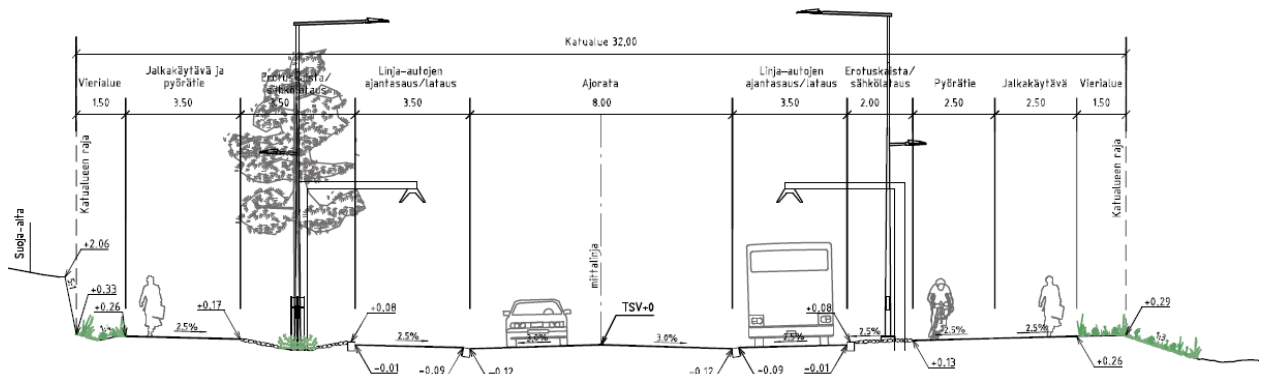




Vantaa

002598 AVIAKUJA

VEROMIES JA LENTOKENTTÄ



Katusuunnitelmaluonnoksen poikkileikkaus 1.11.2023. (Ramboll Finland Oy)

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002598. Kaavoitus on tullut vireille 1.2.2024 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla (OAS) numerolla 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle (OAS päivitetty 12.3.2024). Kaava on irrotettu omaksi katualueen kaavakseen ja siitä julkaistiin oma OAS 23.5.2024 kaav numerolla 002598.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavamuutos:

Katualuetta ja kaupunginosan raja kaupunginosissa 52 Veromies ja 53 Lentokenttä.

Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan nykyistä katualuetta Turbiinitielle asti ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä, muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi. Kaupunginosa-alueen rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan. Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 päivättyyn Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Kaavan laatija: Anne Polvi, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki, anne.polvi@vantaa.fi, puh. 040 7507339 (24.9.2024 asti).

Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti Vantaan kaupunki, tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 483 9054 (25.9.2025 alkaen).

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Aviapoliksen suuralueella, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Turbiinitien ja Aviabulevardin välissä.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla rajatuna punaisella viivalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaavaehdotus nro 002598 Aviakuja on tullut vireille osana asemakaavan muutosaluetta nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle 1.2.2024 päivättyllä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla (päivitetty 12.3.2024).
- Kaavamuutostyön nro 002564 vireille tulosta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 14.2.2024 sekä 1.2.2024 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet kaavan 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 13.3.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Palautteista 7 koski myös Aviakujan aluetta.
- Kaavamuutoksen nro 002564 suunnitelman pohjana on ollut Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos nro 052400 (kh 19.6.2023), jossa Aviakuja on jatkettu Turbiinitalle asti. Asemakaavan muutosluonnos nro 052400 on ollut nähtävillä 28.6.-28.8.2023 välisenä aikana.
- Kaavan nro 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 12.3.2024.
- Aviakuja irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen kaupungin aloitteesta, jaa siitä julkaistiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma 23.5.2024 kaavamuutosnumerolla 002598.
- 23.5.2024 julkaistusta OAS:sta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 5.6.2024 sekä 23.5.2024 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet kaavatyön nro 002598 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 21.6.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Puhelinaikoja järjestettiin yksi (10.6.2024), jolloin asemakaava-arkkitehti oli tavoitettavissa.
- Kaavamuutosaluetta koskeva katusuunnitelmaluonnos 58679-1 Aviakuja valmistui 1.11.2023. Asemakaavan muutosehdotus nro 002598 perustuu katusuunnitelmaluonnokseen.
- Kaavamuutosehdotuksesta on keskusteltu alueen maanomistajien kanssa vuosien 2024–2025 aikana.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä	6
2. Lähtökohdat	7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	7
2.2 Suunnittelutilanne	17
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	27
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	27
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	27
3.3. Asemakaavan tavoitteet.....	34
3.4 Asemakaavaratkaisu.....	36
4. Asemakaavan kuvaus.....	36
4.1 Kaavan rakenne	36
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	37
4.3 Aluevaraukset.....	37
4.4 Kaavan vaikutukset.....	38
4.5 Ympäristön häiriötekijät	45
4.6 Nimistö	46
5. Asemakaavan toteutus	46
6. Kaavatyöhön osallistuneet	47
7. Asemakaavan seurantalomake	48
8. Asemakaavakartta ja –määräykset	50

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavamuutoksen seurantalomake (19.11.2025)
- Asemakaavamuutosehdotus ja kaavamääräykset (19.1.2026)
- Koonti asemakaavamuutostyön nro 002598 OAS-vaiheen mielipiteistä (erillisenä liitteenä)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 002564, Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, 1.2.2024 (päivitetty 12.3.2024).
- Asemakaavan muutosluonnos 052400, Aviapoliksen keskusta, 9.5.2023 (kh 19.6.2023).
- Asemakaavan muutosluonnoksen selostus 052400, Aviapoliksen keskusta, 9.5.2023 (kh 19.6.2023).
- Ramboll (1.11.2023). Katusuunnitelmaluonnos Aviakuja, 58679-1.
- Ramboll (10.2.2023). Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Karhumäenportti-Tikkurilantie, 58677-1.
- Ramboll (28.2.2025). Kadun yleissuunnitelmaluonnos Turbiinitie, Mekaanikontie (Välillä Tikkurilantie-Turbiinikuja), 59717/2.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: [Vantaan ratikan selvityksiä ja aineistoja | Vantaa](#)
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentokenttä-Tikkurila 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Ympäristödirektiivin mukainen Vantaan meluselvitys 2022. Vantaan kaupunki 10/2022.
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko, kaupunginvaltuusto 19.6.2023.
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Lentoradan YVA, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Suomi-rata Oy, 6/2023.
[Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava](#)
- Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Lentorata Oy, 3/2025.
- Liski, J., Oksanen, B., Tervo, S. & Huhtala, T. 2025: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentoradan yleissuunnitelma. – A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2/2025.
- Vantaan resurssiviisauden tiekartta, Valtuustokausi 2021–2025. Vantaan kaupunki 2022 (kv 28.2.2022).
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2022/2023. Vantaan kaupunki.
- Työpaikat Vantaalla 2012–2022. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella jatketaan Aviakujan katualuetta Turbiinitalle asti, muuttamalla Lentokenttäaluetta (LL) sekä lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi. Kaupunginosan rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan.

Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen. Ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle, kävelyille, istutuksille, hulevesiratkaisuille, linja-autojen latauspaikoille sekä linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitalien vieressä osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualuetta. Kaavassa osoitetaan myös uusia ajoneuvoliittymäkieltoja. Asemakaavamuutoksessa on annettu muun muassa hulevesiin, kaupunkikuvaan sekä maanalaisen rautatietunnelin huomioimiseen liittyviä määräyksiä.

Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitalle.

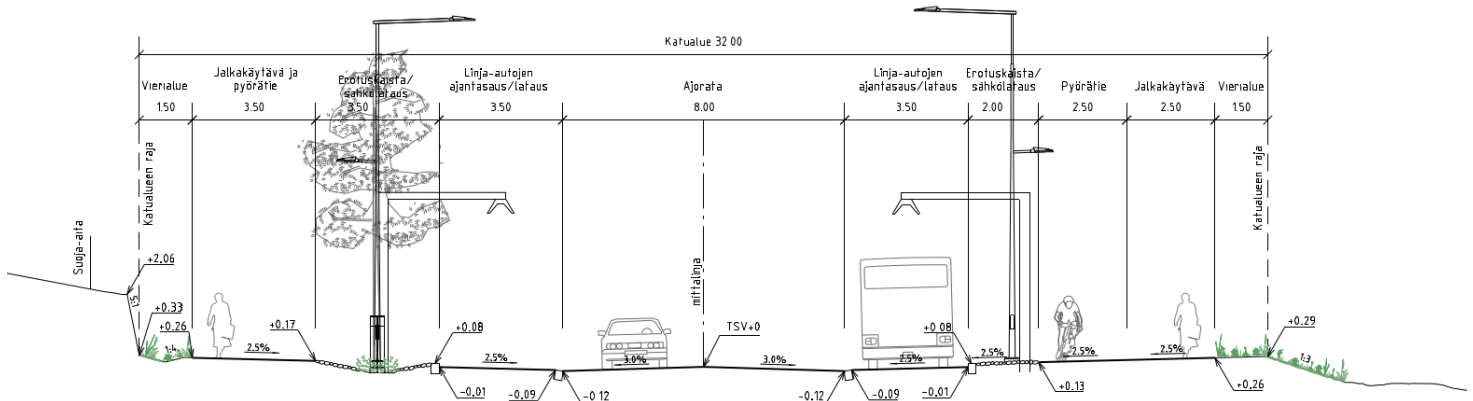
Asemakaavamuutoksen alueella on voimassa mm. maanalainen asemakaava nro 530800. Kaavamuutos ei koske maanalaista asemakaavaa.

