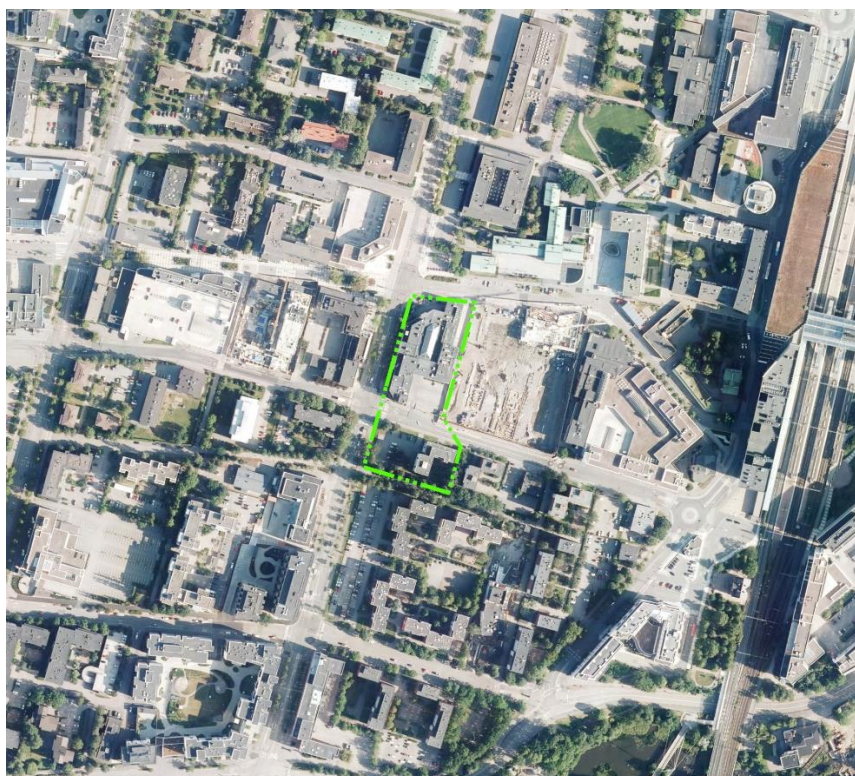




002535va VANTAAN RATIKKA: KIELOTIE 11

TIKKURILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Vaiheasemakaavan selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä vaiheasemakaavakarttaa nro 002535va. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Vaiheasemakaava:

Osa korttelista 61204 ja 61114 kaupunginosassa 61 Tikkurila sekä katualueet.

Tonttijaon muutos:

Osa kortteleista 61204 ja 61114 kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Vaiheasemakaavassa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

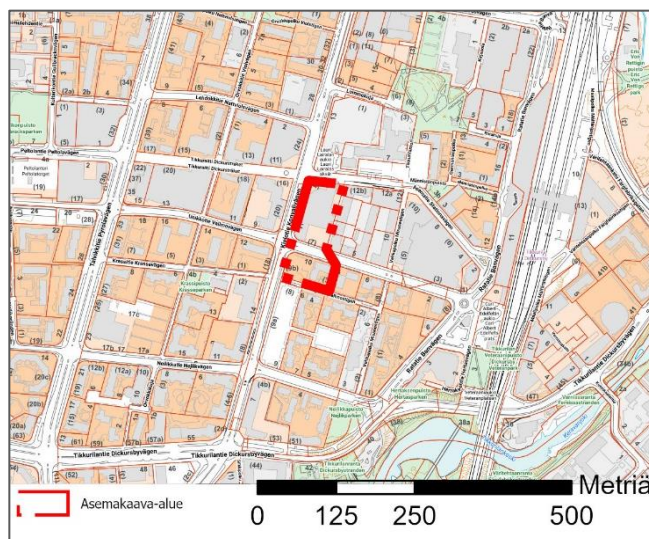
Muutetaan vahvistettua asemakaavaa:

- nro 001964 Tikkurila, hyväksytty KV 24.10.2011
- nro 610200 Tikkurila VI, hyväksytty KV 24.8.1970

Kaavassa tehdään vain vaiheasemakaavan osoittamat muutokset. Kaikilta muilta osiltaan asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät voimaan.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028

VAIHEASEMAKAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Vaiheasemakaava-alue sijaitsee Tikkurilan keskustassa ja käsittää terveyskeskuksen tontin osoitteessa Kielotie 11 sekä Unikkotien eteläpuolella sijaitsevan asuinkerrostalokiinteistön osoitteessa Unikkotie 10. Alue rajautuu pohjoisessa Asematiehen, lännessä Kielotiehen, ja etelässä Unikkopolkoon. Vaiheasemakaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan vaiheasemakaava vaikuttaa. Alue on reilun 300 metrin päässä Tikkurilan asemalta.

VAIHEASEMAKAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei nähty tulleen yhtäkään Kielotie 11 vaiheasemakaava-aluetta 002435va koskevaa palautetta.

- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat Vaiheasemakaavan osalta 30.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022. Vaiheasemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 ja syysinfo 15.11.2022 (koko ratikan linja).
- Vaiheasemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 8.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 8.3.-28.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 20.3. ja 23.3.2023. Vaiheasemakaava-alueen 002535va maanomistajille on lisäksi lähetetty 8.3.2023 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta ei saatu mielipiteitä.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä	4
2. Lähtökohdat	6
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	6
2.2 Suunnittelutilanne	11
3. Vaiheasemakaavan suunnittelun vaiheet.....	18
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo.....	18
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	18
3.3. Vaiheasemakaavan tavoitteet	19
3.4 Vaiheasemakaavaratkaisu	20
4. Vaiheasemakaavan kuvaus	21
4.1 Vaiheasemakaavan rakenne.....	21
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	22
4.3 Aluevaraukset	22
4.4 Vaiheasemakaavan vaikutukset.....	23
4.5 Ympäristön häiriötekijät.....	27
5. Vaiheasemakaavan toteutus	28
6. Kaavatyöhön osallistuneet	28
7. Asemakaavan seurantalomake.....	29
8. Vaiheasemakaavakartta ja -määräykset.....	31

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 3.4.2023
- Vaiheasemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023

LUETTELO MUISTA VAIHEASEMAKAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kielotiellä välillä Neilikkatie-Unikkotie, Kielotie 58655-1.
- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kielotiellä välillä Unikkotie-Lummesola, Kielotie 58654-1.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja>
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan väestötilastot 2021/2022, Vantaan kaupunki 2022
- Työpaikat Vantaalla 2011-2020, Tilastokatsaus 3:2022. Vantaan kaupunki 30.8.2022
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 23.5.2022.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 1.3.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1. Nykytilanteen päiväajan melutasot.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3. Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman melutorjuntaa.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1. Yhteismelutilanne, suunniteltu meluntorjunta. päiväajan keskiäänitaso.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki

1. TIIVISTELMÄ

Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta Kielotiellä, Asematiellä ja Unikkotiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alan muutos vaikuttaa, ovat mukana vaiheasemakaavassa. Katualueen levennykset perustuvat 30.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin.

Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin. Muilta osiltaan alueella voimassa olevat asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät voimaan.

Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katu ympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyllä, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa vaiheasemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

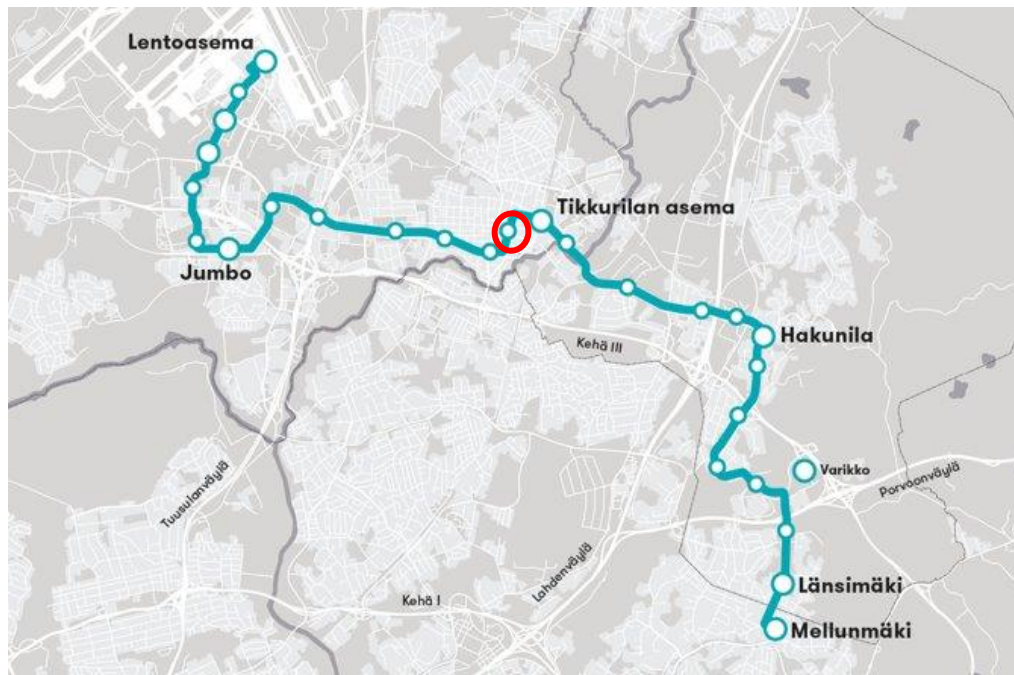
Vaiheasemakaavalla muutetaan palvelurakennusten korttelialuetta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialuetta (ALK²) osin katualueeksi. Tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus korttelissa 61114 muutetaan kerrosalaneliömetriksi, jotta tontin kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistön pinta-alamuutoksen myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. Kortteliin 61114 osoitetaan uusia liittymäkieltoja. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

