

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002576
Aviabulevardi ja Turbiinitie
MUISTUTUKSET JA VASTINEET

Asemakaavoitus / JRA, TTA / 19.1.2026

Aviabulevardi ja Turbiinitie asemakaavamuutosehdotus nro 002576 on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä **21.6-31.8.2023**. Tänä aikana jätettiin 2 kpl muistutuksia. Lisäksi Lentorata Oy:ltä pyydettiin ja saatiin muistutus (1 kpl) nähtävilläolon jälkeen.

Muistuttaja	Muistutus	Vastineet ja tarkistukset
NRO 1, 31.8.2023 Finavia Oyj	Finavia huomauttaa, että sillä tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Finavia toteaa, että sen aikaisemmin ratikan asemakaavoituksesta ja katusuunnitelmista antamansa lausunnot, neuvottelut ja sopimukset tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät kunnallistekniikan uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Uudet kunnallistekniikan sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä. Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymäkieltoja Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman	Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa. Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeeseen nro <i>002644 Vantaan ratikka: Tietotie</i>. Osa muistutuksessa esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa. AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutoksen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen.

	kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin muistutuksessa. Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön. Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen. Finavia nostaa muistutuksessaan esiin myös kohtia, joissa katualue on osoitettu liian leveäksi. Katuluiskista ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisten kortteleiden toimintaan on sovittava Finavian kanssa. Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi. Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta	Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa. Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.
--	--	---

	suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa. Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköinti-alueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa.	
NRO 2, 31.8.2023 AVIA properties II Oy (AVIARE)	AVIARE toteaa muistutuksessaan, että asemakaavan muutosehdotus on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä on tarvetta. Päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIARE:n omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön, toimintaedellytyksiin ja taloudelliselle elinvoimalle. AVIARE esittää, että kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan	Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro 002644 <i>Vantaan ratikka: Tietotie</i>. Näin ollen Lentoaseman pään suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro 002644 ja 002462 <i>Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie</i> yhteyksissä ratkaistaviksi. Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa. AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen.

	tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä. Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön sekä aikaisemmin suunniteltuihin kaupunkitilan laatutavoitteisiin nähden. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIARE:lle että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle. AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan muistutuksessa tarkemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi, ja että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.	Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.
NRO 3, 3.9.2024 Lentorata Oy	Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen	Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen.

	toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteistyötä, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta. Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa, jonka läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja värinähaitat. On huomioitava, että melun-, runkomelun- ja värinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja värinäntorjuntatarve syntyy.	Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten. Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien värinä ja runkomelu häittäisi. Kaavamääräys Lentoradan värinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.
--	---	---

NRO 1

Finavia Oyj, 31.8.2023

Muistutus:

Finavialla tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Tämän huomioiminen suunnittelussa on erityisen tärkeää, sillä alueen toimijoilla saattaa olla omia, yksittäisiä intressejä, joissa ei välttämättä huomioida riittävästi pitkän aikavälin vaikutuksia lentoaseman maankäyttöön. Olemme valmiita käymään tarkempia neuvotteluja kaupungin kanssa.

Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Finavia muistuttaa, että sen ratikan valmisteluaineistosta antama mielipide (24.3.2023, asianumero Finavia 3163) sisältää lentoaseman kannalta merkittäviä reunaehdoja, jotka on huomioitava kaikessa ratikan suunnittelutyössä.

Finavia toteaa, että ratikan toteuttaminen aiheuttaa Helsinki-Vantaan lentoaseman ja sen omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä (mm. sähkönsyöttö, tiedonsiirtokuidut, kaukolämpö, vesihuolto). Finavia vaatii, että kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät tai sen johdosta aiheutuvat uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle.

Asemakaavaehdotuksen rajaus ja merkinnät

Asemakaavamuutoksen ehdotuksessa on esitetty ratikan asemakaava-alueiden rajaukset, sähkönsyöttöasemien ja ilmanvaihtokulun sijainnit sekä liittymäkieltoalueet. Asemakaavarajauksista on Finavian pyynnöstä muutettu aiemmasta siten, että Turbiinitie on sisällytetty käsiteltävään kaavaan ja lentoaseman osuus Teletieltä alkaen kaavoitetaan erillisellä kaavalla 002462. Turbiinitien eteläosassa on voimassa Veromies/Aviapolis -aseman ympäristön ja lentokenttäalueen kaava 002151.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymän kieltävää asemakaavamerkintää Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin seuraavassa kappaleessa.

Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön. Kohteiden tarkempi erittely on esitetty seuraavassa kappaleessa ja liitteenä olevassa aineistossa.

Asemakaavaehdotuksen ristiriidat ja muutostarpeet Finavia Oyj:n omistamien kiinteistöjen osalta*F1 Ratikan kaava ja Tietotien katusuunnitelma, liittymäkielto Tietotiellä (Liite, sivu 2)*

Ratikan kaavassa Tietotien päähän on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Poistuva liittymä estää tontilla tällä hetkellä sijaitsevan pysäköintialueen käytön, koska alueelle ei ole muuta liittymää. Katusuunnitelmia on korjattava vastaamaan nykyistä liittymäratkaisua.

Mikäli liittymäkielto säilytetään asemakaavaehdotuksessa, on raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvän kustannuksellaan rakennettava korvaava ajoneuvoliittymä ja ajoyhteys tontille.

F2 Ratikan kaavaraja ja Ilmailutien katusuunnitelma (Liite, sivu 2)

Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä.

Finavia katsoo, että koska ratikan toteuttaminen pienentää useita lentoaseman pysäköintialueita, tulee tarve Tietotien ja Ilmailutien kulmauksessa sijaitsevan pysäköintialueen laajentamiselle, joka voidaan toteuttaa kaventamalla Ilmailutien aluetta. Tämän vuoksi sähkönsyöttöasema ja katusuunnitelmassa esitetty hulevesipainanne tulee sijoittaa kaava-alueelle toiseen paikkaan. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen.

F3 Olemassa olevat putket, johdot ja kaapelit sekä niiden siirrot (Liite, sivut 1 ja 2)

Tietotiellä, Ilmailutiellä, Ilmakehällä, Turbiinitillä sekä Ilmailuaukiolla/Aviabulevardilla ratikan asemakaavan ja sen mukaisten katusuunnitelmien alueella on paljon Helsinki-Vantaan lentoasemalle elintärkeää tekniikkaa. Raitiotien ja katujen rakentamisen yhteydessä tehtävät erilaiset johto- ja putkisiirrot eivät saa aiheuttaa häiriöitä lentoasemaa palvelevan tekniikan toiminnalle.

Raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvä tekee johto- ja putkisiirrot kustannuksellaan. Muutostyöt on hyväksyttävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaavaehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

F4 Ratikan kaavaraja ja Tietotien katusuunnitelma (Liite, sivu 2)

Ratikan asemakaavaraja ja Tietotien katusuunnitelman mukainen katualue Tietotien länsireunassa näyttävät ulottuvan Finavian ja kolmannen tahon välillä voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Ratikan kaavarajan ja katusuunnitelman katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi siten, että ne noudattavat pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa ja mm. maanvuokra-aluetta rajaavat aidat jäävät katualueen ulkopuolelle.

F5 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelma kadun pohjoispäässä (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman mukainen katualue kadun rakentamisen edellyttämän luiskan osalta ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettava alue on rajattava mahdollisimman pieneksi. Katuluiskasta ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisen korttelin toimintaan on sovittava Finavian kanssa.

F6 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue Turbiinikujan kohdalla (Liite, sivu 3)

Turbiinikujan kohdalla ratikan kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettavan alueen leveys on rajattava mahdollisimman pieneksi. Ratkaisussa on otettava huomioon myös Turbiinikujan ja Turbiinitien liittymän näkemäesteet.

F7 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavaraja ja Turbiinitien katualue kadun länsireunassa ulottuvat Finavian ja kolmannen tahon välisen voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Ratikan kaavarajan ja katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi, siten että ne noudattavat voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8 Ratikan kaava, liittymäkielto Turbiinitielle (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavassa Turbiinitielle on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Alueella on Finavian ja kolmannen tahon (Finnair Oyj) välinen voimassa oleva pitkäaikainen maanvuokrasopimus. Liittymäkiellosta ja maanvuokrasopimusalueen ajoyhteyksien ratkaisemisesta on neuvoteltava ja sovittava Finnair Oyj:n kanssa ennen ratikan kaavan ja katusuunnitelman vahvistamista maanvuokralaiselle hyväksyttävällä tavalla siten, ettei vuokra-alueen käytettävyyks heikkene. Tarvittaessa ratikan kaavaa ja katusuunnitelmaa on muutettava.

F9 Ratikan kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla (Liite, sivu 4)

Ratikan kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat liiaksi itään. Ratikan kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoinen.

F10 Ratikan kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla Väyläviraston alueella (Liite, sivu 4)

Ratikan asemakaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat Väyläviraston omistaman alueen pohjoisosaan. Ratikan kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoinen.

F11 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue, vaikutus Finavian alueiden tulevaan maankäyttöön (Liite, sivu 4)

Ratikan kaava-alueen ja Turbiinitien katualueen vieressä on useita Finavian alueita, joiden osalta on turvattava niiden myöhempi maankäyttö maksimoimalla kortteleiden alue. Ratikan kaava ja Turbiinitien katualue ulottuvat liian syvälle Finavian alueelle. Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien luovutettavan katualueen rajat on minimoitava/ kavennettava vastaamaan nykyistä toteutettua Turbiinitien katua, jotta ne eivät estä alueen tulevaa maankäyttöä.

F12 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelma Kolmiokorttelin kohdalla (Liite, sivu 4)

Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualue ovat tarpeettoman leveitä Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 suunnitellun toimistokorttelin pohjoisosassa. Toimistokorttelin ja kadun liikennöitävien kaistojen väliin on merkitty kapea katuvihreän alue, jota varten olisi luovutettava pieni osa Finavian Kolmiokorttelin alueesta. Aviapoliksen keskustan kaavan tavoitteisiin ei kuitenkaan kuulu ko. tyyppinen viherratkaisu kaupunkikuvallisesti keskeisen toimistokorttelin julkisivun vieressä. Katusuunnitelman katualuetta ja ratikan kaavarajaa on muutettava kapeammiksi. Turbiinitien liikennöitävien (kevyen liikenteen) ajokaistojen ja tulevan toimistorakennuksen välisen alueen mahdollisesta luovutuksesta ja liittämisestä katualueeksi voidaan sopia myöhemmin Kolmiokorttelin (K52414) asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä ja samalla ratkaistaan maasuikaleen kaupunkikuvallinen toteutus.

Mikäli Turbiinitien pohjoisosan kadun rakenteisiin on tehtävä muutoksia ennen Kolmiokorttelin kaavaehdotuksen vahvistumista, voidaan katuluiskien ulottamisesta korttelin 524141 alueelle sopia erillisellä sopimuksella Finavian ja kaupungin kesken, tarvittaessa tästä voidaan tehdä maininta jo Turbiinitien luovutussopimukseen (Ojitusopimus).

F13 Aviabulevardin katusuunnitelma, katualue ja kadun rakentamisen edellyttämä alue Ilmailuaukion kohdalla (Liite, sivu 5)

Aviabulevardin (Ilmailuaukion) katusuunnitelmaan sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä alue ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 rakennusalueen sisäpuolelle. Aviabulevardin rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi kuitenkaan sisältyä katualueeseen ja Finavian kaupungille luovuttamaan alueeseen.

Kadun rakentamisen edellyttämistä korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämiseen ja vastuineen tulee laatia erillinen esisopimus Finavian ja kaupungin välille. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

F14 Ratikan kaavaraja Ilmailuaukion (Aviabulevardin) ja Mekaanikontien kulmaus (Liite, sivu 5)

Ratikan kaavaraja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta Ilmailuaukion (Aviabulevardi) ja Mekaanikontien kulmauksessa. Ratikan kaava ulottuu liian leveänä toimistokortteliin K53414 sen rakennusalueen sisäpuolelle. Ratikan kaava estää Aviapoliksen keskustan kaavassa kortteliin suunnitellun maankäytön eteläisen rakennusalueen osan ja viheralueen osalta.

Ratikan kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

F15 Ratikan kaavaraja Mekaanikontiellä (Liite, sivu 6)

Ratikan kaavassa on varattu tarpeettoman laaja liittymäalue Mekaanikontielle. Virheellinen mitoitus perustuu tarkistamattomiin suunnitelmiin uuden Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

Ratikan kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan KTY-korttelin 53414 ja VL-alueen rajoista. Ratikan kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan mukaiseksi, jotta ratikan kaava ei estä KTY-korttelin suunniteltua maankäyttöä.

F16 Ratikan kaava, Aviabulevardin katusuunnitelma, katualueen raja Mekaanikontiellä (Liite, sivu 6)

Ratikan kaavaraja ja Mekaanikontien haalausreitin katualue ovat tarpeettoman leveitä uuden Ilmailumuseon täsmentämään haalausreitin todelliseen tilantarpeeseen nähden. Aviapoliksen keskustan kaavassa on esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävän leveä yhteys. Ratikan asemakaavaa ja Aviabulevardin katusuunnitelmaa Mekaanikontien kohdalla on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan rajauksen mukaisiksi.

Asemakaavaehdotuksen ristiriidat ja muutostarpeet AVIARE Oy:n omistamien kiinteistöjen osalta

Finavia toteaa, että ratikan asemakaavaehdotukseen merkitty kaavarajaus edellyttää tarkentamista seuraavien AVIARE Oy:n omistamien kiinteistöjen osalta.

A3 Ratikan kaavaraja korttelissa 52414 (liite, sivu 7)

Ratikan kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan mukaisesta korttelin 52414 korttelirajasta. Ratikan kaavaraja ulottuu korttelin rakennusalueen sisään. Ratikan kaavaraja on ristiriidassa myös Aviabulevardin katusuunnitelman mukaisen katualueen rajan kanssa ja on katusuunnitelmassa osoitettua varsinaista katualuetta leveämpi.