Asemakaavan muutosehdotus nro 002598 Aviakuja on aikaisemmin ollut osa asemakaavan muutosehdotusta nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, josta julkaistiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 1.2.2024 ja se päivitettiin 12.3.2024. Kaavaehdotus 002598 Aviakuja on irrotettu kaava-alueesta nro 002564 omaksi kaava-alueekseen OAS:n nähtävilläolon jälkeen. Kaavaehdotuksesta nro 002598 julkaistiin oma OAS 23.5.2024.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Aviakujan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2025 työohjelmassa.

TYPPIPOIKKILEIKKAUS A-A



Kuva 1. Aviakujan katusuunnitelmaehdotuksen poikkileikkaus (Ramboll 1.11.2023).

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen itäosa on nykyisellään katuja, keskiosa kalliometsää sekä länsiosa aidattua hiekkakenttää ja kehäradan huoltotunnelin piha-aluetta. Suunnittelualue rajautuu Lännessä Turbiinitiehen ja Idässä Aviabulevardiin. Pohjois- ja eteläpuolella on osin metsää. Suunnittelualueen pohjoispuolella, Turbiinitien vieressä, sijaitsee Kehäradan huoltoajotunnelin rakennus ja eteläpuolella Kehäradan huoltokuilu. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 0,7 hehtaaria.



Kuva 3. Suunnittelualueen sijainti esitetty ilmakuvasa oranssilla katkoviivalla.



Kuva 4. Suunnittelualue Avibulevardin suunnalta katsottuna 7.5.2024.



Kuva 5. Suunnittelualueen keskiosan metsäkaistale nykyisen Aviakujan kadun loppupäästä katsottuna 7.5.2024.



Kuva 6. Suunnittelualue Turbiinitien suunnalta katsottuna 7.5.2024.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

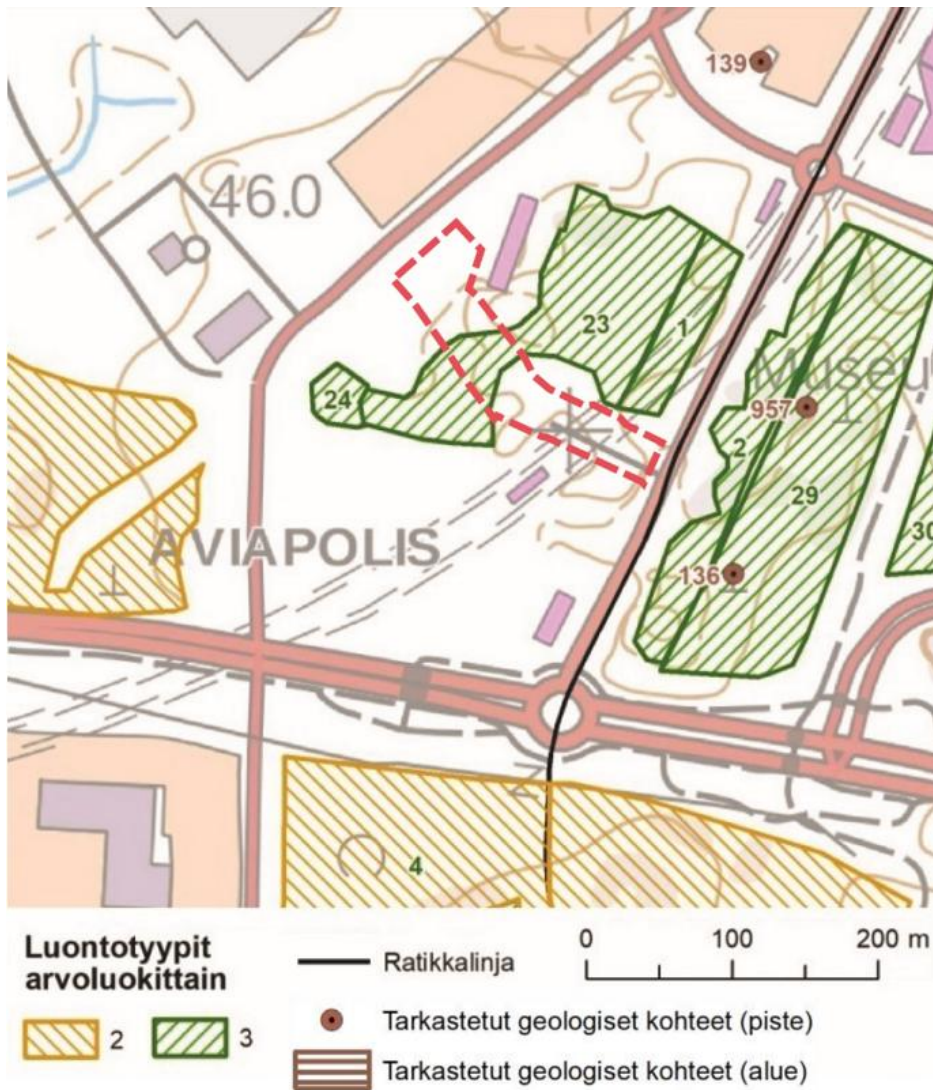
Alueen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen toimintaan kuuluvat rakennukset sekä tiealueet, laajat pysäköintialueet ja metsäalueet.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021.

Selvityksessä tunnistettiin ja rajattiin luontotyyppikuvio (kuvio 23 kuvassa 7), joka sijoittuu osin kaava-alueen keskiosaan. Kuvio on osin kallioinen sekä osin kuivahkoa kangasmetsää, joka on METSO-kohde luokkaa III ja uhanalainen luontotyyppi. Selvityksen mukaan alueella ei kuitenkaan ole luonnonsuojelulain mukaisia luontotyypejä. Kuvion edustavuus on kohtalainen (luokka C), mutta luonnontilaltaan vähän heikentynyt (luokka B). (Faunatican raportteja 38/2021)

Raportin kuvauksen mukaan kaava-aluetta halkova metsäalue on osin kallioinen, osin kuivahkoa kangasmetsää. Metsäalue on järeäpuustoinen, ja siellä on joitakin vanhoja kilpikaarnaisia käkkyrämäntyjä. Kalliolla on myös keloja ja maapuita. Kallioisilla kohdilla mänty on valtapuu, kangasmetsissä kallioiden välissä kasvaa myös kuusta ja sivupuuna (enimmäkseen alemmassa latvuksessa) vähän koivua. Alikasvoksessa kasvaa myös pihlajaa. Puustoa on kevyesti poimittu / harvennettu, mutta se on kuitenkin melko eri-ikäisrakenteista. Vallitsevassa latvuserroksessa puiden läpimitta rinnankorkeudella on 25–45 cm. Lahopuuta on arviolta 3–5 m³/ha. Pensaskerroksessa kasvaa katajaa ja kenttäkerroksessa puolukkaa, kanervaa, metsälauhaa, mustikkaa, sananjalkaa, oravanmarjaa ja kangasmaitikkaa. Pohjakerroksessa vallitsevat kynsisammalet ja seinäsammal. Alue kuuluu arvoluokkaan III, joka on määritelty kohtalaisen arvokkaaksi, paikallisesti merkittäväksi kohteeksi.



Kuva 7. Ote kartasta: Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet Aviapoliksen alueella (Nieminen & muut, 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021: Kuva 6). Suunnittelualueen likimääräinen raja on esitetty punaisella katkoviivalla.



Kuva 8. Valokuva luontotyyppikuvion nro 23 alueelta (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021: s. 182).

Kaava-alueella ei tehty havaintoja erityisesti huomioitavista lintulajeista tai lepakoista vuosien 2020-2021 selvityksien yhteydessä. Liito-oravaa ei havaittu Aviapoliksen alueelta, vaikka alueella on lajille soveliaista elinympäristöä. Selvityksen mukaan kohteen voimakas eristyneisyys ympäröivistä alueista lienee tärkeimpiä syitä asuttamattomuudelle. (Faunatican raportteja 38/2021)

Vesistöt ja vesitalous

Vajaa puolet kaavamuutosalueesta on nykyisin päällystetty asfaltilla. Loppuosa on kalliometsää ja hiekkakenttää.

Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee Krakanojan valuma-alueella ja lähellä Palo-ojan valuma-alueita. Kirkonkylänojan ja Krakanojan vesistöt ovat merkittäviä pienvesikohteita, joissa on havaittu muun muassa uhanalaista meritaimenkantaa. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan (kuva 9) mukaan kaava-alue sijaitsee kallioisella alueella (kallio 0–1 m syvyydellä maanpinnasta).

Pohjatutkimukset on esitetty kuvassa 10. Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena kolme porakonekairausta ja kaksi pohjaveden mittauspistettä. Pohjatutkimusten mukaan maaperä on moreenia ja kairaukset ovat päättyneet kallioon. Kairaukset ovat ulottuneet alle 1 m syvyyteen.

Kaava-alueella on kaksi pohjaveden mittauspistettä. Alueen eteläpuolella pohjavesi on mitattu vuosina 2007-2010 tasolla +44,5...+47,2, eli korkeimmillaan noin 3 m syvyydellä maanpinnasta.

Alueen pohjoispuolella pohjavesi on mitattu vuosina 2014-2018 tasolla +36,7...+47,8, eli noin 0,8 m maanpinnan yläpuolella.