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

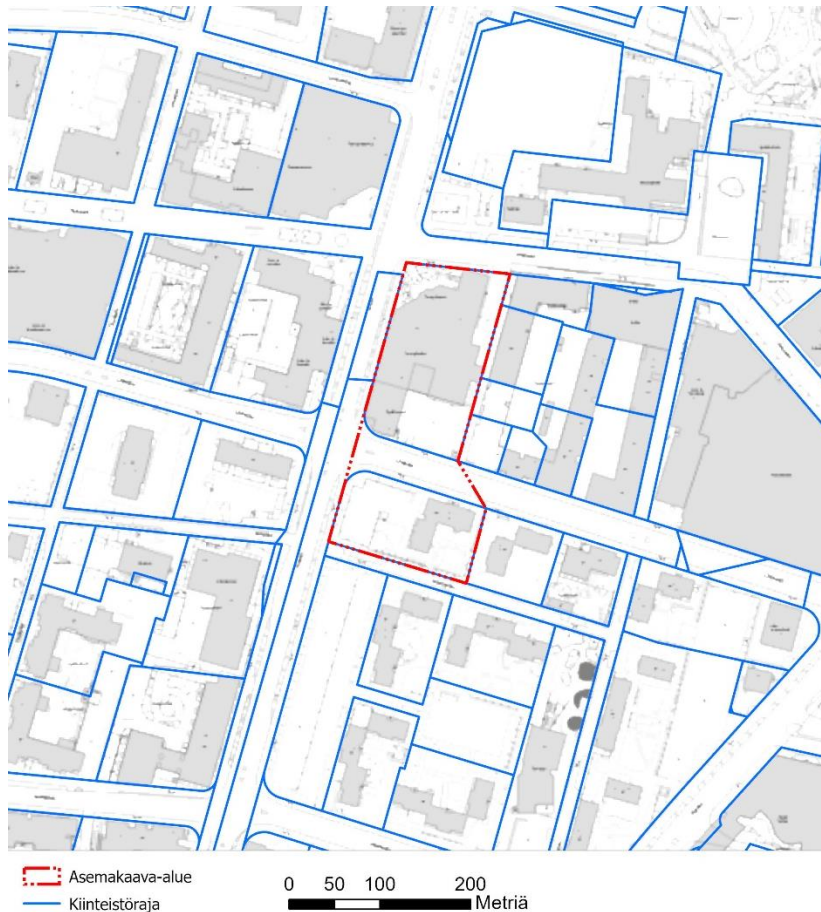
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat vaiheasemakaavat, asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijaon muutoksia.



Kuva 1. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Vaiheasemakaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



Kuva 2. Vaiheasemakaavan alue.

2. LÄHTÖKOHDAT

Vaiheasemakaavan tavoitteena on muuttaa voimassa olevien asemakaavojen osa palvelurakennusten korttelialueesta sekä yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialueesta

katualueeksi mahdollistaen katualueen levennyksen uudistettavien katusuunnitelmien toteuttamiseksi. Tavoite toteutetaan vaiheasemakaavalla muuttamalla asemakaavan sallimaa käyttötarkoitusta katualueeksi (MRL 50 § mom. 2). Muilta osin alueella jäävät voimaan asemakaavat nro 001964 ja 610200.

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Vaiheasemakaava-alue sijaitsee Tikkurilan keskustassa ja käsittää terveystalokeskustan tontin osoitteessa Kielotie 11 sekä Unikkotien eteläpuolella sijaitsevan asuinkerrostalokiinteistön osoitteessa Unikkotie 10. Alue rajautuu pohjoisessa Asematiehen, lännessä Kielotiehen, ja etelässä Unikkopolkuun. Vaiheasemakaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan vaiheasemakaava vaikuttaa. Alue on reilun 300 metrin päässä Tikkurilan asemalta

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Keravanjoen ja Kylmäojan laakson savitasangolle. Vuonna 1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että alue on ollut osin peltoa ja osin niittyä. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa.

Vesistöt ja vesitalous

Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla.

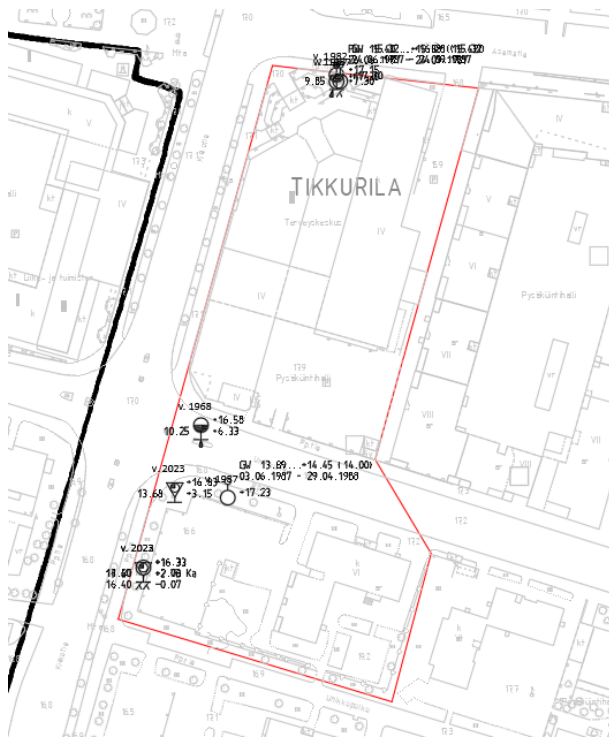
Kaavamuuotosalueen hulevedet laskevat Tikkurilan hulevesijärjestelmien kautta suoraan Keravanjokeen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan mukaan kaava-alue sijaitsee täyttöalueella.

Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään yli 10 m kerros savea. Saveen alla maaperä vaihtuu siltin kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimät kairaukset ovat ulottuneet n. 14,27 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu vanhoissa mittauksissa (v. 1987–88) korkeimmillaan n. 1 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 3. Maaperäkartta ja mittauspisteet.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdoilla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamistrategia tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilassa asui vuoden 2021 lopulla 7899 henkeä. Alueen väkiluku on lisääntynyt viimeisten 10 vuoden aikana 3000 henkilöllä. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria sekä yli 65-vuotiaita suhteessa työikäisten määrään. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli vuoden 2021 lopulla 47 026 henkeä, missä on kasvua reilut 5 000 henkeä viimeisen 5 vuoden aikana.

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Vaiheasemakaava-alueella sijaitsee asuinkerrostalo.

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen sekä lapsettomat avopariperheet. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanut.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueella sijaitsee Tikkurilan terveysasema, hammashoitola sekä kotihoidon yksikkö. Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan kolmanneksi suurin työpaikkakeskittymä Veromiehen ja Pakkalan jälkeen. Lähes 92 prosenttia 6 600 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on Tikkurilan ydinkeskustaa. Se sijoittuu Kielotien, Unikkotien ja Asematien varrelle vastapäätä kaupungintaloa ja uutta toria. Asematie on Tikkurilan kaupallinen pääakseli, joka johtaa Dixin liike- ja matkakeskuksesta Tikkuraitin kävelykadulle. Kävelykatua on tarkoitus kehittää entisestään Asematien alueelta.

Kaupunkikuva

Tikkurilan keskusta on pääpiirteissään väljä ja matalasti rakennettu. Kaupunkikuvassa on löydettävissä 1950-luvun kirkonkylämaista tunnelmaa sekä 1970-luvun ihanteisiin perustuvaa autokaupunkia. Aivan Tikkurilan keskustassa Kielotien varrella on viime vuosina uudistettu rakennuskantaa, kaupunkikuva on muuttunut suurkaupunkimaiseksi korkeine rakennuksineen.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Vaiheasemakaava-alueella sijaitsee Tikkurilan sosiaali- ja terveysasema, joka on rakennusperintökohde. Rakennus on valmistunut vuonna 1974 ja sen on suunnitellut Arkkitehtitoimisto Pauli Halonen. Rakennus on inventoitu Tikkurilan kaavarunkoalueen modernin rakennuskannan inventoinnin yhteydessä vuonna 2020, jossa se todettiin kulttuurihistoriallisilta arvoiltaan merkittäväksi.