Ratikan kaavaraja on korjattava siirtämällä sitä idemmäksi Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan 52414 mukaiseksi.

A4 Aviapoliksen keskustan kaavasta poikkeavat Aviabulevardin katusuunnitelman reunaviheralueet (liite, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa on esitetty kadun reunaan reunaviheralue Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelin 52414 ja kadun liikennöityjen alueiden välille. Ratkaisu poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavassa esitetystä Aviabulevardin kaupunkimaisesta tavoitetilasta. Lisäksi reunaviheralue poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta ja ulottuu korttelin 52414 puolelle.

Katusuunnitelmaa on muutettava vastaamaan Aviapoliksen keskustan asemakaavaa ja reunaviheralue poistettava.

A5 Aviabulevardi, kadun rakentamisen edellyttämä tila (katuluiska) (Liite, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmaan ja osin ratikan kaavan alueeseen sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä tila ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 52414 (korttelin rakennusalueen sisäpuolelle). Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti II:n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52414 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen ratikan toteutusta.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksista suunnitelmien hyväksyttämiseen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa Koy Aviatontti II:n ja kaupungin välisessä esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

A6 Ratikan kaavaraja Aviabulevardin ja Drakeninkujan risteyksessä (Liite, sivu 8)

Drakeninkujan ja Aviabulevardin liittymässä ratikan kaavassa katualueeksi varattu alue on tarpeettoman leveä. Ratikan kaava-alueen reuna poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajoista sekä Aviabulevardin katusuunnitelman katualueen reunasta. Katualue ulottuu liian leveänä kortteleiden 52416 ja 52417 puolelle niiden rakennusalueen sisään tai aivan kiinni rakennusalueen rajaan, ja siten mahdollisesti estää kortteleiden massoittelun Aviapoliksen keskustan asemakaavan rakennusalan mukaisena.

Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

A7 Ratikan kaavaraja ja Aviabulevardin katusuunnitelma korttelin 52417 länsireunalla (Liite, sivu 9)

Ratikan kaava-alue ja Aviabulevardin katusuunnitelman alue ovat liian leveitä ja ulottuvat Aviapoliksen keskustan kaavan korttelin 52417 rakennusalueen sisään sekä säilytettävän kallioalueen päälle. Poikkeama on merkittävä suhteessa Aviapoliksen keskustan kaavaan. Ilmeisesti poikkeama aiheutuu kallion päälle tällä hetkellä sijoitetun Aviapolis-mainostekstin ottamisesta katualueeksi. Aviapolis-tekstin säilyttämisestä alueen tulevan toteutuksen yhteydessä ei ole keskusteltu. Teksti voidaan tarvittaessa asemoida uudelleen.

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti II:n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52417 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen ratikan toteutusta.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksista suunnitelmien hyväksyttämiseen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa Koy Aviatontti II:n ja kaupungin välisessä esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

A8 Aviabulevardin katusuunnitelma kortteleiden 52415 ja 52416 länsireunalla (Liite, sivu 10)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty katualue on liian leveä ja poikkeaa Aviapoliksen keskustan asemakaavasta sekä kaavamuutosehdotuksesta. Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä Koy Aviatontti II:n kortteleista 52415 ja 52416 katualueeksi liitettävään alueeseen.

Katuluiska ulottuu kortteleiden rakennusalojen sisään. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi kortteleiden 52415 ja 52416 asemakaavojen muutosehdotusten vahvistamista Aviapoliksen keskustan kaavan massoittelun ja rakennusalojen mukaisena.

Muuta huomioitavaa Tietotien liittymien sijainneista

Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköintialueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Kaavakartalla liittymän alue on esitetty sovitun mukaisena. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa (sivu 40). Finavia edellyttää tämän korjaamista sovitun mukaiseksi.

Lisäksi Finavia katsoo, että kiinteistökehitysyhtiö Antiloopin kiinteistöille (Tietotie 9–11) osoitettu liittymä Finavian pysäköintialueen rajan vieressä vaikuttaa kapealta, joten kaavoittajan on varmistettava liittymän mahdollistaminen siten, että se ei ulotu Finavian maalle.

Liite AVIARE Oy:n laatima aineisto (Liite 2 AVI_Asemakaavojen_rajatar-kastelu_230816)

[Liite on samansisältöinen AVIAREN 31.8.2023 antaman muistutuksen liitteen 1 kanssa ja liite löytyy kyseisen muistutuksen nro 2 yhteydestä.]

Vastine:

Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa.

Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Osa muistutuksessa

esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön nro 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

Tarkistukset:

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia (katualueen kavennuksia, ajoneuvoliittymäkieltojen muutoksia ja kaava-alueen muutoksia) niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

NRO 2

AVIA Properties II Oy (AVIARE), 31.8.2023

Muistutus:**Sisälllys**

1. Tiivistelmä	2
2. Yleistä.....	3
3. Kaavaratkaisun lainmukaisuus.....	4
4. Kaavaratkaisun epätarkoituksenmukaisuus	6
4.1 Kaavaratkaisun ja katusuunnitelmien vaikutus alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön.....	6
4.2 Vantaan ratikan asemakaavanmuutosehdotusten vaikutus AVIARE: n Lentäjätien kiinteistöihin.....	7
4.3 Vaihtoehtoinen ratkaisu	8
5. Asemakaavanmuutosehdotuksen virheet ja muutostarpeet	8
5.1 Kaavarajojen ristiriitaisuus	8
5.2 Kadun rakentamisen vaatima tila (katuluiskat)	9
5.3 Ristiriidat ja muutostarpeet AVIARE:n omistamien kiinteistöjen osalta	11
5.4 Ristiriidat ja muutostarpeet Finavia Oyj:n omistamien kiinteistöjen osalta	13
5.5 Ristiriidat kadun ja kaupunkitilan laadullisissa ratkaisuissa	17
6. Lopuksi	24

LIITE**1. TIIVISTELMÄ**

Tässä kirjelmässä AVIARE esittää maankäyttö- ja rakennuslain (jäljempänä: "MRL") 62 §:n mukaisen muistutuksen otsikossa mainitusta asemakaavamuutosehdotuksesta (jäljempänä myös: "kaavaehdotus"). Tässä kirjelmässä todetun muistutuksen lisäksi olemme 31.8.2023 jättäneet erillisen muistutuksen valmisteluaineistosta koskien kaavaehdotusalueen katusuunnitelmia Lentokenttä (Tietotie, Turbiinitie, Karhumäentie) ja Veromies (Ilmailutie, Tietotie, Aviabulevardi) 7.6.2026 päivätyn lausuntopyynnön johdosta.

AVIA Properties II Oy [jäljempänä: "AVIARE", entinen AVIA Real Estate Oy] toteaa, että nyt lausunnoilla oleva Vantaan Ratikan asemakaavan muutosehdotus Aviabulevardi Tietotie on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle nyt puheena olevan asemakaavamuutoksen yhteydessä on tarvetta. Asemakaavamuutosehdotuksessa nyt käytännössä tehty raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIARE:n omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön ja toimintaedellytyksiin. Tästä johtuen nyt puheena olevaan asemakaavamuutosehdotukseen sisältyvällä suunnitteluratkaisulla on negatiivisia vaikutuksia AVIARE:n hallitsemien kiinteistöjen käytettävyyteen, toiminnan kehittämiseen ja lisärakentamiseen ja sitä kautta suunnitteluratkaisulla on negatiivinen vaikutus myös alueen taloudelliselle elinvoimalle.

Lisäksi asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään Aviapoliksen keskustan, Tietotien sekä Turbiinitien alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIARE:lle että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle.

Edellä sanottua taustaa vasten AVIARE esittää, että puheena olevan kaavaehdotuksen kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta tämä käsillä oleva nykyinen kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

AVIARE on aiemmin tuonut esiin, Lentäjätien siltaratkaisun sijasta näkemyksemme mukaan teknisesti helpomman, rakennus- ja ylläpitokustannuksiltaan edullisemman ja kokonaisuutena toteuttajalle sekä alueen toimijoille riskittömämmän vaihtoehdoisen ratkaisun raitotien päättöterminaaliksi.

AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan tässä muistutuksessa myöhemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi.

Edellytämme myös, että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Mikäli kaavaehdotusta ei muuteta tässä muistutuksessa esitetyllä tavalla MRL:n vaatimukset täyttäväksi, on AVIARE pakotettu oikeusasemansa turvaamiseksi ryhtymään lain mahdollistamiin toimenpiteisiin.

2. YLEISTÄ

AVIARE on Aviapoliksessa ja Helsinki-Vantaan lentoaseman Ydinalueella merkittävä kiinteistöjen ja maanomistaja. Omistukseemme on noin 170 000 kerrosneliömetriä toimisto-, hotelli- ja logistiikkarakennuksia sekä lisäksi näiden pysäköintitiloja.

Lisäksi Aviapoliksen kaavoituksen myötä omistuksemme tulee kasvamaan huomattavasti. Kehitämme asemakaavoja yli 400 000 kerrosneliömetrille uutta asuin-, toimisto- ja liiketilaa Aviapoliksen keskustaan, Muuraan ja Huberilaan. Suurin osa kiinteistöistämme sijaitsee Vantaan ratikan suunnitellun reitin varrella tai sen välittömässä läheisyydessä.

AVIARE kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja edelleen lentoasemalle. Osallistumme mielellämme Vantaan ratikan jatkosuunnitteluun ja tuomme viitesuunnitelmamme ja kiinteistöjemme tietoja käyttöönne yhteensovittaessa Aviapoliksen alueen maankäyttöä, Vantaan raitiotietä ja katusuunnitelmia sekä kortteleiden ja infran toteutusta.

AVIARE aiemmin esittämät mielipiteet Vantaan raitiotiestä

Olemme aiemmin antaneet Vantaan ratikan asemakaavaluonnoksista ja ratikkaan liittyvistä katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista seuraavat mielipiteet:

- 24.3.2023 AVIA Real Estate Oy:n mielipide asemakaavamuutoksen 002462 (Vantaan ratikka, lentoasema) ja 2.3.2023 päivätyn pyynnön johdosta,
- 24.3.2023 AVIA Real Estate Oy:n mielipide nro 2 asemakaavamuutoksen 002462 (Vantaan ratikka, Aviabulevardi ja Turbiinitie) ja 2.3.2023 päivätyn pyynnön johdosta,
- 22.4.2022 Mielipide Vantaan raitiotien 30.3.-12.4.2022 nähtävillä olleista Aviabulevardiin liittyvistä katusuunnitelmaluonnoksista, mielipiteen yhteydessä annettu mielipide myös raitiotien päättöterminaalin ratkaisusta lentoasemalla,
- 4.11.2022 Mielipide Vantaan raitiotien 19.10.-1.11.2022 nähtävillä olleista Lentokenttä-Veromies-Pakkala alueen katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista (58685-1 Lentäjänne siltataso PLV 0-270, 58685-2 Lentäjätie maantaso PLV 0-230, 58684-1 Teletie välillä Lentäjä nti e-Tietotie PLV 0-263),
- 4.11.2022 Mielipide (nro 2) Vantaan raitiotien 19.10.-1.11.2022 nähtävillä olleista

Lentokenttä-Veromies-Pakkala alueen katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista (Veromies, Muuran kaupunkikylät katusuunnitelmaa 59171-1 Plootukatu välillä Tiikkurilantie-Muuranraitio).

- Lisäksi Finavia Oyj on 25.10.2019 antanut lausunnon Vantaan raitiotien yleissuunnitelmasta, jossa on ehdotettu raitiotien päättöterminaalille yleissuunnitelmasta poikkeavaa sijaintia. Vaihtoehtoista sijaintia ei kuitenkaan ole tarkemmin jatkoselvitetty.

3. KAAVARATKAISUN LAINMUKAISUUS

Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotus 002462 Lentoasema-Tietotie on loppukeväällä 2023 jaettu kahdeksi asemakaavan muutosehdotukseksi, joista nyt puheena oleva kaavaehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie (nro 002576) on näistä eteläisempi.

MRL edellyttää asemakaavoitukselta riittävää vuorovaikutusta asiaan osallisten, kuten alueen kiinteistönomistajien kanssa muun muassa siten, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoa kaavavalmisteluista sekä vaikuttaa kaavavalmisteluun. Vantaan kaupunki ei ole kaavavalmistelun yhteydessä menetellyt tältä osin MRL:n mukaisesti, sillä AVIARE:lle alueen suurena kiinteistönomistajana ei ole varattu mahdollisuutta osallistua kaavahankkeeseen samalla tavalla kuin muille kiinteistönomistajille. Kaavavalmistelussa on siten selkeä menettelyvirhe. AVIARE otettiin mukaan Vantaan raitiotien suunnittelutyöhön vasta alkuvuonna 2022. Mikäli AVIARE olisi kutsuttu mukaan jo kaavoituksen alkuvaiheessa siten kuin MRL edellyttää, olisi perustellut huolestua voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon ja vaihtoehtoisia ratkaisuja nykyiselle raitiotien päättöterminaalille olisi selvitetty tarkemmin.

AVIARE on aikaisimmissa vuosien 2022 ja 2023 aikana annetuissa mielipiteissä tuonut esiin vakavat huolestukset Lentäjäntielle siltarakenteena suunnitellun ratikkalinjauksen ja raitiotien päättöterminaalin yleisistä vaikutuksista alueen toiminnallisuuden ja liikenne-, ym. turvallisuuden heikkenemiseen sekä ratikkalinjauksen vaikutuksen Lentäjäntien alueen nykyisten sekä suunniteltujen kiinteistöjen käytettävyyteen. Mikäli AVIARE olisi kutsuttu muiden maanomistajien tavoin mukaan MRL:n edellyttämällä tavalla, olisi AVIARE:n näkemykset voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon. AVIARE on myös esittänyt vaihtoehtoisen ratkaisun raitiotien päättöterminaalista, joilla suuri osa nyt kaavaluonnoksen suunnitteluratkaisun sisältämisestä negatiivisista vaikutuksista olisi vältettävissä.