Kaava-alueen alla kulkee Kehäradan rautatietunneli (kuva 9). Tämä tulee huomioida suunnittelussa ja rakentamisessa.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kitkamaan ja kallion alueilla perustamistapa voi alustavan arvion mukaan olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen.

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

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



Kuva 9. Maalajikartta (mustavalko, ei mittakaavassa!).

Selitykset: Tumman harmaa väri= avo- tai ohuen irtomaakerroksen peittämä kallio;

Tv/Hk = pintakerros turvetta enintään 0,9 m syvyyteen ja maaperä hiekkaa 1 m syvyydessä.

Topografia

Jo rakennettu katualue ja länsipään hiekkakenttä ovat pääosin melko tasaisia. Kaava-alueen korkein kohta sijoittuu kaava-alueen keskivaiheille kalliometsään, jossa maanpinta kohoaa korkeimmillaan noin 51 metriin merenpinnan yläpuolelle. Kaava-alueen matalin kohta sijoittuu kaava-alueen länsireunaan Turbiinitien lähelle, jossa maanpinta jää noin 47 metriin merenpinnan yläpuolelle.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Veromiehen kaupunginosassa oli Vuoden 2022 lopussa 1 996 asukasta. Vantaalla on neljä alle sadan asukkaan kaupunginosaa, joihin myös Lentokenttä kuuluu. Vuoden 2022 lopussa Lentokentän kaupunginosassa oli 10 asukasta. Koko Aviapoliksen suuralueella asui vuoden 2022 lopussa 20 941 ihmistä. (*Vantaan väestö 2022/2023*)

Asuminen

Suunnittelualueelle ei sijoitu asuinrakennuksia. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä on vuonna 2020 hyväksytty asemakaava-alue Aviapolis eteläinen (kaava numero 002417), jossa on osoitettu asuinkerrostaloalue Aviakujan ja Aviabulevardin varteen. Kyseinen kaava mahdollistaa asumista noin 600 uudelle asukkaalle. Kaavaa ei vielä ole toteutettu. Suunnittelualueen pohjoispuolelle on tekeillä kaavamuutos Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle (numerolla 002564), jossa on tavoitteena asumista noin 400 uudelle asukkaalle. Kaavamuutos on vielä kesken.

Palvelut ja työpaikat

Aviapoliksen työpaikkamäärä on omaa luokkaansa, siellä sijaitsee kolmasosa kaikista Vantaan työpaikoista. Alueeseen kuuluu työpaikkojen määrällä mitattuna Vantaan kolme suurinta kaupunginosaa, Lentokenttä, Veromies ja Pakkala. Vuonna 2022 työpaikkoja oli 41 800, joista noin joka kolmas oli kuljetuksen ja varastoinnin parissa ja useampi kuin joka neljäs kaupan alalla. (*Työpaikat Vantaalla 2012–2022*)

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

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaupunkikuva on rakennettua ympäristöä sekä metsää ja rakennuskanta koostuu Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan liittyvistä suurimittakaavaisista liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksista. Veromies sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla. Joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset Kehäradan avauduttua kesällä 2015.

Rakennettu kulttuuriympäristö

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

Virkistys

Kaavamuutosalueen keskelle ulottuu pääosin Aviakujan eteläpuolelle kaavoitetun (kaava numero 002417), lähivirkistysalueen, Lokinpuiston, yksi kulmaus. Kaavamuutosalueen pohjoispuolelle on suunnitteilla Sääksenpuisto. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee lisäksi Tiiranpuisto ja Karhumäenkalio, jotka ovat rakennettuja virkistysalueita. Tikkurilantien toisella puolella etelässä sijaitsee Plootukallio. Vähän yli kilometrin päässä sijaitsevan Osumapuiston kautta on yhteys laajempiin seudullisiin virkistysalueisiin.

Liikenne

Autoliikenne

Turbiinitie ja Aviabulevardi, joiden välissä Aviakuja sijaitsee, ovat Aviapoliksen keskustan alueen kokoojakatuja. Ne liittävät kaavamuutosalueen valtakunnallisesti ja seudullisesti keskeisiin Tikkurilantiehen ja Tikkurilantien kautta Lentoasemantiehen. Näiden teiden kautta alueelta on yhteys seudulliseen päätieverkkoon, mm. Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle.

Julkinen liikenne

Aviapoliksen juna-aseman lähin eteläinen sisäänkäynti on vain noin 150 m päässä kaava-alueen itäisestä reunasta Aviabulevardin varrella. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika Tikkurilaan on alle 10 minuuttia, Myyrmäkeen noin 15 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 30 minuuttia. Lähimmät paikallisliikenteen bussipysäkit sijaitsevat noin 50 m päässä Aviabulevardilla. Lentokentälle on vain noin kilometrin kävelymatka.

Vantaan ratikan on suunniteltu kulkevan Aviabulevardia pitkin. Kaavamuutosaluetta lähin ratikkapysäkki (Aviapolis eteläinen) on suunniteltu Aviabulevardin etelä päähän, Aviapoliksen juna-aseman viereen.

Kävely ja pyöräily

Aviabulevardilla, Turbiinitielle ja Tikkurilantielle kulkee jalankulun ja pyöräilyn reittejä. Pääpyöräreitit kulkevat Tikkurilantiella ja Karhumäentiellä. Lähimmät pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaiset pyöräilyn baanat on osoitettu Turbiinitielle ja Tikkurilantielle. Aviakujan pohjoisreunalle on suunniteltu yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn reitti ja eteläreunalle eroteltu jalankulun ja pyöräilyn reitti.

Vesihuolto

Asemakaavamuutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

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

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

Alueen jätevedet johdetaan Aviabulevardin kautta Aviapoliksen halki Tuusulanväylän alitse Köyhämäen mittausasemalle. Mittausasemalta vedet johdetaan Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän viemäritunneliin ja lopulta Viikinmäen keskuspuhdistamolle.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkostossa osin Aviabulevardin kautta Kirkonkylänojaan ja osin Finavian omistamien hulevesien käsittelyjärjestelmien kautta Krakanojaan.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpöjohdot tulevat Aviakujan itäosaan Aviabulevardilta.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueen itäosaan Aviabulevardilta.

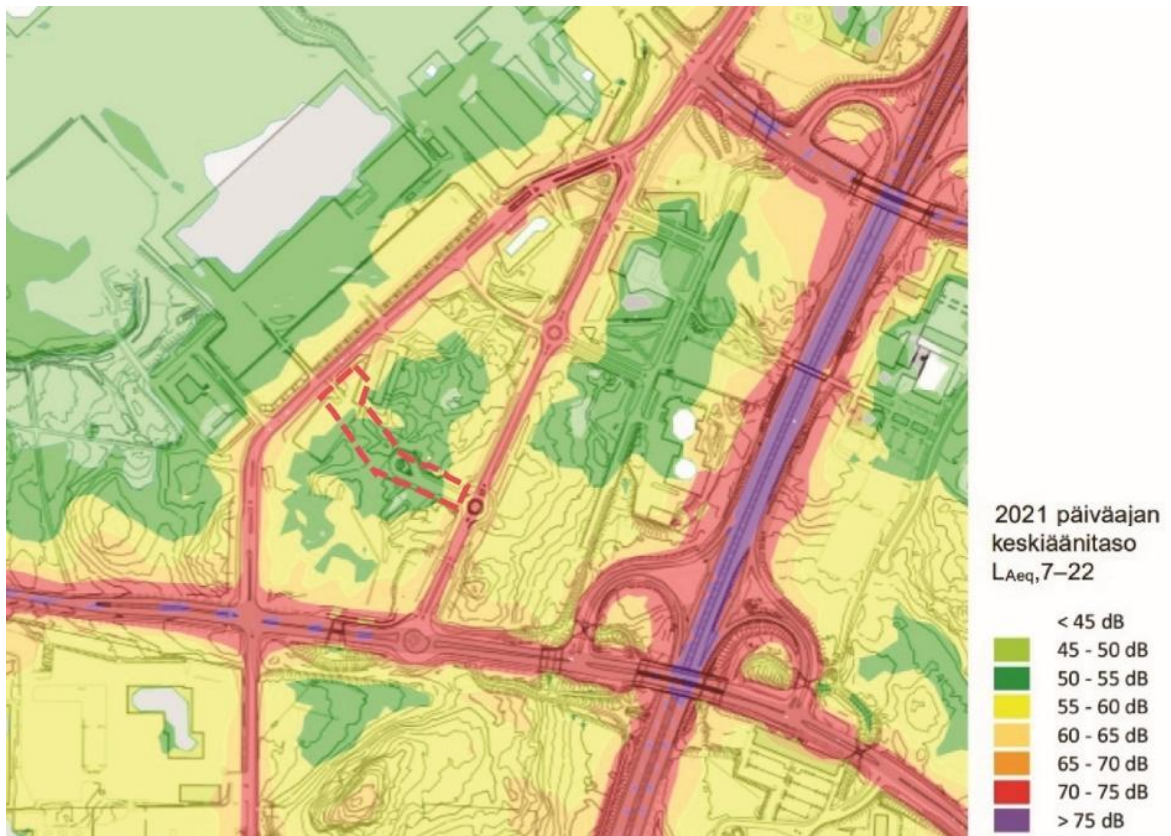
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Kaava-alueen länsiosa sijaitsee lentomelun lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB) ja itäosa lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55dB).

