästi tämä on myös Vantaan linja.

Uudet tontit
Ihmettelen, miksi Vaakapuistoon suunnitelluille tonteille saa rakentaa merkittävästi enemmän kuin Vaakatien nykyisten tonttien rakennusoikeus on. Jo pelkät asuinneliöt on kaavoitettu tuplasti tiiviimmällä mitoituksella kuin viereiset tontit. Suunnitelmassa sanotaan, uusien talojen asuinneliöt saavat ylittää kaavoitetun ja tämän lisäksi saa vielä rakentaa autokatoksia ja viherhuoneita. Vaakatien vanhojen tonttien rakennusoikeus on huomattavasti tätä pienempi, mikä luo kontrastin vanhan ja uuden korttelin välille. Ihmettelen miksi uusi alue halutaan rakentaa näin ahtaaksi?

Liikenteestä ja pikkukoululaisista
Itse kuljetan tällä hetkellä esikoululaista ja päiväkotilaista alueen lähikouluun ja päiväkotiin, eli Rajatorpan kouluun ja Vapaalan / Nikkarin päiväkotiin. Perheemme oli ajatellut, että tulevina vuosina koulumatka olisi turvallisin ylikulkusiltaa ja alikulkutunnelia käyttäen. Mutta nytpä Vantaa onkin aikeissa purkaa ylikulkusillan. Ainakin Espoon kouluissa suositellaan, että lapset kulkisivat koulumatkansa kävellen tai polkupyörällä. Mutta turvallisuussyistä lienee ainakin Hämevaaran lapsiperheiden olla syytä kuljettaa lapsensa kouluun autolla.

Tässäpä sitten tuleekin ongelmaksi alueen liikennemäärät. Nythän Rajatorpantien autoilijat jonottavat jono tiukalla Koivuvaarankujan liikennevalojen vaihtumista, ja estävät tiukalla jonollaan kääntymisen pois Viisaritieltä tai takaisin sinne. Myös Viisaritien ja Rajatorpantien risteyksessä pitäisi olla liikennevalot, jotta liikenne alueelle pääsee sujumaan. Risteyksessä kulkee myös paljon

pikkukoululaisia sekä Pähkinärinteeseen, että muihin kouluihin, ja risteys on nykyisin koulujen alkamisaikaan aika pelottava. Autolla pitää äkkiä kiilata Rajatorpantien liikenteen sekaan ja samalla tarkkailla runsasta kevyttä liikennettä, pieniä koululaisia keltaisissa lippiksissään.

Ilman laatu, liikenteen päästöt
Osallistamis- ja arviointisuunnitelmassa selitettiin, etteivät liikenteen päästöt enää nykyisellään olisi yhtä suuria kuin ennen. Rajatorpan tien liikenne on hyvin vilkasta. Keväällä – silloin kun lunta on – ovat teiden penkat harmaan ruskeina liikenteen pölystä. Tätä samaa liikennepölyä kertyy jo nykyisellään meidän pihalle saakka, siis metsän halki. Ilman välissä olevaa kasvillisuutta, leviävät nämä pölyt suoraan pihoille ja koteihin. Ennen vanhaan näitä Vaakapuiston kaltaisia, teiden laitoihin jätettyjä metsäkaistaleita kutsuttiin suojavyöhykkeiksi. Nyt suunniteltujen talojen seinät ja pihathan tulevat ihan tiehen kiinni. Miksi Vantaa ei halua suojella asukkaitaan ilmansaasteilta ja poistaa liikenteen suojavyöhykkeitä? Samaan aikaan muutaman kilometrin päässä Helsingin Konalassa tehdään tutkimusta kuinka mikromuovin valumista voidaan estää viherseinän avulla lähiluontoon. Nyt Vantaa haluaa rakentaa lapsiperheille suunniteltuja asuntoja vastaavaan kohtaan ja poistaa aiemmin suojavyöhykkeeksi jätetyn metsän. Itse pidän Vaakapuiston kaatamista virhearviointina ennen kaikkea alueen ilmanlaadun kannalta. Miksi Vantaalla halutaan tietoisesti lisätä vältettävissä olevia terveyshaittoja ja niiden tuomia kustannuksia?

Lopuksi
Yleiskaavan 2020 esittelyn mukaan kaavan tavoitteena on säilyttää vanhat pientaloalueet, tavoitteena lisätä vihreää ja rakentaa kaupunkia sisältä päin. Olisikin hienoa, jos Vantaalla olisi malttia kehittää alueen katukuvaa ja puistoaluetta asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseksi.

Vantaa voisi ilmoittamiensa kaavaluonnosten mukaisesti kasvaa jo aiemmin kaavoitetuilla asuinalueilla. Kun me valitsimme asuinalueeksi Vantaan ja vaakapuiston laidan, oli Vaakapuisto kaavoitettu nimenomaan PUISTOKSI. Vapaata tonttimaata Vantaalta löytyy myös sellaisista paikoista, joissa asukkailta ei tarvitse riistää alueen viimeistä viheraluetta, liikenteen suojavyöhykettä, liitooravametsää ja samalla muuttaa vanhan asuinalueen omaleimasta ilmapiiriä täysin. Ainakin omalla kohdallamme alueen vehreys, ja nimenomaan Vaakapuisto, on vaikuttanut päätökseen valita asuinpaikaksi juuri Vantaan Hämevaara. Toisaalta vaakakupissa painoi Hämevaaran omaleimainen ilme, yhdenmukaiset tyyppitalot juuri Vaakatiellä. Ikävää, että kaupunki haluaa romuttaa tällaisen arkkitehtuuriltaan ainutlaatuisen miljöön. Jos Vantaa haluaa houkutella uusia, hyvätuloisia asukkaita, on ympäristön oltava miellyttävä. Siksikään ei ole järkevää tuhota viimeisiä viheralueita, vaan vaalia luontoa ja kauneutta.”

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan uusia asuintontteja. Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä. Täydentäminen ja tiivistäminen ovat yleiskaavan pääperiaatteita. Hämevaaraan jää runsaasti avoimia puistoja. Rakennusoikeus määritellään asemakaavassa. Melusuojaus syntyy vain, kun asunnot rakennetaan kiinni toisiinsa. Näin myös kaupunkimaa hyödynnetään parhaiten. Huonokuntoinen silta puretaan. Uuden sillan tulisi olla korkeampi, jolloin se olisi liian jyrkkä. Vieressä on liikennevalo-ohjattu suojatie. Liikennejärjestelyt ratkaistaan katusuunnitelmissa. Asuntojen etäisyys ajoradasta täyttää pienhiukkasvaatimuksen (11,5 m). Kaava ei puutu nykyisiin tontteihin. Liito-oravien ydinalue säilyy suojaviheralueena.

50. Hämevaaralainen Viikatetieltä, 5.10.2020:
”- jos tarkoituksena on tehdä melumuuri, niin samalla tehdään karhunpalvelus nykyisille asukkaille: he saavat tonttinsa rajalle myös uuden liikenneväylän, menettävät puistoalueensa ja omakotialueeseen olennaisena kuuluvan rauhaisan ympäristön.
- asukkaille oli vuosia sitten luvattu katumelun vähentämiseksi meluaita, mutta sitä ei ole toteutettu. se voitaisiin edelleen toteuttaa, jolloin puistometsä säilyisi ja omakotialueen luonne ei muuttuisi ahtaaksi ja epäkäytännölliseksi, jolloin melun rakenne muuttuisi ajoväylän huminasta tiiviin asumisen kaikenkirjavaan ja arvaamattomaan häiriöön. autoliikenne asettuisi jokapäiväisenä elementtinä aivan lähituntumaan. talvisin tulisivat lumiaurat aamuvarhaisella ja ahtauden vuoksi olisi lumet kuljetettava pois kuorma-autoilla.

- tiivis rakennusmassa tien varressa tuo mieleen kehitysmaiden reuna-alueet, onko mallia otettu sieltä ? onko samalla saatu informaatiota, millaisena asumisympäristönä ko. kaupunkirakenne on koettu ja millaiset ovat olleet asuttamisen tavoitteet.
- onko puistoalue ilmaista tonttimaata ? mielestäni puiston ottaminen rakennusalueeksi sotii kaikkia nykyisiä periaatteita vastaan. puisto on asukkaiden arvokkainta omaisuutta, se on alkuperäisen kaupunkisuunnittelun keskeinen elementti, omakotialueen luonne ja ominaisuus, pala luontoa, jota mitenkään ei korvaa polveileva ja monivärinen rakennusmassa pensasaitoineen.
- ekologia ja ekonomia on kokonaan sivuutettu suunnitelmassa. voi vain kuvitella, kuinka paljon dieseliä palaa, ennen kuin rakennusmassa on saatu toteutettua. meluaidan rakennuskustannus on murto-osa siihen verrattuna.
- vaakapuiston nykykunto on suunnitelmassa arvioitu kyseenalaiseksi. miksei puistoa voisi hoitaa siten, että puuston kasvuolosuhteet saatetaan optimiinsa, istutetaan uusia puita poistettavien tilalle, tehdään polut ja katetaan meluaita esim. villiviiniköynnöksin, ja istutetaan mongolianvaahterat aidan polveileviin kohtiin.
- mielipiteeni suunnitelmasta on: vastustan suunnitelman jatkamista toteutukseen ja ehdotan, että siitä luovutaan. sen sijaan tulisi toteuttaa meluaidan rakentaminen viimeisten tutkimusten mukaisena suorituksena elävänä, maisemaan sopeutuvana elementtinä, osana vaakapuiston alkuperäistä metsämaisemaa."

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan jatkuvasti uutta tonttimaata. Alue on yleiskaavassa pientaloaluetta ja katukuvan kehittämisvyöhykettä. Rakentaminen olevien katujen, kunnallistekniikan, palveluiden ja joukkoliikenteen luokse on ekonomista ja kestävän kehityksen mukaista. Kaupungeissa on tavallista rakentaa taloja kadun viereen. Uudet talot suojaavat myös nykyisiä taloja tiemelulta. Liikennemäärä tontin ajoyhteydellä on vähäinen. Ajoyhteyden viereen tulee lumitila. Hämevaaraan jää runsaasti puistoja, 27 % maa-alasta. Tonteilla voidaan istuttaa puita tai säilyttää puuryhmiä. Täydennysrakentaminen tuottaa vähemmän päästöjä kuin hajarakentaminen. Liitooravien ydinalue säilyy suojaviheralueena. Meluvalli on tutkittu vaihtoehtona s. 45.

51. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 6.10.2020: => nro 14
"Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Asemakaavamuutosalueen olemassa olevat yleisen vesihuollon verkostoyhteydet sijaitsevat Viisaritiellä, Rajatorpantiellä ja Vaakatiellä. Lisäksi puistoalueelle sijoittuu yleinen hulevesiviemäri (hv 500b) ja Rajatorpantien ja Viisaritien puistokulman leikkaavat jakeluvesijohto (vj 200V) ja keräilyviemäri (jv 315 M). Näitä varten tulee asemakaavaan merkitä vähintään 6 metriä leveät johtokujat. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita. Kaavaehdotuksen yhteydessä tulee laatia vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen."

=> Lisätty kaavamääräys. Tehty vesihuollon esisuunnitelma. Teknisestä huollosta s. 8 ja 50.

52. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy, 6.10.2020: => nro 6
- Sähköverkko: Ei huomautettavaa.
- Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa.

Myöhästynyt mielipide

53. Naapuri, 29.6.2021: => nro 7, 36
"Osallistuimme kaava nro 002398 (Vaakapuisto) arviointisuunnitelmaan omalla lausunnollamme.

Lausunnossamme esitimme, että tässä kaavoituksen vaiheessa päätetään, onko puistoon rakennettava tie yksityistie vai julkinen tie. Joidenkin Vantaan kunnallisvaltuutettujen Facebook kirjoituksissa on esitetty, että alueelle rakennetaan julkinen tie. Kuitenkaan tien ja ja siihen liittyvää hulevesien hoitosuunnitelmaa ei ole liitetty hankkeen kustannusarvioon.

Jos kuitenkin tie päätetään tehdä yksityistienä, kuuluu voimassa olevan lainsäädännön mukaan meille oikeus hakea liittymää ko. tiehen. Tästä oikeudesta ja hulevesien käsittelystä on mielestäni

merkittävä tontille rasite. Tähän kysymykseen arviointisuunnitelmassa ei ole vastattu.

Arviointisuunnitelmassa EI OLE VASTATTU oleellisiin kaavoitukseen liittyviin kysymyksiin ja näin kaavoitussuunnitelmassa ei ole otettu huomioon asiallisia naapureiden huomautuksia. Siten arviointisuunnitelmassa oleva kustannusarvio on myös oleellisesti harhaanjohtava. Koska ristiriita asiassa on niin ilmeinen, oletan että kaavoituksessa on tietoisesti harhaanjohdettu alueen asukkaita.

Pyydän ystävällisesti selvitystä asiasta."

=> Tonttien ajoyhteys on pihatie, jolla on pysäköintiä, ei kaupungin katu, joka tuottaisi kaupungille kustannuksia, eikä asemakaava-alueen ulkopuolinen yksityistie. Hulevesien käsittelystä annetaan kaavamääräyksiä. Ajoyhteydet, tonttijohdot ja hulevedet hoitaa tonttien rakentaja.

Neuvottelut Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa

MRL 66 §:n viranomaisneuvottelu ei ollut tarpeen, koska on käyty erilisiä neuvotteluja.

- 7.10.2020, liito-oravaselvitys uusitaan kevättalvella 2021.
- 1.6.2021, liito-oravaselvitys valmistuu loppuvuonna 2021.
- 30.11.2022, tehty liito-oravan suojelusuunnitelma 2022, ydinalueesta suojaviheralue.

Kelomäntyjä liito-oravien hyppypuina Luhtitiellä.
Jarmo Honkanen 2022

Samalla tavalla liito-oraville järjestetään reitti Rajatorpantien eteläreunassa Pöllökallion ydinalueelle.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

Liito-oravien ydinalue kaavoitetaan suojaviheralueeksi. Liito-oraville järjestetään reitti Rajatorpantielle Pöllökallion ydinalueen suuntaan. Liito-oravien suojelu perustuu luonnonsuojelulakiin.

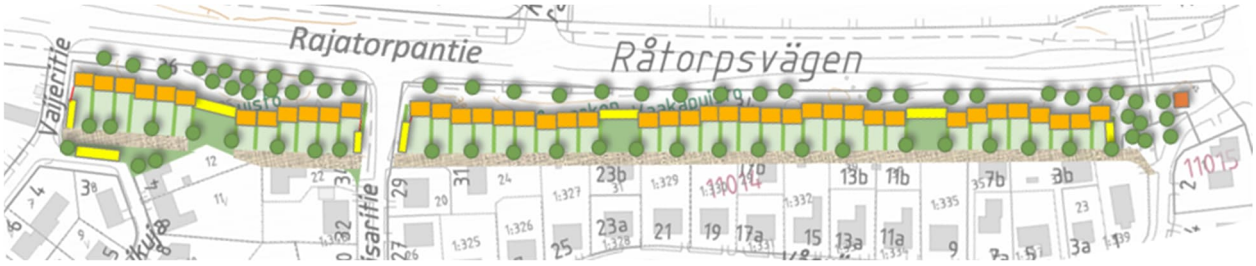
Tavoitteena on myös vastata yhteensovittaen kasvavan kaupungin tonttitarpeeseen kaavoittamalla kaupungin maata joukkoliikennevyöhykkeellä yleiskaavan mukaisesti pientaloille. Rakentaminen on yhtiömuotoista rivitalorakentamista, mutta antaa vaikutelman townhouse-tyyppisistä värikkäistä omakotitaloista. Rakentaminen tarjoaa melusuojauksen eteläpuolisille pihoille ja omakotitonteille.