Vantaan ratikan asemakaavaluonnoksesta Lentoasema ja Tietotie (asemakaavan muutosluonnos nro 002462) 24.3.2023 annetussa mielipiteessä ehdotettiin, että Vantaan ratikan lentoaseman päättöterminaalin osuus 11 mailutien ja Tietotien risteyksestä alkaen erotetaan omaksi, myöhemmin vahvistettavaksi kaava-alueeksi, jotta raitiotien päättöterminaalin linjauksen vaihtoehtoiset sijainnit ehditään kunnolla tutkia. Lisäksi AVIARE edellytti, että katualueeksi siirtyvien alueiden ostohinnasta ja muista korvausmenettelyistä on sovittava ennen kaavan vahvistamista ja investointipäätöksen tekemistä. Myös Finavia Oyj on kaavaluonnoksesta nro 002462 24.3.2023 antamassaan mielipiteessään edellyttänyt samaa asiaa.

Puheena oleva asemakaavamuutosehdotus ei noudata AVIARE:n ja Finavian 24.3.2023 mielipiteissään ehdottamaa kaavarajaa, vaan sen sisältämä ratikkalinjaus ja muut katuratkaisut lukitsevat myös kaavan ulkopuolisilla alueilla olevat katuratkaisut sekä raitiotien päättöterminaalin siltarakaisuna Lentäjäntielle. Nyt puheena oleva asemakaavamuutosehdotus ja siihen liittyvät katusuunnitelmat eivät mahdollista vaihtoehtoisia ratikan päättöterminaalin ratkaisua, vaikka ratikan päättöterminaalia koskeva suunnitteluratkaisu on aidosti avoinna, ja eri suunnitteluratkaisut vielä tutkimatta.

Koska suunniteltu asemakaavan muutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie käytännössä

tarkoittaa sitä, että sen pohjoisena jatkeena oleva asemakaavamuutosehdotus välillä Teletie-Lentoasema ei täytä MRL:n asettamia vaatimuksia, ei nyt lausunnoilla oleva kaavakaan niitä täytä, ja siksi kaavaehdotusta tulee muuttaa siten, että se täyttää lain asettamat vaatimukset.

Nyt puheena asemakaavamuutosehdotus ja siinä omaksuttu ratikan suunnitteluratkaisu on MRL vastainen mm. seuraavilla perustella:

- MRL asettaa vaatimukset turvallisesta ja viihtyisästä elinympäristöstä. Tämä vaatimus koskee toisaalta sitä, että kaavalla tulee luoda turvallista ja viihtyisää elinympäristöä ja toisaalta sitä, että kaavalla ei saa heikentää jo kaavoitetun ja toteutetun alueen turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Samoin MRL:n mukaan kaavan tulee luoda edellytykset liikenteen riittävälle ja turvalliselle järjestämiselle, joka koskee erityisesti joukkoliikennettä ja pelastusajoneuvoja. Raitiotien ehdotettu asemakaavamuutos välillä Teletie-Lentoasema johtaa kaavoitetun ympäristön turvallisuuden, toiminnallisuuden ja viihtyvyyden olennaiseen heikentymiseen.
- MRL mukaan kaavalla ei saa myöskään aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeudenhaltijalle sellaista kohtuutonta haittaa, joka olisi kaavalla asetettavia tavoitteita syrjäyttämättä vältettävissä. Mikäli siis aiheutetaan kohtuutonta haittaa, joka olisi vaihtoehtoisella kaavoitusratkaisulla vältettävissä kaavoituksen tavoitteista tinkimättä, tulisi kaava tehdä vaihtoehtoisella tavalla. Koska asemakaavan tarkoitus (raitiotieyhteyden johtaminen lentoasemalle) on saavutettavissa aiheuttamatta edellä todettua kohtuutonta haittaa AVIARE:n kiinteistöille, ei nyt ehdotettu kaavaratkaisu täytä MRL:n vaatimuksia.
- Asemakaavoituksen perusteisiin kuuluu vaatimus maanomistajien mahdollisuudesta vaikuttaa kaavoitusprosessiin sen alusta lukien. MRL:n mukaan tämä mahdollisuus tulee turvata kaikille maanomistajille yhtäläisesti. Koska tällaisia keskusteluja ei AVIARE:n kanssa ole käyty [kuin vasta 2022 alusta lukien], ei asemakaavan valmistelu täytä MRL:n asettamia vaatimuksia maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta.

4. KAAVARATKAISUN EPÄTARKOITUKSEN MUKAISUUS

4.1 KAAVARATKAISUN JA KATUSUUNNITELMIEN VAIKUTUS ALUEEN NYKYISEEN JA SUUNNITeltuun MAANKÄYTTÖÖN

Lausunnoilla olevan kaavaehdotuksen tarkoituksena on mahdollistaa Vantaan raitiotien rakentaminen välille Aviabulevardi Tietotie. Kaava käsittää pelkästään katualueita ja se halkaisee olemassa olevan kaupunkirakenteen. Kaava on laadittu joukkoliikenteen näkökulmasta. Kaavan laatimisessa ei ole riittävästi kiinnitetty huomiota alueen olemassa olevan muun maankäytön ja suunnitteilla olevan maankäytön edellytysten turvaamiseen. Yhteensovitus muihin alueisiin ja toimintoihin on jäänyt puutteelliseksi.

Ratikan asemakaavamuutosehdotus 002576 ja 7.6.2023 kuulutetut, lausuntopyynnöillä olevat Tietotien katusuunnitelmat (Tietotie välillä Teletie-Ilmakehä, plv 0-400) sisältävät ratkaisun, jossa raitiotien kiskot kaartavat Tietotieltä Teletielle kohti Lentäjätien päässä siltarakenteella sijaitseva raitiotien päättöterminaalia. Teletie-Ilmakehän välinen kaavaehdotus ja katusuunnitelmaehdotus eivät tee mahdolliseksi ratikka kiskoja ja kadun ajokaistojen osalta muita vaihtoehtoja. Vaikka varsinainen päättöterminaali sijoittuukin pohjoisemmalle ja myöhemmin lausunnoille tulevan kaavan ja katusuunnitelmien alueelle, nyt puheena oleva kaavaehdotus ja Tietotien katusuunnitelmat eivät mahdollista raitiotien päättöterminaalin sijoittamista Lentäjäntieltä toisaalle. Täten nyt puheena olevaa kaavaehdotusta ja katusuunnitelmaehdotusta ei voida pitää tarkoituksenmukaisina.

Aviabulevardin ja Tietotien eteläosan välisellä osuudella ratikan asemakaavaa sekä katusuunnitelmia on työistetty samanaikaisesti Aviapoliksen keskustan asemakaavojen laatimisen kanssa ja ratkaisuja on sovittu yhteen alueen nykyisen ja tulevan maankäytön kanssa. Kaavaehdotukseen on Finavia

Oyj:n, Vantaan kaupungin ja AVIARE yhteisesti sopiman mukaisesti liitetty Turbiinille kokonaisuudessaan. Raitiotiehankkeen aikataulusyistä kunnollista yhteensovitusta Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotuksen, katusuunnitelmaehdotusten ja näiden ympäristön osalta ei kuitenkaan ole tehty, ja siksi ratikan kaavarajoihin ja katusuunnitelmien rajoihin on jäänyt useita kohtia, joissa ratkaisut ovat ristiriidassa alueen muiden kaavojen ja nykyisen maankäytön sekä pitkäaikaisten maankäyttösopimusten kanssa. Jotta ratkaisut olisivat AVIARE:n ja Finavia Oyj:n omistamien alueiden ja kiinteistöjen käytön sekä niiden kehittämisen osalta tarkoituksenmukaisia, eivätkä aiheuttaisi näille haittaa, on Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotusta ja sen kaava-alueen katusuunnitelmaehdotuksia täsmennettävä ja niissä olevat virheet korjattava. Korjaustarpeet ja yhteensovitusta vaativat kohdat on yksilöity jäljempänä kohdassa 5 ja liitteessä 1.

4.2 VANTAAN RATIKAN ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUSTEN VAIKUTUS AVIARE: N LENTÄJÄNTIEN KIINTEISTÖIHIN

Nyt puheena olevaan kaavaehdotukseen sisältyvä suunnitteluratkaisu raitiotien päättöterminaalin osalta ei mahdollista AVIARE:n Lentäjäntiellä sijaitsevien kiinteistöjen nykyistä ja tulevaa toimintaa, niihin liittyvää turvallista ja sujuvaa liikkumista sekä kaupallisten toimintojen menestymistä.

Mikäli ratikkalinjaus toteutetaan nyt puheena olevaan kaavaehdotukseen sisältyvän suunnitteluratkaisun mukaisesti, on tällä suunnitteluratkaisulla merkittävä haitallinen vaikutus AVIARE:n omistamien AVIA Fleet, AVIA Pilot ja Hotelli Hiltonin kiinteistöjen ja rakennusten käytölle. Suunnitteluratkaisuun sisältyvä siltarakenne sijoittuu käytännössä kiinni AVIARE:n omistamien rakennusten julkisivuun, jolloin siltarakenne estää näkymän rakennusten alimmista kerroksista, joissa on mm. majoitus- ja toimistotiloja. Lisäksi suunnitteluratkaisuun sisältyvä siltarakenne vaikuttaa merkittävästi turvallisten tonttiliittymien järjestämistä AVIARE:n kiinteistöille. Edelleen raitiotien aiheuttama melu ja värinä saattaa johtaa siihen, ettei AVIARE:n omistamien rakennusten käyttö niiden nykyisessä käyttötarkoituksessa ole mahdollista.

Edellä todettujen nykyisten rakennustemme ja suunniteltujen uudisrakennustemme toiminnalla on merkittävä rooli lentokenttäkaupungin elinvoimaisuudessa ja tulevassa menestyksessä. Rakennuksissa sijaitsevien nykyisten toimintojen työpaikkojen säilyttäminen edellyttää, ettei raitiotien ratkaisu heikennä toimistojen ja hotellien toimintaedellytyksiä ja niiden houkuttelevuutta. Raitiotien ratkaisun pitää tehdä mahdolliseksi olemassa olevien toimistojen ja hotellien toiminnan kehittäminen ja muutokset sekä toiminnan laajentaminen lisärakentamisella. Uudishankkeet lisäävät myös raitiotien käyttäjien määrää.

Olemme vuosina 2022-2023 suunnitteluprosessin yhteydessä, katusuunnitelmaluonnosten mielipiteiden yhteydessä ja asemakaavaluonnoksen mielipiteiden yhteydessä tuoneet seikkaperäisesti esiin suunnitelmaan liittyvät ongelmat ja kehittämistarpeet. Lisäksi Finavia Oyj on esittänyt Vantaan kaupungille ja raitiotiehankkeelle dokumentin Finavian vaatimukset Vantaan ratikan vaikutuksista välillä Ilmakehä-Terminali

AVIARE: Ha ei ole varmuutta siitä, että suunniteltu raitiotien päättöterminaalin ratkaisu kykenee täyttämään sille asettamamme tekniset vaatimukset, miten rakentamisaikaiset järjestelyt hoidetaan ja onko Vantaan kaupunki varautunut raitiotien budjetissa rahoittamaan rakennuksiimme mahdollisesti tarvittavat muutokset.

AVIARE:n mielestä nykyiseen raitiotien päättöterminaalinratkaisuun sisältyy merkittäviä toiminnallisia ja taloudellisia haittoja ja riskejä. On oletettavaa, ettei kaikkia haittoja pystytä poistamaan.

Suunnitellulla terminaali-alueen raitiotieratkaisulla on näin merkittävä haitallinen vaikutus AVIARE omistamien kiinteistöjen käytölle ja niiden arvolle ja tätä kautta yrityksellemme ja

vuokralaisillemme. AVIARE:n näkemyksen mukaan raitiotien nyt puheena olevan kaavamuuosehdotuksen sisältämän suunnitteluratkaisu saattaa toteutuessaan vaikuttaa negatiivisesti olemassa olevien kiinteistöjen arvoon ja jatkokehittämiseen.

4.3 VAIHTOEHTOINEN RATKAISU

AVIARE on aiemmin vuosien 2022 ja 2023 aikana tuonut esiin, Lentäjätien siltaratkaisun sijasta näkemyksemme mukaan teknisesti helpomman, rakennus- ja ylläpitokustannuksiltaan edullisemman ja kokonaisuutena toteuttajalle sekä alueen toimijoille riskittömämmän vaihtoehtoisen ratkaisun raitiotien päättöterminaaliksi maantasossa Tietotien päässä.

AVIARE käsityksen mukaan tällä vaihtoehtoisella ratkaisulla voitaisiin välttää merkittävä määrä rakennusaikaisista haitoista ja myöhemmin alueen kiinteistöjen käytölle ja kehittämiselle aiheutuvista haitoista.

5. ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUKSEN VIRHEET JA MUUTOSTARPEET

5.1 KAAVARAJOJEN RISTIRIITAISUUS

Pääosalle osalle Tikkurilantien ja Tietotien välistä aluetta on Vantaan ratikkaa varten kaavoitettavien katualueiden viereen joko jo toteutettu tai yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa suunniteltu uutta maankäyttöä (asuntoja, toimistoja, pysäköintiä). Kortteleilla on jo joko voimassa oleva tuore asemakaava, valmis asemakaavan muutosehdotus, asemakaavaehdotuksen osalta muutostyö on parhaillaan käynnissä, tai alueen asemakaavamuutoksen luonnos on valmistunut vuonna 2023. Osa alueen rakennuksista tai käytössä olevista muista katuihin rajautuvista alueista on jo rakennettu. Alueella on myös voimassa olevia pitkäaikaisia maanvuokrasopimuksia.