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.1.2023*) mukaan lähin merkittävä melulähde suunnittelualueen ympäristössä on kaava-alueen itäpuolella kulkeva Lentoasemantie. Lentoasemantien meluvaikutukset eivät kuitenkaan ulotu kaava-alueelle.

Vantaan meluselvityksen 2022 mukaiset melutasot ovat päiväsaikaan kaava-alueella lähinnä Turbiinitietä ja Aviabulevardia 55–60 dB ja kauempana niistä 50–55 dB.

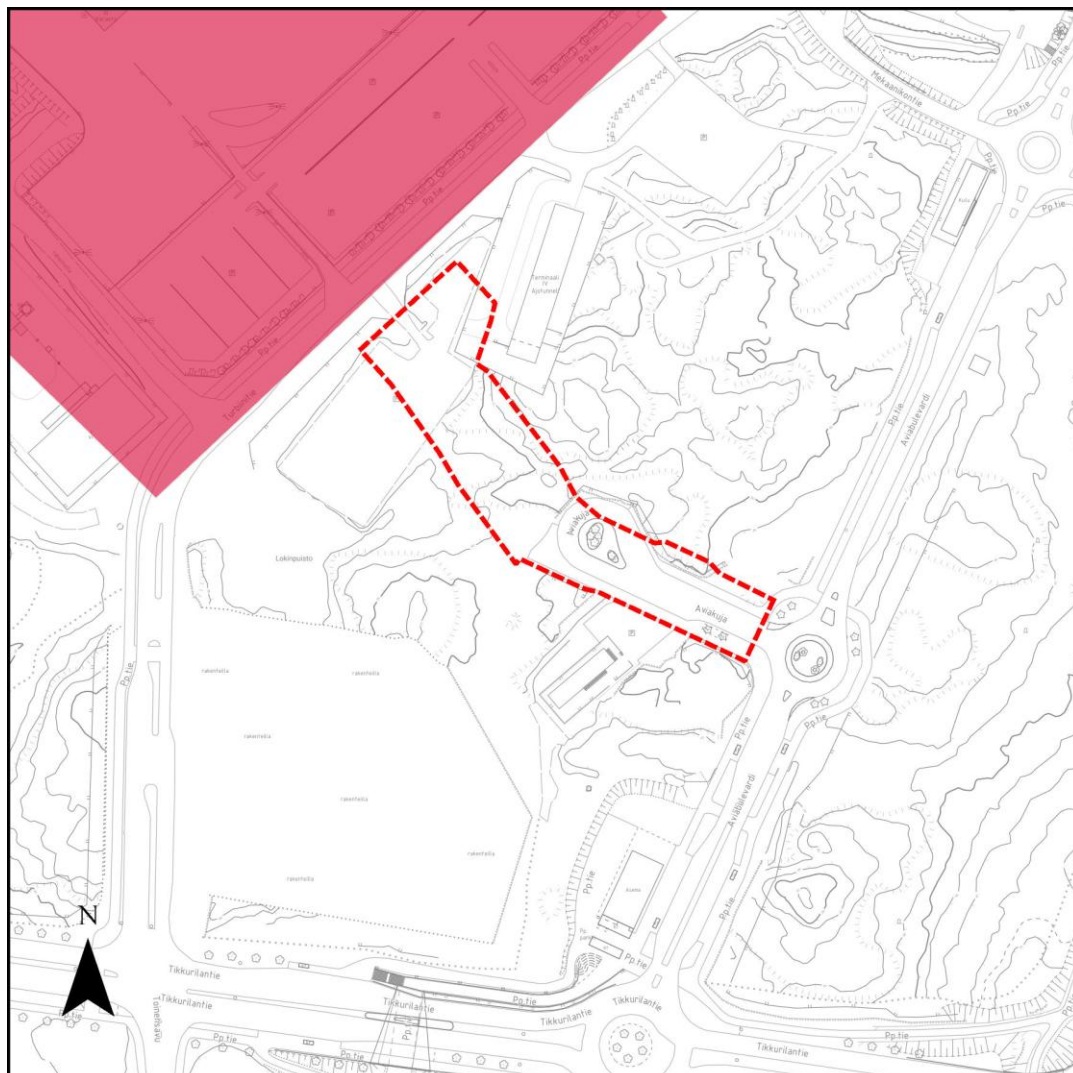


Kuva 11. Vuoden 2021 päiväajan melutasot suunnittelualueella (Vantaan karttapalvelut: Tiemelu 2021, päivällä 7–22). Kaava-alueen likimääräinen raja on esitetty kuvassa punaisella katkoviivalla.

Pilaantuneet maa-alueet

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

Vantaan karttapalvelun pilaantuneiden maa-alueiden kartassa kaava-alueen lounaispuolella sijaitsee mahdollisesti pilaantunut maa-alue, joka ulottuu Turbiinitalle, mutta ei kuitenkaan varsinaiselle kaava-alueelle asti.



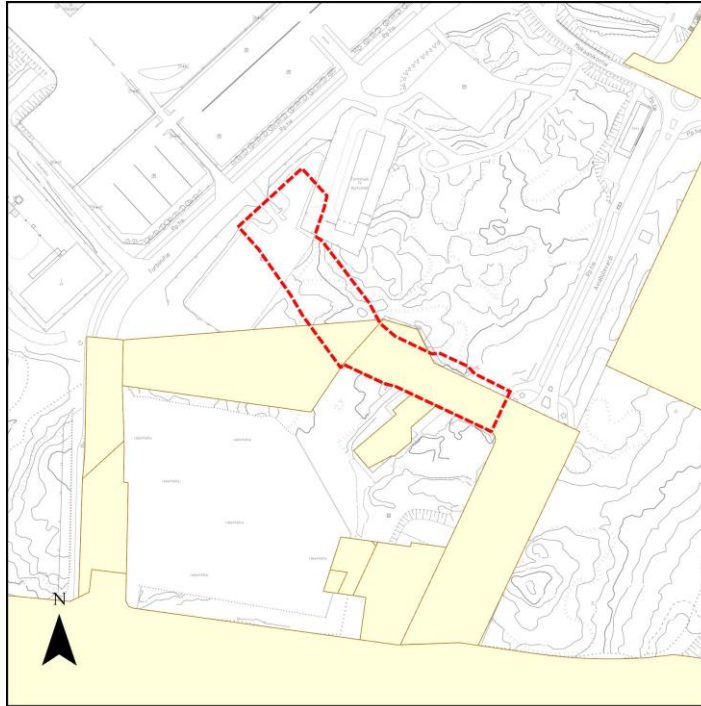
Kuva 12. Suunnittelualueen viereinen mahdollisesti pilaantunut maa-alue. Kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita. Kaava-alueen rajausta on esitetty kuvassa punaisella katkoviivalla.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvan asemakaavoitetun katualueen ja puistoalueen. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:

- 092-407-0005-0116, 092-407-0005-0117, 092-423-0004-0044: Finavia Oyj
- 092-423-0004-0044-M0542: Kiinteistö Oy Aviatontti II



0 0,2 km

Kuva 13. Kaupungin maanomistus on kuvassa vaaleankeltaisella. Kaava-alueen raja-
aus on esitetty punaisella katkoviivalla.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

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

Uusimaa-kaava 2050

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

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

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

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen (ruskea ruuturasteri) ja Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealueen rajalle. Suunnittelumääräysten mukaan pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen halki kulkee etelä-pohjois-suuntaisesti Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

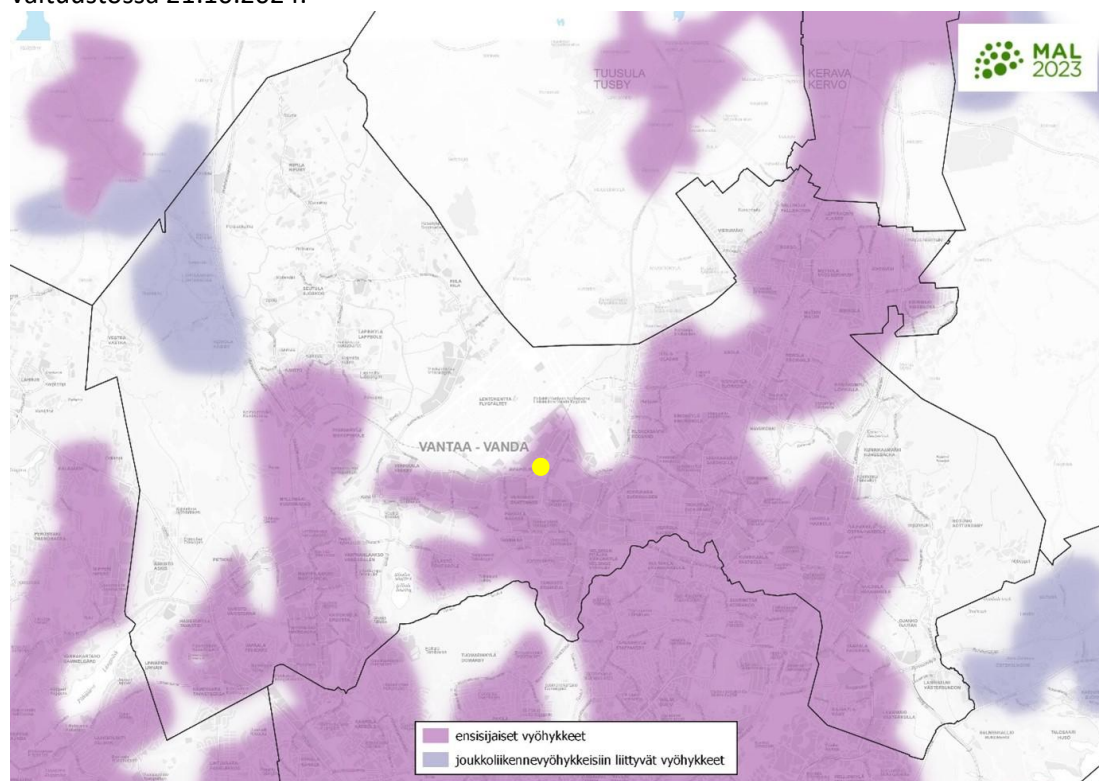


Kuva 14. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu pienellä keltaisella ympyrällä.