Virkistys

Vaiheasemakaavan alueella ei sijaitse virkistysreittejä. Läheisen Keravanjoen rantojen viheralueet ovat Tikkurilan keskustan vetovoimaisin viheraluekokonaisuus. Jokivarren rantavyöhykeitä on kunnostettu viime vuosina asukkaiden käyttöön. Jokimaisemassa näkyvät eri vuosikymmenillä rakennetut Tikkurilan historiasta kertovat rakennukset, jotka liittyvät rautatiehen, teollisuuteen ja maatalouteen.

Liikenne

Autoliikenne

Kielotie on alueen pääkatu. Sivukatuja ovat Unikkotie ja Asematie. Alueelta on yhteydet Kehä III -väylälle Kielotien kautta.

Julkinen liikenne

Tikkurilan juna-asema sijaitsee noin 350 metrin päästä vaiheasemakaavan alueelta. Lentokentälle aikaa kuluu noin 20 minuuttia, kun matka-aikaan lasketaan mukaan kävely Dixin matkakeskukselle. Läheisimmät bussipysäkit sijaitsevat Unikkotiellä ja Kielotiellä Lauri Lairalan aukion yhteydessä.

Kävely ja pyöräily

Jalankulku- ja pyörätiet sijaitsevat Kielotien molemmin puolin. Asematiellä on parannettu jalankulkuväylää. Asematie on tarkoitus muuttaa kävelykaduksi tulevaisuudessa. Tikkuraitin kävelykatu alkaa Asematien päädyssä Kielotien länsipuolella.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

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

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 75 ja ylin on noin + 83. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnoissa.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkoston kautta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Kielotien, Asematien ja Unikkotien katualueilla.

Sähköverkko

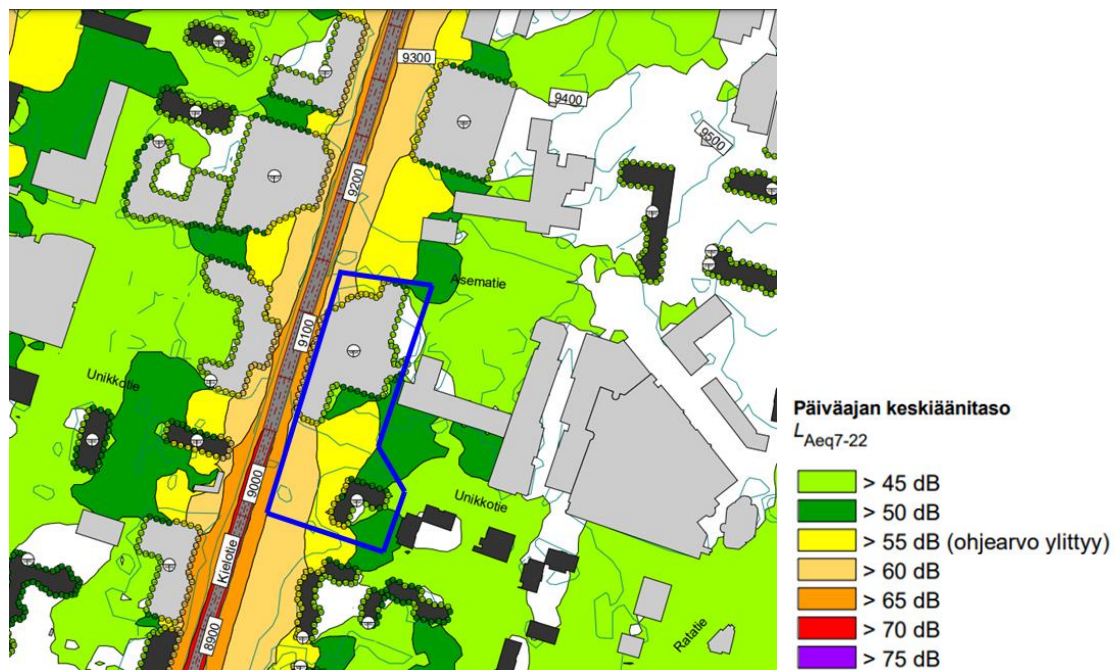
Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Kielotien, Asematien ja Unikkotien varressa.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Unikkotien kohdalla paalulla 9000 on asuinkerrostalo noin 50 metrin etäisyydellä Kielotiestä. Rakennuksen sisäpihalla on melulta suojattua aluetta. Tieliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on rakennuksen kohdalla 59 dB ja yöllä 50 dB (LAeq, yö).

Kielotie 11 sijaitsevassa palvelurakennuksessa ei sijaitse melulle herkkiä toimintoja.



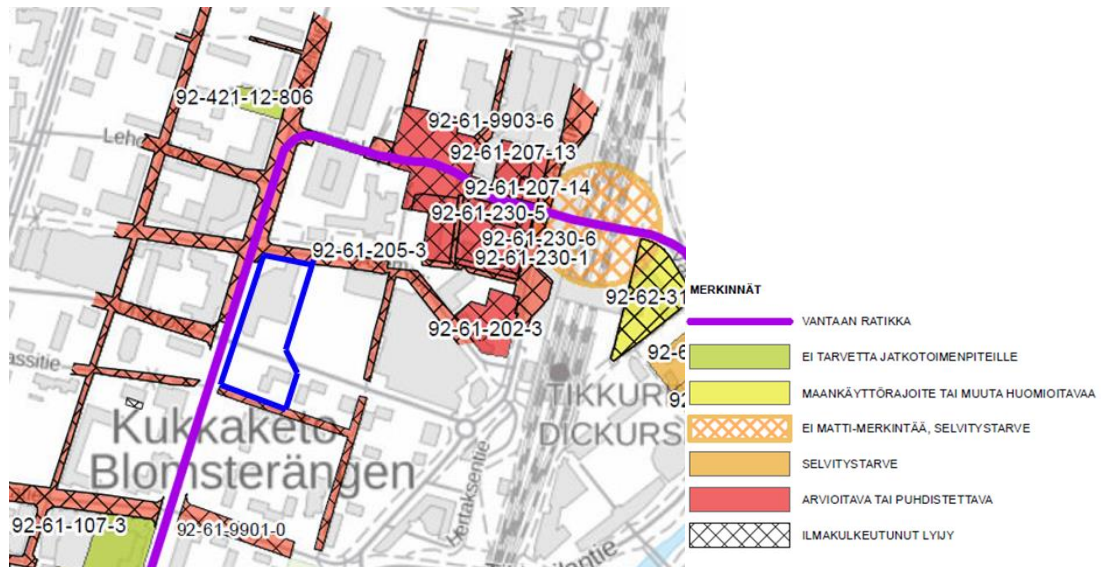
Kuva 4. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 1.3.2023). Kaava-alueen raja on esitetty kuvassa sinisellä.

Pilaantuneet maa-alueet

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

Asematielle kohdistuu mahdollinen pilaantuneen maaperän kohde. Alueelle on tullut lyijyylaskeumaa Tikkurilan keskustan läheisyydessä sijainneelta lyijysulatoilta. Kiinteistöillä sijaitsee maankäyttörajoite. Alueella tehdyissä tutkimuksissa on maaperässä todettu pääosin koholla olevia lyijypitoisuuksia. Kunnostuspäätös on tehty vuonna 2009 ja loppuraportti 2011.

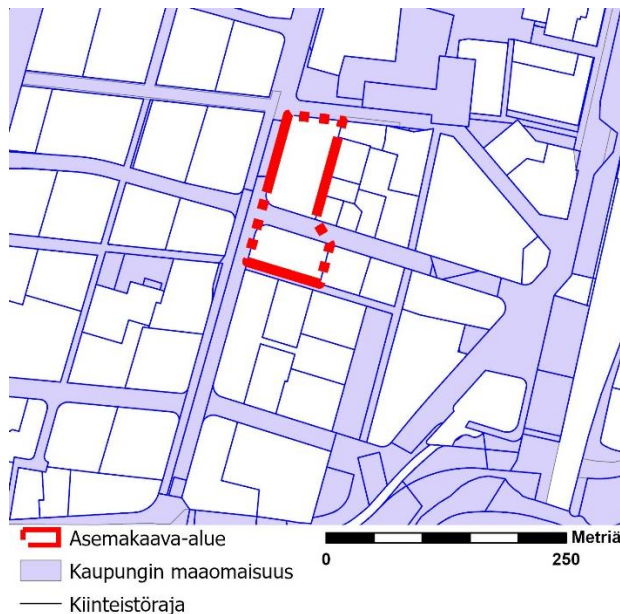
Loppuraporttia ei ole tarkastettu, joten tiedot eivät ole ajan tasalla eikä kiinteistötietoja ole tarkastettu.



Kuva 5. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen raja on esitetty kuvassa sinisellä.

2.1.4 Maanomistus

Vantaan kaupunki omistaa vaiheasemakaava-alueen katualueet. Kielotie 11 ja Unikkotie 10 kiinteistöt ovat yksityisessä omistuksessa.