Kortteleiden asemakaavoja on tulossa lainvoimaisiksi hyvin samanaikaisesti Vantaan ratikan asemakaavamuutoksen ja katusuunnitelmien kanssa. Etenkin Koy Aviatontti I, Koy Aviatontti II ja Aviapoliksen keskusta korttelin asemakaavojen alueella on tavoitteena, että katualueeseen rajautuvat rakennukset toteutetaan ennen raitiotien liikennöinnin aloitusta ja kortteleiden rakentamista tehdään samanaikaisesti yhteensovittaen katujen rakentamisen kanssa.

Koska alueen maankäytön suunnittelua, asemakaavoitusta ja niihin liittyviä kortteleiden viitesuunnitelmia on tehty yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa, tulee kaupungin Vantaan ratikan asemakaavoissa ja katusuunnitelmissa kunnioittaa yhteisesti tehtyä maankäytön suunnittelua ja huolehtia siitä, etteivät ratikan asemakaavat ja katusuunnitelmat ole ristiriidassa alueen muun maankäytön ja korttelirajojen kanssa, eivätkä muodosta estettä kortteleiden ratkaisujen toteutukselle. Nyt puheena olevan asemakaavamuutosehdotuksen osalta näin ei kuitenkaan ole, joten tältä osin kaavaehdotusta tulisi muuttaa.

AVIARE on aiemmissa Vantaan ratikan kaavoista ja katusuunnitelmista antamissaan mielipiteissä huomauttanut havaitsemistaan suunnitelmien mahdollisista ristiriidoista ja edellyttänyt yhteensovitusta sekä tarvittavia muutoksia Vantaan ratikan kaavaluonnokseen ja katusuunnitelmaluonnoksiin. Lisäksi AVIARE on pyytänyt Vantaan ratikan asemakaavaehdotusta tarkistettavakseen ja yhteisesti yhteensovitettavaksi ennen sen viemistä Vantaan päätöksentekoon ja nähtäville, jotta selkeät ristiriidan olisi voitu korjata ennen kaavaehdotuksen käsittelyä ja muutostarpeiden kommentoinnilla muistutusmenettelynä olisi välttytty.

Nyt puheena oleva kaavaehdotus sisältää useita ristiriitoja kaavarajoissa ja katusuunnitelmissa. Nämä on yksilöity kohdassa 5.3 ja esitetty liitteen 1 kartoissa kirjaimella A. Finavia Oyj:n muutostarpeet on listattu kohdassa 5.4. ja esitetty liitteen 1 kartoissa kirjaimella F.

Lisäksi kohdassa 5.5. kommentoimme havaitsemiamme Aviabulevardin, Aviapoliksen aukion ja Turbiinitien pohjoisosan katujen ja kaupunkitilaan liittyvää laatutasoa, joiden osalta ratikan asemakaavamuutosehdotus ja katusuunnitelmaehdotukset eivät AVIARE:n mielestä vastaa Vantaan Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa ja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa tavoiteltua tasoa.

5.2 KADUN RAKENTAMISEN VAATIMA TILA (KATULUISKAT)

Katusuunnitelmassa on esitetty paitsi katualueen raja, myös kadun rakentamisen vaatima tila, joka on paikoin varsinaista katualuetta merkittävästi leveämpi. AVIARE:n tekemän suunnitelmien vertailun perusteella ratikan kaavamuutosehdotuksen kaavaraja noudattaa paikoin katusuunnitelman katualueen rajaa, paikoin katusuunnitelman kadun rakentamisen vaatimaa rajaa ja paikoin poikkeaa näistä kummastakin.

Katusuunnitelmassa kadun rakentamisen edellyttämä tila perustuu katu luiskiin, jossa katu on rakennettu joko pengertämällä tai maata/kalliota leikkaamalla siten, että luiskaus alkaa suunnitelmiin merkityn varsinaisen katualueen reunasta tai hieman sen ulkopuolelta.

Vantaan ratikan (Tiina Hulkko 21.6.2023) lähettämän sähköpostin mukaan kadun rakentamisen edellyttämän tilan on kuuluttava ratikan kaava-alueeseen ja sisällyttävä katualueeseen ja luovutettava kaupungille. Ratkaisu on kuitenkin ristiriidassa nykyisten rakennusten ja piha-alueiden maankäytön sekä vahvistuneiden tai tekeillä olevien asemakaavojen kanssa. Rakentamisen edellyttämä alue ulottuu monissa kohdissa näiden asemakaavojen kortteleiden sisään, jopa rakennusalueen sisään tai käytössä olevien alueiden päälle. Katualueeksi muuttaminen ja alueluovutus ei siksi ole mahdollista nyt puheena olevassa kaavaehdotuksessa ja katusuunnitelmassa esitetyssä laajuudessaan.

Osa Aviapoliksen keskustan kortteleiden asemakaavoista on tulossa lainvoimaisiksi hyvin samanaikaisesti ratikan asemakaavan ja katusuunnitelman kanssa. Kortteleita toteutetaan joko jo ennen ratikan katujen rakentamista tai samanaikaisesti sen ratikan rakennustöiden kanssa.

AVIARE:n näkemyksen mukaan nyt puheena olevana ratikan asemakaavamuutokseen tulee sisältyä ja katualueeksi muuttaa vain ne alueet, jotka lopputilanteessa ovat liikennöitäviä katualueita. Asemakaavoihin ei sisälly väliaikaisia järjestelyjä, ne koskevat vain valmista pitkäaikaista tulosta. Kadun rakentamisen edellyttämien, varsinaisia katualuetta leveämpien luiskien ja reuna-alueiden osalta ratkaisut on yhteensovittettava yhdessä kortteleiden maanomistajien kanssa. Menettelystä on sovittava alustavasti ratikan asemakaavamuutoksen yhteydessä laadittavassa kaupungin ja maanomistajan välisessä esisopimuksessa ja täsmällisesti myöhemmin toteutusjärjestyksestä riippuen joko kadun tai kortteleiden toteutussuunnittelun yhteydessä.

Mikäli katu rakennetaan ennen kortteleiden toteutusta, voi kadun rakentaminen ulottua katualuetta leveämmälle alueelle korttelirakenteen sisään edellyttäen, että siitä on maanomistajan kanssa erikseen sovittu. Toteutuksen osalta on sovittava, miten pitkälle kadun rakenteet korttelin puolelle ulottuvat, millaisia rakenteet ovat sekä erilaisista vastuista rakenteisiin liittyen. Tämä ei kuitenkaan edellytä maanomistajien nykyisin hallitsemien alueiden muuttamista katualueeksi. Kadun rakenteet eivät saa kohtuuttomasti haitata tulevien kortteleiden toteutusta tai tehdä rakentamisesta merkittävästi kalliimpaa tai teknisesti vaikeampaa. Tarvittaessa katurakenne tulee toteuttaa muutoin kuin luiskaamalla. Lisäksi kadun rakentaminen on tarvittaessa vaiheistettava esim, toteuttamalla kevyenliikenteen väylät myöhäisemmässä vaiheessa samanaikaisesti kortteleiden toteutuksen kanssa.

5.3 RISTIRIIDAT JA MUUTOSTARPEET AVIARE:N OMISTAMIEN KIINTEISTÖJEN OSALTA

A1 Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Tietotien katusuunnitelma (liite 1, sivu 2)

Kaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava etelämmäksi Tietotien ja Ilmailutien risteykseen. Tietotien pohjoispäässä ja Telettiellä asemakaavamuutosehdotusta ja katusuunnitelmaehdotuksia on muutettava siten, ettei puheena oleva asemakaavamuutosehdotus lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua. Lisäksi päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut kannattaa tehdä kokonaisuutena myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

A2 Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus Koy Vantaan Kolmioparkin maanvuokrasopimusalueella (liite 1, sivu 4)

Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualueen raja ovat liian lähellä Koy Vantaan Kolmioparkin rakennusta. Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja on ristiriidassa Aviapoliksen keskustan kaavarajan ja korttelirajan 53414 kanssa.

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualueen raja on korjattava siirtämällä se 1.5 m etäisyydelle pysäköintilaitoksen ulkoseinästä, jolloin rakennuksen perustukset ja salaojat mahtuvat Kolmioparkin tontin alueelle, pysäköintilaitoksen rakenteiden huoltaminen ja korjaaminen on mahdollista oman tontin alueelta ja katualueen raja on riittävän etäällä rakennuksesta, jotta riski julkisivun vaurioitumisesta katualueen ylläpidon yhteydessä vähenee. Rajamuutokselle ei ole estettä, sillä ajokaistojen ja rakennuksen seinän välissä on viheraluetta.

A3 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja korttelissa 52414 (liite 1, sivu 7)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan mukaisesta korttelin 52414 korttelirajasta. Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ulottuu korttelin rakennusalueen sisään. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja on ristiriidassa myös Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotuksen mukaisen katualueen rajan kanssa ja on katusuunnitelmassa osoitettua varsinaista katualuetta leveämpi.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja on korjattava siirtämällä sitä idemmäksi Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan 52414 mukaiseksi.

A4 Aviapoliksen keskustan kaavasta poikkeavat Avia bulevardin katusuunnitelman reunaviheralueet (liite 1, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa on esitetty kadun reunaan reunaviheralue Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelin 52414 ja kadun liikennöityjen alueiden välille. Ratkaisu poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavassa esitetystä Aviabulevardin kaupunkimaisesta tavoitetilasta. Lisäksi reunaviheralue poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta ja ulottuu korttelin 52414 puolelle.

Katusuunnitelmaa on muutettava vastaamaan Aviapoliksen keskustan asemakaavaa ja reunaviheralue poistettava

A5 Aviabulevardi, kadun rakentamisen edellyttämä tila (katuluiska) (Liite 1, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmaan ja osin ratikan asemakaavamuutosehdotuksen alueeseen sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä tila ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 52414 (korttelin rakennusalueen sisäpuolelle). Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti Ikn kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52414 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen raitiotien toteutusta.

A6 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Aviabulevardin ja Drakeninkujan risteyksessä (Liite 1, sivu 8)

Drakeninkujan ja Aviabulevardin liittymässä ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa katualueeksi varattu alue on tarpeettoman leveä. Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alueen raja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajoista sekä Aviabulevardin katusuunnitelman katualueen reunasta. Katualue ulottuu liian leveänä kortteleiden 52416 ja 52417 puolelle niiden rakennusalueen sisään tai aivan kiinni rakennusalueen rajaan, ja todennäköisesti estää kortteleiden massoittelemisen Aviapoliksen keskustan asemakaavan rakennusalan mukaisena.

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

A7 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus korttelin 52417 länsireunalla (liite 1, sivu 9)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Aviabulevardin katusuunnitelman alue ovat liian leveitä ja ulottuvat Aviapoliksen keskustan kaavan korttelin 52417 rakennusalueen sisään sekä säilytettävän kallioalueen päälle. Poikkeama on merkittävä suhteessa Aviapoliksen keskustan kaavaan. Ilmeisesti poikkeama aiheutuu kallion päälle tällä hetkellä sijoitetun Aviapolis-mainostekstin ottamisesta katualueeksi. Aviapolis-tekstin säilyttämisestä alueen tulevan toteutuksen yhteydessä ei ole keskusteltu. Teksti voidaan tarvittaessa asemoida uudelleen.

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti II :n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52417 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen raitiotien toteutusta.

A8 Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus kortteleiden 52415 ja 52416 länsireunalla (Liite 1, sivu 10)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty katualue on liian leveä ja poikkeaa Aviapoliksen keskustan asemakaavasta sekä ratikan asemakaavamuutosehdotuksesta. Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä Koy Aviatontti II:n kortteleista 52415 ja 52416 katualueeksi liitettävään alueeseen.

Katuluiska ulottuu kortteleiden rakennusalojen sisään. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi kortteleiden 52415 ja 52146 asemakaavojen muutosehdotusten vahvistamista Aviapoliksen keskustan kaavan massoittelemisen ja rakennusalojen mukaisena.

5.4 RISTIRIIDAT JA MUUTOSTARPEET FINAVIA OYJ:N OMISTAMIEN KIINTEISTÖJEN OSALTA

F1 Asemakaavamuutosehdotus ja Tietotien katusuunnitelmaehdotus, liittymäkielto Tietotiellä (Liite 1, sivu 2)

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa Tietotien päähän on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Poistuva liittymä estää tontilla tällä hetkellä sijaitsevan pysäköintialueen käytön, koska alueelle ei ole muuta liittymää. Mikäli liittymäkielto säilytetään asemakaavamuutosehdotuksessa, on raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvän kustannuksellaan rakennettava korvaava ajoneuvoliittymä ja

ajoyhteys tontille.

Katusuunnitelmia on korjattava vastaamaan liittymäratkaisua.

F2 Asemakaavamuutosehdotuksen kaava raja ja Ilmailutien katusuunnitelmaehdotus (Liite 1, sivu 2)

Ilmailutiellä asemakaavamuutosehdotus ja Ilmailutien katusuunnitelma katualueineen ovat liian leveitä. Ratkaisu vaikeuttaa Ilmailutien pohjoispuolella sijaitsevan Finavian alueen maankäyttöä.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelman katualuetta tulee pienentää sijoittamalla sähköasema katualueen keskeltä muualle, mieluiten ELY:n omistamalle alueelle tai esimerkiksi Tulotien varteen. Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma kavennetaan olemassa olevan katualueen levyiseksi ja myös pyörätie siirretään ajokaistojen viereen.

F3 Olemassa olevat putket, johdot ja kaapelit sekä niiden siirrot (Liite 1, sivut 1 ja 2)

Tietotiellä, Ilmailutiellä, Ilmakehällä, Turbiinitillä, Ilmailuaukiolla/Aviabilevardilla Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen ja sen mukaisten katusuunnitelmien alueella on paljon Helsinki-Vantaan lentoasemalle elintärkeää tekniikka. Raitiotien ja katujen rakentamisen yhteydessä tehtävät erilaiset johto- ja putkisiirrot eivät saa aiheuttaa häiriöitä lentoasemaa palvelevan tekniikan toiminnalle.

Raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvä tekee johto- ja putkisiirrot kustannuksellaan. Muutostyöt on hyväksyttävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaavaehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

F4 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Tietotien katusuunnitelmaehdotus (Liite 1, sivu 2)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Tietotien katusuunnitelman mukainen katualue Tietotien länsireunassa näyttävät ulottuvan Finavian ja kolmannen tahon välillä voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajan ja katusuunnitelman katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi siten, että ne noudattavat pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa ja mm. maanvuokra-alueen rajaavat aidat jäävät katualueen ulkopuolelle.

F5 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus kadun pohjoispäässä (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman mukainen katualue kadun rakentamisen edellyttämän luiskan osalta ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettava alue on rajattava mahdollisimman pieneksi, katuluiskasta sekä kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisen korttelin toimintaan on sovittava Finavian kanssa.

F6 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue Turbiinikujan kohdalla (Liite 1, sivu 3)

Turbiinikujan kohdalla asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Turbiinitien katualue

ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettavan alueen leveys on rajattava mahdollisimman pieneksi. Ratkaisuissa on otettava huomioon myös Turbiinikuja ja Turbiinitien liittymän näkemäesteet.

F7 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Turbiinitien katualue kadun länsireunassa ulottuvat Finavian ja kolmannen tahon välisen voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajan ja katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi, siten että ne noudattavat voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8 Asemakaavamuutosehdotuksen liittymäkielto Turbiinitielle (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavamuutosehdotuksen Turbiinitielle on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Alueella on Finavian ja kolmannen tahon (Finnair Oyj) välinen voimassa oleva pitkäaikainen maanvuokrasopimus. Liittymäkiellosta ja maanvuokrasopimusalueen ajoyhteyksien ratkaisemisesta on neuvoteltava Finnair Oyj:n kanssa ennen asemakaavamuutosehdotuksen ja katusuunnitelman vahvistamista ja samalla tehtävä tarvittavat muutokset maanvuokrasopimukseen. Tarvittaessa asemakaavamuutosehdotusta ja katusuunnitelmaa on muutettava.

F9 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat liiaksi itään. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F10 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla Väyläviraston alueella (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat Väyläviraston omistaman alueen pohjoisosaan. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F11 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue, vaikutus Finavian alueiden tulevaan maankäyttöön (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alueen ja Turbiinitien katualueen vieressä on useita Finavian alueita, joiden osalta on turvattava niiden myöhempi maankäyttö maksimoimalla kortteleiden alue. Asemakaavamuutosehdotus ja Turbiinitien katualue ulottuvat liian syvälle Finavian alueelle. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien luovutettavan katualueen rajat on minimoitava/ kavennettava vastaamaan nykyistä toteutettua Turbiinitien katua, jotta ne eivät estä alueen tulevaa maankäyttöä.

F12 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus Kolmiokorttelin kohdalla (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualue ovat tarpeettoman leveitä Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 suunnitellun

toimistokorttelin pohjoisosassa. Toimistokorttelin ja kadun liikennöitävien kaistojen väliin on merkitty kapea katuvihreän alue, jota varten olisi luovutettava pieni osa Finavian Kolmiokorttelin alueesta. Aviapoliksen keskustan kaavan tavoitteisiin ei kuitenkaan kuulu ko. tyyppinen viherratkaisu kaupunkikuvallisesti keskeisen toimistokorttelin julkisivun vieressä. Katusuunnitelman katualuetta ja asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava kapeammiksi. Turbiinitien liikennöitävien (kevyen liikenteen) ajokaistojen ja tulevan toimistorakennuksen välisen alueen mahdollisesta luovutuksesta ja liittämisestä katualueeksi voidaan sopia myöhemmin Kolmiokorttelin (K52414) asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä ja samalla ratkaistaan maasuikaleen kaupunkikuvallinen toteutus.

Mikäli Turbiinitien pohjoisosan kadun rakenteisiin on tehtävä muutoksia ennen Kolmiokorttelin kaavaehdotuksen vahvistumista, voidaan katuluiskien ulottamisesta korttelin 524141 alueelle sopia erillisellä sopimuksella Finavian ja kaupungin kesken, tarvittaessa tästä voidaan tehdä maininta jo Turbiinitien luovutussopimukseen (Ojitussopimus).

F13 Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus, katualue ja kadun rakentamisen edellyttämä alue Ilmailuaukion kohdalla (Liite 1, sivu 5)

Aviabulevardin (Ilmailuaukion) katusuunnitelmaan sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä alue ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 rakennusalueen sisäpuolelle. Aviabulevardin rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi kuitenkaan sisältyä katualueeseen ja Finavian kaupungille luovuttamaan alueeseen.

Kadun rakentamisen edellyttämistä korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämiseen ja vastuineen laaditaan erillinen esisopimus Finavian ja kaupungin välille. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

F14 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Ilmailuaukion (Aviabulevardin) ja Mekaanikontien kulmaus (Liite 1, sivu 5)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta Ilmailuaukion (Aviabulevardi) ja Mekaanikontien kulmauksessa.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ulottuu liian leveänä toimistokortteliin K53414sen rakennusalueen sisäpuolelle. Asemakaavamuutosehdotus estää Aviapoliksen keskustan kaavassa kortteliin suunnitellun maankäytön eteläisen rakennusalueen osan ja viheralueen osalta.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

F15 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Mekaanikontiellä (Liite 1, sivu 6)

Asemakaavamuutosehdotuksessa on varattu tarpeettoman laaja liittymäalue Mekaanikontielle. Virheellinen mitoitus perustuu tarkistamattomiin suunnitelmiin uuden Ilmailumuseon haalausreititilantartpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan KTY-korttelin 53414 ja VL-alueen rajoista. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan mukaiseksi, jotta Ratikka kaava ei

estä KTY-korttelin suunniteltua maankäyttöä.

F16 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja, Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus, katualueen raja Mekaanikontiellä (Liite 1, sivu 6)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Mekaanikontien haalausreitin katualue ovat tarpeettoman leveitä uuden Ilmailumuseon täsmentämään haalausreitin todelliseen tilantarpeeseen nähden. Aviapoliksen keskustan kaavassa on esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävän leveä yhteys. Asemakaavamuutosehdotusta ja Aviabulevardin katusuunnitelmaa Mekaanikontien kohdalla on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan rajauksen mukaisiksi.

5.5 RISTIRIIDAT KADUN JA KAUPUNKITILAN LAADULLISISSA RATKAISUISSA

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa ja katusuunnitelmaehdotuksissa on ristiriitoja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen ja sen yhteydessä laaditun viitesuunnitelman sekä kaupungin hyväksyminen Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden laadullisten tavoitteiden kanssa.

Vantaan kaupungin laatimissa Kiehtovakaupunki / Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa Aviapoliksen keskustan teemana on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä.

Suunnitteluperiaatteissa on mm. seuraavia kirjauksia:

- Elävä kaupunki: Monipuoliset palvelut. Luodaan edellytykset yhteisöllisyydelle ja kaupunkikulttuurille. Tehdään jalankulkuympäristöstä kaupunkielämän ydin. Pidetään huolta luonnosta.
- Tulevaisuuden lentokenttäkaupungista tehdään kaupunkimainen ja monipuolinen. Kullekin osa-alueelle luodaan omanlaisensa ilme ja tunnelma.
 - Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.
 - Korttelin kaupunkikuvallisesti merkittävä kohta tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja ympäristörakentamisen keinoin.
- Taiteella ja valaistuksella korostetaan keskeisiä paikkoja ja kohennetaan ympäristön laatua ja tehdään siitä viihtyisämpi.
- Säilytetään mahdollisimman paljon metsää, puita, kallioita ym. Huomioidaan neljä vuodenaikaa ja luonnon rauhoittava vaikutus. Luodaan uutta kaupunkivihreää.

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa on mm. seuraavia laadullisia kaavamääräyksiä, joita AVIARE mielestä tulee soveltaa myös katurakentamisessa:

- Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.
- Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.
- Noin 20 metrin välein tulee rakennusten julkisivun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.
- 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.

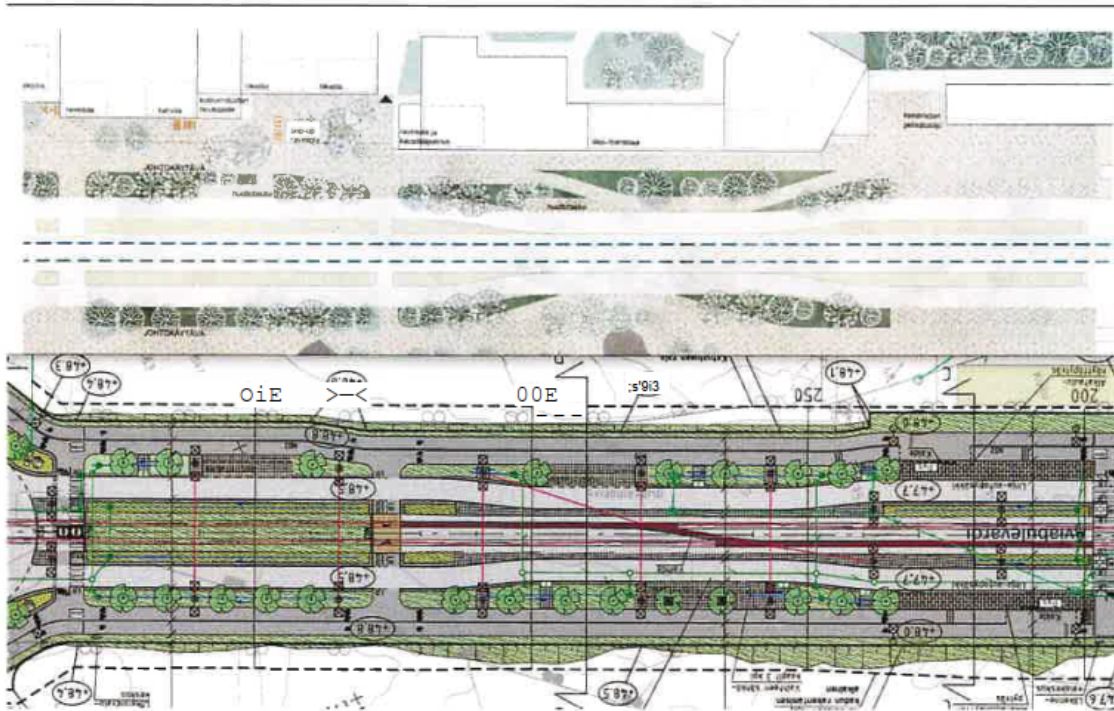
Aviabulevardi välillä Karhumäentie- Tikkurilantie (katusuunnitelma nro 58677-2)

Aviabulevardi kokonaisuudessaan koostuu useasta erityyppisestä osuudesta, minkä vuoksi bulevardimaisten, yhtenäisten suorien puurivien istuttaminen koko kadun matkalle on hankalaa. Kadulle kuitenkin tavoitellaan korkeatasoista ilmettä ja omanlaistaan identiteettiä. Sen vuoksi Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen yhteydessä Aviabulevardille Aviakujan ja Karhumäentien väliselle osuudelle on ehdotettu lajistoltaan monimuotoisia ja vapaasti ryhmiteltyjä katupuuistutuksia alueen metsäteeman mukaisesti (jo mm. Aviapolis Core Viitesuunnitelma 2019 sekä viitesuunnitelmassa osana vuoden 2023 Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnosta). Alueella pyritään säilyttämään alkuperäisiä luonnonelementtejä, kuten mäntyvaltaista puustoa, avokalliota ja siirtolohkareita. Alueen yhtenäisyyden kannalta on ollut tavoitteena, että mäntyjä sekä muuta metsälajistoa ja luonnonkiviä (sekä sellaisinaan että kiveyksissä) käytetään myös rakennettavissa julkisissa ulkotiloissa. Korkeatasoisilla kävelypainotteisilla katuosuuksilla tulisi myös suosia (luonnon)kivettyjä alueita asfaltin sijaan.

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelman ajatuksena on ollut liitetilojen edustalla leventää jalankulkualuetta /oleskelutilaa jatkamalla kivettyä aluetta katualueelta korttelin tonttien puolelle rakennusten seinälinjaan saakka. Ratkaisu on perustunut kivettyyn pinnoitteeseen. Yhteensovitus kadun ja kortteleiden alueiden osalta on ollut tavoitteena tehdä siten, että ainakin paikoin liiketilojen yhteen niiden ulkopuolelle jää tilaa sijoittaa oleskelualueita, tilaa kahviloiden/liiketilojen/yhteistilojen terasseille, myyntitelineille, pop up- toimintaa, kausi-istutuksille tai muille katutilaa elävöittäville ratkaisuille.

Aviabulevardi ei ole alueen pääpyöräreitti. Nopean pyöräilyn reitti on osoitettu Turbiinitalle. Katusuunnitelmaehdotuksessa Avia bulevardille esitetty suora asfalttipäällysteinen pyörätie lisää pyöräilynopeutta. Avia-aukion ja joukkoliikenneterminaalin kohdalla, Aviabulevardin kivijalkakerroksen liiketilojen, Ilmailumuseon ja lukion edustalla nopea pyöräily tuottaa turvallisuusriskin alueella hitaammin liikkuville jalankulkijoille. Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksen viitesuunnitelmassa Aviabulevardin pyörätie oli esitetty välillä Aviakuja-Karhumäentie hieman mutkittelevana, jolloin ajonopeudet hidastuivat ja ratkaisu myös erottaa pyöräilyn selkeämmin jalankulusta ja liiketilojen edustan oleskelusta.