Jyrkkä ja huonokuntoinen ylikulkusilta puretaan. Rajatorpantien eteläpuolelle rakennetaan yhtenäinen kevyen liikenteen raitti. Asuntojen pääsisäänkäynnit tulevat sekä pihalle että kadulle.

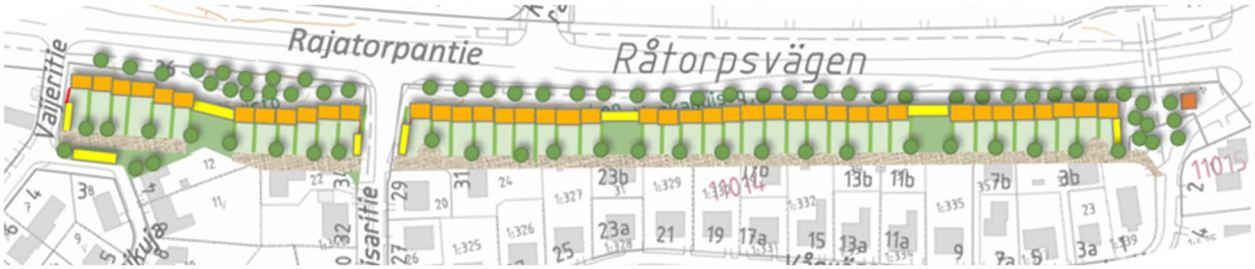
Alueen hulevesiongelma hoidetaan rakentamisen yhteydessä.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Vaihtoehtoina on esitetty omakotimaista rivitalorakentamista, tehokkaampaa kerrostalorakentamista, tonttiliittymää Rajatorpantieltä Koivuvaarankujaa vastapäätä, ylikulkusillan purkamista, alueen rakentamatta jättämistä, meluvallia ja liito-oravan ydinaluetta suojaviheralueeksi.



A. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 3.4.2018. Kiemurteleva taloketju ja talousrakennukset suojaavat eteläpuoleisia pihoja ja omakotitontteja tiemelulta. Kerrosala 8 000 k-m2, 44 asuntoa, 66 ap. / TKa 28.1.2020

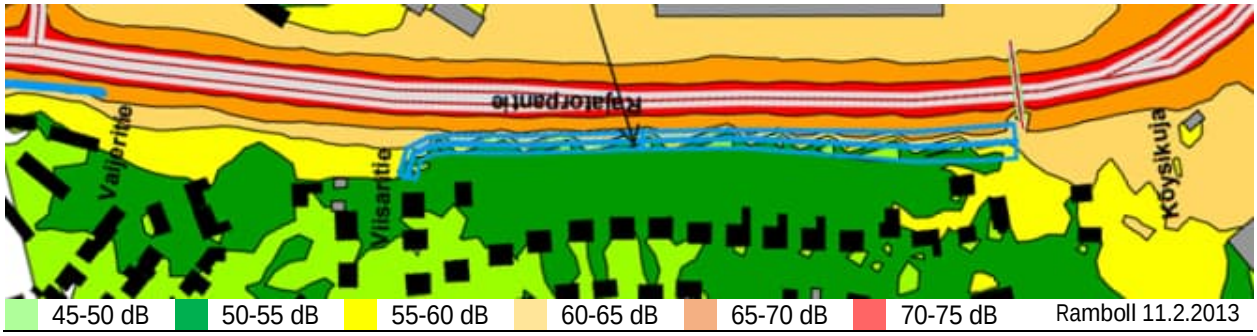


B. Suora rivitalo muodostaisi yksitoikkoista katukuvaa, vaikka julkisivuissa olisikin vaihtelua. Kerrosala 8 000 k-m2, 44 asuntoa, 66 ap. / TKa 28.1.2020

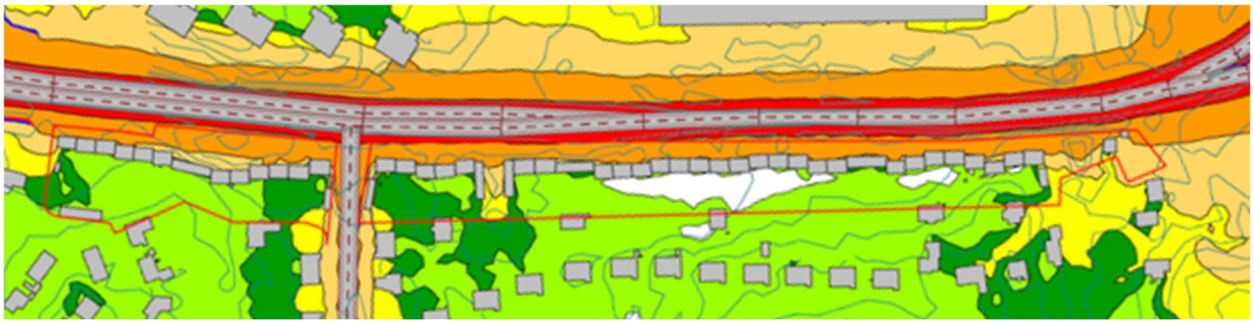
C. Ajoliittymä Koivuvaarankujaa vastapäätä, jolloin meluesteeseen muodostuu aukko. / TKa 28.1.2020

D. Sitowice Oy:n vaihtoehtotarkastelussa alueelle on esitetty monipuolisesti sekä kerrostaloja että kaupunkipientaloja ja paritaloja omine pihoineen. Rakennukset rajaavat Rajatorpantietä aivan jalkakäytävän reunassa, jossa pienhiukkastavoite ei näin vilkkaalla tiellä täyty. Esitetyt pienkerrostalot ovat pieniä toteutettaviksi. Pysäköintiä ei ole ratkaistu eikä pysäköinti järjesty kerrostalojen tarvitseman autopaikkamäärän vuoksi. Rakenne ei muodosta yhtenäistä meluestettä useiden aukkojen vuoksi. / Sitowice 6.9.2019

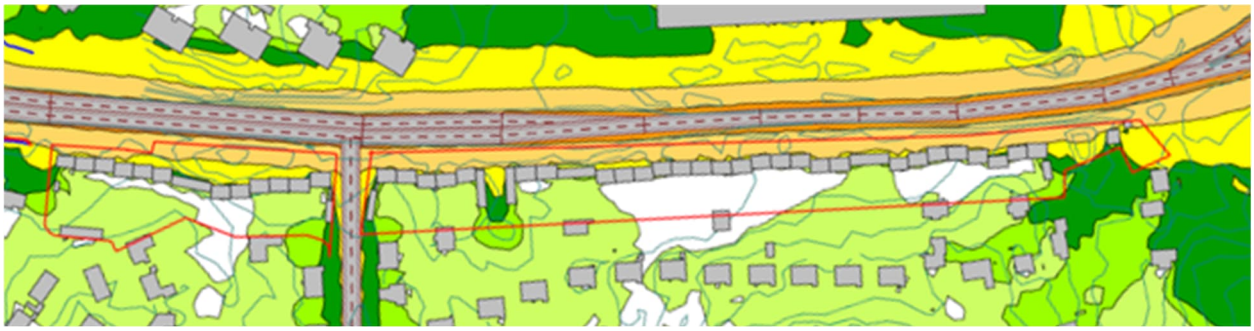
E. Neljäkerroksiset kerrostalot ovat isoja omakotialueelle ja sijoittuvat harvakseltaan Rajatorpantien varteen pysäköintitaskujen vuoksi. Kerrostaloja 9 kpl, kukin 1 500 k-m2, kussakin 24 asuntoa. Yhteensä 13 500 k-m2, 216 asuntoa, 174 ap (0,8 ap/asunto). Tuottaa eniten asuntoja, mutta paljon liikennettä omakotitonttien viereen. Asunnot eivät voi avautua yksin pohjoiseen, mikä vaikeuttaa kerrostalojen suunnittelua. Kaupunkikuvaltaan ”harvahammas”. Kerrostalot olivat yleiskaavaluonnoksen 2019 mukaisia (A), mutta eivät hyväksytyn yleiskaavan 2021 mukaisia (AP). / TKa 28.1.2020



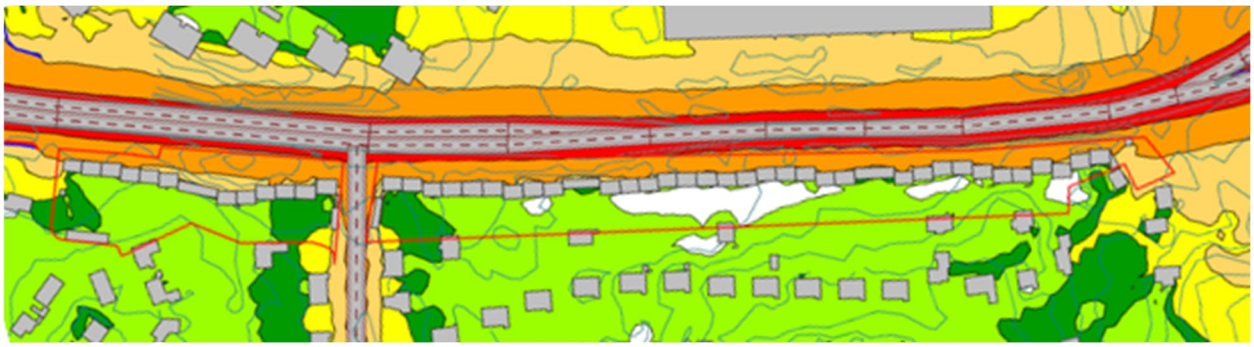
F. Meluvalli Viisaritieltä Köysikujan sillalle maksaisi arviolta 910 000 € (2022*), mutta suojaisi vain 8 asuintaloa yli 55 dB tiemelualueella (2021). Viisaritien länsipuolella talot sijaitsevat jo nyt alle 55 dB ohjearvon alapuolella. Meluvallia ei voi rakentaa liito-oravan ydinalueelle. Menetetään uudet asunnot ja asuntotonttien arvo 3,0 M€ (2022). Asuntorakentaminenkin suojaa Vaakatien omakotitontteja tiemelulta. Asuntotonteista on pulaa, joten kaavoitus on ensisijainen meluntorjuntakeino. Siksi Vantaan meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa 2018–2022 (Kh 4.6.2018) ei esitetä meluestettä Vaakapuistoon. (* Päivitetty vuodesta 2013 rakennuskustannusindeksillä.)



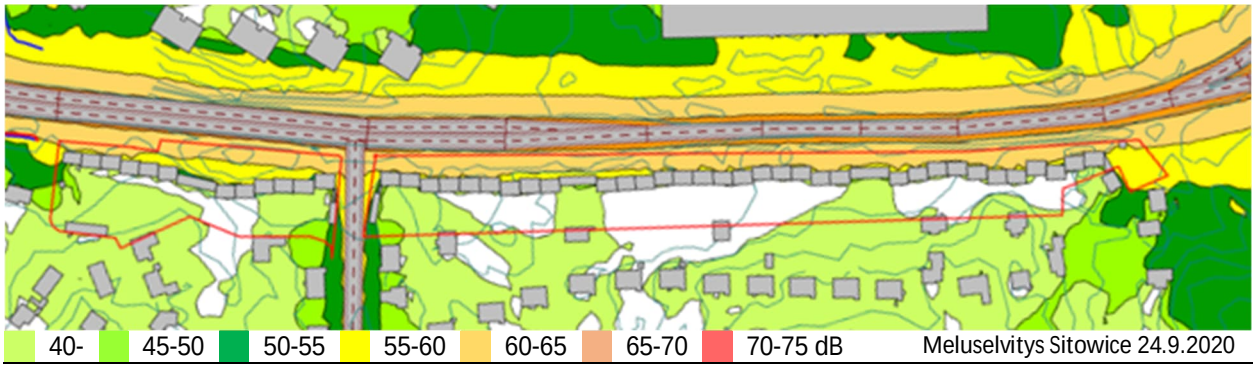
G1. Tonttiliittymä Koivuvaarankujan liikennevaloristeyksessä. Tiemeluselvityksen ennustetilanne, päivä.



G2. Tonttiliittymä Koivuvaarankujan liikennevaloristeyksessä. Tiemeluselvityksen ennustetilanne, yö. Uusi tonttiliittymä syö vilkkaan Rajatorpantien kapasiteettia ja sijoittuisi tontin puolella rinteeseen. Tonttiliittymä Vieteritielle on toimiva ja meluntorjunnankin kannalta parempi.

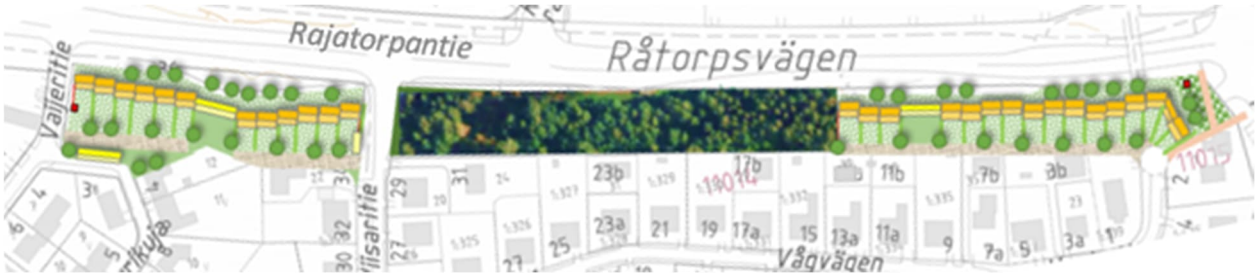


H1. Ylikulkusilta purettu, rakentaminen Köysikujalle asti. Tiemeluselvityksen ennustetilanne, päivä.



H2. Ylikulkusilta purettu, rakentaminen Köysikujalle asti. Tiemeluselvityksen ennustetilanne, yö.

Melukarttojen liikenne-ennuste ei kuvaa tiettyä vuotta, vaan ennustetilannetta (16 300 ajon/vrk), jossa liikenne olisi vilkkainta. Kuitenkin MAL 2019-suunnitelman mukaisesti liikenteen hinnoittelu otetaan käyttöön 2030. Rakentaminen tarjoaa meluvallia tehokkaamman meluntorjunnan.