Kuva 6. Kaupungin maanomistus lilalla.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on

näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikku- mis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

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

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

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

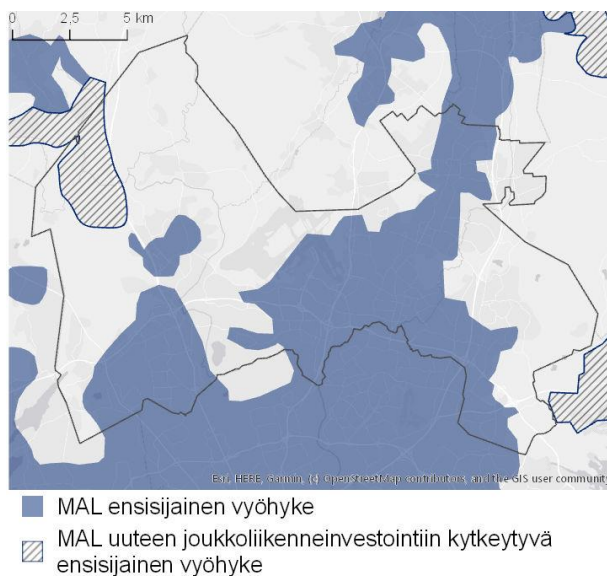
Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri) sekä keskustatoimintojen alueelle (punainen ympyrä). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 7. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnitelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

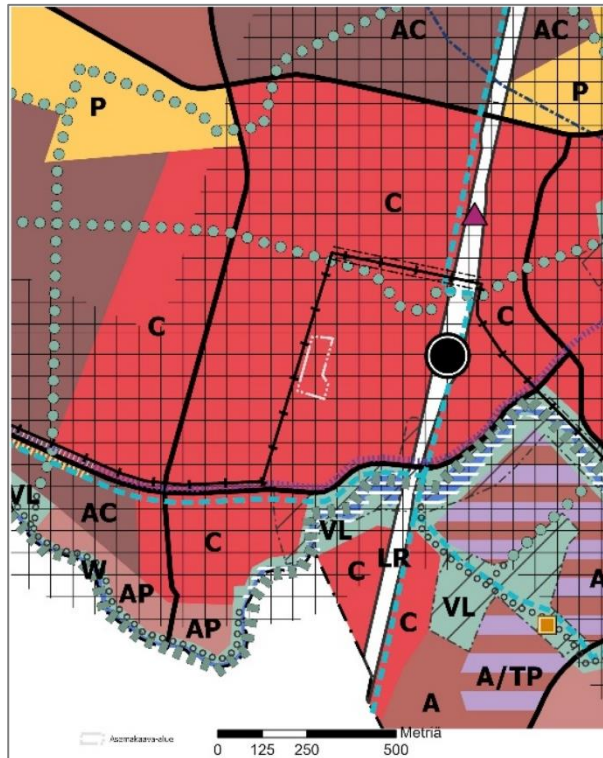
MAL 2019 -suunnitelma



MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019

Yleiskaava

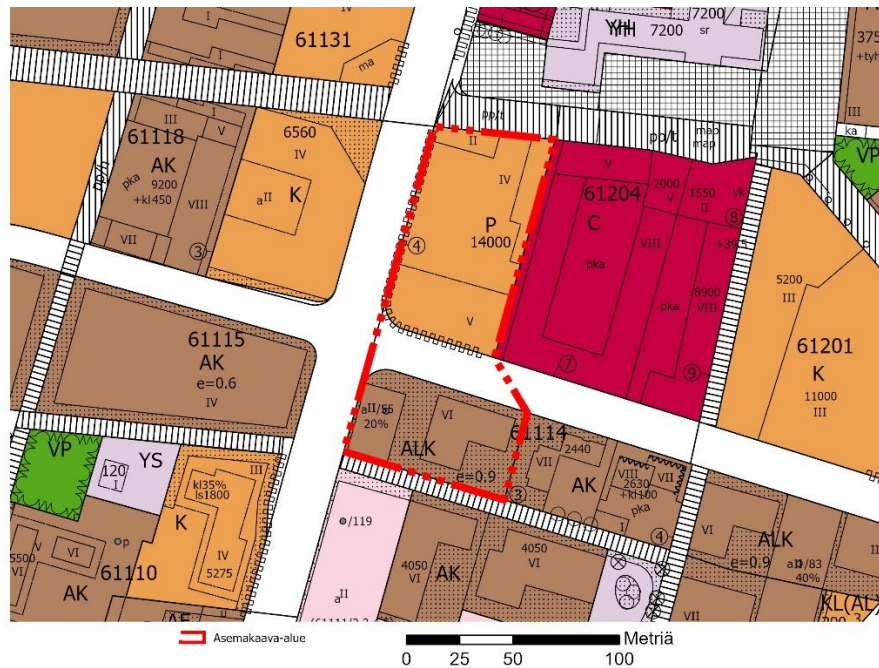


Kuva 8. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Vaiheasemakaava-alueen raja-
jaus on esitetty harmaalla viivalla.

Vantaan yleiskaavassa 2020 (Kv 2021) alue on merkitty kaupunkikeskustan alueeksi C. Alue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen. Kielotietä pitkin on osoitettu raitiotien linjaus.

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

Asemakaava



Kuva 9. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualueita, palvelurakennusten korttelialuetta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialuetta (ALK²).

Vaiheasemakaavan alueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

- nro 001964 Tikkurila, hyväksytty KV 24.10.2011
- nro 610200 Tikkurila VI, hyväksytty KV 24.8.1970

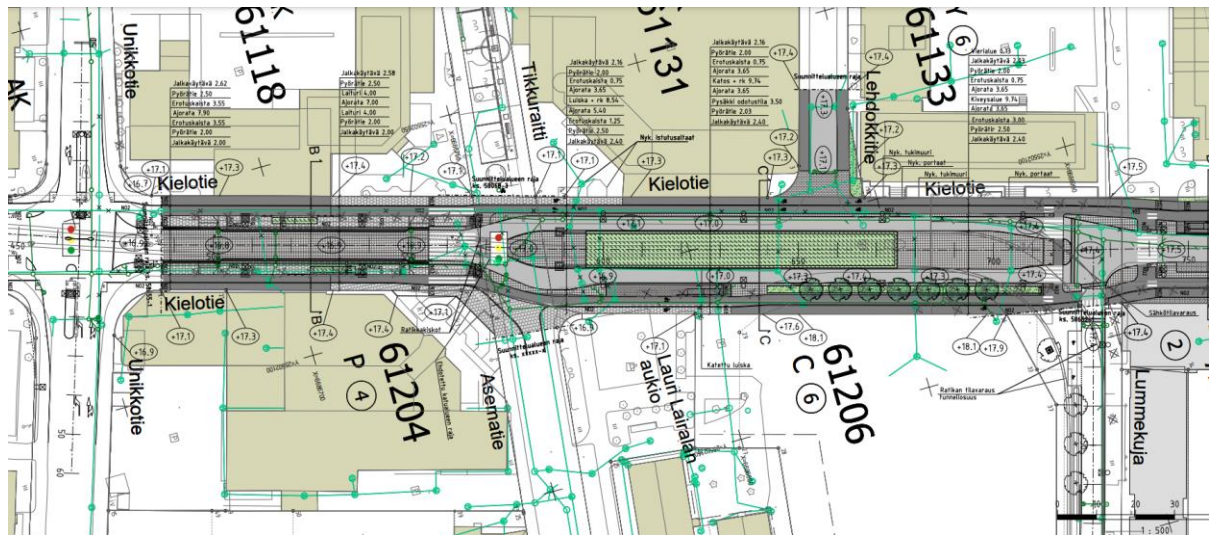
Vaiheasemakaavassa muutetaan voimassa olevia asemakaavoja vain tarvittavin osin. Vantaan ratikan Kielotie 11 vaiheasemakaavassa muutetaan katualueen rajausta Kielotiellä, Unikko-tiellä ja Asematiellä. Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat nro 001964 ja 610200 jää-vät vaiheasemakaavan alueella voimaan.