Nyt käsillä oleva asemakaavamuutosehdotus ei ota kantaa julkisten aukoiden eikä katualueiden laatutasoon. Katusuunnitelmaehdotuksissa ei myöskään ole esitetty mielestämme ratkaisuja, joista välittyisi Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden ja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen tavoitteet korkean laatutason, mielenkiintoisen jalankulkuympäristön sekä monipuolisen metsämäisen luonnon osalta.



Kuva 1. AVIARE mielestä Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus välillä Aviakuja-Karhumäentie (alempi kuva) ei laadullisesti vastaa Aviapoliksen keskustan asemakaavaaluonnoksen yhteydessä laadittua kaupunkikuvallista eikä kaupunkitilallista ehdotusta. Katuvihreän osuus on selvästi vähempi ja yksipuolisempi, mm. havupuut puuttuvat. Ratkaisussa ei ole otettu huomioon liiketiloja ja tavoitetta kaupunkimaisiin aukioihin ja oleskelualueisiin.

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotuksen muutoksiksi:

- Lisätään havupuiden (erit. mäntyjen) osuutta katupuustutuksissa (nykyisissä suunnitelmissa on esitetty vain 2 kpl havupuita tälle osuudelle). Käytetään useampaa eri puulajia (esim, metsäteemaan sopivia mäntyä, pihlajaa, rauduskoivua, tammea).
- Etenkin Aviakujan ja Karhumäenportin välisellä osuudella lisätään katupuiden määrää ryhmittelemällä niitä 2-3 kpl ryhmiin tasavälisen istutuksen sijaan.
- Aviakujan kiertoliittymässä useampi kuin yksi puu per istutettava alue. Suositeltava puulaji mänty (kuten tälläkin hetkellä jo on, suunnitelmassa sen sijaan esitetty vain yksi lehtipuu per istutettava alue).
- Tikkuri läntien ja Karhumäentien välisellä osuudella asfaltoidut kävely- ja pyöräilyväylät toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten liiketilojen, lukion ja Ilmailumuseon edustalla, Avia-aukion reunassa ja I Imai lua ukiolla .
- Kivetyillä kävelyosuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta).
- Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue).
- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin ja julkisten rakennusten kohtiin, kuten esimerkiksi Avia-aukion ja joukkoliikenneterminaalin alueet, Ilmailuaukio ja Ilmailumuseon alue sekä uuden lukion kohta sekä mahdolliset taideteosten

kohdat.

- Raitiotien kannatinpylväiden design ja sijainnit on myös suunniteltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Sijoituksen on mahdollistettava katupuut ja ahtaassa kaupunkitilassa sijoituksessa on otettava huomioon myös viereisten kortteleiden ratkaisut.

Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhumäenportti (katusuunnitelma nro 58677-1)

Aviabulevardin katuaukiotori / Ilmailuaukio

Aviabulevardin katuaukiotori eli Ilmailuaukio on yksi Aviapoliksen keskustan kaupunkielämän keskeisiä paikkoja. Aukion alueella sijaitsee raitiotiepysäkki ja aukion reunassa on Kehäradan Aviapoliksen aseman sisäänkäynti. Aukioon rajautuu suuria toimisto- ja hotellikortteleita, joiden kivijalassa on liiketilaa. Lisäksi aukion laidassa ovat Tiiranpuisto ja Aviapolis X-tila, tuleva uusi Ilmailumuseo ja sen eteläpuolella Aviapoliksen 700 oppilaan lukio. Aukio yhdistää toisiinsa Sääksenpuiston, Tiiranpuiston ja Karhumäenkallion viheralueet alueelliseksi viherakseliksi.

Ilmailuaukion ja sen ympäröivien torien ja puistojen jatkosuunnittelun myötä alueesta on kehitettävä paitsi liikenteellisesti toimiva (joukkoliikenne, kävely, pyöräily, rakennusten huolto ja saatto, pelastautuminen), myös kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja vehreä alue, joka mahdollistaa kaupunkielämän levittäytymisen ulkotilaan ja erilaiset tapahtumat. Tämä edellyttää alueen rajapinnan eri kaava-alueiden ja niiden suunnittelun hyvää yhteensovittamista.

AVIARE:n mielestä katusuunnitelmaehdotuksesta eikä raitiotien kaavaselostuksesta käy ilmi, miten katusuunnitelmassa esitetty kokonaisuus liittyy muuhun ympäristöön. Suunnitelmista ei myöskään käy ilmi alueelle tavoiteltu korkea laatutaso tai mielenkiintoinen jalankulkuympäristö. Katusuunnitelmissa Aviapoliksen aukion pintamateriaaliksi on esitetty harmaa luonnonkivi, mutta ei muita värejä, poikkeavia kivikokoja tai mielenkiintoista kiviladontaa. Myöskään aukion valaistuksen, kalusteiden ja varusteiden tai istutusten osalta ei ole esitetty viitesuunnitelmia, joista laatutasotavoite kävisi ilmi. AVIARE:n huolena on, että näiden tavoitteiden puutuessa suunnitelmista niihin ei myöskään ole taloudellisesti varauduttu eivätkä ne ole ohjeena jatkosuunnittelulle.

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotuksen muutoksiksi:

- AVIARE ehdottaa, että katusuunnitelmaa kehitetään vielä jatkosuunnittelussa laadullisesti korkeatasoisemmaksi ja sovitetaan se muuhun ympäristöön. Koska ratkaisun kustannukset ovat oletettavasti katusuunnitelmaehdotuksissa esitettyä kalliimmat, tulee näihin varautua Vantaan ratikan ja katurakentamisen budjeteissa.
- Myös Ilmailuaukion länsireunalla pyöräilyäylät toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten toimistojen sisäänkäyntien ja niiden kivijalan liiketilojen kohdalla.
- Kivetyillä osuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatuun (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta).
- Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue).
- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin sekä mahdolliset taideteosten kohdat.
- Raitiotien kannatinpylväiden sekä katusuunnitelmassa esitettyjen pyörä katosten ja muiden aukion kalusteiden design on myös suunniteltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Sijoituksen on mahdollistettava katupuut ja ahtaassa kaupunkitilassa sijoituksessa on

otettava huomioon myös viereisten kortteleiden ratkaisut.

Aviabilevardi välillä Turbiinitie-Karhumäen portti (katusuunnitelma nro 58677-1) ja Karhumäentie välillä Turbiinitie-Aviabilevardi (katusuunnitelma nro 58681-1)

Kolmiokorttelin (K53414/KTY) pohjoiskärki on Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa osoitettu kaupunkikuvallisesti tärkeäksi kohdaksi. Tämä asettaa laatuvaatimuksia myös Kolmiokorttelin pohjoisimman toimistorakennusmassan edessä olevaan Turbiinitien-Karhumäentien-Aviabilevardin katualueen kaupunkikuvalliseen toteutukseen ja myöhemmin alueen hoitoon.

AVIARE mielestä katujen risteykseen jäävä kolmiomainen maa-alue soveltuisi mainiosti mm. julkisen taideteoksen sijoituspaikaksi. AVIARE esittää uudelleen tarkasteltavaksi, täyttävätkö raitiotien katusuunnitelmassa alueelle osoitettu hulevesien viivytysalue sekä toimistokorttelin viereiset asfaltoitu jalkakäytävä ja pyörätie ja katualueenreunan nurmialueet korkeatasoisen kaupunkikuvan vaatimukset.

Erityisesti toimistokiinteistöihin liittyvien katualueen reunavyöhykkeiden ratkaisuja ja jalkakäytävien pintamateriaalivaihtoehtoja tulee voida tarkastella vielä uudelleen ja mahdollisesti vasta myöhemmin toimistojen rakentamisen yhteydessä, jotta kokonaisuudesta tulee kaupunkikuvallisesti yhtenäinen ja korkeatasoinen.

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotusten muutoksiksi:

- AVIARE ehdottaa, että katusuunnitelmaa kehitetään vielä jatkosuunnittelussa laadullisesti korkeatasoisemmaksi ja sovitetaan se muuhun ympäristöön. Koska ratkaisun kustannukset ovat oletettavasti katusuunnitelmaehdotuksissa esitettyä kalliimmat, tulee näihin varautua Vantaan ratikan ja katurakentamisen budjeteissa.
- Toimistokorttelin alueella jalkakäytävä ja pyörätie toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten toimistojen sisäänkäyntien ja niiden kivijalan liiketilojen kohdalla.
- Kivetyillä osuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta). Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue) ja sopia myös Ilmailuaukion ratkaisuihin.
- Hulevesi ja viherratkaisun kaupunkikuvallista toteutusta kehitetään keskeisen paikan edellyttämälle tasolle ja alueelle tutkitaan taideteoksen sijoitusta.
- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin sekä mahdolliset taideteosten kohdat.

6. LOPUKSI

AVIARE kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja edelleen lentoasemalle ja näkee sen tukevan alueen nopeaa kehittymistä ja menestystä jatkossa.

Raitiotien, katujen, Aviapoliksen ja lentoaseman ydinalueen kortteleiden jatkosuunnittelu, rakentaminen sekä yhteensovitus tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä raitiotiehankkeen, Vantaan kaupungin, alueen maanomistajien, pitkäaikaisten maanvuokralaisten ja Aviapoliksen rakennuttajien kanssa. Osallistumme mielellämme tähän yhteistyöhön ja sitoutamme kumppanimme siihen.

Asemakaavamuutosehdotuksen laatimisessa ei nyt ole riittävästi kiinnitetty huomiota alueen olemassa olevan muun maankäytön ja suunnitteilla olevan maankäytön edellytysten turvaamiseen. Yhteensovitus muihin alueisiin ja toimintoihin on jäänyt puutteelliseksi. AVIARE on kutsuttu osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelutyöhön vasta keväällä 2022 eikä esittämiämme vakavia huolia ja mielipiteitämme ole tämänkään jälkeen riittävästi kuultu.

Nyt puheena oleva kaavaehdotus on paitsi MRL:n vastainen, se ei myöskään täytä edellä kuvattuja tavoitteita.

Ratikan asemakaavamuutosehdotukset välillä Aviabulevardi-Tietotie ja Teletie-Lentoasema sekä niiden katusuunnitelmat perustuvat yhdessä ratkaisuun, jossa raitiotien päättöterminaali sijoittuu Lentäjäntiellä kadun yläpuolelle korkealle sillalle. Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja Tietotien katusuunnitelma eivät tee mahdolliseksi raitiotiekiskojen ja kadun ajokaistojen osalta muita vaihtoehtoja. Nykyiseen raitiotien päättöterminaaliratkaisuun sisältyy merkittäviä toiminnallisia ja taloudellisia haittoja ja riskejä AVIARE:lle.

AVIARE edellyttää, että asemakaavamuutosehdotuksen Aviabulevardi-Tietotie kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta eteläinen kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua. Lisäksi päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut kannattaa tehdä kokonaisuutena myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Vantaan kaupungin tulee Vantaan ratikan asemakaavoissa ja katusuunnitelmissa kunnioittaa maanomistajien kanssa yhteisesti tehtyä Aviapoliksen keskustan maankäytön suunnittelua ja huolehtia siitä, etteivät ratikan asemakaavat ja katusuunnitelmat ole ristiriidassa alueen muun maankäytön ja korttelirajojen kanssa, eivätkä muodosta estettä kortteleiden toiminnalle tai suunniteltujen ratkaisujen toteutukselle. Asemakaavamuutosehdotukseen välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen katusuunnitelmaehdotuksiin on aikataulusyistä jäänyt useita ristiriitoja ja olemme tuoneet nämä muutostarpeet esiin tässä muistutuksessamme. Edellytämme kaavaehdotuksen kaavarajojen sekä katusuunnitelman rajojen korjaamista näiden muutostarpeiden mukaisesti.

Aviapoliksen keskustan asemakaavoitusta, sen katujen ja kortteleiden sekä puistoalueiden sijoitusta, on tehty tiiviin keskustamaisen kaupunkikokonaisuuden kannalta epätarkoituksenmukaisena ja osin maanomistusrajoista välittämättä. Katujen ja kortteleiden toteutus edellyttää maanvaihtoa kaupungin ja maanomistajien kesken. Asemakaavamuutosehdotus on laadittu aikataulusyistä erillisenä koko alueen läpi kulkevana katukaavana ennen kortteleiden asemakaavaehdotusten vahvistamista. Raitiotien toteuttamiseen liittyvien alueluovutusten yhteydessä tulee kuitenkin tarkastella maanomistajien ja kaupungin koko alueen keskinäistä maanvaihtoa kokonaisuutena. AVIARE katsoo, että menettely, jossa yksityistä maata luovutetaan ensin edullisesti raitiotien katualueeksi ja järkevän korttelirakenteen edellyttämää kaupungille tarpeetonta kadun reuna-alueita ostetaan markkinahintaisesti rakennusoikeuden hinnalla myöhemmin osaksi korttelialuetta, ei noudata maanomistusrajoista riippumattoman yhteisen tarkoituksenmukaisen maankäytön periaatteita.

Kaupunkimaisessa korttelirakenteessa asemakaavamuutosehdotukseen voi sisältyä ja katualueeksi voidaan muuttaa vain ne alueet, jotka lopputilanteessa ovat liikennöitäviä katualueita. Asemakaavoihin ei sisälly väliaikaisia järjestelyjä, ne koskevat vain valmista pitkäaikaista tulosta. Kadun rakentamisen edellyttämien, varsinaisia katualuetta leveämpien luiskien ja reuna-alueiden osalta ratkaisut on yhteensovitettava yhdessä kortteleiden maanomistajien kanssa. Menettelystä on sovittava kaupungin ja maanomistajien välisissä esisopimuksissa.