L. Liito-oravan ydinalue suojaviheralueeksi. Kerrosala 4 840 k-m2, noin 28 asuntoa, 37 ap. / TKa 30.11.2022

Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

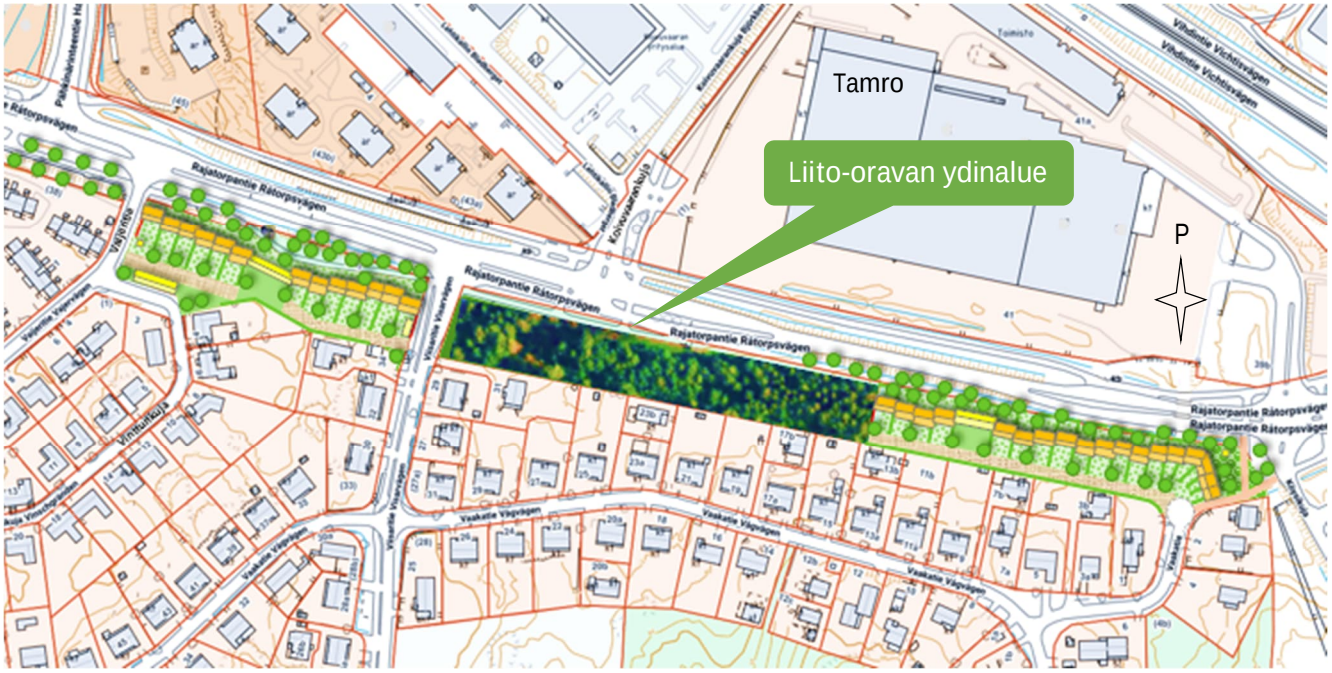
Asemakaavamuutos on laadittu vaihtoehdon L pohjalta, jossa liito-oravien ydinalue jää suojaviheralueeksi ja muu alue rakennetaan. Pientalot sopivat kerrostaloja paremmin viereiseen omakotialueeseen ja ovat yleiskaavan mukaisia.

Vaihtoehto tarjoaa pientaloasumista kaupunkikuvan kehittämisvyöhykkeelle ja siltä osin meluntorjunnan eteläpuoleisille tonteille. Omakotialueen suojaaminen tiemelulta rakentamisella on tehokkaampaa kuin meluvallin tai meluaidan rakentaminen. Samalla saadaan uusia asuntoja olevien katujen, kunnallistekniikan ja bussirunkolinjojen varrelle ja lähelle palveluja. Uudet asunnot suojataan rakennuksen ulkovaipan ääneneristävyydellä, mikä on normaalia rakennustekniikkaa.

Ylikulkusilta, joka on heikkokuntoinen, liian matala ja jyrkkä, esitetään purettavaksi. Tilalle tulee asuntorakentamista, mikä sekin parantaa meluntorjuntaa Vaakatien itäpäässä. Sillan pohjoispuolella oleva bussipysäkki siirretään lähemmäksi Vihdintietä, joten silta ei enää johda bussipysäkille. Sillan vieressä on suojatie, jossa on liikennevalot.

Kaavaratkaisu on yleiskaavan tavoitteiden mukainen ja vastaa yhteensovittaen sekä luonnonsuojelun että pientalorakentamisen tavoitteisiin. Liito-oravien reitit on esitetty jäljempänä.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS



Asemakaavan havainnekuva. TKa 5.12.2022

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutos vastaa sekä liito-oravan ydinalueen suojelutarpeeseen että haasteeseen löytää pientalotontteja kaupungin maalta joukkoliikennevyöhykkeiltä ja läheltä lähipalveluja.

Asemakaavamuutoksessa Vaakapuiston puisto- ja lähivirkistysalueet P ja VL muutetaan osin asuinpientalojen korttelialueeksi AP, liito-oravan ydinalueen osalta suojaviheralueeksi EV ja osin katualueeksi. Rajatorpantien jalkakäytävä kulkee jo nyt osin puiston puolella.

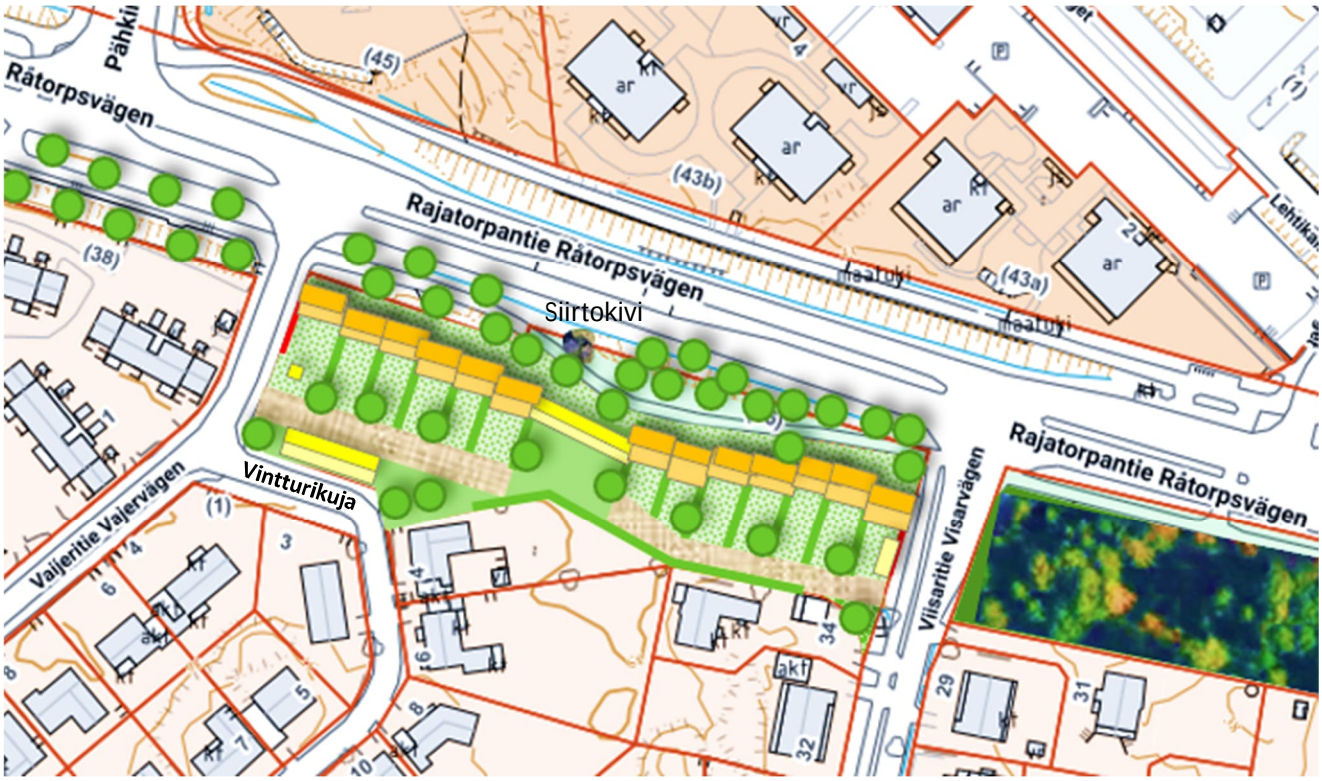
AP-alueelle tulee asuntorakentamista 4 840 k-m2 keskimääräisellä tonttitehokkuudella e = 0,42, mahdolliset ullakot huomioiden e = 0,50. Suurin kerrosluku on kaksi (II). Ullakoille saa sisustaa asuintiloja, mikä tuottaa isoja perheasuntoja.

Samalla asemakaavasta poistetaan purettavan sillan osalta katualueen ylittävän liikenneväylän merkinnät (y, y/pp) ja lisätään liittymäkielto Rajatorpantien pohjoispuolisille tonteille.

Rakennukset muodostavat yhtenäisen melumuurin ja suojaavat eteläpuolisia pihoja ja omakotitontteja Rajatorpantien tiemelulta. Rakennukset ovat yhtiömuotoisia rivitaloja, jotka näyttävät townhouse-tyyppisiltä yhteen kytketyiltä omakotitaloilta, koska rakennusmassa polveilee ja julkisivujen ja katon väritys vaihtelee. Leikki- ja oleskelualueet rytmittävät rakennusmassaa. Melusuojausta täydennetään talousrakennuksin ja kortteleita rajaavilla meluaidoilla.

Autopaikat 1 ap/asunto sijaitsevat kunkin asunnon omalla asuntopihalla. Liikenne hoituu tontin etelärajalla kulkevaa ajoyhteyttä pitkin, jonka varrella on lisäpaikkoja 0,3 ap/asunto. Rajatorpantietä ja ajoyhteyttä rajaavat puurivit tai säilytettävät puuryhmät. Uudet tontit aidataan omakotitontteja vastaan pensasaidalla, jos naapurilla ei ole jo aitaa.

Suojaviheralue on mahdollista kaavoittaa myöhemmin pientalotonteiksi, kuten liito-oravien suojelusuunnitelmassa on esitetty, edellä olevien luonnosten tapaan, jos liito-oravan ydinalue poistuu.



Läntinen Vaakapuisto. TKa 5.12.2022

Puiston asemakaavamuutos osin asumiseen

Vanhan rakennuslain (1958) aikana puistojen alaa ei saanut supistaa ilman erityistä syytä. Maankäyttö- ja rakennuslaissa (1999) tätä säädöstä ei enää ole, mutta laki edellyttää, että alueella on riittävästi puistoja. Vantaan yleiskaavassa virkistys- ja luonnonsuojelualueiksi on varattu 28 % kaupungin maa-alasta. Hämevaarassa on useita puistoja, täydennysrakentamisenkin jälkeen 27 % kaupunginosan maa-alasta. Vanha kaavoitustapa on ollut jättää isojen teiden varteen puistoja, vaikka ne ovat meluisia, koska suojaviheralueen merkintää ei ollut käytössä. Nykyinen tehostunut maankäyttötapa on kaavoittaa nämä alueet joko asumiseen tai yritystoimintaan, koska ne eivät sovellu parhaiten virkistykseen. Kaavamuutos perustuu yleiskaavaan (Kv 25.1.2021).

Kevyen liikenteen sillan poistaminen

Rajatorpantien ylittävä kevyen liikenteen silta alkaa olla peruskorjauksen tarpeessa. Sillan pituusgeometria on jyrkkä eikä houkuttele sillan ylitykseen. Eteläpäässä pyörätie päättyy hieman yllättäen Vaakatien risteykseen. Lisäksi sillan alituskorkeus on matala ja silta on varustettu 4,4 m kyltein ja huomioraidoilla. Rakenteeseen on törmätty useampaan otteeseen, koska palkin alapinta on lohkeillut. Aivan sillan vieressä on valo-ohjattu suojatie. Siksi Vaakatien kevyt liikenne ohjataan käyttämään valoristeystä eikä siltaa uusita. (Ville Mikander 19.2.2020)

Laskennassa sillan käyttö oli hyvin vähäistä

- 24.5.2021 klo 15–17 oli 7 kulkijaa (puolipilvistä 15–20 °C),
- 25.5.2021 klo 7–9 oli 8 kulkijaa (aurinkoista 15 °C), molemmat suunnat yhteensä.

Tonttijako

Asemakaavamuutos sisältää sitovan tonttijaon. Tontteja palveleva kulkuyhteys järjestetään asemakaavassa nimenomaisesti määrätyn mukaisesti (MRA 37 §).

Itäinen Vaakapuisto. TKa 5.12.2022

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavamääräyksiä annetaan katoista, julkisivuista, pihoista, vihertehokkuudesta, hulevesistä ja ääneneristävyydestä. Meluntorjunnasta ja hulevesien hallinnasta määrätään myös rakennusjärjestyksessä. Rakennuslupahakemuksessa on esitettävä meluselvitys ja hulevesisuunnitelma.

4.3 ALUEVARAUKSET

AP, asuinpientalojen korttelialue

Rakennukset ovat rivitaloja, jotka näyttävät townhouse-tyyppisiltä omakotitaloilta, koska rakennusmassa polveilee ja asuntojen julkisivut ja katot ovat erivärisiä. Päätyjulkisivut ovat punatiiltä, kuten Vaakatiellä ja Viisaritiellä. Punatiilipäädyt liittyvät myös Vaijeritien punatiilitaloihin.

Rakennukset suojaavat eteläpuolisia pihoja ja omakotitontteja Rajatorpantien tiemelulta. Julkisivujen tulee olla värikkäitä. Leikki- ja oleskelupihat rytmittävät talojonoa. Melusuojausta täydennetään kortteleita rajaavin talousrakennuksin ja meluaidoilla.

Tonttien pinta-alaksi tulee 11 445 m2, rakennusoikeudeksi 4 840 k-m2 ja keskimääräiseksi tonttitehokkuudeksi e = 0,42, mahdolliset ullakot huomioiden e = 0,50. Suurin kerrosluku on kaksi (II). Ullakoille saa sisustaa asuintiloja, mutta kattolyhdyt eivät saa katkaista räystästä. Taloista tulee olla pääsisäänkäynti talon molemmille puolille. Parvekkeet ja terassit tulee sijoittaa talon eteläpuolelle ja ne tulee lasittaa. Talon pohjoispuolelle tulee sijoittaa pieniä sisääntulokatoksia.

Kullakin asuntopihalla on 1 ap/asunto. Lisäksi 0,3 ap/asunto on tontin ajoyhteydellä, jota reunustavat pienpuut tai säilytettävät puuryhmät. Rajatorpantien varteen istutetaan puurivi tai säilytetään puuryhmiä. Uudet tontit aidataan nykyisiä omakotitontteja vastaan pensasaidalla niiltä osin, kun aitaa ei ole. Vihertehokkuus on 0,9. Tarkemmat kaavamääräykset jäljempänä.

EV, suojaviheralue

Alueelle merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo), määräyksineen liito-oravasta. Tämä on liito-oravien suojelusuunnitelman mukainen liito-oravien ydinalue, niiden lisääntymis- ja levähdyspaikka. Tarkemmin s. 6–7.

Katualueet

Rajatorpantien kevyen liikenteen raitti sijoittuu osin puistoista katualueiksi muuttuville alueille.