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävästä yhdyskuntarakenteesta, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunki uudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.



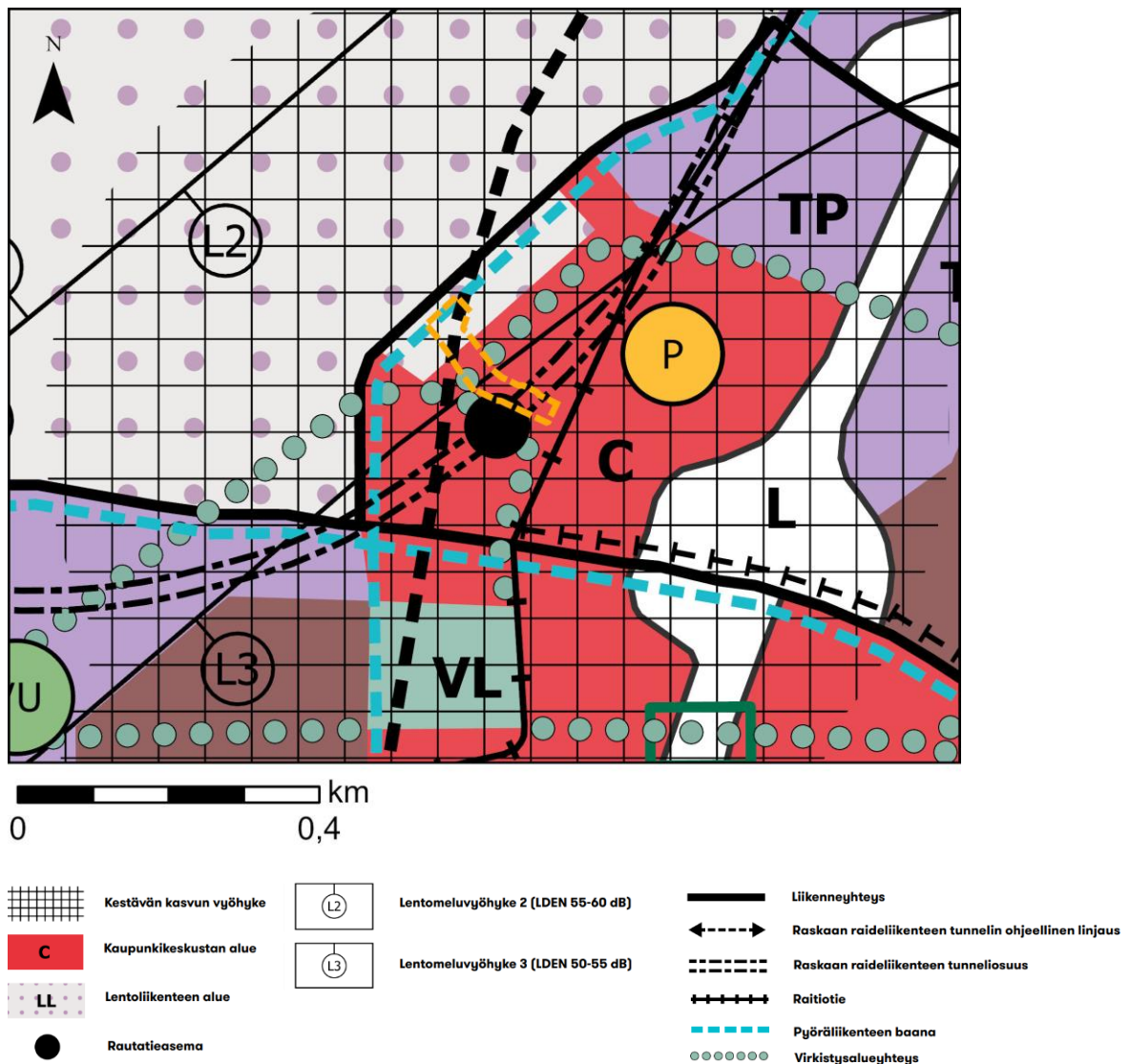
Kuva 2. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on merkitty keltaisella pallolla.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen itä- ja keski-osa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), ja länsiosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alue sijoittuu kokonaisuudessaan kestävästä kasvun vyöhykkeelle (musta ruuturasteri). Alueen läpi kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (mustat pistekatkoviivat) ja raskaan raideliikenteen

tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Suunnittelualueen länsireunalle on osoitettu pyöräliikenteen baana (turkoosi katkoviiva). Lentomeluvyöhykkeiden 2 (LDEN 55-60 dB) ja 3 (LDEN 50-55 dB) välinen raja sijoittuu kaava-alueen keskelle. Alueen eteläpuolella on rautatieasema (musta pallo). Alueen länsipuolella kulkee tärkeä liikenneyhteys (musta paksu viiva) ja itäpuolella raitiotien reitti (musta viiva poikkiviivoilla).

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



Kuva 3. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

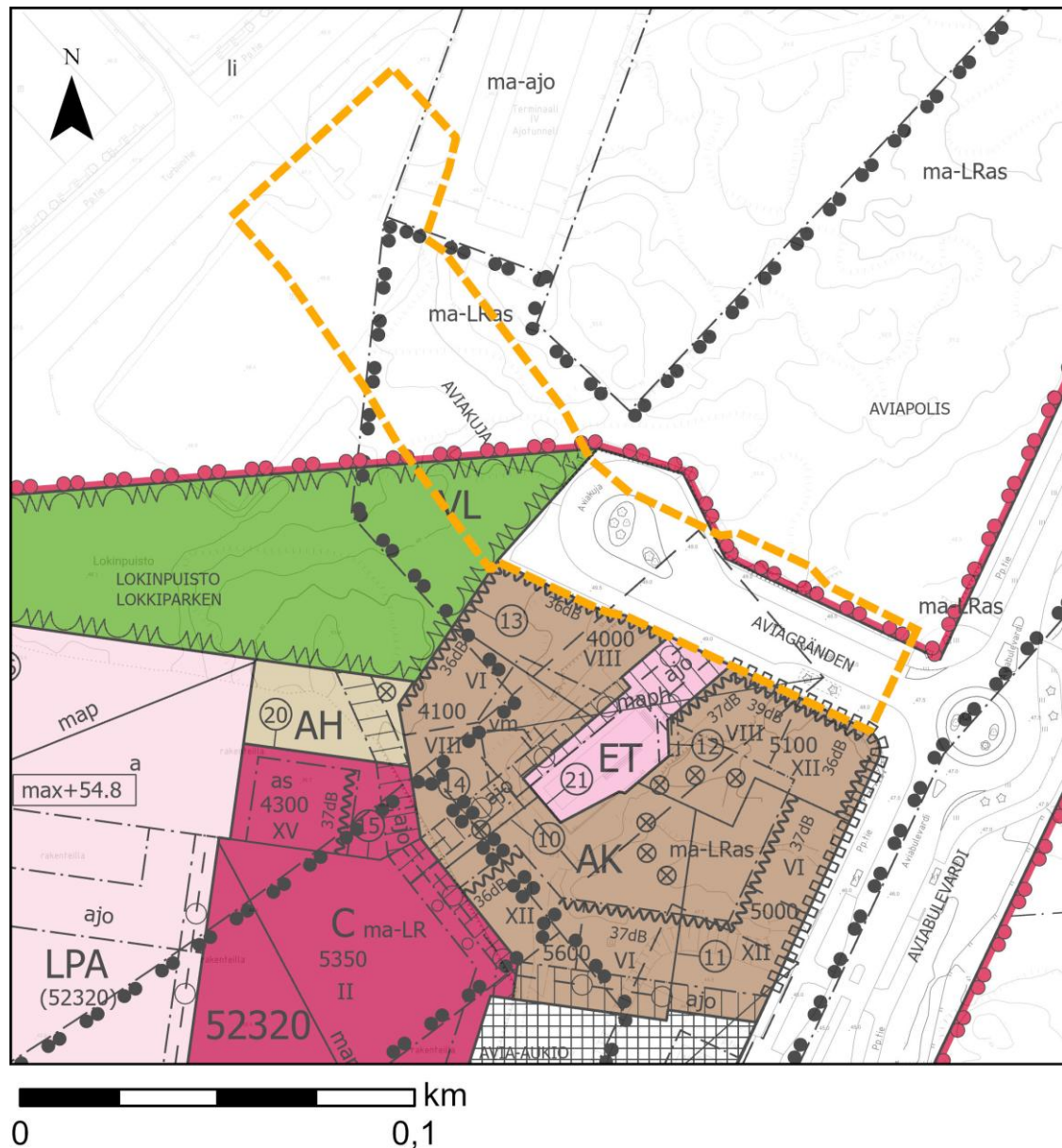
Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella lentokenttäaluetta (LL), lähivirkistysaluetta (VL) sekä katualuetta. Maanlaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu osittain maanlaiselle rautatieasemalle varattu alueen osa (ma-LRas) sekä alueen osa, johon saa sijoittaa maanlaisiin tiloihin johtavan ajoliuskan (ma-ajo). Maanlaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu myös