Edellytämme, että kaupunki tekee edellä kuvaamamme muutokset asemakaavamuutosehdotuksen Aviabulevardi-Tietotie pohjoiseen rajan sijaintiin ja muihin kaavarajoihin. Mikäli muutoksia ei tehdä, kaava on mielestämme MRL vastainen. Tässä tilanteessa AVIARE on pakotettu käyttämään lainuomat keinot oikeusasemansa turvaamiseksi. Lisäksi edellytämme, että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Liite 1 Karttaliite, muutostarpeet Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotukseen 002576 ja katusuunnitelmaehdotuksiin

Karttaliite, Muutostarpeet Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotukseen 002576 ja katusuunnitelmaehdotuksiin

Liite 1, AVIA Properties II Oy:n muistutus Asemakaavamuutokseen 002576
Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie

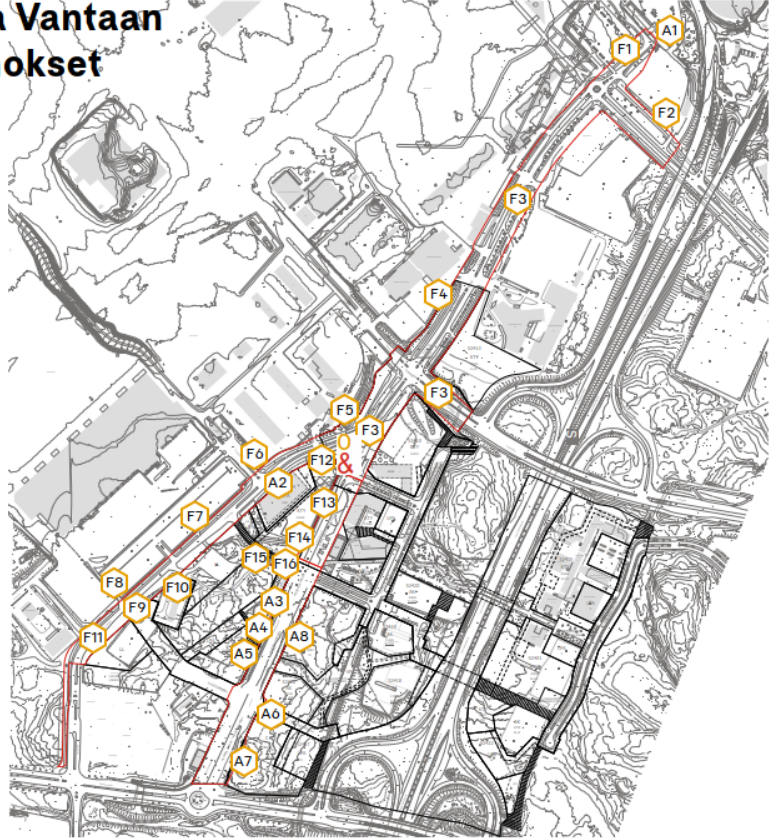


Aviapoliksen keskustan ja Vantaan ratikan asemakaava-alueuunnokset

Aviapoliksen keskustan asemakaava-alueuunnos ja Vantaan ratikan asemakaavan muutosehdotus sisältävät lukuisia eroavuuksia. Näistä osa poikkeaa asemakaavaprosesseissa sovitusta ratkaisusta ja ne vaikeuttavat Aviapoliksen keskustan suunnitelmien toteuttamista.

Osa poikkeamista on pienempiä ja liittyvät ainakin osittain piirtotarkkuuteen.

- Aviapoliksen keskustan asemakaava-alueuunnoksen raja
- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja
- Nykyinen rakennus
- Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa
- ⓧ Kommentoitu alue, Avia Real Estate Oy (sivut 2-9)
- ⓧ Kommentoitu alue, Finavia Oy (sivut 2-9)



Muutostarpeet A1, F1-4

A1: Kaavaraja Tietotien päässä liian laaja

F1: Liitymäkielto nykyisen liittymän päällä.

Liitymäkielto/poistuva nykyinen liittymä estää p-alueen käytön. Hankkeeseen ryhtyvän (raitiotiehanke) pitää rakentaa korvaava ajoyhteys, jos nykyinen liittymä poistetaan

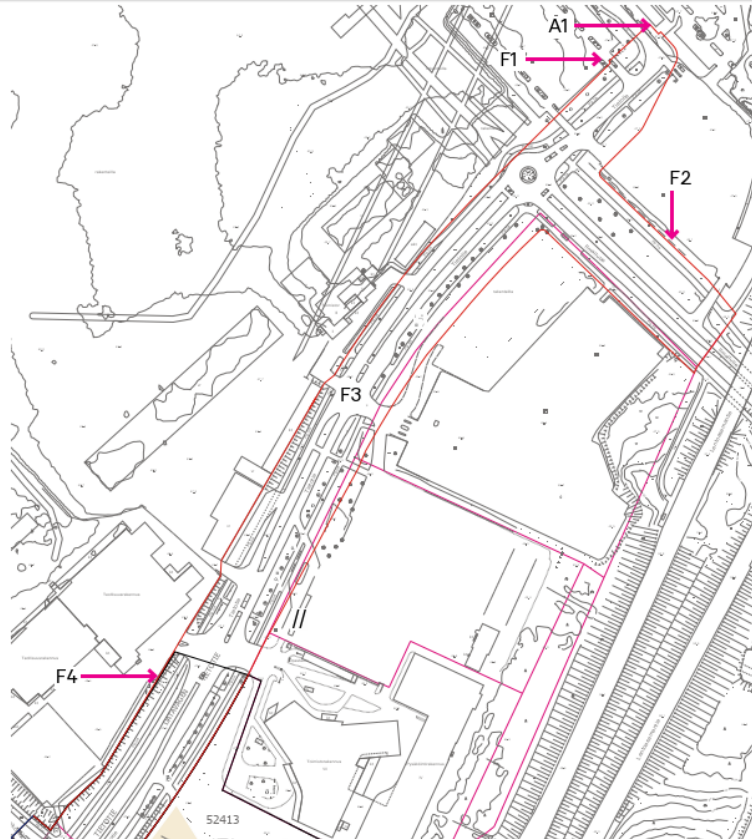
F2: Katualueen ja kaavan leveys. Ilmailutie kohdalla kaava on 10 m liian leveä. Ehdotetaan, että sähköasema siirretään muualle mieluiten ELY maalle tai Tulotien varteen. Kaava-alue kavennetaan olemassa olevan katualueen levyiseksi.

F3: Yleinen koskien koko Tietotietä ja siihen liittyviä katuja. Alueella sijaitsee paljon lentoasemalle elintärkeää tekniikkaa. Kadun muutostyöt ja johtosiirrot eivät saa aiheuttaa häiriötä tekniikan toiminnalle. Rakennushanke (raitiotie) tekee johtosiirrot kustannuksellaan.

F4: Kaavaraja varmistettava voimassa olevan maanvuokrasopimuksen mukaiseksi (esim. aidat oltava kaavan ulkopuolella).

- Aviapoliksen keskustan asemakaava-alueuunnoksen raja
- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja
- Nykyisen maanomistuksen rajat

Kuva: Aviapoliksen keskustan asemakaava-alueuunnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja nykyinen maanomistus



Muutostarpeet F5-8

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

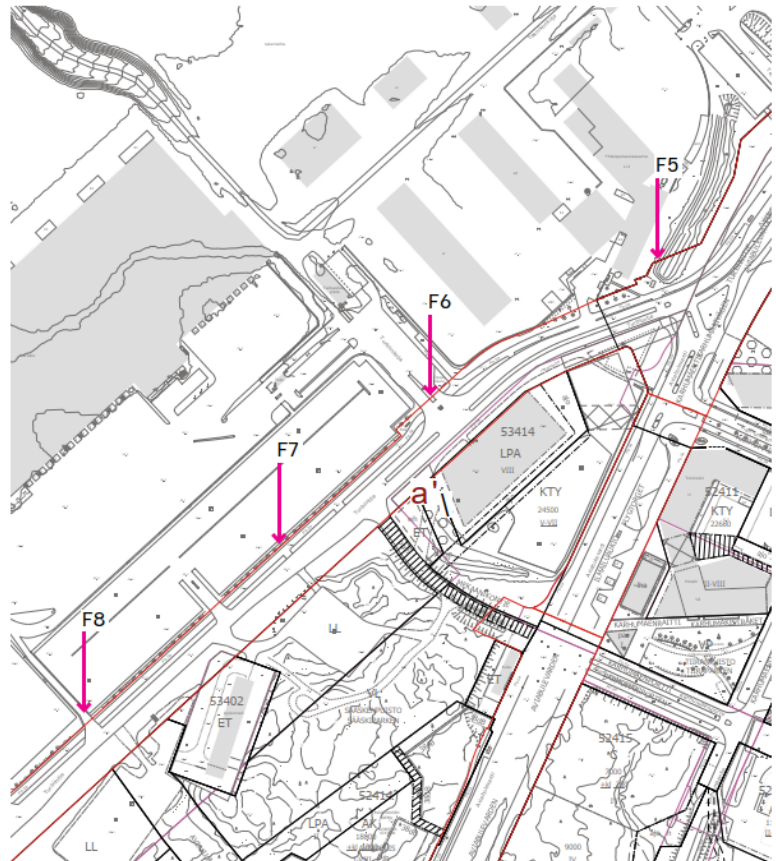
F6: Turbiinikuja. Kaava-alue on minimoitava, näkemäesteet on huomioitava. Maa-alueen käytettävyys on varmistettava

F7: Kaavaraja varmistettava vastaamaan voimassa olevaa maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8: Liittymäkielto kaavassa. Kohdassa nykyisin Finairin liittymä. Aluetta koskee maanvuokrasopimus Finavian ja Finnairin kesken. Neuvoteltava ratkaisusta Finnairin kanssa

- Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja
- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja
- Nykyisen maanomistuksen rajat

Kuva: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja nykyinen maanomistus



Aviapoliksen keskus | AVIA Real Estate Oy | INARO

3/10

Muutostarpeet A2, F5, F9-12

Ratikkakaavan rajassa on lukuisia poikkeamia Vantaan kaupungin ja Finavia Oy:n asemakaavan 002404 muutoksen yhteydessä tehtyyn esisopimukseen nähden.

A2: Kaavan ja katualueen raja ulottuu liian lähelle kolmioparkkia

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

F9: Turbiinitien kaavan raja itään on ylileveä. Kaavaraja kavennetaan vastaamaan toteutettua katurakennetta

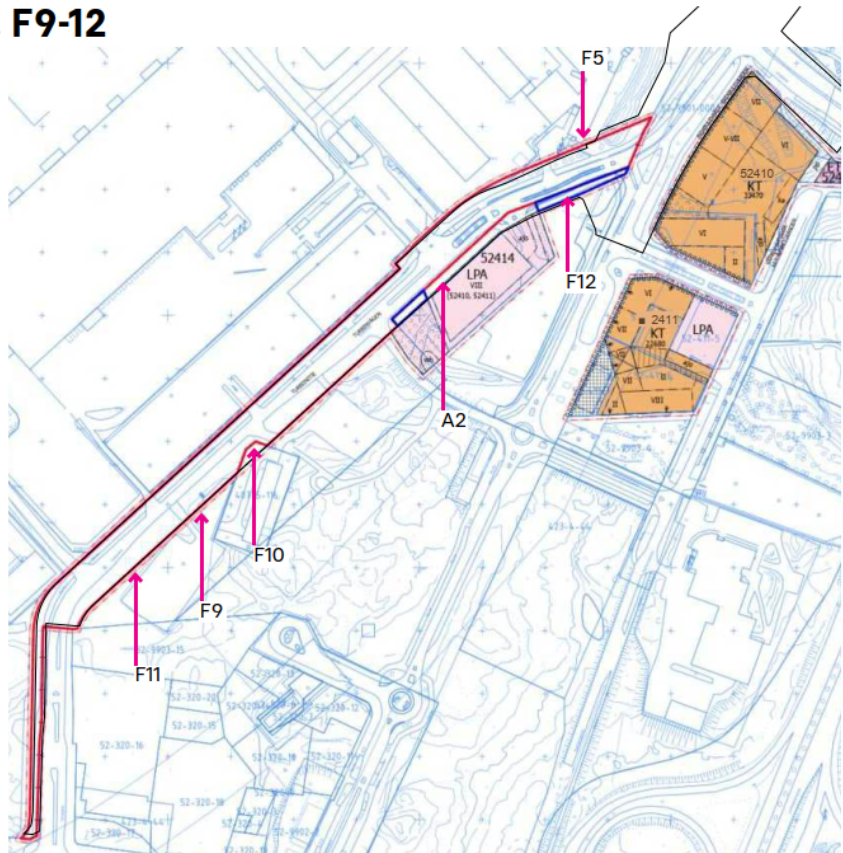
F10: Väyläviraston alue.

F11: Kaikissa kuvan sopimuksen rajoissa mahdollisia poikkeamia. Rajat tarkistettava.

F12: Poikkeama Turbiinitien sopimuksen kanssa. Järjestelystä sovittava.

- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Kuva: Esisopimus määrälän luovutuksesta ja Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja



Aviapoliksen keskus | AVIA Real Estate Oy | INARO

4/10

Muutostarpeet A2, F13-14

Niin kutsutun Kolmiokorttelin rakennettavuus vaikeutuu ratikkakaavassa ja katusuunnitelmissa ehdotettujen ratkaisujen myötä.