Teräsköydentien (nyt Köysikujan) ja Vaijeritien muuntajat kaapeleineen sijoittuvat katualueille. Vaakatien itäpäässä kevyen liikenteen yhteys siirretään olevien kaapelien päälle Painopolun jalankulku-pyöräilykadulle. Tällöin tonttimaa kasvaa.

Rajatorpantieltä puretaan kevyen liikenteen silta, joka on huonokuntoinen, matala ja jyrkkä. Se vie pysäkille, joka siirretään lähemmäksi Vihdintien risteystä, ja sitä käytetään koulutienä, mutta sillan käyttö on vähäistä. Vieressä on esteetön liikennevaloylitys. Siksi katualueelta poistetaan y ja y/pp -merkinnät ja niiden sijaan asetetaan liittymäkielto kortteliin 12202 KTY- ja LPA-alueille.

Tekninen huolto

Tontit liitetään nykyiseen HSY:n vesijohto- ja viemäriverkkoon. Tonteille varataan johtorasitteet. Viisaritien hulevesiviemäri korvataan lännestä uudella hulevesiviemärillä (315 M). Hulevesiviemäri jää noin 80 metrin matkalla rasitteena tontille ja liittyy Vintturikujan hulevesiviemäriin.

Energialaitoksen muuntajat ja niistä lähtevät kaapelit sijoittuvat katualueille. Vaijeritien vieressä sähkökaapeleita tulee siirtää katualueen puolelle.

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Itäisessä Vaakapuistossa on liito-oravan ydinalue. Liito-oravien yhteydet hoituvat alla olevan kuvan mukaisesti. Rajatorpantien varteen pystytetään hyppypuiksi kelopuita (kuva s. 43). Muilta osin luonnonympäristöä muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Tällöin menetetään sekametsää ja suoja-viheralueen kaltaista puistoa. Yleiskaavassa se on pientaloaluetta ja kaupunkikuvan kehittämisvyöhykettä eikä se ole osa laajempaa viheralueverkostoa. Vain Läntisessä Vaakapuistossa on tallellakin tallattu polku, joka johtaa bussipysäkille. Iso siirtolohkare Rajatorpantien varrella säilyy. Itäisen Vaakapuiston itäosassa on nyt ryteikköä. Kaavamuutos ei heikennä hulevesien luonnonmukaista hallintaa verrattuna nykytilanteeseen, koska suurin osa tonttien alasta jää rakentamatta.

Liito-oravan yhteydet ydinalueelta. Viisi reittiä. Rajatorpantien yhteyttä kehitetään.

Kolopuu. / Ramboll 2022

Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaa ei heikennetä. Vaakapuiston kaava turvaa liito-oravan pesäpuiden ja riittävän suojapuuston säilymisen, vähintään säilytettävien pesä- ja kolopuiden ja niitä välittömästi ympäröivän suojapuuston juuristoalueen leveydeltä. Lähin liito-oravan elinympäristöksi tunnistettu metsäalue on Vaakapuiston eteläpuolella pientaloalueen rajaama metsä Koivuvaaranpuistossa. Alueelta on toimivat kulkuyhteydet laajemmille liito-oravan elinympäristöalueille Koivuvaaranpuistoon ja edelleen Espooseen. Yhteyttä Pöllökallion rinteille parannetaan. Rajatorpantien pohjoispuolelle yhteys on heikko.

Liito-orava voi liikkua Koivuvaaranpuiston metsäalueelle useasta kohdasta pientalotonttien puustoa käyttäen, koska pientalotonteilla on matala tonttitehokkuus e = 0,20. Tulevaisuudessa säilyvän toimivan yhteyden takaamiseksi varmistetaan, että yhteys toteutuu myös Rajatorpantien eteläreunassa kaupungin katupuuston kautta länteen Pöllökallion ydinalueelle säilyttämällä ja istuttamalla kadulla sopivia puita ja kelohonkia. Lisäksi tonteille merkitään istutettava puurivi.

Hulevesiongelma Läntisessä Vaakapuistossa hoidetaan tonttien rakentamisen yhteydessä.

Vaikutukset kaupunkirakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaava vastaa kasvavan kaupungin haasteeseen löytää uutta tonttimaata ja täydentää Vihdintien suunnan kaupunkirakennetta joukkoliikennevyöhykkeellä, lähellä lähipalveluita ja varsin lähellä Myyrmäen keskustaa. Townhouse-tyyppinen rakentaminen sijoittuu omakotitonttien naapuriin suojaviheralueen kaltaiseen puistoon. Yhtiömuotoinen rakentaminen valmistuu nopeasti eikä ole pitkän aikaa rakennustyömaana. Rajatorpantien pohjoispuolella on kerrostaloja ja teollisuusvarasto, joten uusi rakentaminen täydentää kaupunkikuvaa pääkadun varrella yleiskaavan kaupunkikuvan kehittämisvyöhykkeellä. Rakentaminen vähentää omakotitonteilta Rajatorpantien tiemelua. Tiivistäminen ja täydentäminen ovat yleiskaavan keskeisiä periaatteita ja hajarakentamista tai uusien asuinalueiden perustamista edullisempaa. Tontit liittyvät valmiisiin katuihin, kunnallistekniikkaan ja palveluihin, joten kaavamuutos on kestävän kehityksen mukainen.

Liikenteelliset vaikutukset

Uusien asuintalojen tuottama liikenne mahtuu hyvin sekä tonttien ajoyhteyksille että katuverkolle eikä korota havaittavasti alueen ekvivalenttia tiemelutasoa. Liikennemäärien lisäys ei ole merkittävä katujen nykyisiin liikennemääriin nähden. Kaava tukee joukkoliikennekaupungin kehittämistä runkobussilinjojen varrella (nyt 300 ja syksyllä 2023 tulevat 520, 530).

Sosiaaliset vaikutukset

Kaavamuutos vastaa kaupungin väestönkasvuun ja perheasuntojen tarpeeseen ja tuottaa pientalotontteja, joille on kysyntää. Ne täyttävät kaupungin tavoitetta asuntorakentamisesta ja pientalotonttien vuosittaisesta luovuttamisesta. Nykyisten omakotitonttien naapuriin sijoittuu yhtiömuotoista pientalorakentamista, joka kuitenkin rakentamistavaltaan vastaa townhouse-tyyppisiä omakotitaloja. Omakotiasukkaat menettävät viereisen lähimetsän, joka ei kuitenkaan tiemelun vuoksi sovellu parhaiten virkistysalueeksi. Hämevaaraan jää vielä runsaasti puistoja, 27 % maa-alasta. Rakentaminen suojaa omakotitaloja tiemelulta. Isojen asuntojen rakentaminen tuottaa asunnonvaihtoketjun, mikä parantaa ihmisten asuinoloja. Rakentaminen tarjoaa työtä.

Kaupunki saa maanmyynti- ja verotuloja, joilla järjestetään asukkaiden palvelut. Rakentaminen lisää päivähoito- ja koulupalvelujen kysyntää. Hämevaaraan ja Pähkinärinteelle voidaan rakentaa uusia päiväkoteja (Viikatekuja 1, Karhunkierros 4 ja Viisaritie 23b), joista kaksi ensimmäistä on jo suunnitteilla. Rajatorpassa ja Hämeenkylässä on uudet koulut ja Pähkinärinteen koulua voidaan laajentaa.

Taloudelliset vaikutukset

Meluvallin rakentaminen Viisaritieltä Köysikujan sillalle maksaisi noin 910 000 € (2022). Sen sijaan asuntoja kaavoittamalla saadaan meluntorjunta omakotialueen kohdalle ja tonteista saadaan kaupungille maanmyyntituloa arviolta 3 000 000 € (636 €/k-m2, 2022).

Ilmastovaikutukset

Rakentaminen lisää kasvihuonekaasupäästöjä sekä rakentamisen että käytön aikana mm. lämmityksen ja liikenteen vuoksi. Vantaalla on kuitenkin tarve uusille asunnoille. Asemakaavamuutos tukee resurssiviisautta sijoittumalla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrelle tehokkaalla korttelirakenteella. Kaavamääräyksillä edellytetään korkealuokkaisia materiaaleja ja lopputulosta, mikä pidentää rakennusten elinkaarta. Vihertehokkuuden avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuus tarkoittaa vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää tontilla. Rakennusten kattolappeet ovat etelän suuntaan ja katot jyrkkiä, jolloin voidaan hyödyntää hyvin aurinkoenergiaa. Lisäksi tonteilla voidaan hyödyntää hyvin kaukolämpöä ja maalämpöä. Tontinluovutusehdoissa kaupunki voi edellyttää kestävää kehitystä tukevia ratkaisuja, kuten A-energialuokkaa ja sähköautojen latauspisteitä.

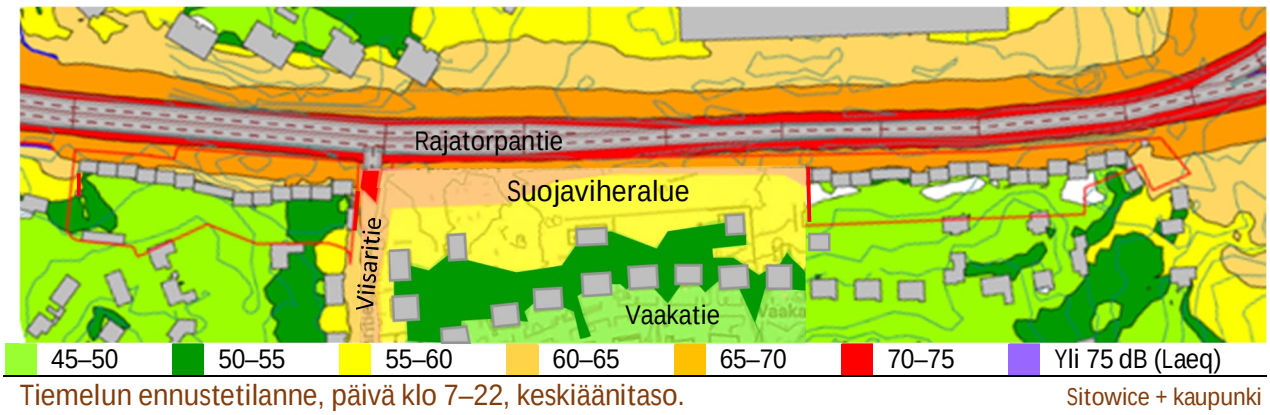
Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon, palveluihin ja ilmastoon ovat vähäisiä ja ne on tutkittu yleiskaavassa.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tiemeluennusteen keskiäänitasot ovat rakennusten pohjoispuolisilla julkisivuilla päivällä 56–68 dB (klo 7–22) ja yöllä 49–61 dB (klo 22–7). Eteläsivuilla vastaavat arvot ovat päivällä 46–53 dB ja yöllä 41–53 dB. (Sitowice Oy 24.9.2020)

Ääneneristävyysvaatimus lentomelua vastaan on laskeutumisvyöhykkeellä ΔL 35 dB ja lentomeluvyöhykkeellä Lden 50–55 dB muutoin ΔL 32 dB. Ääneneristävyysvaatimus Rajatorpantien tiemelua vastaan on ΔL 33 dB. Asemakaavaan annetaan lento- ja tiemelua vastaan 35 dB ääneneristävyysvaatimus, joka huomioi myös Teräsköydentien bussivarikon ja yleiskaavan pikaraitiotien.

Rajatorpantien julkisivuihin kohdistuvien keskiäänitasojen 66–68 dB vuoksi kaavassa määrätään, että parvekkeita, kuisteja ja terasseja saa sijoittaa vain asuintalon eteläpuolelle ja ne on lasitettava. Nämä suositellaan lasitettaviksi, kun keskiäänitaso on 53 dB. Lasitus parantaa parvekkeen, kuistin ja terassin viihtyisyyttä ja käytettävyyttä lentomelualueella. Kun julkisivulla ylittyy päivällä keskiäänitaso 65 dB, tulisi asuntojen aueta myös suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät (ns. läpitalon huoneistot), mikä syntyy ilman muuta rivitaloissa.



Tiemelun ennustetilanne, päivä klo 7–22, keskiäänitaso. Sitowice + kaupunki

Uudet asuintalot alentavat eteläpuolisen alueen melutasoa. Suojaviheralueella ei ole meluestettä.

Uusien rakennusten eteläpuolisilla pihoilla lentomelutaso on alle 55 dB ja tiemeluennusteen keskiäänitasot ovat päivällä 44–57 dB ja yöllä 37–50 dB, joten kaavan mukaisella rakentamisella pihoille muodostuu ohjearvojen mukaiset leikki- ja oleskelualueet.

Suojaviheralueen kohdalla Vaakatien nykytonttien tiemelutasot ovat päivällä 45–60 dB ja yöllä alle 51 dB. Joka tontilla on oleskelualue, jossa tiemelutaso on päivällä alle 55 dB ja yöllä alle 50 dB.

Pienhiukkasten minimietäisyys (ELY 2/2015) ajoradasta asuintaloihin toteutuu molemmilla ennusteliikennemäärillä 12 000 ajon/vrk ja 16 300 ajon/vrk (2050), koska talojen etäisyys ajorataan on vähintään 11,5 m. Lisäksi ajoradan ja talojen väliin istutetaan puita.

Hulevesien viivyttämisestä ja johtamisesta annetaan kaavamääräyksiä ja niistä määrätään myös rakennusjärjestyksessä.

4.6 NIMISTÖ

Koivuvaara/*Björkberga* lohkottiin Hämeenkylän Nedre Labbaksesta 1959. Alue on ollut Hämeenkylän takamaata. Aiemmin oli kaavoitettu *Hämevaara* (1954) /*Tavastberga* (1972), joka liittyy läheisiin Espoon 1950-luvun Leppävaaraan ja Lintuvaaraan. *Vaara*-sana on itäsuomalainen. Hämevaaraa kaavoittaessa 1950-luvulla maanomistajaa edusti pankinjohtaja Lauri af Heurlin (1913–77), jonka äiti taiteilija Elli Tompuri oli kotoisin Vehkalahdelta. Maankohoumaa tarkoittava vaara-sana on saamelaisperäinen ja vanhoja vaarapaikannimiä esiintyykin vain Täyssinän rauhan rajan (1595) itäpuolella. Helsingin pitäjässä käytettiin sanoja *mäki* ja *kallio*, ruotsiksi *back(en)* ja *berg(et)*. Ruotsinkielisissä luontonimissä on *-et*, mutta asutusnimissä murteellinen *-a*.

Vaakatie (1957) /*Vågvägen* (1966), *Vaakapuisto*/*Vågparken* (1981), *Vaijeritie*/*Vaijervägen* (1981), *Viisaritie*/*Visarvägen* (1966) ja *Vintturikuja*/*Vinchgränden* (1981) liittyvät v-alkuisten työkalujen aihepiiriin. *Rajatorpantie*/*Råtorpsvägen* (1968) nimettiin uuden kerrostaloalueen mukaan. *Vaakapuisto*/*Vågparken*, jää elämään suojaviheralueen nimeksi.