Muut päätökset ja suunnitelmat

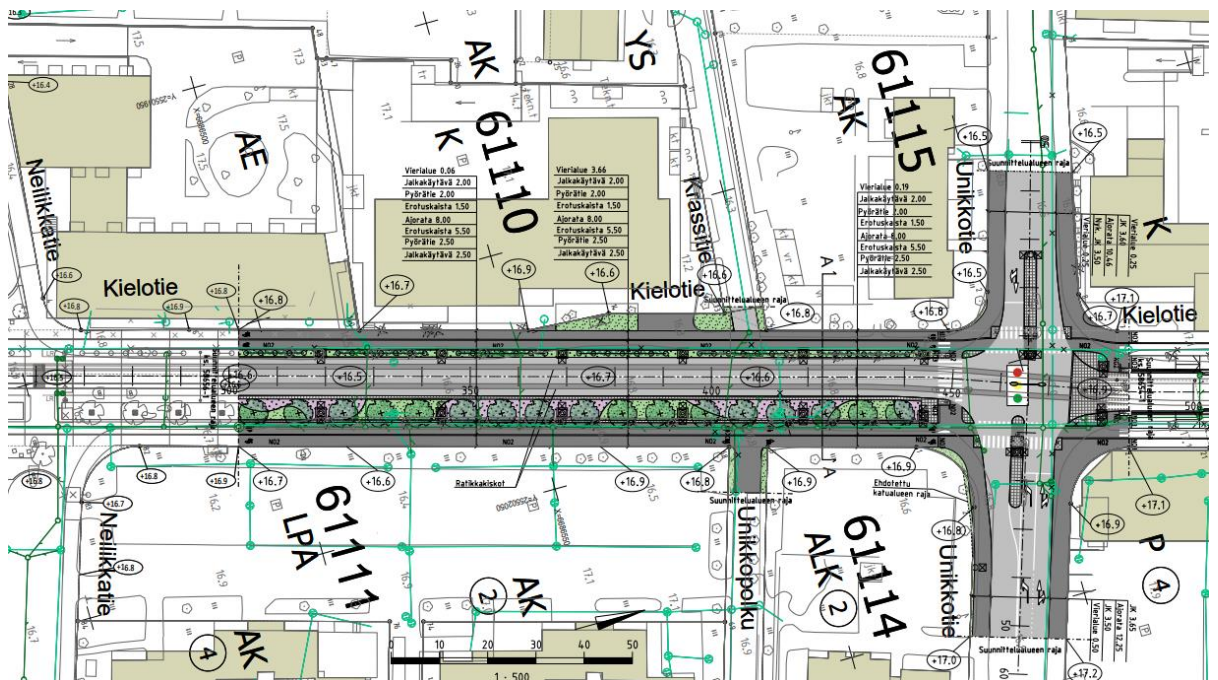
Ratikan yleissuunnitelma

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

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin



Kuva 11. Kielotie välillä Unikkotie-Lummesola. (Sitowise Oy, luonnos 30.9.2022)



Kuva 12. Kielotie välillä Neilikkatie-Unikkotie. (Sitowise Oy, luonnos 30.9.2022)

Ratikan kaavarunko

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

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

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 kevään aikana.

3. VAIHEASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VI-REILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempaan alueena numerolla 062800. Tämä vaiheasemakaava on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002535va.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

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

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Kielotie 11 vaiheasemakaava-alueelta ei saatu yhtään mielipidettä.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

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

Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 sekä syysinfo 15.11.2022 (koko ratikan linja).

Vaiheasemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 8.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 8.3.-28.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 8.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 20.3. ja 23.3.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista ei saatu.

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. VAIHEASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

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

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

MAL-tavoitteet:

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

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

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

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

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

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

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

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

- Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:
- 1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.
- 2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
- 3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
- 4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 VAIHEASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Vaiheasemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Vaiheasemakaavassa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Vaiheasemakaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu-ympäristölle. Vaiheasemakaavalla levennetään

katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katu ympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Vaiheasemakaavassa tehdään vain tarvittavat muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin. Muilta osin voimassa olevat asemakaavat jäävät vaiheasemakaavan alueella voimaan.

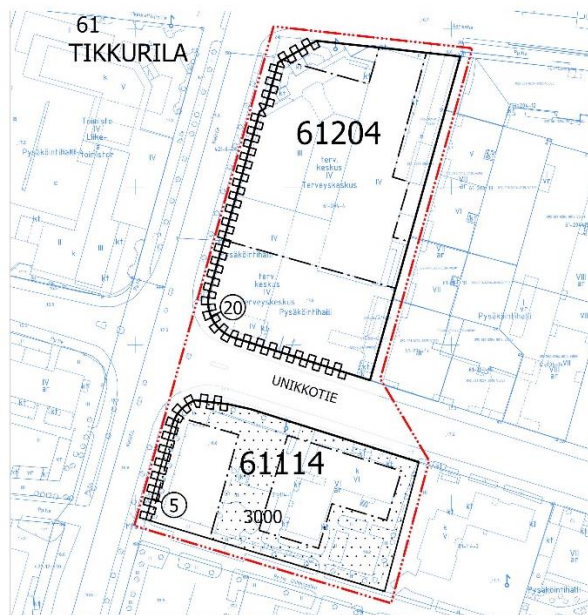
Vaiheasemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Kielotie 11 kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.9.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös vaiheasemakaavan valmistelumateriaalina.

4. VAIHEASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 VAIHEASEMAKAAVAN RAKENNE

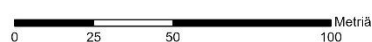
Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta Kielotiellä, Asematiellä ja Unikkotiellä muuttamalla osia palvelurakennusten korttelialueesta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialueesta (ALK²) katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 30.9.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 92 m². Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät vaiheasemakaavan alueella voimaan.

Vaiheasemakaavalla muutetaan palvelurakennusten korttelialuetta (P) ja yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialuetta (ALK²) osin katualueeksi. Tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus korttelissa 61114 muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta kiinteistön kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistön pinta-alamuutoksen myötä. Tonttinumeroita muutetaan. Uusia ajoliittymäkieltomerkitöjä lisätään korttelissa 61114 Kielotien puoleiselle rajalle. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisena.



Vaiheasemakaavaehdotus

Vantaan kaupunki 18.4.2023



Kuva 13. Ote vaiheasemakaavaehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Vaiheasemakaavassa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia.

Vaiheasemakaavan pinta-ala on noin 1,04 ha. Rakennusoikeutta on 17 000 k-m².

Palvelurakennusten korttelialuetta (P) kaava-alueella on noin 0,5 ha. Rakennusoikeus on 14 000 k-m². Palvelurakennusten korttelialue pienenee 75 m².

Yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialuetta (ALK²) on kaava-alueella noin 0,33 ha. Rakennusoikeus on 3000 k-m². Yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialue pienenee 17 m².

Katualueita on yhteensä 1495 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 92 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteinä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Vaiheasemakaavassa on annettu katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyvä määräys.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu palvelurakennusten korttelialueesta, yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialueesta sekä katualueista.

4.3.1 Korttelialueet

P, palvelurakennusten korttelialue

Korttelialueen 61204 rajausta on tarkistettu ja kiinteistöstä 92-61-204-4 muutetaan 75 m² Kielotien ja Asematien puoleisesta sivusta katualueeksi. Uusi tonttinumero on 20. Rakennusalat pienenevät Kielotien ja Asematien rajan puolella. Liittymäkieltomerkin siirretään uuden katualueen rajan mukaiseksi. Muilta osiltaan voimassa oleva asemakaava nro 001964 jää korttelin alueella voimaan.

ALK², yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialue

Korttelialueen 61114 rajausta on tarkistettu ja kiinteistöstä 92-61-114-1 muutetaan 17 m² Unikkotien puoleisesta sivusta katualueeksi. Uusi tonttinumero on 5. Tehokkuusluku on muutettu rakennusoikeusluvuksi, rakennusoikeus on 3000 eikä muutu nykytilanteesta. Korttelin rajalle Kielotietä vasten osoitetaan liittymäkielto. Istutettavan alueen osa kapenee Unikkotien kohdalta. Muilta osiltaan voimassa oleva asemakaava nro 610200 jää korttelin alueella voimaan.

4.3.2 Muut alueet

Katualue

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu 30.9.2022 julkaistujen katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie,

tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

4.4 VAIHEASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

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

Yhdyskuntarakenne

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

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiville ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliometriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m². (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Vaiheasemakaava muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran pääosin katualueen osalta. Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä. Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*) mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen,

raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

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

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

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

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Alustavat kustannukset on julkaistu Vantaan ratikan kustannusraportissa (*Vantaan kaupunki 16.3.2023*).

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä (*Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022*) on arvioitu ratikan tuottoa. Ratikan kiinteistötaloudelliset tulot on arvioitu olevan 592,4 miljoonaa euroa, muodostuen maankäyttösopimuskorvauksista, maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten sekä verotuloista, jotka koostuvat kiinteistöverooverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Vaiheasemakaavalla ei osoiteta uutta asumista. Vaiheasemakaavan mahdollistama Vantaan ratikka sekä Asematien jalankulkualueen parannus tulisi jatkossa palvelemaan alueen asukkaita ja vierailijoita paremmin.

Virkistys

Vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia nykyisiin virkistysalueisiin. Joukkoliikenneyhteyksien sekä kevyen liikenteen väylien parantaminen parantaa yleisesti virkistysalueiden saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön. Palvelurakennusten korttelialueella sijaitseva rakennusperintökohde arvotetaan alueen jatkosuunnittelun yhteydessä. Vaiheasemakaavassa levennetään vain katualuetta, millä ei ole vaikutuksia rakennukseen.

Liikenne

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelissa 61114 ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Kielotien varteen. Nykyiset liittymät säilyvät.

Vaiheasemakaavalla mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Vaiheasemakaavan ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kielotiellä. Kielotiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä yhdessä autoliikenteen kanssa. Asematie tullaan muuttamaan yksisuuntaiseksi yhden kaistan kaduksi.