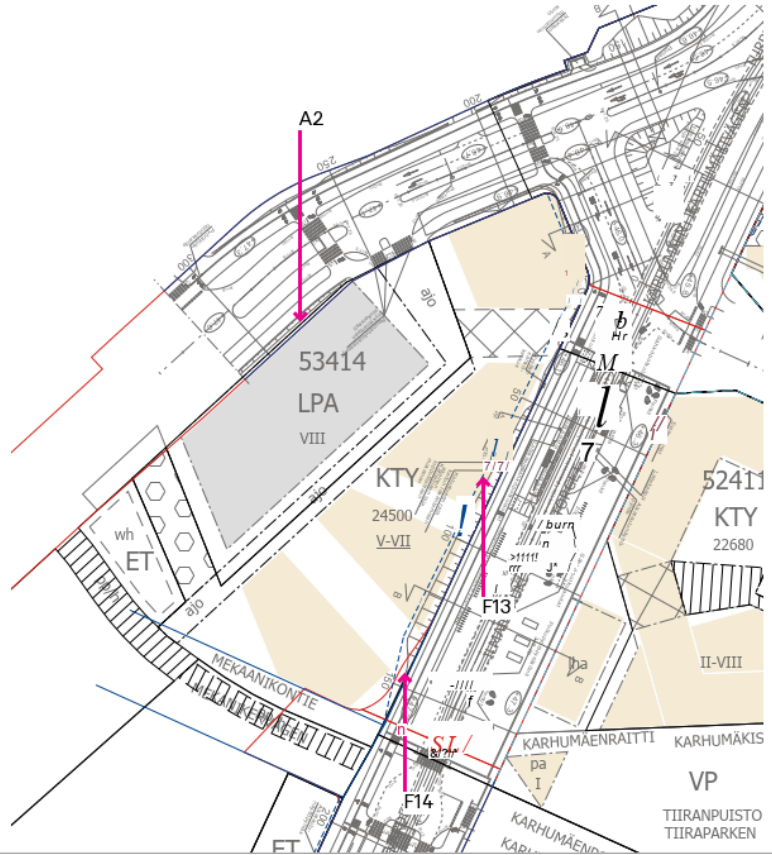
A2: Kaavan ja katualueen raja ulottuu liian lähelle kolmioparkkia

F13: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.

F14: Ratikkakaavan raja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajasta Aviabulevardin ja Mekaanikontien kulmauksessa. Rajaus tulee olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen

- Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja
- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja
- - - Kadun rakentamiseen vaadittavan alueen raja
- Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

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



Muutostarpeet F15-16

Mekaanikontielle on ratikkakaavassa varattu tarpeettoman laaja liittymäalue. Virheellinen mitoitus perustuu vanhoihin tarkistamattomiin suunnitelmiin Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

F15: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa esitetty KTY-korttelin ja VL-alueen raja, jonka mukaan rajaus tulee toteuttaa. Ratikkakaavassa esitetty rajaus vaikeuttaa merkittävästi korttelin 53414 toteutusta.

F16: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävä yhteys. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen

- Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja
- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja
- Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

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

Kuva 2: Ote ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotuksesta



Muutostarpeet A3-5

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

A3: Perusteeton poikkeama katualueiden rajoissa. Rajaus tulee olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen

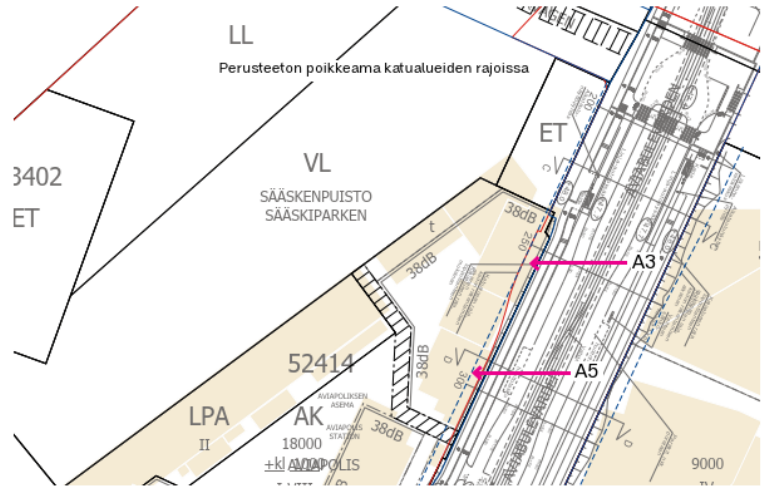
A4: Ei reunaviheralueita korttelien rajoille tai kehäradan pelastuspaikalle. Katusuunnitelman reunaviheralueet eivät ole Aviabulevardin Tikkurilantien ja Ilmakehän välisen alueen kaupunkimaisen tavoitetilan mukaiset

A5: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.

- Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja
- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja
- Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

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

Kuva 2: Ote ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotuksesta



Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO

7/70

Muutostarpeet A6

Drakeninkujalle on ratikkakaavassa varattu tarpeettoman laaja liittymäalue. Mitoitus perustuu vanhoihin katusuunnitteluvaiheisiin, jolloin Drakeninkujan luonnetta ja mitoituksellisia tarpeita ei ole vielä tarkasteltu.

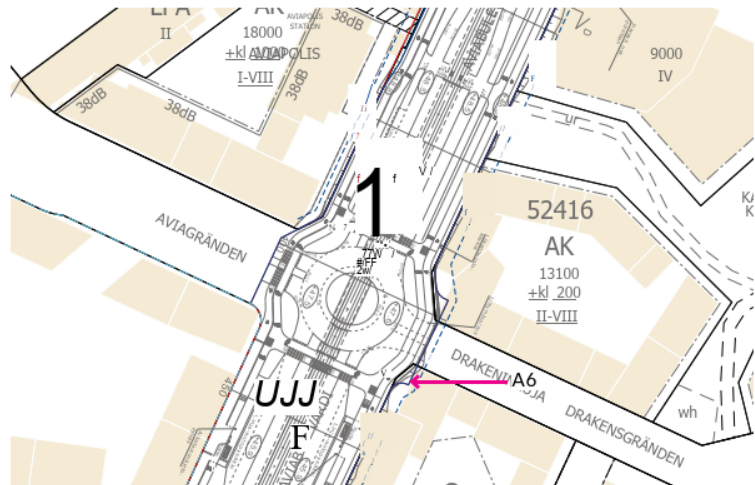
Drakeninkuja ei vaadi keskisaarekkeellista liittymää.

F6: Esitetty rajaus vaikeuttaa korttelien 52416 ja 52417 toteutusta. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen.

- Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja
- Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja
- Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

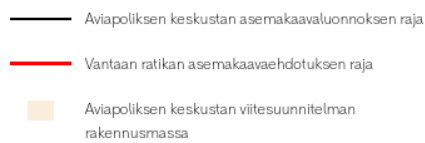
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

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



Aviabulevardin katualueen rajauksessa on merkittävä poikkeus suhteessa Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnokseen. Korttelialueen leikkaukselle ei löydy perusteita katusuunnitelmaehdotuksesta. Kalliollla oleva Aviapolis-tunnsti ja vanha verkkoaita on ilmeisesti otettu katualueeseen mukaan.

A7: Katualueen perusteeton laajennus. Mahdollisesti tarvittava suojat-aita kallioleikkauksen reunalla ja Aviapolis- teksti voidaan säilyttää ja tarvittaessa asemoida uudelleen korttelin 52417 alueella. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen.



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

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

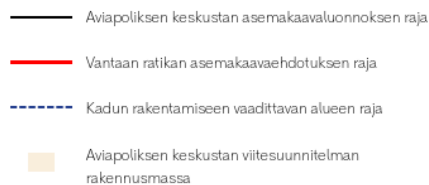


This architectural site plan illustrates the proposed development at Aviapolitiska Keskusta. The plan features several key elements:

- Streets and Landscaping:** Streets shown include AVIAGRÄNDEN, DRAGENJINKUJA, and DRAKENSGRÄNDET. Landscaped areas are labeled SÅSKENPUISTO and SÅSKIPARKEN.
- Buildings and Plots:** Building plots are numbered 52414, 52415, and 52416. Buildings are identified by codes such as LPA II, AK, ET, SL, and A8. Plot 52415 includes details like "7000 +kl 200 IV".
- Infrastructure:** The KAUPOLISEN AGENDA and KAUPOLIS STATION are indicated near plot 52414.
- Other Features:** Other labels include KARHUMA, KARHUMAK, KAJAVA, and KAJAVA.

Korttelieiden 52415 ja 52146 rakennettavuus vaikeutuu ratikkakaavassa ja katusuunnitelmissa ehdotettujen ratkaisujen myötä.

A8: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualueetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.



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

Vastine:

Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro 002644 *Vantaan ratikka: Tietotie*. Näin ollen Lentoaseman päänn suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro 002644 ja 002462 *Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie* yhteyksissä ratkaistaviksi.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa (tytäryhtiö). Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Tarkistukset:

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia (katualueen kavennuksia, ajoneuvoliittymäkieltojen muutoksia ja kaava-alueen muutoksia) niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon.

NRO 3

Lentorata Oy, 3.9.2024

Muistutus:

Lentorata Oy on tutustunut asemakaavamuutokseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa Lentoradan suunnittelun näkökulmasta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

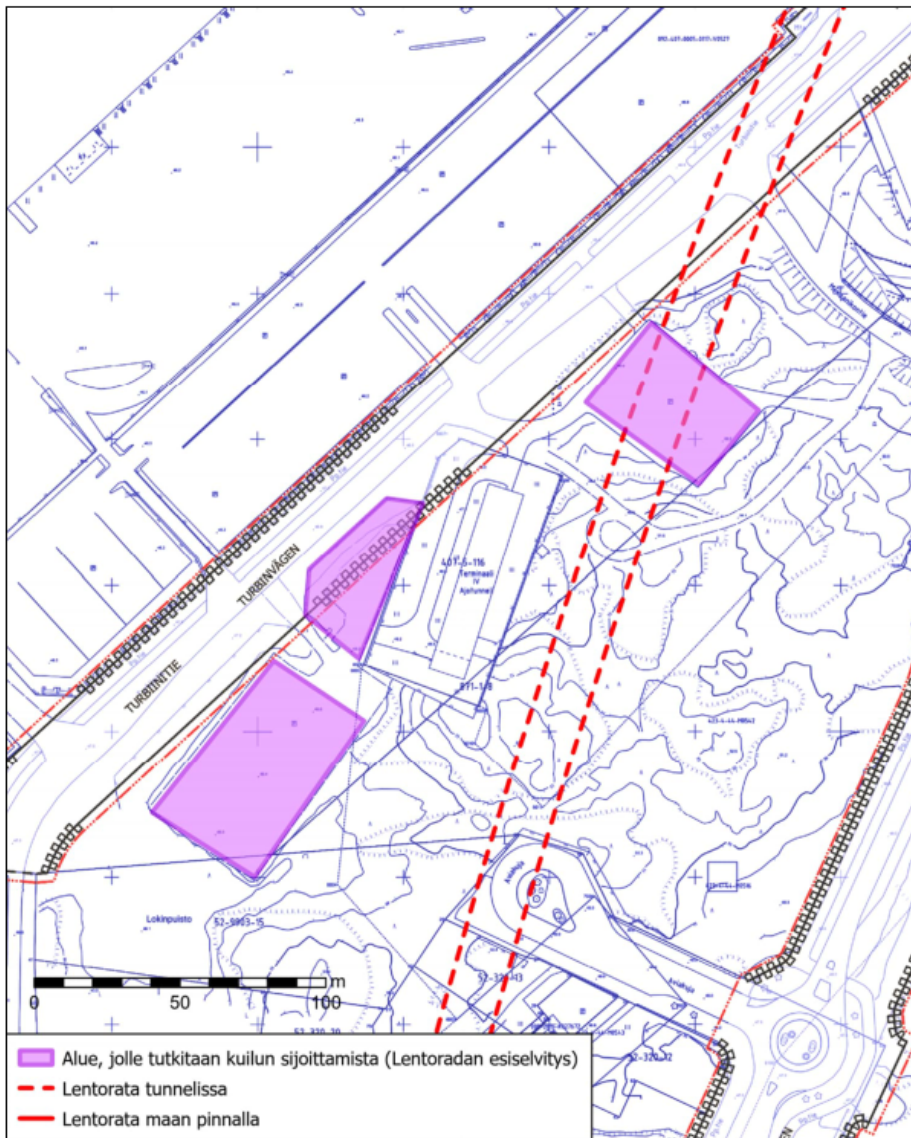
Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 jakuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024.

Lentorata Oy, (aiemmin Suomi-rata Oy), on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023 sekä Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 8.4.2024.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla. Kyseiset paikat on sovittu yhteisesti kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana.

Aiemmissa lausunnoissaan yhtiö on esittänyt kaksi vaihtoehtoista Aviapoliksen kuilun paikkaa. Koska ensisijaisen kuilun (kuvassa keskimmäinen) tilavaraus ei näyttäisi kaava-alueelle mahtuvan, palauttaa yhtiö kolmannen vaihtoehdon takaisin.

Rautatietunneliin tarvitaan kuiluja paineentasaukseen ja tekniikan sijoittamista varten sekä poikkeustilanteissa savunpoistoon ja hätäpoistumiseen. Tarvittavan kuilurakennuksen koko riippuu siitä, sijoitetaanko tekniikkaa kuten savunpoistopuhaltimia tunnelitasolle vai maan pinnalle. Myös mahdollinen palomieshissien tarve vaikuttaa myös hieman kuilurakennuksen kokoon.



Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteistyötä Ratikka- hankkeen, kaavoittajan, maanomistajien sekä yhtiön kesken, jotta kaikkien tarpeet tulee huomioitua niin, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta.

Rautatietunneli

Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa tunnelin katon sijoituessa alueella noin tasoon 0... + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella.

Suunnittelun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle.

Asemakaavassa tulee huomioida suunnittelun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Raideliikenteen runkomelu ja värinä

Lentorata Oy muistuttaa, että kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lentoradan tärinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lentoradan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaiikutuksia ratalinjauksen läheisiin rakennuksiin. Mallinnustulosten perusteella määritettiin laskennassa käytetyille ratapisteille vaimennustarpeet, joilla kaikissa rakennuksissa saavutetaan runkomelun ohjearvot. Runkomelun vaimennustarvetta on arvioitu myös tulevaa maankäyttöä varten. Mallinnetut runkomeluvaiikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Vastine:

Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten.

Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys Lentoradan tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

Tarkistukset:

Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”.

Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.