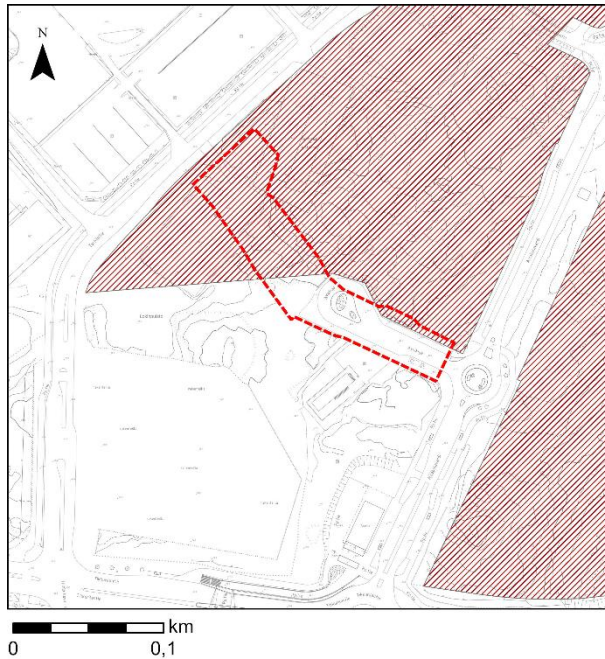
osittain ohjeellinen tila, johon saa sijoittaa maanalaisista tiloista maanpinnalle tai rakennukseen johtavan portaan, hissiyhteyden, hätäpoistumistien, ilmanvaihtokuilun ja näihin liittyvät tekniset tilat suojavyöhykkeeseen (maph).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (Sm 5.3.1981)
- Asemakaavan muutos kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet, 002151 (KV 14.12.2015)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



Kuva 17. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alue on rajattu oranssilla katkoviivalla.



Rakennuskielto

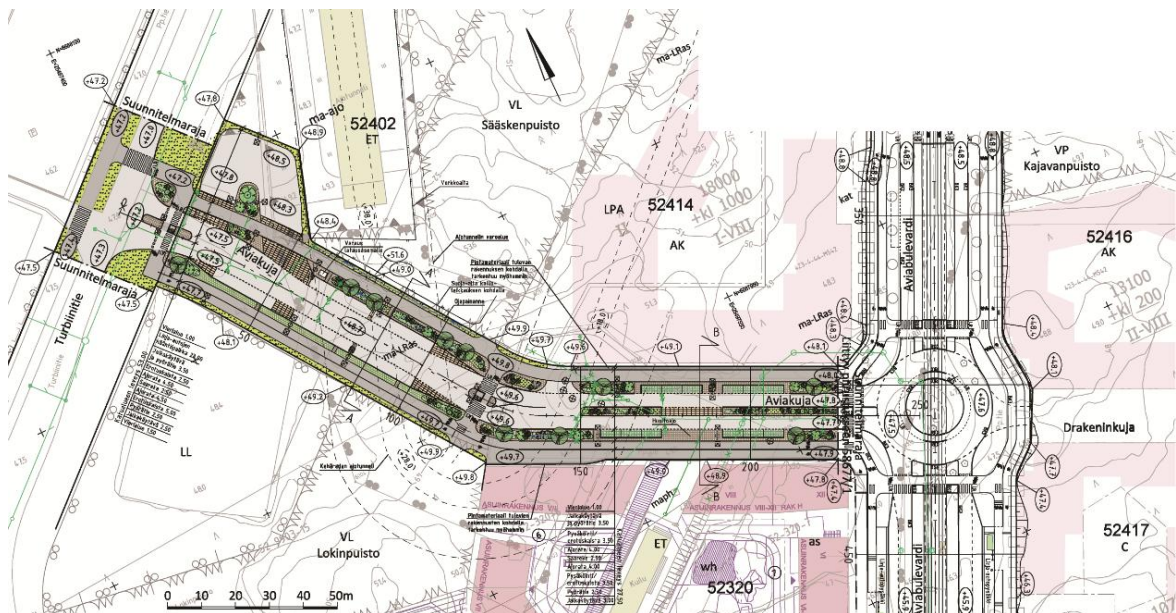
Kaava-alueen länsiosassa on voimassa rakennuskielto 90099R. Rakennuskielto on annettu asemakaavan muuttamista varten, koska voimassa oleva kaavatilanne on ristiriidassa kaavoituksen tavoitteiden kanssa. Alueelle valmistellaan mm. maankäytön suunnitelmia ja raitiotietä. Rakennuskieltoalueella on tekeillä Aviapoliksen keskustan ja Vantaan ratikan kaavamutoksia.

Kuva 4. Rakennuskieltoalue osoitettu kuvassa punaisella viivarasterilla. Kaava-alueelle osuu osa rakennuskieltoaluetta 90099R. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on rajattu punaisella katkoviivalla.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Katu- ja puistosuunnitelmat

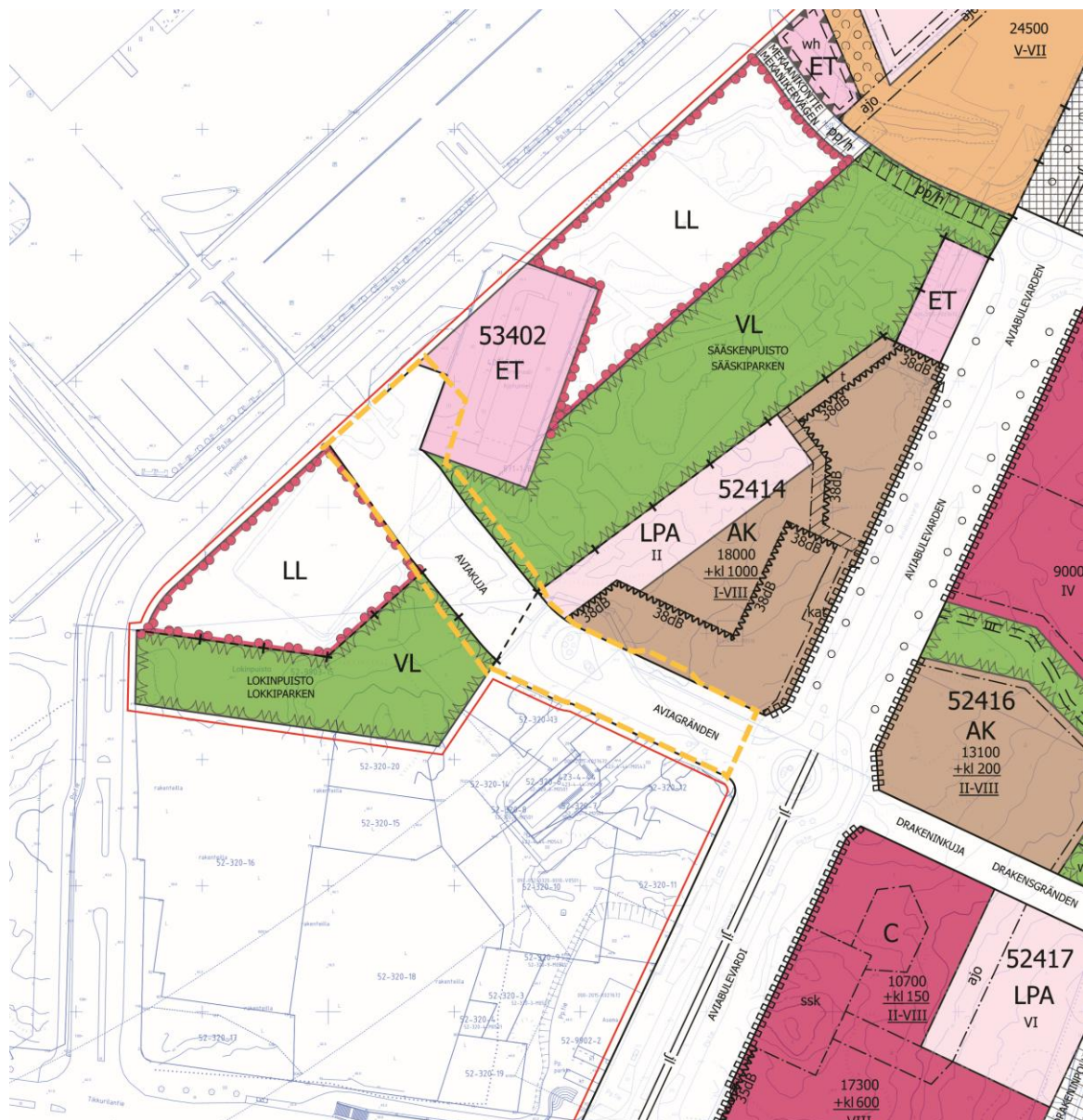
Kaavaehdotus perustuu Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen (Ramboll 1.11.2023). Suunnittelualueella parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Samalla suunnitellaan katujen valaistus.