Joukkoliikenne

Vaiheasemakaavalla mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Kielotielle Asematien ja Tikkuraitin risteyskeskuksen eteläpuolelle sijoittuu raitiotien pysäkki.

Kävely ja pyöräily

Vaiheasemakaava mahdollistaa Kielotien katualueen leventämisen Asematien kohdalla. Kielotien ylitys Asematieltä Tikkuraitille suunnitellaan shared-space tyyllisenä leveänä jalankulkijoiden ylityksenä. Kielotien varteen suunnitellaan tien kummallekin puolelle kevyen liikenteen väylä eroteltuna kävely- ja pyöräilytienä.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Vaiheasemakaavalla mahdollistetaan ratikan tarvitseman maanpäällisen toteuttamiskelpoisuus. Ratikan yhteydessä tulee muutoksia vesihuoltoverkoston osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Vaiheasemakaava-alueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäännä oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkoston. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

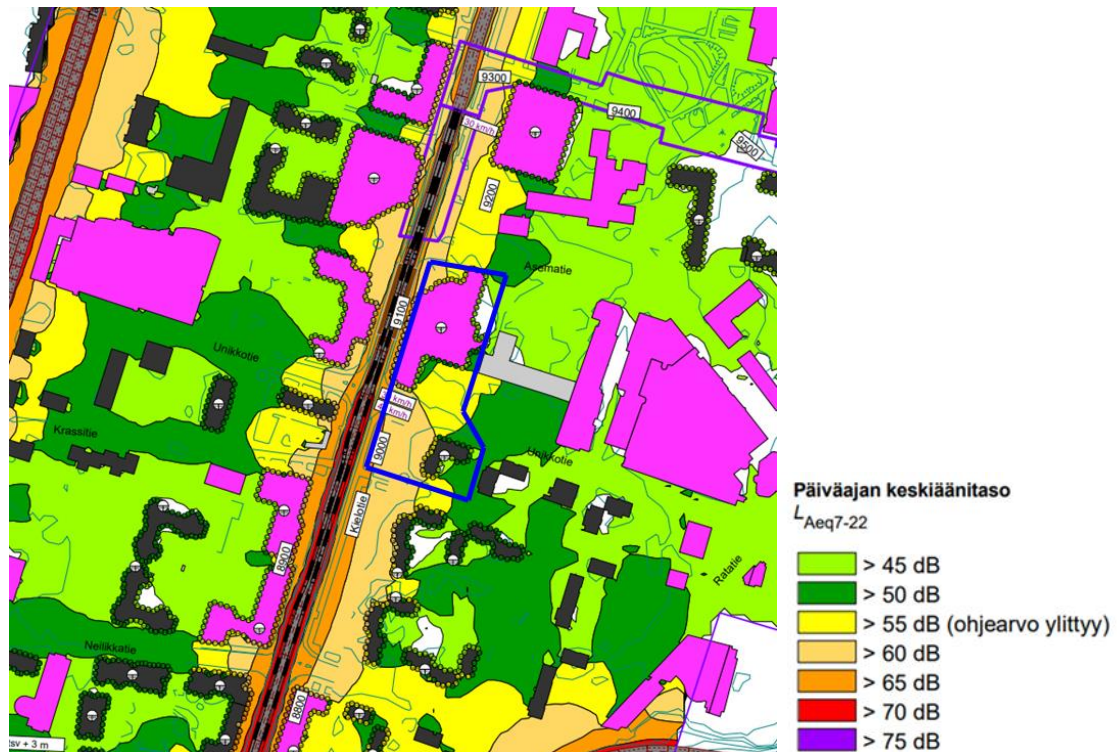
Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan ratikan meluselvitysraportin liitteen 4.1. mukaan vaiheasemakaavan alueella sijaitsevan yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelin raide- ja tieliikenteen yhteismelun keskiäänitasot rakennuksen julkisivuilla ennustetilanteessa ovat 61 dB päivällä ja 53 dB yöllä. Ratikan enimmäisäänitasot julkisivulla on meluselvityksen liitteen 3.3. mukaan 66 dB. Sisämelun keskiäänitaso ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitaso tavoitearvo 45 dB eivät ylitä, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoero vaatimuksen 30 dB.

Palvelurakennusten korttelialueella ei sijaitse melulle herkkiä toimintoja.

Suunnittelualueella ei ole meluntorjuntatarvetta.



Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan Tikkurilan raitioliikenteen runkomelu- ja tärinäselvityksen (Sitowise 8.3.2022) mukaan kaava-alueeseen ei kuulu rakennuksia, jotka sijoittuisivat runkomelun tai -tärinän riskialueen (45 dB) välittömään läheisyyteen. Laskelmat on tehty tärinän kannalta kriittisimmillä maaperätyypeillä ja liikennöintinopeuksilla.

Vaiheasemakaavassa on annettu katualueelle suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

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

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla (Sweco, 23.5.2022).

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

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

Kuva 14. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Vaiheasemakaava koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat katualueiden rakentamista varten tehtävistä maankaivuista. Vaiheasemakaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kokonaisuudessaan vaiheasemakaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

4.4.3 Vaikutukset ilmastomuutoksen kannalta

Vaiheasemakaavalla ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastomuutoksen kannalta. Vaiheasemakaava mahdollistaa kuitenkin ratikan ja leveämpien katualueiden rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomasojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. VAIHEASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan.

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti

Anna Sarikaya
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	03.04.2023
Kaavan nimi	002535va Vantaan ratikka: Kielotie 11		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	23.11.2020
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002535va
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,0403	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	1,0403

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

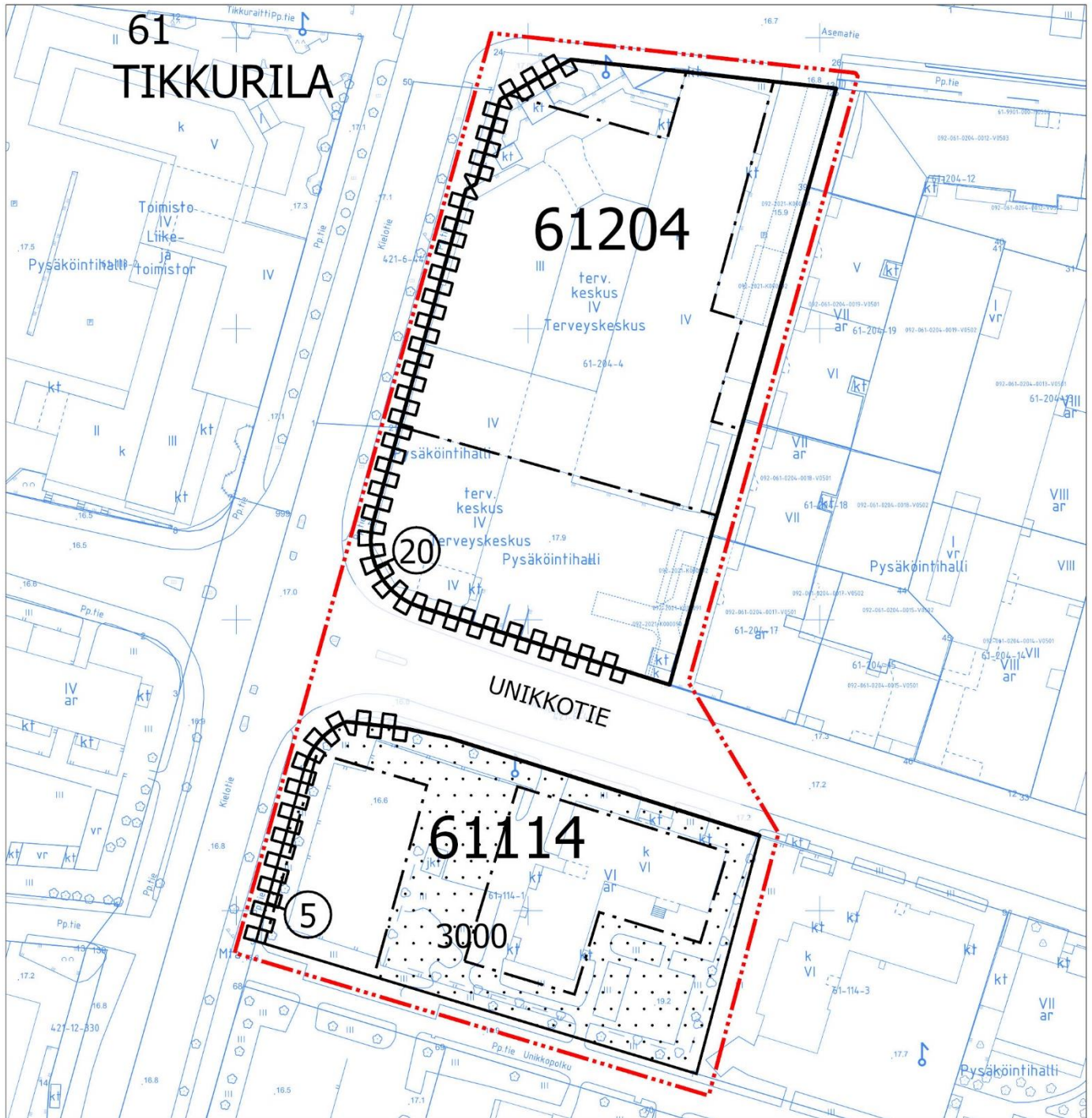
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,0403	100,0	17000	1,63	0,0000	
A yhteensä	0,3315	31,9	3000	0,90	-0,0017	
P yhteensä	0,5590	53,7	14000	2,50	-0,0075	
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1498	14,4			0,0092	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