Vaakapiha/*Våggården*, on korttelin 11014 ajoyhteys, jolta voidaan antaa osoitteita. (Nr 16.4.2018)

Painopolku/*Viktstigen*, on jalankulkukatu Vaakatien itäpäässä. Helsingissä on jo Vaakapolku ja Punnuspolku. (Nr 8.9.2020)

Teräsköydentie/*Stålvajersvägen*, 1986 Köysikuja/Repgränden, joka on myös Helsingissä. 2017 annettiin nykyinen nimi, joka ei ole tullut vielä käyttöön. Tänne sijoittui 1957 Teräsköysi Oy, nimi siitä. Yritys perustettiin 1936 Helsingissä ja toimi aluksi Pitäjänmäellä. Nykyinen teollisuusrakennus valmistui 1969. Toiminta siirtyi 1988 Espoon Juvanmalmille. (Nr 2.10.2017)

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tontit myydään tai vuokrataan ja toteutetaan yhtiömuotoisesti, kun kaava on tullut voimaan. Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla (MRL 133 §).
Kaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

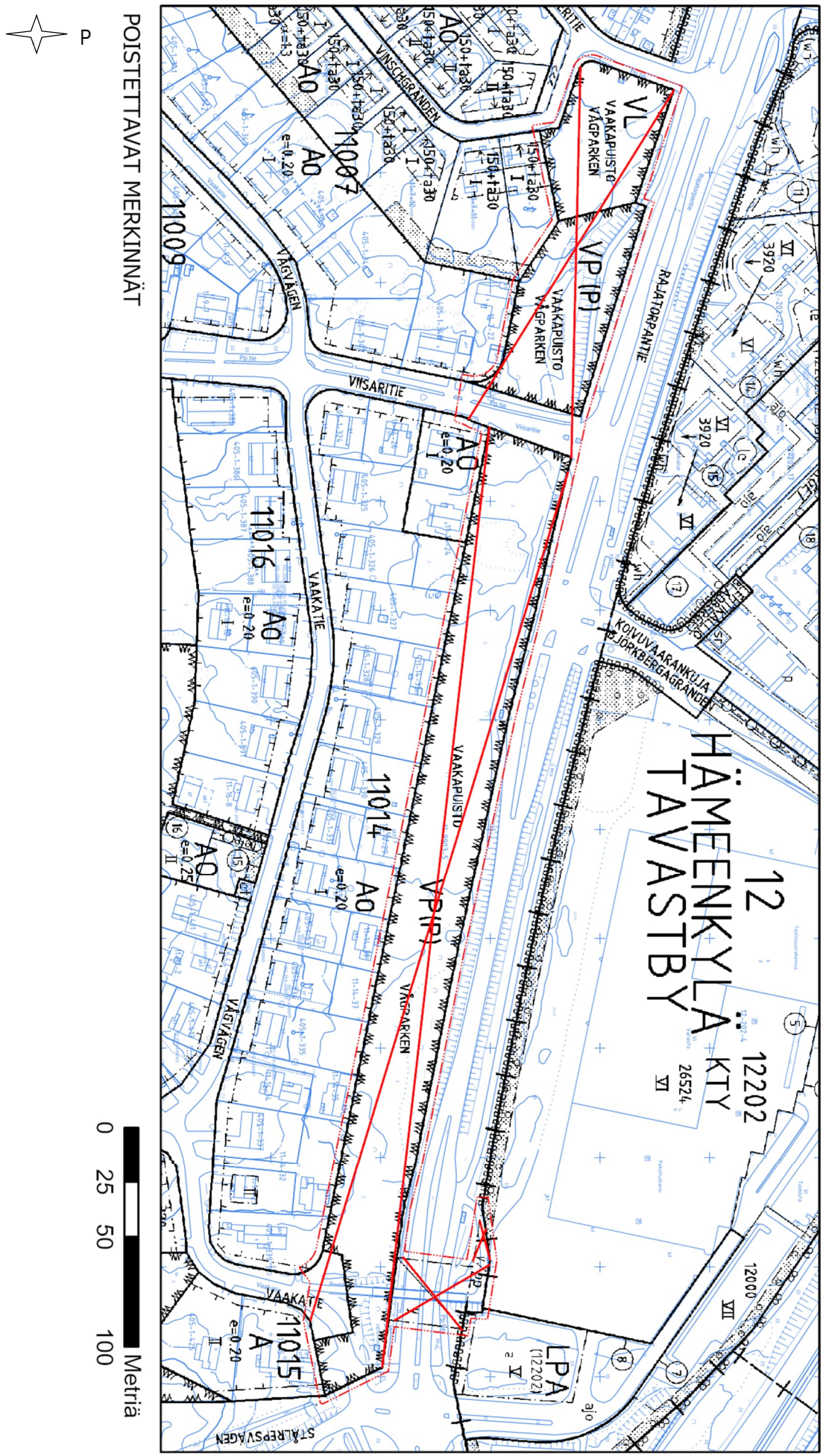
Kaavatyöhön osallistuneet		
Vantaan kaupunki		
Asemakaavoitus	aluearkkitehti	Timo Kallaluoto
	asemakaava-arkkitehti	Anna Hakamäki
	asemakaava-arkkitehti	Annakaisa Haanpää
	asemakaava-arkkitehti	Anders Hedman
	kaavoitusinsinööri	Mikko Järvi
	kaavatekninen koordinaattori	Marko Hoffren
	suunnitteluharjoittelija	Anniina Jokinen
Kaupunkimittaus	paikkatietoinsinööri	Markus Kalso
Kiinteistöt ja tilat	kiinteistöjohtaja	Antti Kari
	tonttipäällikkö	Armi Vähä-Piikkiö
	maankäyttöinsinööri	Juho Lumme
	maankäyttöinsinööri	Marja Hannikainen
	projektijohtaja	Sirkku Wallin
Kadut ja puistot	liikenteen alueinsinööri	Teemu Vihervaara
	liikenneinsinööri	Pirjo Salo
	liikenneinsinööri	Markku Hainari
	liikenneinsinööri	Santtu Bussian
	liikenneinsinööri	Joonas Stenroth
	liikenneinsinööri	Marjut Viljanen
	liikennetietoasiantuntija	Suvi Rytkönen-Halonen
	silta-asiantuntija	Ville Mikander
	vesihuollon suunnittelupäällikkö	Harri Keinänen
	suunnitteluinsinööri	Elina Kettunen
	suunnitteluinsinööri	Marja Kivelä
	suunnitteluinsinööri	Antti Auvinen
	suunnitteluinsinööri	Henri Hyttinen
Rakennusvalvonta	kaupunkikuva-arkkitehti	Matti Kärki
Talouspalvelut	palveluverkkoasiantuntija	Satu Turunen
Toimitilajohtaminen	hankekehitysarkkitehti	Merja Ryytty
Yleiskaavoitus	yleiskaava-arkkitehti	Virpi Mamia
	maisema-arkkitehti	Elina Ekroos
	yleiskaavasuunnittelija	Jonna Kurittu
	yleiskaavasuunnittelija	Paula Kankkunen
Ympäristökeskus	ympäristösuunnittelija	Jarmo Honkanen
	ympäristösuunnittelija	Ari Pietilä
Uudenmaan ELY-keskus	ylitarkastaja	Tuomas Autere
	ylitarkastaja	Tuomas Lahti
Vantaan Energia Oy		Antti Hartikainen
Faunatica Oy*	Henna Makkonen	
Sitowice Oy*	Tiina Kumpula, Kirsi-Maarit Hiekka	
Ramboll Finland Oy*	Elina Vainikainen, Jani Järvi, Matti Pönkänen, Mervi Kokkila, Satu Laitinen	

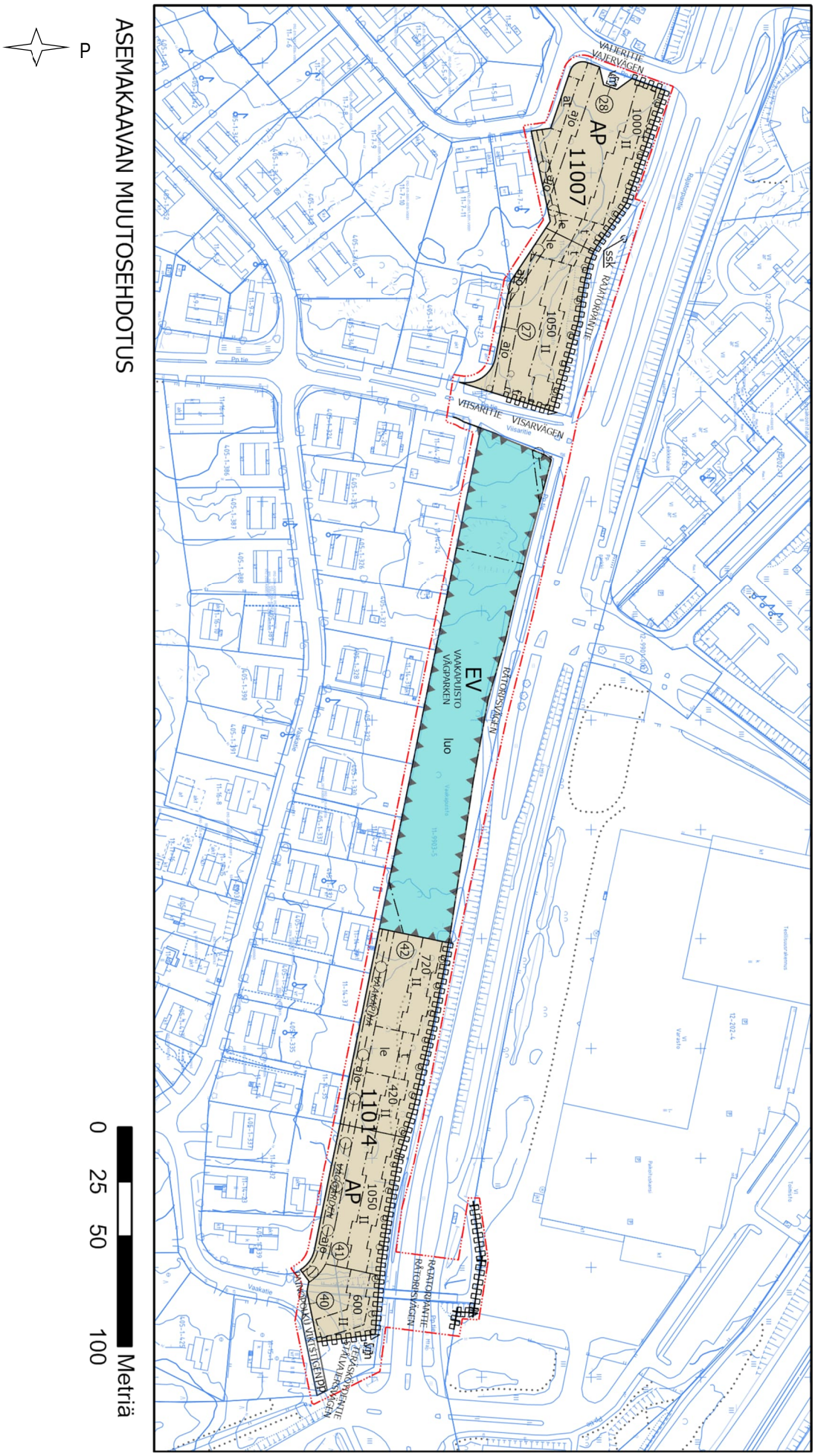
*) Kaupungin konsultteja.

Vantaa 17.1.2023

VANTAAN KAUPUNKI
Länsi-Vantaan asemakaavoitus

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, p. 050 3122 132


P
POISTETTAVAT MERKINNÄT
0 25 50 100 Metriä
12 HÄMEENKYLÄ TAVASTBY
12202 KTY
VL VAAKAPUISTO VÅGPARKEN
VP (P) VAAKAPUISTO VÅGPARKEN
VP (R) VAAKAPUISTO VÅGPARKEN
LPA (12202)
11007
11009
11016
11014
11015
A0
VISARITIE
VAAKATIE
VÅGVÄGEN
RAJATORPANTIE
VINSCHGRANDEN
KOIVUVAARANKUJA
TJÖRKBERGAGRANDEN
STÅLREPSVÄGEN


P
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
0 25 50 100 Metriä
VALTERITIE
VÄJERVÄGEN
VIISARITIE
VISARVÄGEN
RATAKIVENTIE
RÄLSSTENSVÄGEN
VAAKATIE
VÅGVÄGEN
PERÄSKOPUNTIE
PEJLARVÄGEN
KATAJAKUJA
VIKTSTIGEN
AP
11007
EV
VAAKAPUISTO
VÅGPARKEN
AP
11014
ajo
le
ssk
luo

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002398	17.1.2023

Vantaan kaupunki

VAAKAPUISTO

Kaupunginosa 11, Hämevaara

Asemakaavan muutos
Osat kortteleista 11007 ja 11014 sekä katu- ja erityisaluetta.

Tonttijako
Osa kortteleita 11007 ja 11014.

1:2000

Vanda stad

VÅGPARKEN

Stadsdel 11, Tavastberga

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteren 11007 och 11014 samt gatu- och specialområde.

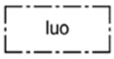
Tomtindelning
Del av kvarteren 11007 och 11014.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
AP **Asuinpientalojen korttelialue.**	**Kvartersområde för småhus.**
Yleistä	**Allmänt**
Rakennus on massoiteltava lyhyihin osiin niin, että syntyy vaikutelma omakotitaloista.	Byggnaden ska gestaltas så att den delas in i korta delar för att ge intryck av egnahemshus.
Rakentamiseen on käytettävä rakennusalan koko pituus.	Byggnadsytans hela längd ska användas för byggande.
Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.	Byggnaderna ska vara arkitektonisk högklassiga och i fasaderna ska högklassiga material användas.
Asunnoista tulee olla pääsisäänkäynti talon molemmille puolille, pohjoispuolella kevyen liikenteen raitille.	En huvudingång ska finnas från bostäderna till båda sidor av huset, på norra sidan till gå- och cykelvägen.
Korttelissa 11014 jokaiselle asunnolle on annettava oma osoitenumero Vaakapihalta.	I kvarteret 11014 ska varje bostad ges ett eget adressnummer från Våggården.
Rakennusoikeus	**Byggrätt**
Asuinrakennusten ullakoille saa rakentaa alapuolisiin asuntoihin kuuluvia asuintiloja rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä. Välipohja tulee mitoittaa sille.	På bostadsbyggnadernas vindar får byggs bostadsutrymmen som hör till de underliggande bostäderna, oberoende av byggnadsrätten och våningstalet. Mellanbotten ska vara dimensionerad för den.
Rakennusalan saa ylittää vähäisesti asuntojen kokojen vuoksi, jos rakennuksen rytmitys ja vaihtelevuus säilyy.	På grund av bostädernas storlek får en mindre överskridning av byggnadsytan göras om rytmen och variationen i byggnaden bevaras.
Asemakaavassa esitetyt talousrakennukset on rakennettava, ne saa rakentaa kaavassa annetun rakennusoikeuden lisäksi.	De ekonomibyggnader som föreslagits i detaljplanen ska byggas, de får byggas utöver den byggrätt som anvisats i detaljplanen.
Katto	**Tak**
Rakennuksissa on käytettävä harjakattoa, kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5 – 1:1.	I byggnaderna ska sadeltak användas, taklutningen ska vara 1:1,5 – 1:1.
Rakennusten harjakorkeuden Rajatorpantien puoleisilla rakennusaloilla tulee olla vähintään 4,5 metriä.	Byggnadernas åshöjd på byggnadsytor som ligger på Råtorpsvägens sida ska vara minst 4,5 meter.
Rakennuksissa tulee olla tiilikatto ja maalarinvalkoiset avoräystäät. Tiilikaton värin tulee vaihdella asunnoittain, mutta se ei saa olla musta.	Byggnaderna ska ha tegeltak och målarvit öppen takfot. Färgen på tegeltaket ska variera från lägenhet till lägenhet, men den får inte vara svart.
Julkisivut	**Fasader**
Julkisivujen tulee olla värikkäitä, punaisia, ruskeita, oransseja, keltaisia, vihreitä ja sinisiä, osin vaaleita, osin tummia, ei mustia, ei valkoisia eikä harmaita.	Fasaderna ska vara färggranna, röda, bruna, orange, gula, gröna och blåa, delvis ljusa, delvis mörka, varken svarta, vita eller gråa.
Julkisivuissa tulee käyttää runsaasti ja vaihtelevasti useita eri värejä niin, että kokonaisuus on värikäs ja väri vaihtuu jokaisen asunnon kohdalla.	I fasaderna ska ett stort antal färger i varierande grad användas så att helheten är färggrann och fasaden skiftar färg vid varje bostad.
Ullakkokerrokseen ei saa rakentaa ulkotiloja eikä parvekkeita.	I vindsvåningen får ej byggas uterum eller balkonger.
Ikkunalyhdyt eivät saa katkaista talon räystästä. Ikkunalyhtyjen katon tulee kallistua eteen tai sivuille ja niiden korkeus saa olla enintään 1,6 metriä. Ikkunalyhtyjen leveys ei saa ylittää 3,0 metriä eikä etäisyyden toisiinsa alittaa 2,4 metriä. Ikkunalyhtymääräykset eivät koske poikkipäätyjä.	Fönsterkuporna får ej vara utformade så att de skär igenom husets takskägg. Fönsterkupans tak ska luta framåt eller åt sidorna och ha en bygghöjd på högst 1,6 meter. Bredden på fönsterkuporna får ej överstiga 3,0 meter och avståndet mellan dem får ej underskrida 2,4 meter. Frontespiser innefattas ej av bestämmelser för takkupor.