Kuva 23. Aviakujan katusuunnitelmaluonnos, välillä Turbiinitie – Aviabulevardi (Ramboll, luonnos 1.11.2023).

Kaavaluonnos 052400, Aviapolis keskusta

Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa (kh 19.6.2023) on esitetty Aviapoliksen keskustan ja sen välittömän lähialueen maankäytön kehityksen kokonaisuus. Asemakaavaluonnoksella on määriteltä yleispiirteisesti alueiden käyttötarkoitukset, kuten korttelit, liikenneverkko ja katutilan luonne, joita tulevilla asemakaavamuutoksilla tarkennetaan. Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa Aviakuja on muutettu jatkumaan Aviabulevardilta Turbiinitalle asti ja bussien kääntöpäikalle on tehty tilavaraus kadun luoteiskulmaan, sekä varattu tilaa kadun varteen bussien taukopäiköille. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä 28.6.-28.8.2023, jonka jälkeen alueen suunnittelua on jatkettu osina kaavamuutoksina.



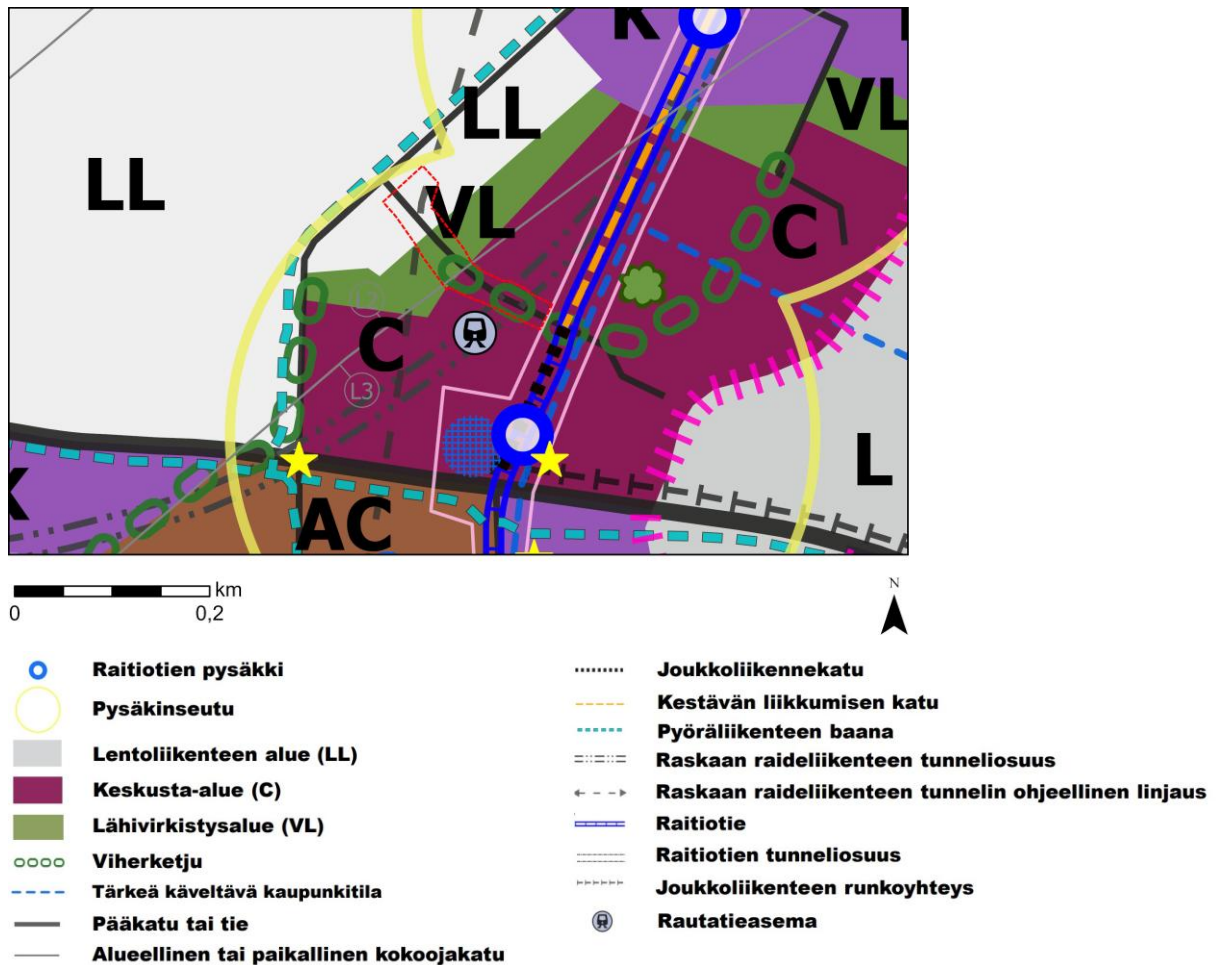
Kuva 24. Ote Aviapoliksen kaavaluonnoksesta (kh 19.6.2023). Asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

Ratikan kaavarunko

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

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Ratikan kaavarungon 19.6.2023.

Ratikan kaavarungossa kaava-alue on keskusta-aluetta, lähivirkistysaluetta ja lentoliikenteen aluetta. Koko alue kuuluu pysäkinseutuihin, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina. Kaavamuutosalueen sisällä kulkee alueellinen kokoojakatu ja osan matkaa viherketju. Alueen halki kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus ja raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Raitiotie, kestävä liikuminen katu, joukkoliikennekatu, pyöräiliikenteen baana ja tärkeä käveltävä kaupunkitila kulkevat alueen vierestä.



Kuva 25. Ote Ratikan kaavarungosta (kv 19.6.2023). Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

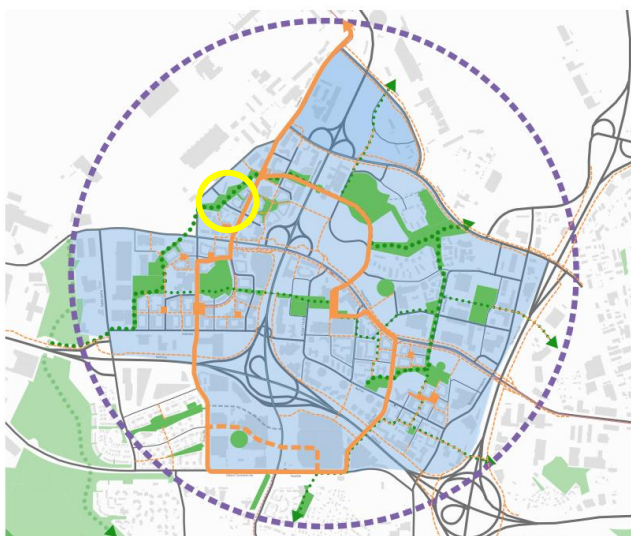
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta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

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

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoa niin koko suunnittelualueutta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukoiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.
4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia, jonka kautta maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon.
5. Työssä on laadittu suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on hyväksytty Kaupunkisuunnittelulautakunnassa 19.3.2024.



Kuva 5. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sininen), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Kaava-alueen sijainti on esitetty keltaisella ympyrällä.

Lentorata

Lentorata mahdollistaisi toteutuessaan suoran kaukojunayhteyden sekä suoran yhteyden Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on nykyisin lähes kokonaan käytössä. Raideliikenteen kapasiteetin lisääminen parantaisi myös junaliikenteen häiriönsietokykyä sekä mahdollistaisi junatarjonnan lisäämisen matkustuskysynnän kannalta vilkkaimpina ajankohtina. Lisäkapasiteetti avaisi uusia mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiseksi, junaliikenteen kilpailun avaamiselle ja vielä jonkin täysin uuden ratasuunnan nopealle raideliikenteelle. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen ja vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Lentoradan hanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) on kuulutettu ja ollut nähtävillä ensimmäisen kerran vuonna 2023 ja yhteysviranomaisen antoi alkuvuodesta 2024 YVA-selostuksesta perustellun päätelmänsä. YVA-selostukselle on laadittu täydennys vuoden 2025 aikana ja se on nähtävillä 8.12.2025 - 21.1.2026.

Lentoradan yleissuunnitelman on määrä valmistua vuoden 2026 alussa, jonka jälkeen se laitetaan yleisesti nähtäville. Yleissuunnittelun valmistuttua suunnittelutyö jatkuu ratasuunnitelman laatimisella, joka vie noin kaksi vuotta. Suunnitelmien valmistuttua hanke voi edetä rakentamissuunnitelmaan ja rakentamisvaiheeseen, edellyttäen että hanketta koskeva investointipäätös on tehty. Rakentamisen kesto on arviolta 5–7 vuotta. Hankkeen toteutuessa liikenne radalla alkaisi aikaisintaan 2030-luvun puolivälin jälkeen

(Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, Lentorata Oy 3/2025; [Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava](#))

Lentoradan yleissuunnitelman mukainen maanalainen rautatietunneli sijoittuisi osin asemakaavamuutoksen nro 002598 alueelle. Lentoradan tunneliin liittyville kuiluille on esitetty yleissuunnitelmassa useita vaihtoehtoisia paikkoja, joista osa sijoittuu kaavamuutoksen alueelle.