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

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

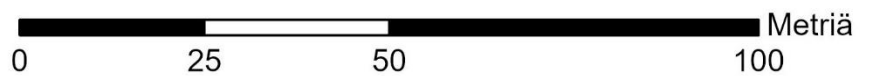
Alamerkinnyt

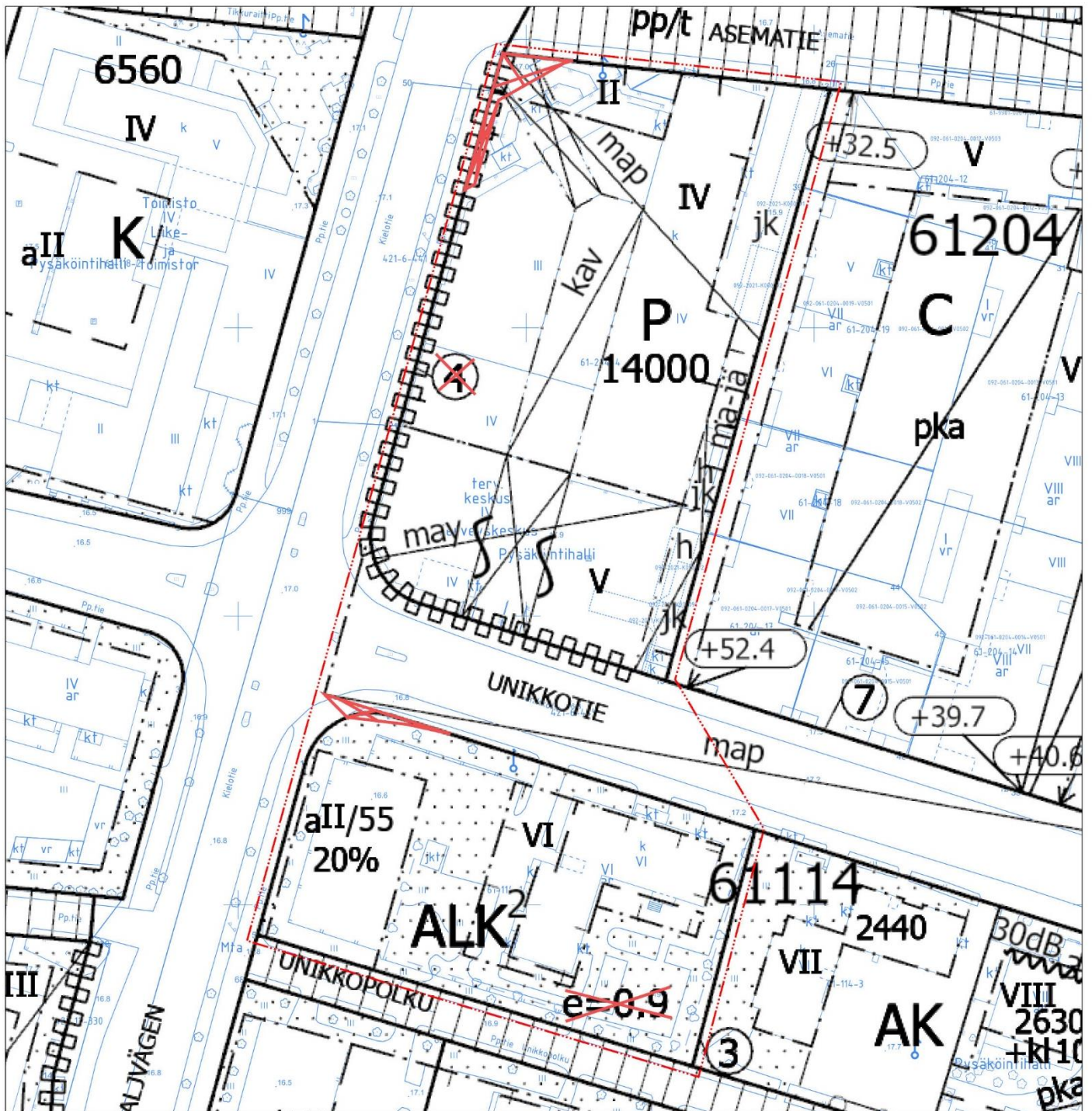
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,0403	100,0	17000	1,63	0,0000	
A yhteensä	0,3315	31,9	3000	0,90	-0,0017	
ALK	0,3315	100,0	3000	0,90	-0,0017	
P yhteensä	0,5590	53,7	14000	2,50	-0,0075	
P	0,5590	100,0	14000	2,50	-0,0075	
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1498	14,4			0,0092	
Kadut	0,1498	100,0			0,0092	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Vaiheasemakaavaehdotus

Vantaan kaupunki 18.4.2023



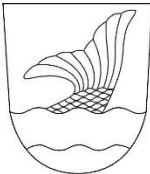


Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 18.4.2023



Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002535va	Alueella on voimassa useita asemakaavoja. På området är i kraft flera detaljplaner.	Päiväys Datum 18.4.2023	Osittain voimassa ovat myös asemakaavat nro 001964 ja 610200. Till dels är också i kraft detaljplanerna nr 001964 och 610200.
--	--	-----------------------------------	--

Vantaan kaupunki Vantaan ratikka: Kielotie 11 Kaupunginosa 61, TIKKURILA		Vanda stad Vandaspåran: Konvaljvägen 11 Stadsdel 61, DICKURSBY
---	---	---

Vaiheasemakaava Osat kortteleista 61204 ja 61114 sekä katualueet. Tonttijaon muutos Osat kortteleista 61204 ja 61114. 1:1000 MUUTETAAN VAHVISTETTUA ASEMAKAAVAA: nro 001964 hyväksytty Kv 24.10.2011 nro 610200 hyväksytty Kv 24.8.1970.	Deldetaljplan Delar av kvarteren 61204 och 61114 samt gatuområden. Ändring av tomtindelningen Delar av kvarteren 61204 och 61114. 1:1000 DEN FASSTÄLLDA DETALJPLANEN ÄNDRAS: nr 001964 godkänd Sfm 24.10.2011 nr 610200 godkänd Sfm 24.8.1970.
---	---

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja.
	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
61	Kaupunginosan numero.
TIKK	Kaupunginosan nimi.
61204	Korttelin numero.
3000	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
	Rakennusala.
	Istutettava alueen osa.
	Katu.
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
	TONTTIAKO
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnoin ole toisin osoitettu.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
Linje 3 m utanför planområdets gräns.
Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
Gräns för delområde.
Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
Stadsdelsnummer.
Stadsdelens namn.
Kvartersnummer.
Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
Byggnadsyta.
Del av område som skall planteras.
Gata.
Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stömljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
TOMTINDELNING
För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.



Kaavan nro 001964 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:

Palvelurakennusten korttelialue.

Yleistä

Palvelurakennusten korttelialueelle saa rakentaa aluetta palvelevien toimintojen lisäksi liike- ja toimistotiloja, sekä kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja.

Pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa sijoittaa kellarikerrokseen.

Maanalaista tiloista nousevat ilmahormit, luiskayhteydet ja porrashuoneet saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat sekä väestönsuojatilat eivät mitoiteta autopaikkoja.

Teknisiä tiloja saa sijoittaa rakennuksen kerroksiin rakennusoikeuden lisäksi. Nämä tilat eivät mitoiteta autopaikkoja.

Uudisrakennuksissa Kielotien ja Unikkotien puolella potilas-, majoitus- ja opetustiloissa ulkokuoren ääneneristävyyden tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB ja toimisto- ja vastaavissa työtiloissa vähintään 28 dB. Määräys koskee julkisivuja noin 15 metrin päähän katualueen reunasta.

Tontilla²⁰ X huoltoajoreitin vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4,5 metriä.

Rakennelmien maanpäälliset osat may-alueella tulee sijoittaa rakennuksen rungon sisään.

Palomuuuri voidaan tontin rajalla korvata toiminnallisesti tarkoituksenmukaiseen paikkaan sijoitetulla riittävällä palo-osastoinnilla tai nostamalla rakennusten suojautasoa.

Rakennusten ulkonäkö

Tekniset tilat ja räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset koneet ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.

Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Asematien puoleisten uudisorien maantasokerrosten julkisivujen tulee olla pääosin lasia.

Pihat

Tonttia ei saa aidata toista tonttia vastaan.