Ikkuna-aukkojen tulee olla pystysuuntaisia tai neliömäisiä.	Fönsteröppningarna ska vara vertikala eller kvadratiska.
Asuinrakennusten päätyjulkisivujen tulee olla paikalla muurattua punatiiltä.	Bostadshusens gavelfasader ska bestå av rödtegel som murats på platsen.
Korttelissa 11014 päätyseinä suojaviheraluetta vastaan tulee rakentaa tontin rajalle paloseinäksi eikä siihen saa rakentaa ovia, ikkunoita, aukkoja tai muita rakenteita, jotta suojaviheralue voidaan myöhemmin kaavoittaa asuinkortteliksi rakennukseen kiinni.	I kvarter 11014 ska gavelväggen mot det skyddsgrönområdet byggas på tomtens gräns som brandvägg och dörrar, fönster, öppningar eller andra strukturer får inte byggas i den, så att det skyddsgrönområdet kan avgränsas till bostadskvarter kopplad till byggnaden senare.
Julkisivuovia tulee olla kullakin tontilla vähintään viittä eri tyyppiä.	På varje tomt ska det finnas minst fem olika typer av fasaddörrar.
Parvekkeita, kuisteja, autokatoksia, viherhuoneita ja terasseja saa rakentaa vain asuintalon eteläpuolelle ja ne saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.	Balkonger, verandor, täckta bilplatser, grönrum och terrasser får byggas endast söder om bostadshuset och de får placeras utanför byggnadsytan.
Parvekkeet, kuistit ja terassit on lasitettava.	Balkonger, verandor och terrasser ska vara inglasade.
Rakennuksen pohjoispuolella tulee olla jokaiselle asunnolle pieni sisääntulokatos.	Det ska finnas ett litet entrétak för varje bostad på byggnadens norra sida.
Parvekkeet ja kuistit saavat olla pituudeltaan enintään puolet asunnon pituudesta.	Balkonger och verandor får inte överstiga hälften av bostadens längd.
Asuntojen ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.	Bostädernas ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara minst 35 dB.
Piha	**Gårdsplan**
Jokaisella asunnolla tulee olla mahdollisimman laaja oma pihaosuus, joka on rajattava pensasaidalla.	Varje bostad ska ha en egen gårdsdel som är så stor som möjligt och den ska avgränsas med en häck.
Tontti tulee aidata eteläpuoleisia tontteja vastaan vähintään 1,0 metrin korkeaksi kasvavalla pensasaidalla, jos naapurilla ei ole lauta- tai pensasaitaa.	Tomten ska inhägnas mot tomterna på södra sidan med häck som blir minst 1,0 meter hög, om grannen inte har ett staket eller en häck.
Korttelissa 11007 piha tulee suojata Vaijeritietä ja Viisaritietä vastaan rakennuksin tai 2,0 metriä korkealla puisella meluaidalla, paitsi ajoliittymän tai muuntajan kohdalla ja niistä etelään.	I kvarteret 11007 gården ska skyddas mot Vajervägen och Visarvägen med byggnader eller ett 2,0 meter högt bullerskydd av trä, förutom vid utfarten eller transformatorn och söder om de.
Korttelissa 11014 piha (ei ajoyhteys) tulee suojata suojaviheraluetta vastaan tilapäisellä 2,0 metriä korkealla puisella meluaidalla, jonka saa purkaa, kun suojaviheralue on asemakaavoitettu asuinkortteliksi.	I kvarter 11014 ska gården (ingen körförbindelse) skyddas mot skyddsområdet med ett tillfälligt 2,0 meter högt bullerstaket i trä, som får demonteras när skyddsgrönområdet är stadsplanerad till bostadskvarter.
Tontilla olevan 5,5 metriä leveän ajoyhteyden pohjoisosaan on sijoitettava vähintään 1,5 metriä leveä kivetty kaista ensisijaisesti jalankulkua varten.	I norra delen av den 5,5 meter breda körförbindelsen på tomten ska ett minst 1,5 meter brett fält placeras, främst för gångtrafik.
Tontilla olevan ajoyhteyden pohjoispuolella on säilytettävä puita ja/tai istutettava rivi pienpuita.	På norra sidan av körförbindelsen på tomten ska träd bevaras och/eller en rad småträd planteras.
Korttelissa 11014 ajo- ja jalankulkuyhteys tulee järjestää yhteisesti tarvittaessa myös myöhemmin suojaviheralueen paikalle kaavoitettaville asuintonteille.	I kvarter 11014 ska kör- och gångförbindelsen ordnas vid behov senare gemensamt även för att bostadstomterna ska planläggas på skyddsgrönområdet.
Rajatorpantien eteläpuolella tulee säilyttää ja/tai istuttaa puurivi tai puuryhmiä.	Söder om Råtorpsvägen ska en trädrad eller trädgrupper bevaras och/eller planteras.
Kortteleissa 11007 ja 11014 leikki- ja oleskelualue tulee järjestää koko AP-korttelialuetta varten.	I kvarter 11007 och 11014 ska ett lek- och utevistelseområde anordnas för hela AP-kvartersområdet.
Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.	Gröneffektiviteten ska vara minst 0,9.
Hulevedet on viivytettävä ja hallittava korttelialueella tonttijaosta riippumatta. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä korttelikohtainen hulevesisuunnitelma. Viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.	Dagvatten ska försenas och hanteras i kvartersområdet oavsett tomtens uppdelning. En ansökan om bygglov måste åtföljas av en kvarterspecifik dagvattenplan. Landskapsbyggandet ska kopplas tekniskt och funktionellt till dagvattenhantering.
Tonttien tulee huolehtia ympäröiviltä alueelta tulevien vesien kulkeutuminen yleiseen hulevesiverkostoon.	Tomterna ska ta hand om överföringen av vatten från omgivningen till det allmänna dagvattennätet.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd eller djuprotade buskar.
Korttelissa 11007 tulee järjestää ajoyhteys Vintturikuja 4:n takatontille, kun korttelialue rakennetaan.	I kvarteret 11007 ska en körförbindelse till baktomten av Vinschgränden 4 anordnas när kvartersområdet byggs.

	Vain ajoyhteys saa olla asfaltoitu, kaikki pysäköintipaikat ja kulkutiet asunnoille on kivettävä.	Endast körförbindelsen får vara asfalterad, alla parkeringsplatser och gångvägar till bostäderna ska stenläggas.
	Autopaikkoja on varattava jokaiselle asuntopihalle 1 ap / asunto ja tontin ajoyhteysalueelle vähintään 0,3 ap / asunto.	Bilplatser ska reserveras för varje bostadsgård 1 bp / bostad och för tomtens körförbindelseområde minst 0,3 bp / bostad.
	Korttelissa 11014 autopaikat saa järjestää tonttijaosta riippumatta.	I kvarter 11014 får parkeringsplatser anordnas oavsett tomtindelning.
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
27	**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.**
11	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HÄMEV	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
11007	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
RAJATORPANTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
VAAKAPIHA	**Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.**	**Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**
420	**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.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
at	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
vm	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Byggnadsyta där transformator får placeras.**
t	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.**
at	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen ja auton säilytyspaikan.**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad och förvaringsplats för bil får placeras.**
le	**Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.**	**För lek och utevistelse reserverad del av område.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som ska bevaras/planteras.**
	Istutettava puu.	**Träd som ska planteras.**
ssk	**Avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää.**	**Kalt berg eller flyttblock som ska bevaras.**

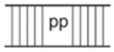


Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.
Alueella on erityisiä luontoarvoja. Alueella sijaitsee luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella suojellun liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikka. Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, että lajin lisääntymis- ja levähtämispaikka heikentyy tai häviää. Alueen puusto tulee säilyttää ikärakenteeltaan ja puulajisuhteiltaan liito-oravalle soveltuvana. Lajin liikkumisen kannalta riittävä puusto tulee säilyttää. Liito-oravalle soveltuva kulkuyhteys on säilytettävä.

Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.
På området finns speciella naturvärden. Områdesdel med platser där flygekorren förökar sig och rastar som är fredade enligt 49 § i naturvårdslagen. I området är det förbjudet att utföra sådana åtgärder som kan försämra eller förstöra platser där flygekorren förökar sig och rastar. Trädbeståndets åldersstruktur och förhållandet mellan olika trädarter ska bevaras så att det lämpar sig för flygekorren. Ett tillräckligt trädbestånd ska bevaras för att flygekorren ska kunna förflytta sig. En för flygekorren lämplig förbindelseled ska bevaras.

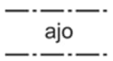
Katu.

Gata.



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.

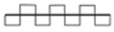


Ajoyhteys.

Körförbindelse.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

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__

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	12.12.2022
Kaavan nimi	002398 Hämevaara 11 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	31.08.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002398
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,4054	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,4054

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	**2,4054**	**100,0**	**4840**	**0,20**	**0,0000**	**4840**
A yhteensä	1,1445	47,6	4840	0,42	1,1445	4840
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-2,1276	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,5569	23,2	0		0,2791	0
E yhteensä	0,7040	29,3	0		0,7040	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

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

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

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,4054**	**100,0**	**4840**	**0,20**	**0,0000**	**4840**
A yhteensä	1,1445	47,6	4840	0,42	1,1445	4840
AP	1,1445	100,0	4840	0,42	1,1445	4840
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-2,1276	0
VP	0,0000		0		-1,8432	0
VL	0,0000		0		-0,2844	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,5569	23,2	0		0,2791	0
Kadut	0,5367	96,4	0		0,2589	0
Kev.liik.kadut	0,0202	3,6	0		0,0202	0
E yhteensä	0,7040	29,3	0		0,7040	0
EV	0,7040	100,0	0		0,7040	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

11 § **Nimettömien paikkojen nimeäminen ja nimistön tarkistaminen kaupunginosissa 13 Vapaala, 16 Kaivoksela, 22 Keimola, 51 Pakkala ja 98 Sotunki / TLA**

VD/69/10.02.07.00/2023
TLA/TKA/VIK

Paikannimi yksilöi paikan ja erottaa paikat toisistaan.

Kaupunkiympäristölautakunnan nimistöryhmä esittää tehtäväksi seuraavat oikaisunluonteiset nimitarkistukset.

KO. 13 VAPAALA
Vapaalanaukee, Friherrsslätten, puisto

KO. 16 KAIVOKSELA
Jyrinäkaivoksenpolku, Dundergruvsstigen, jalankulkukatu

KO. 22 KEIMOLA
Keimolan Isosuo, Käinby Stormoss, suo

KO. 51 PAKKALA
Aateliaukio, Adelsplatsen, aukio
Elannonpuisto, Elantoparken, puisto

KO. 98 SOTUNKI
Stormosseninniitty, Stormossängen, niitty

Nimet on perusteltu ja esitetty kartalla liitteessä.

MRL 55 §:n nojalla nimi voidaan muuttaa asemakaavaan kuntalain mukaisesti, jolloin asianosaiset on kuultava. Kuuleminen ei ole tarpeen, kun osoite ei muutu tai korjataan kirjoitusvirhe. Nämä muutokset eivät vaikuta osoitteisiin.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun § 2 kohdan 3 mukaan kaupunkiympäristölautakunta päättää maankäyttö- ja rakennuslain 55 § 4 momentissa säädetyistä kadun ja muun yleisen alueen nimen sekä kaupunginosan ja korttelien numeroiden muuttamisesta.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään tehdä esittelyosassa mainitut oikaisunluonteiset nimenmuutokset ja antaa uudet nimet.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Selitysliite 17.1.2023

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö / asemakaavoitus

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, 050 032 2132,
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 LIITE

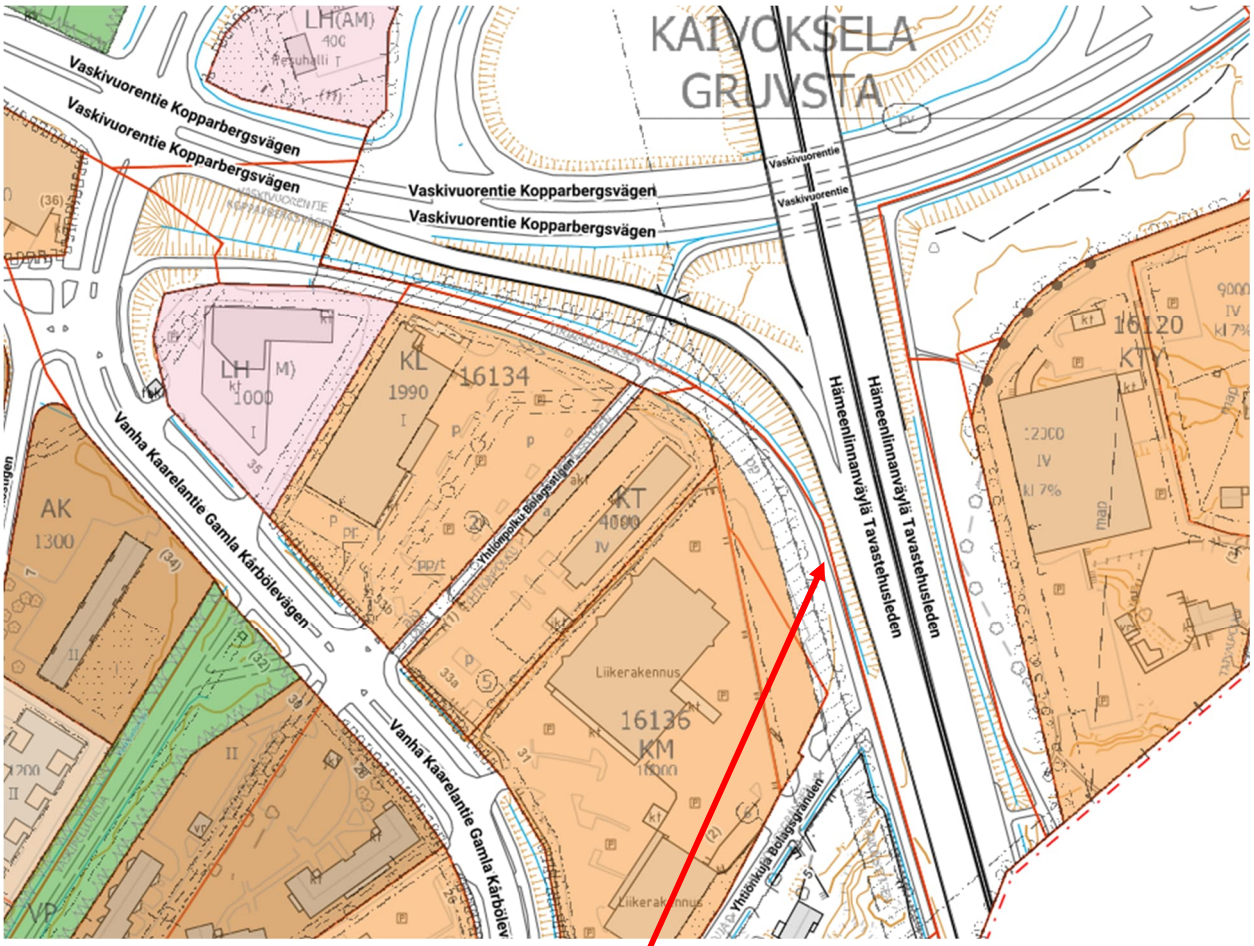
Nimettömien paikkojen nimeäminen ja nimistön tarkistaminen kaupunginosissa 13 Vapaala, 16 Kaivoksela, 22 Keimola, 51 Pakkala ja 98 Sotunki

KO. 13 VAPAALA

Vapaalanaukee / Friherrsslätten
Nyt Vapaalanaukee / Friherrslätten, pitäisi olla Friherrsslätten, koska kaupunginosa on Friherrs. Vapaalassa on myös Nikkarinaukee / Snickarslätten, kantasanana snickare, ja Rajatorpanaukee / Råtorpsslätten. Aukee on hämäläismurretta. Vapaala on vanhassa kyläjaossa Hämeenkylää.
(Nr 15.11.2022)

KO. 16 KAIVOKSELA

Jyrinäkaivoksenpolku, Dundergruvsstigen
Jalankulkukadun nimi on tullut asemakaavaan ruotsiksi virheellisesti Dondergruvsstigen.
Kaivokselassa nimien lähtökohtana on Sillbölen rautakaivokset.
Jyrinäkaivos, Dundergruvan, on yksi niistä.
(Nr 25.5.2021; Nr 23.8.2022)



Jyrinäkaivoksenpolku
Dundergruvsstigen

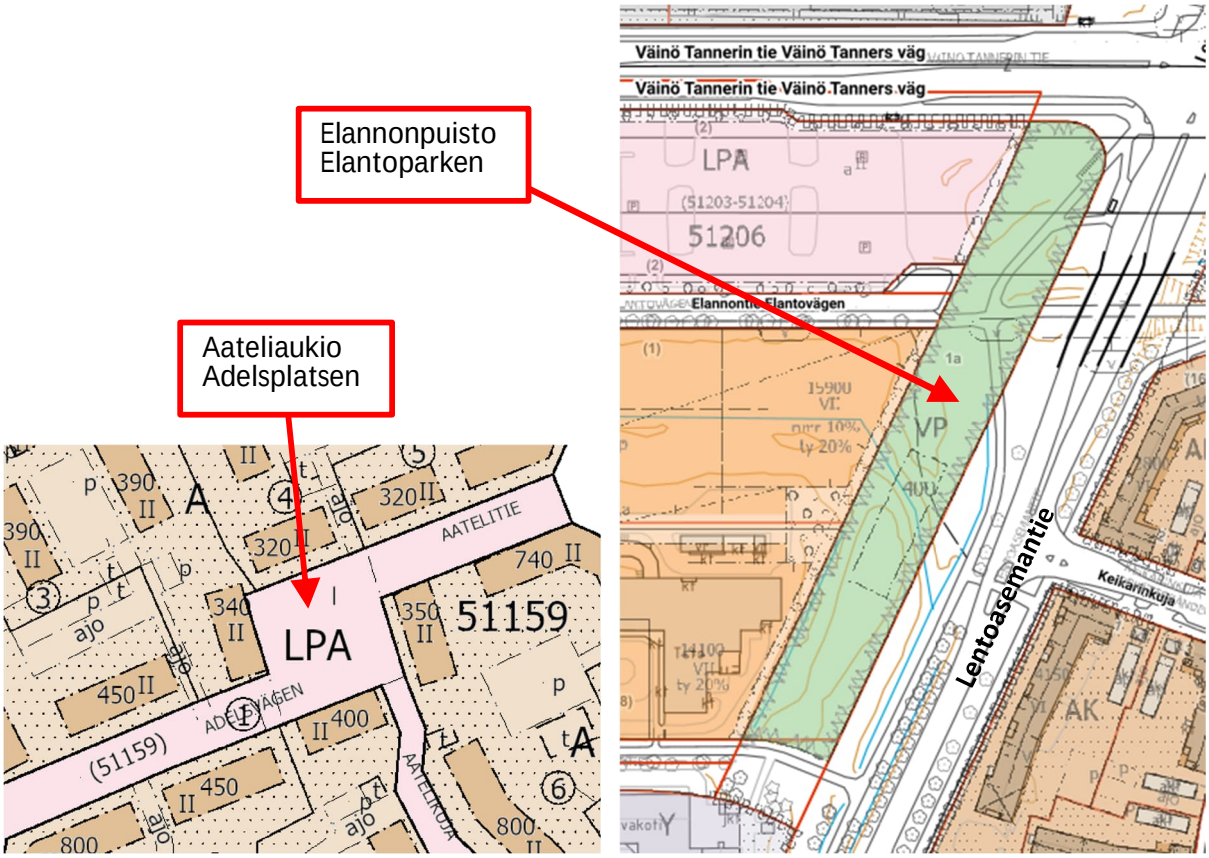
KO. 22 KEIMOLA

Keimolan Isosuo, Käinby Stormoss
Laaja tasainen rimpisuo, natura-alue (1995) ja luonnonsuojelualue (2000).
1812 StorMåsan. Suo oli kylän yhteissuo, Bylagets mossa, kunnes 1832 suo jaettiin.
1842 Stormåsa, 1933 alkaen kartalla Isosuo, 1953 Suursuon palsta, Stormåssan, 1963 stuurmosan, 1966 murteessa Stormosa, 1969 Isosuo, 1988 Isosuo, Storkärr.
2000 perustettiin Keimolan Isosuon luonnonsuojelualue, joten nyt käytetään yleisesti nimeä Keimolan Isosuo, ruotsiksi 2003 Käinby Storkärr naturskyddsområde, Käinby Storkärr.
Vanhasta suonnimestä ja erotukseksi seudun muista Isosuo/Storkärr-nimistä. (Nr 15.11.2022)

KO. 51 PAKKALA

Aateliaukio, Adelsplatsen
Aatelitien varrella oleva aukio, josta Kartanonkosken asukkaiden käyttäminä nimiä ovat sekä Aatelitori että Aateliaukio. Asemakaavassa nimetön. Vantaalla tori-sanaa käytetään vain kauppatoreista, sillä sana tarkoittaa kauppapaikkaa. (Nr 15.11.2022)

Elannonpuisto, Elantoparken
Nimetön puisto Elannontien itäpäässä.
Backas-tila on ollut 1905 perustetun Osuusliike Elannon omistuksessa ja mallitila 1916 alkaen.
Etelämpänä on Hagelstamintie / Hagelstamvägen ja Hagelstaminpuisto / Hagelstamparken, nekin Backaksen omistajista. (Nr 15.11.2022)



KO. 98 SOTUNKI

Stormosseninniitty, Stormossängen
Entinen suo ja Seutulan kaatopaikka (1969–82), joka on nyt kunnostettu niityksi.
1778 Stor Måsan, 1913 Stormossen, sanottu 1963 stuurmosan, karttaan 2006 Stormossen.
Paikannimet kirjoitetaan yhteen. (Nr 15.11.2022)

Peruskartta 1958.

12 § Helsingin hallinto-oikeuden päätös H6693/2022 suunnittelutarveratkaisuasiassa / Vantaanreitti 3b / TLA

VD/9265/10.03.00.02/2021
TLA/MSi/KZ/KN

Esitetään merkittäväksi tiedoksi Helsingin hallinto-oikeuden päätös suunnittelutarveratkaisuasiassa.

Vantaan kaupungin yleiskaavapäällikkö on päätöksellään 1.9.2021 § 1088 myöntänyt Tiikman Oy:lle suunnittelutarveratkaisun ja poikkeamisen maankäyttö- ja rakennuslain 116 §:n mukaisesta rakennuspaikan vähimmäiskokoa koskevasta määräyksestä 550 k-m²:n suuruisen pientuotantoja toimistorakennuksen rakentamiseksi kiinteistölle 92-409-5-50.

Kaupunkiympäristölautakunta on päätöksellään 30.11.2021 § 10 hyväksynyt yleiskaavapäällikön päätöksestä tehdyt oikaisuvaatimukset ja palauttanut asian uudelleen valmisteluun. Päätöksen mukaan hankkeen jatkovalmistelussa rakennus on sovitettava massaltaan ja ulkoasultaan ympäröiviin asuinrakennuksiin ja muuhun miljööseen sopivaksi.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen. **Helsingin hallinto-oikeus** on ratkaissut asian 7.12.2022. Hallinto-oikeus päätti kumota kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen ja palauttaa asian sille uudelleen käsiteltäväksi. Hallinto-oikeuden mukaan kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen perusteella jäi epäselväksi, mitä rakennuksen massoittelua ja ulkoasua koskevia muutoksia lautakunta on edellyttänyt tehtäviksi, jotta hakemus olisi hyväksyttävissä. Suunnittelutarveratkaisua hakeneelle Tiikman Oy:lle ei myöskään ollut varattu tilaisuutta vastineen antamiseen tehtyjen oikaisuvaatimusten johdosta. Edelleen hallinto-oikeus toteaa päätöksessään, että rakennuksen ulkonäköön liittyvät seikat tulevat lopullisesti ratkaistaviksi vasta myöhemmin rakennuslupahakemuksen käsittelyn yhteydessä.

Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä esitetään tässä vaiheessa lautakunnalle tiedoksi merkittäväksi. Suunnittelutarveratkaisusta tehtyjä oikaisuvaatimuksia koskeva päätös valmistellaan uudelleen Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen mukaisesti ja tuodaan myöhemmin kaupunkiympäristölautakunnan päätettäväksi.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi Helsingin hallinto-oikeuden päätös H6993/2022.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Helsingin hallinto-oikeuden päätös H6993/2022

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. puh. 040 336 0159
Asemakaavainsinööri Kai Zukale, puh. 050 312 4546
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

07.12.2022

Dnro 140/03.04.04.04.16/2022

Asia Suunnittelutarveratkaisua koskeva valitus

Valittaja Tiikman Oy

Päätös, josta valitetaan

Vantaan kaupunkiympäristölautakunta 30.11.2021 § 10

Vantaan kaupungin yleiskaavapäällikkö on päätöksellään 1.9.2021 § 1088 myöntänyt Tiikman Oy:lle suunnittelutarveratkaisun ja poikkeamisen maankäyttö- ja rakennuslain 116 §:n mukaisesta rakennuspaikan vähimmäiskokoa koskevasta määräyksestä 550 k-m²:n suuruisen pientuotanto- ja toimistorakennuksen rakentamiseksi kiinteistölle 92-409-5-50. Lupa on myönnetty seuraavilla ehdoilla:

- rakennus rakennetaan päätökseen liitetyssä havainnekuvassa esitetyn tyylin mukaisesti;
- pulpettikaton korkein kohta toimisto-osalla saa olla enintään +49,50 ja varastohallin osalla +49,0;
- kattojen ja julkisivujen tulee olla materiaaleiltaan ja värityksiltään ympäristöön soveltuvia;
- rakennuspaikan vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,6;
- rakennuksen itäpuolista puustoa tulee säilyttää mahdollisimman paljon; ja
- kaupunkikuvallisesti arvokkaita puita tulee säilyttää.

Päätöksen perusteluiden mukaan haettu rakentaminen on alueen maankäyttötavoitteiden mukaista. Edellä mainituin perusteluin ja päätöksessä annetut ehdot huomioon ottaen rakentaminen ei aiheuta haittaa yleiskaavoitukselle, asemakaavoitukselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle, on sopivaa maisemalliselta kannalta eikä aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

Vantaan kaupunkiympäristölautakunta on 9.11.2021 (§ 10) päättänyt hyväksyä rakennuspaikan neljän naapurikiinteistön omistajien yleiskaavapäällikön päätökseen kohdistamat oikaisuvaatimukset siten, että

hankkeen jatkovalmistelussa rakennus sovitetaan massaltaan ja ulkoasultaan ympäröiviin asuinrakennuksiin ja muuhun miljööseen sopivaksi.

Vantaan kaupunkiympäristölautakunta on nyt valituksenalaisella päätöksellään 30.11.2021 § 10 poistanut päätöksensä 9.11.2021 § 10 asiavirheen johdosta ja ratkaissut asian uudelleen. Lautakunta on hyväksynyt oikaisuvaatimukset, kumonnut yleiskaavapäällikön suunnittelutarveratkaisupäätöksen ja palauttanut asian uudelleen käsittelyyn. Päätöksen mukaan hankkeen jatkovalmistelussa rakennus on sovitettava massaltaan ja ulkoasultaan ympäröiviin asuinrakennuksiin ja muuhun miljööseen sopivaksi.

Valituksessa esitetyt vaatimukset

Valituksenalainen päätös on kumottava ja suunnittelutarveratkaisu hyväksyttävä sellaisenaan.

Rakennus täyttää jo päätöksissä esitetyt vaatimukset rakennuksen massan ja ulkoasun sovittamisesta ympäröiviin asuinrakennuksiin ja muuhun miljööseen.

Rakennuspaikan pohjoispuolen naapurien talon harja on suunnittelutarveratkaisun mukaan korkeammalla kuin suunnitellun rakennuksen korkein kohta. Rakennuksen leveys naapurien suuntaan on asemapiirroksen mukaan samaa luokkaa kuin heidän oman talonsa leveys samassa suunnassa. Lisäksi rakennus on sijoitettu naapurista katsottuna juuri heidän autokatoksensa kohdalle, eikä oikaisuvaatimuksessa mainittua massiivista seinää ei ole heidän suunnastaan katseltuna.