Pysäköintiin käytettävät alueet tulee rajata katualueesta korkeatasoisella muurilla tai seinämällä.

Tukimuurien ja sokkelien on oltava luonnonkivipintaisia.

Pihan muuri tulee rakentaa korkeatasoisena, ladottuna luonnonkivimuurina.

Asfaltin käyttö on sallittu vain pysäköinnin ja huoltoajon pääajoreiteillä niillä tontin osilla, joille ei ole osoitettu jalankulkua.

Piha-alue tulee jäsentää erilaisilla pinnoitteilla ja/tai istutuksilla.

Jalankulkijan liikkumisreitit ja oleskelualueet tulee suunnitella ja rakentaa turvallisiksi ja miellyttäviksi.

Auto- ja polkupyöräpaikat

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1kpl/ 100 k-m2

Autopaikkojen vähimmäismäärät uudisrakentamiselle:
Asunnot 1 ap/asunto
Sosiaali- ja terveyspalvelut 1 ap/100 k-m²
Toimisto- ja liiketilat 1 ap/50 k-m²
Muiden tilojen autopaikkatarve määritellään rakennusluvan yhteydessä.

II

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

14000

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

T T T T T

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Detaljplan nr. 001964 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används i deldetaljplanens område:

Kvartersområde för servicebyggnader.

Allmänt

I kvartersområdet för servicebyggnader får utöver funktioner som betjänar området också byggas affärs- och kontorslokaler, samt bostäder nödvändiga med avseende på fastighetsskötseln.

Lokaler i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet får placeras i källarvåningen.

De luftkanaler, rampförbindelser och trapphus som går från de underjordiska utrymmena får byggas utöver den byggrätt som anvisas i detaljplanen. Dessa utrymmen samt skyddsrummena dimensionerar inga bilplatser.

Tekniska utrymmen får utöver byggrätten placeras i byggnadens våningar. Dessa utrymmen dimensionerar inga bilplatser.

I de nya byggnaderna mot Konvaljvägen och Valimovägen ska ytterskiktets ljudisolering mot vägtrafikbuller i patient-, inkvarterings och undervisningslokaler vara minst 32 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetsutrymmen minst 28 dB. Bestämmelsen gäller fasader på ett avstånd upp till omkring 15 meter från gatuområdet räknat.

På tomt²⁰ X ska rutten för servicekörning ha en fri höjd på minst 4,5 meter.

De ovanjordiska delarna av may-områdets konstruktioner ska placeras inne i byggnadens stomme.

Vid tomtgränsen kan brandmuren ersättas med en tillräcklig brandsektionering som placerats på en funktionellt sett ändamålsenlig plats eller genom att höja byggnadernas skyddsnivå.

Byggnadernas utseende

Tekniska utrymmen samt tekniska maskiner och anordningar som placeras ovanom takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Byggnaderna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material. Fasaderna i markplanen i de nya delarna mot Stationsvägen ska huvudsakligen vara av glas.

Gårdarna

En tomt får inte inhägnas mot en annan tomt.

De områden som används för parkering ska avgränsas från gatuområdet med en högklassig mur eller väggkonstruktion.

Stödmurarna och socklarna ska ha en yta i natursten.

Gårdens mur ska byggas som en högklassig kallstensmur i natursten.

På de tomtdelar där det inte anvisats någon gångtrafik är användningen av asfalt tillåten endast på parkeringens och servicekörningens huvudrutter.

Gårdsområdet ska delas upp med olika slags ytbeläggning och/eller planteringar.

Rutterna för fotgängare samt vistelseområdena ska planeras och anläggas så att de är trygga och trevliga.

Bil- och cykelplatser

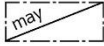
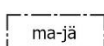
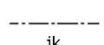
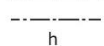
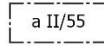
Cykelplatser ska reserveras minst 1 st./ 100 m²-vy.

Minimiantalet bilplatser för de nya byggnaderna:
Bostäder 1 bp/bostad
Social- och hälsoservice 1 bp/100 m²-vy
Kontor och affärslokaler 1 bp/50 m²-vy
De övriga utrymmenas bilplatsbehov bestäms i samband med bygglovet.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.

	Maanalainen pysäköintitila.	Underjordiskt parkeringsutrymme.
	Alueen osa, johon saa sijoittaa maanpintaan johtavan porras-, hirri- ja luiskayhteyden maanalaisista tiloista ja maanalaisesta jalankulkuväylästä.	Del av område, där en trapp-, hiss- och släntförbindelse får placeras, som från utrymmen och led för gångtrafik under mark leder upp till markytan.
	Sisäpiha, joka saadaan kerrosalan estämättä kattaa valoa läpäisevällä aineella.	Bakgård som utan hinder av våningsytan får täckas med transparent material.
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	Genomfartsöppning i byggnad.
	Rakennukseen jätettävän kulkuaukon likimääräinen sijainti.	Ungefärlig placering av genomfartsöppning i byggnaden.
	Alueen osa maanalaisia jätesäiliöitä varten, joiden täyttö voi tapahtua maanpinnan yläpuolelta.	Områdesdel för underjordiska avfallskärl, som kan fyllas på uppifrån markytan.
	Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.	Del av område reserverad för områdets interna gångtrafik.
	Alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.	Del av område reserverad för områdets interna servicetrafik.
	Kaavan nro 610200 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:	Detaljplan nr 610200 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används i deldetaljplanens område:
	Yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue.	Kvartersområde för kombinerade affärs- och bostadshöghus.
	Jos eri tonteilla olevien asuinrakennusten sivujen välinen etäisyys on pienempi kuin 25 m, tulee toinen rakennuksen sivu jättää vaille asuinhuoneen ikkunoita. Rajoitus koskee sitä rakennusta, jonka sivu on vastassa olevaa sivua lyhyempi.	Om distans mellan bostadshusets fasader på olika tomt är mindre än 25 m, bör fasaden på den endera byggnaden vara utan bostadsfönster. Begränsningen berör den byggnad, som har kortaste fasad emot varandra belägna byggnader.
	Tontin rakentamaton osa on pidettävä huoltitilussa kunnossa ja rakennuslautakunnan niin vaatiessa istutettava.	Den obebyggda delen av tomten skall hållas i värdat skick och planteras vid krav av byggnadsnämnden.
VI	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.
cf > 0,90	Tontin kerrosluku, joka osoittaa tontille sallitun enimmäiskerrosalan suhdetta tontin pinta-alaan	Tomtexploateringsstal, som anger den på tomtens tillåtna maximala våningsytans förhållande till tomtytan.
20 %	Prosenttiluku, joka osoittaa kuinka suuren osan Y-, AK-, ALK-, tai TTV-tontille merkitystä kerrosalasta enintään saa rakentaa liikepinta-alaa.	Procenttal, som anger hur stor del av för Y-, AK-, ALK- eller TTV-tomt markerad våningsyta högst får användas till affärslokaler.
	Eri kaavamääräysten alaisten alueen osien välinen raja, jossa sakaramerkintä osoittaa rakennusalan puoleista osaa.	Gräns mellan delar av område, för vilka olika planebestämmelser är gällande, där taggbeteckningen visar den del som tillhör byggnadsytan.
	Autopaikkojen rakennusala; luku vinoviivan vasemmalla puolella osoittaa autotasojen suurimman sallitun kerrosluvun ja luku vinoviivan oikealla puolella autopaikkojen suurimman sallitun määrän.	Byggnadsyta för bilplatser; talet till vänster om snedstreckat anger bilplanernas största tillåtna våningsantal och talet till höger om snedstreckat största tillåtna antal bilplatser.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat: Asunnot: 1 ap/70 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto. Liikehuoneistot, ravintolat: 1 ap/30 k-m². Toimistot: 1 ap/50 k-m². Kokoushuoneet: 1 ap/ 6 istumapaikkaa.	Minimiantalet bilplatser utgör: Bostäder: 1 bp/ 70 m²-vy, dock minst 1 bp/ bostad. Affärslokaler, restauranger: 1 bp/30 m²-vy Kontor: 1 bp/50 m²-vy Konferensrum: 1 bp/ 6 sittplatser.
	Rakennuslautakunta voi määräämillään ehdoilla myöntää lykkäyksen autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta siten, että uudisrakennusta rakennettaessa järjestetään vähintään 60 % asemakaavassa määrätystä määrästä ja loppuosa autoistumisen mukaan rakennuslautakunnan määräämillä tavalla kuitenkin siten, että vuoteen 1975 mennessä autopaikkoja tulee olla järjestettynä vähintään 80 % ja vuoteen 1985 mennessä 100 %	Byggnadsnämnden kan på föreskrivna villkor bevilja uppskov i fråga om skyldigheten att bygga bilplatser sålunda, att vid uppförande av nybyggnad anordnas minst 60 % av i stadsplanen angivet antal bilplatser samt resten på av byggnadsnämnden fastställt sätt allteftersom bilparken ökar dock så, att fram till år 1975 bilplatser bör anordnas minst till 80 % och fram till år 1985 till 100 %