Rakennus on suunniteltu noin 25 metrin päähän länsipuolen naapurien talon seinästä. Lähellä kasvavat korkeat puut peittävät näkyvyyttä enemmän kuin huomattavasti kauemmaksi suunniteltu rakennus. Lisäksi länsinaapurin suuntaan pysäköintialueen näkösuojaksi on suunniteltu pensasaita. Naapurien varsinainen oleskelupiha sijoittuu talon pohjois- ja länsipuolille, eikä sieltä ole pääsääntöisesti näköyhteyttä valittajan kiinteistölle.

Rakennuspaikan itäpuolen naapurien suunnasta katsottuna rakennus on pidempi kuin naapuritalot. Suunnitelmissa tämä on otettu huomioon monin tavoin. Rakennusta on siirretty aiemmista huomautuksista johtuen rajasta poispäin. Pulpettikatto on suunniteltu niin, että se laskee naapureiden kiinteistöille päin. Lisäksi kiinteistön rajalla on asemapiirustuksessa noin 5 metriä leveä kaistale mahdollisuuksien mukaan säilytettävää puustoa näkösuojaksi. Naapurien omalla kiinteistöllä on 3–4 metriä korkea tiheä kuusiaita rajan tuntumassa. Suunnitellun rakennuksen räystäskorkeus ja etäisyys rajasta eivät poikkea mitenkään tavanomaisesta rakentamisesta eikä rakentaminen voi näin aiheuttaa merkittäviä varjostuksia naapurien kiinteistölle. Nykyinen puusto varjostaa naapurin kiinteistöä ilta-aikaan enemmän kuin rakennettava rakennus.

Kulmittain koillisessa sijaitsevan naapurikiinteistön lounaisnurkassa on runsaasti puustoa, joka estää näkymät, ja lisäksi säilytettävä puusto rakennuspaikan länsireunalla estää näkyvyyttä naapurin tontille päin.

Kun otetaan suunnittelutarveratkaisun mukaisesti huomioon, että asuinrakennuksissa tonttitehokkuuteen ei lasketa kaikkia tiloja, kun taas suunnitellussa rakennuksessa myös kellarissa sijaitseva toimisto on laskettu kokonaisuudessaan tonttitehokkuuteen, ei suunniteltu tonttitehokkuus poikkea alueen muista taloista merkittävästi.

Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja kertoi 18.11.2021 puhelussa, että naapurit olivat ottaneet yhteyttä kaikkiin lautakunnan jäseniin ennen kokousta soittamalla ja viestittelemällä. Lisäksi hän kertoi viestien sisältäneen naapureiden piirtämiä havainnekuvia kiinteistöstä. Pyynnöstä huolimatta valittajalle ei ole toimitettu naapureiden tuottamaa materiaalia ja viestejä. Koska oikaisuvaatimukset perustuvat virheelliseen tietoon lähes kaikilta osin, on oletettavaa, että myös asukkaiden yhteydenotoissa lautakunnan jäsenille on annettu virheellistä tietoa.

Asian käsittely ja selvittäminen

Vantaan kaupunki on antanut lausunnon. Rakennus ei massaltaan ja ulkoasultaan sovi ympäröiviin asuinrakennuksiin ja muuhun miljööseen, joten oikaisuvaatimukset on hyväksyttävä ja asia on palautettava uudelleen käsittelyyn. Päätös on syntynyt lainmukaisesti ja oikeaa menettelyä noudattaen.

Tiikman Oy on antanut vastaselityksen. Päätöksessä tai lausunnossa ei oteta kantaa siihen, miten suunniteltua rakennusta tulisi muuttaa, jotta se sopisi ympäristöön.

Hallinto-oikeuden ratkaisu

Hallinto-oikeus kumoaa kaupunkiympäristökunnan päätöksen ja palauttaa asian sille uudelleen käsiteltäväksi.

Perustelut

Sovellettavat oikeusohjeet

Hallintolain 34 §:n 1 momentin mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.

Hallintolain 44 §:n 1 momentin mukaan kirjallisesta päätöksestä on käytävä selvästi ilmi muun ohella päätöksen perustelut ja yksilöity tieto siitä, mihin asianosainen on oikeutettu tai velvoitettu taikka miten asia on muutoin ratkaistu.

Hallintolain 45 §:n 1 momentin mukaan päätös on perusteltava. Perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainittava sovelletut säännökset.

Asiassa saatu selvitys ja hallinto-oikeuden johtopäätökset

Hankkeessa on kysymys 550 k-m² suuruisen pientuotanto- ja toimistorakennuksen rakentamisesta kiinteistölle 92-409-5-50. Suunniteltu rakennus koostuu 200 k-m^2:n suuruisesta kaksikerroksisesta toimisto-osasta ja 350 k-m^2:n suuruisesta yksikerroksisesta halliosasta. Yleiskaavapäällikkö on 1.9.2021 (§ 1088) myöntänyt suunnittelutarveratkaisun, jossa on asetettu rakentamiselle rakennuksen tyyliä, katon korkeutta, katto- ja julkisivumateriaalien ja värityksen ympäristöön soveltuvuutta, rakennuspaikan vihertehokkuutta sekä puuston säilyttämistä koskevia ehtoja. Päätöksen mukaan haettu rakentaminen on alueen maankäyttötavoitteiden mukaista eikä se aiheuta haittaa yleiskaavoitukselle, asemakaavoitukselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle. Päätöksen tarkoittaman rakentamisen on todettu olevan maisemalliselta kannalta sopivaa eikä se aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

Kaupunkiympäristölautakunta on valituksenalaisella päätöksellään hyväksynyt neljän naapurikiinteistön omistajan yleiskaavapäällikön päätöksestä tekemät oikaisuvaatimukset ja kumonnut yleiskaavapäällikön suunnittelutarveratkaisupäätöksen palauttaen asian uudelleen käsiteltäväksi. Päätöksen mukaan hankkeen jatkovalmistelussa rakennus on sovitettava massaltaan ja ulkoasultaan ympäröiviin asuinrakennuksiin ja muuhun miljööseen sopivaksi. Päätöstä ei ole perusteltu enemmälti.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä tai asiakirjoista muutoin ei ilmene, että Tiikman Oy:lle olisi ennen asian ratkaisemista varattu tilaisuus vastineen antamiseen tehtyjen oikaisuvaatimusten johdosta.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätökseen on kirjattu oikaisuvaatimusten yksityiskohtaiset perusteet sekä yleiskaavoituksen kattava vastaus oikaisuvaatimuksissa esiin tuotuihin näkökohtiin. Yleiskaavoitus on todennut muun ohella, että suunnittelutarveratkaisun hakija on suunnitelmassaan huomioinut niin naapureiden kuulemisessa saatuja mielipiteitä kuin kaavoituksen osalta määriteltyjä reunaehtoja. Yleiskaavoituksen lausunnon mukaan haettu rakennus on pulpettikattoineen ja puisine julkisivuineen suunniteltu pientalomaiseksi, ympäristöönsä ja maisemaan sopivaksi, eikä rakennuksen korkeus merkittävästi poikkea lähinaapureiden omakotitalojen korkeudesta. Haetun rakennuspaikan itäpuolelle maisemallisesti arvokkaan alueen rajauksen reunalle rakennetut naapureiden omakotitalokiinteistöt, kadun vastakkaiselle puolelle rakentuva korjaamorakennus ja Vantaanpuistontie erottavat rakennuspaikan varsinaisesta maisemallisesti arvokkaasta Vantaanjokivarren avoimesta peltomaisemasta. Yleiskaavoituksen näkemyksen mukaan oikaisuvaatimuksissa ei ole esitetty mitään sellaista, minkä vuoksi päätöksen mukaista ratkaisua tulisi muuttaa.

Valituksenalaisesta päätöksestä eivät ilmene ne seikat, joiden vuoksi kaupunkiympäristölautakunta on katsonut, ettei hanke nykymuodossaan täytä myönteiselle suunnittelutarveratkaisulle maankäyttö- ja rakennuslain 137 §:n 1 momentissa säädettyjä edellytyksiä.

Yleiskaavapäällikön suunnittelutarveratkaisupäätöksen perustelut ja valituksenalaisessa päätöksessä esitetyt yleiskaavoituksen haettua rakentamista

puoltavat kannanotot huomioon ottaen kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen perusteella jää epäselväksi, mitä rakennuksen massoittelua ja ulkoasua koskevia muutoksia lautakunta on edellyttänyt tehtäviksi, jotta hakemus olisi hyväksyttävissä.

Hallinto-oikeus toteaa, että rakennuksen ulkonäköön liittyvät seikat tulevat lopullisesti ratkaistaviksi vasta myöhemmin rakennuslupahakemuksen käsittelyn yhteydessä. Edellä esitetyn perusteella kaupunkiympäristölautakunnan päätös on kumottava ja asia palautettava lautakunnalle uudelleen käsiteltäväksi.

Sovelletut oikeusohjeet

Perusteluissa mainitut

Muutoksenhaku

Maankäyttö- ja rakennuslain 190 §:n 1 momentin mukaan tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Maankäyttö- ja rakennuslain 190 §:n 2 momentin mukaan päätöksen tehneellä viranomaisella on valitusoikeus hallinto-oikeuden päätöksestä, jos hallinto-oikeus on muuttanut viranomaisen päätöstä tai kumonnut sen.

Valitusosoitus on liitteenä (HOL julkipano).

Hallinto-oikeuden kokoonpano

Asian ovat ratkaisseet hallinto-oikeuden jäsenet Marja Viima, Jonna Konstari (t) ja Paula Kovari.

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUS
HELSINGFORS FÖRVALTNINGSDOMSTOL

Esittelijä Nelli Tikka

Tämä päätös on sähköisesti varmennettu ja tulostettu hallinto-oikeuden asianhallintajärjestelmästä.

Jakelu ja oikeudenkäyntimaksu

Päätös	Tiikman Oy
	Maksutta
	Tiedote oikeudenkäyntimaksusta korkeimmassa hallinto-oikeudessa
Jäljennös	Vantaan kaupunkiympäristölautakunta

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla **korkeimpaan hallinto-oikeuteen** kirjallisella valituksella, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitusluvan myöntämisen perusteet

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 111 §:n mukaan valituslupa on myönnettävä, jos:
1) lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeätä saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi;
2) asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi; tai
3) valitusluvan myöntämiseen on muu painava syy.
Valituslupa voidaan myöntää myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta hallinto-oikeuden päätöksestä.

Valitusaika ja tiedoksisaantipäivä

Valitus on tehtävä **30 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaantipäivästä**, sitä päivää lukuun ottamatta.

Tämä päätös on annettu julkipanon jälkeen, jolloin päätöksen katsotaan tulleen asianosaisten tietoon silloin, kun se on annettu. Päivä, jolloin hallinto-oikeuden päätös on annettu, ilmenee päätöksen ensimmäisen sivun ylälaidasta.

Valituksen toimittaminen

Valitus liitteineen on toimitettava valitusajassa **korkeimmalle hallinto-oikeudelle**. Valitusasiakirjojen tulee olla perillä myös sähköistä asiointipalvelua käytettäessä valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Valituksen sisältö

Valituksessa, johon on sisällytettävä valituslupahakemus, on ilmoitettava
- valittajan nimi ja yhteystiedot
- postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää
- päätös, johon haetaan muutosta
- peruste, jolla valituslupaa pyydetään, sekä syyt, joiden vuoksi katsotaan, että valitusluvan myöntämiseen on edellä tarkoitettu peruste
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- vaatimusten perustelut
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan.

Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä on valituksessa mainittava myös tämän yhteystiedot.
Yhteystietojen muutoksesta on valituksen vireillä ollessa ilmoitettava viipymättä korkeimmalle hallinto-oikeudelle.

Valituksen liitteet

Valitukseen on liitettävä
- hallinto-oikeuden päätös valitusosoituksineen
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Asiamiehen on liitettävä valitukseen valtakirja, jollei oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 32 §:n 2 momentista muuta johdu.

Korkeimman hallinto-oikeuden yhteystiedot

Postiosoite:	Käyntiosoite:
PL 180	Paasivuorenkatu 3
00131 HELSINKI	Helsinki

Sähköposti: korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi, Faksi: 029 56 40382
Asiointipalvelu: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

HOL julkipano

BESVÄRSANVISNING **Bilaga till förvaltningsdomstolens beslut**

Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom skriftliga besvär hos **högsta förvaltningsdomstolen**, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Grunder för beviljande av besvärstillstånd

Enligt 111 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden ska besvärstillstånd beviljas om
1) det med avseende på lagens tillämpning i andra liknande fall eller för en enhetlig rättspraxis är viktigt att ärendet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen,
2) det finns särskilda skäl för högsta förvaltningsdomstolen att avgöra ärendet på grund av att det i ärendet skett ett uppenbart fel, eller
3) det finns något annat vägande skäl för att bevilja besvärstillstånd.
Besvärstillstånd kan också beviljas i fråga om endast en del av förvaltningsdomstolens överklagade beslut.

Besvärstid och delgivningsdag

Besvär skall anföras **inom 30 dagar från dagen för delfåendet av förvaltningsdomstolens beslut**, denna dag inte medräknad.

Detta beslut har meddelats efter anslag, och den som saken gäller anses därmed ha fått del av beslutet när det meddelades. Datumet då förvaltningsdomstolens beslut meddelades framgår av överkanten av beslutets första sida.

Inlämnande av besvär

Besvären inklusive bilagor ska inom besvärstiden lämnas **till högsta förvaltningsdomstolen.** Besvärshandlingarna ska även vid användning av e-tjänsten vara framme senast den sista dagen av besvärstiden före utgången av ämbetsverkets öppettid.

Besvärens innehåll

I besvären, som ska innehålla en ansökan om besvärstillstånd, ska anges
- ändringssökandens namn och kontaktuppgifter
- den postadress och eventuell annan adress till vilken handlingar som hänför sig till rättegången kan sändas.
- det beslut i vilket ändring söks
- de grunder på vilka besvärstillstånd begärs samt de skäl på vilka grunden för meddelande av besvärstillstånd anses föreligga
- till vilka delar ändring söks i beslutet och vilka ändringar som yrkas
- grunderna för yrkandena.

Om talan förs av ändringssökandens lagliga företrädare eller ombud ska dennes kontaktuppgifter anges i besvären.
Högsta förvaltningsdomstolen ska utan dröjsmål underrättas om ändringar i kontaktuppgifterna.

Bilagor till besvären

Till besvären ska fogas
- förvaltningsdomstolens beslut med besvärsanvisning
- de handlingar som ändringssökanden åberopar som stöd för sina yrkanden, om dessa inte redan tidigare har lämnats till myndigheten.

Ett ombud ska foga en fullmakt till besvären om det inte av 32 § 2 mom. i lagen om rättegång i förvaltningsärenden framgår annat.

Högsta förvaltningsdomstolens kontaktuppgifter

Postadress:	Besöksadress:
PB 180	Paasivuorigatan 3
00131 HELSINGFORS	Helsingfors

E-post: korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi, Fax: 029 56 40382
E-tjänst: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

FRL anslag

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.