Kuva 26. Tarkastelu Lentoradan kuilun mahdollisista sijainneista kaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä (K6, siniset viivat, kolme vaihtoehtoa) ja ajotunnelista (A6, oranssi nuoli). Tunnelin linjaus

*on esitetty mustilla katkoviivoilla. Kaavamuutosalueen likimääräinen raja-
us on esitetty karttaku-
van päällä punaisella katkoviivalla. (Karttakuva: Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointi-
selostus, Suomi-rata Oy 6/2023, s. 75.)*

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREIL- LETULO

Aviakujan alueen kaavoitus tuli vireille 14.2.2024 Aviakujaa laajempaan alueena kaavatyössä 002564, Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle. Suunnitelman pohjana oli Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos (052400), joka esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 9.5.2023. Aviakujan asemakaavamuutos erotettiin myöhemmin omaksi asemakaavakseen ja se sai työohjelmassa nu-
meron 002598. Aviakujan kaava tuli vireille 23.5.2024.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

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

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

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, Tukes
- Lentorata Oy, Finavia, AVIA Real Estate

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Aviakujan kaavamuutosalueen asemakaavoitus on alkanut työnumerolla 002564 ja siitä on jul-
kaistu vireilletulo ilmoitus 14.2.2024. Asemakaavamuutoksen 002564 alkamisesta on tiedotettu
Vantaan Sanomissa 14.2.2024 sekä kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomai-
sille 1.2.2024 (MRL 62§). Kaavahankkeen 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS)
saatiin 1.7.2024 mennessä 10 mielipidettä. Aviakuja erotettiin omaksi katualueen kaavakseen ja
siitä tehtiin uusi OAS numerolla 002598. Kaava 002598 tuli vireille 23.5.2024 ja siitä tiedotettiin
kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteitä saatiin 8 kpl.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Kaavaa nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle koskevat mielipiteet ja vastineet:

Caruna Oy:llä, Fingridillä ja Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa kaavan 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Ilmailumuseon ja Turvallisuus- ja kemikaaliviraston mielipide ei koskenut Aviakujan kaavamuutosaluetta.

Väyläviraston, Vantaan Energian, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSY), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) ja Lentorata Oy:n mielipiteet ja vastineet niiltä osin, kun ne koskevat Aviakujan kaavamuutosaluetta on esitetty alla.

Väylävirasto:

Kehäradan rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa. Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä aiheutaa vaaraa junaturvallisuudelle.

Kehäradan rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintatöitä koskevat vaatimukset ja toimenpiteet on esitetty ohjeessa: "Kehärata, Rakentaminen rautatietunnelin läheisyyteen ennen radan käyttöönottoa ja käytön aikana. Yleisiä ohjeita louhinta ja kalliorakentamistöihin, 4.4.2014".

Suunnittelualan kohdalla käyttöoikeuden rajoitustaso on + 46 (N60). Edellä mainitun käyttöoikeuden rajoitustaso sekä rautatietunnelin varoalueajat ohjaavat maanpäällisen rakentamisen suunnittelua ja toimivat rajatasoina, joiden alittaminen varoalueen kohdalla vaatii aina erillistarkasteluja pinta- ja pohjavesiolosuhteiden sekä kalliomekaanisten tekijöiden osalta. Myös käyttöoikeuden rajoitustason ja rautatietunnelin varoalueen ulkopuolella on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen rautatietunneliin.

Haitta-aineiden mahdollista kulkeutumista Lentoaseman tunneliin tulee tarkastella alueen kaikissa rautatietunnelin läheisyydessä suunniteltavissa rakennushankkeissa. Alueelle suunniteltavat rakennushankkeet eivät saa vaarantaa suojarakenteita eikä pohjavesiolosuhteissa saa tapahtua sellaisia muutoksia, jotka johtavat kyseisten haitta-aineiden kulkeutumiseen suojaamattomaan rautatietunneliin.

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita rautatietunnelin läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja värinähaitat. Runkomelun- ja värinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset runkomelun ja värinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Runkomelun osalta kaavoituksessa on huomioitava, että VTT:n tiedotteita 2468 mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tunneliradoilla tasoa 30 dB (avoradoilla 35 dB). Kokoontumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tunneliradoilla tasoa 40 dB (avoradoilla 45 dB).

Kaavoittajan vastine:

Suunnittelussa huomioidaan Kehärata ja kaavassa on annettu määräyksiä Kehäradan maanallisen rautatietunnelin huomioimisesta.

Vantaan Energia Oy:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueelle tulee huomioida tilatarpeet uusille muuntamoille.

Sääskenpuistoon Aviakujan puoleiseen laitaan puistomuuntamo, mahdollisuuksien mukaan puistomuuntamon sijoitus katualueelle, autopaikkojen korttelialueelle (LPA) pysäköintirakennukseen kiinteistömuuntamon tilavaraus sekä AK korttelialueelle kiinteistömuuntamon tilavaraus.

Muuntamotarpeet asemakaavakarttaan tulee merkitä puiston osalta Aviakujan laitaan vm- merkinnällä ohjeellisella rakennusosalalla, jolle saa sijoittaa muuntamon. Kaavakartassa ja -määräyksissä tulee huomioida myös edellä mainitut muut muuntamotarpeet LPA ja AK korttelialueille.

Kaavoittajan vastine:

Maakaapeleiden sijainti huomioidaan suunnittelussa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kanssa on sovittu, että muuntamoita ei sijoiteta Aviakujan katualueelle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSY)

Tulevaisuudessakin Aviakujan kääntöpaikalle on edelleen keskeinen tarve. Joukkoliikennepalvelun sujuvuuden ylläpitämiseksi tämän päätepyysäkin tulee tarjota taukomahdollisuudet kuljettajille ja riittävästi tilaa busseille sekä vaihtautoille. Bussien kääntöpaikalta tulee olla mahdollisimman lyhyt etäisyys taukopaikalle. Tarkemmin päättyviä bussilinjoja ja mahdollisia laituritarpeita tulee käsitellä erikseen HSL:n ja Vantaan kaupungin välillä. HSL haluaa olla mukana jatkosuunnittelussa.

Kaavoittajan vastine:

Aviakujalle on varattu tila bussien kääntöpaikalle ja pysäköintipaikoille. Sujuva julkinen liikenne huomioidaan suunnittelussa. Kuljettajien taukopaikka on suunniteltu sijoitettavan Aviakujan eteläpuolisessa kaavassa nro 002417 Aviakujan laidalle asuinkerrostalojen korttelialueelle kortteliin 52320: "Aviakujan varrelle ensimmäisenä rakennettavan rakennuksen maantasokerrokseen tulee asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi varata joukkoliikenteen kuljettajien sosiaali-tila, jonka on oltava kooltaan noin 40 k-m²". Tarvittaessa olemme yhteydessä HSL:ään alueen jatkosuunnittelun osalta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY):

Kaavamuutosalueen eteläosassa Aviakujalla ja pohjoisosassa suunniteltujen uusien rakennusten ja Mekaanikontien välissä sijaitsee vuonna 2012 rakennettua vesihuoltoa. Kaavamuutosaluetta idässä rajaavalla Aviabulevardilla on myös rakennettua vesihuoltoa. Osa muutosalueen vesihuollostosta on joko siirrettävä uusien rakennusten tieltä, tai niille on merkittävä kaavaan johtorasite. Uutta vesihuoltoa ei lähtökohtaisesti tarvita, vaan uudet rakennukset voivat liittyä Aviabulevardin rakennettuun vesihuoltoon.

Kaavoittajan vastine:

Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.

Lentorata Oy:

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

Suomi-rata Oy, nykyisin Lentorata Oy, on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023, jota ko. asemakaavamuutoksen on tarkoituksena täsmentää.

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

Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. 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. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla.



Rautatietunneli: Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhittuun rautatietunneliin tunnelin katon sijoittuessa alueella noin tasoon 0... + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella. Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun 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 värinähaitat. Runkomelun- ja värinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisusta päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lento- radan värinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lento- radan aiheuttamia värinä- ja runkomeluaikutuksia 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 runkomeluaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja värinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnitteleminen toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja värinätorjuntatarve syntyy.

Kaavoittajan vastine:

Lentorata Oy on antanut yhtenevän mielipiteen 002598, Aviakujan kaavasta ja siihen annetaan vastine seuraavan otsikon alla.

Kaavaa 002598 Aviakuja koskevat mielipiteet ja vastineet:

Vantaan kaupunginmuseolla, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ja Fingrid Oy:llä ei ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -

kuntayhtymän (HSY), Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSY) ja Lentorata Oy:n mielipiteet ja vastineet on esitetty alla tiivistysti.

HSY:

Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset.

Kaavoittajan vastine: Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.

Vantaan Energia:

Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli maakaapeleita tai putkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. Uudelle puistomuuntamolle tarvitaan tilavaraus katualueelle tai puiston puolelle kujan pohjoispuolelle. Muuntamolle tarvitaan asemakaavakartalle muuntamon rakennusalan osoitus vm-merkinnällä.

Kaavoittajan vastine:

Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille. Puistomuuntamon sijoittamista on alustavasti tutkittu puiston puolelle, Aviakujan kaavamuuotosalueen ulkopuolelle.

HSL:

Suunnittelualueelle tulee toimiva bussiliikenteen kääntöpaikka. HSL on mielellään mukana asemakaavan jatkosuunnittelussa sekä terminaalin että yleisemminkin kestävien kulkumuotojen osalta. Aiemmissa suunnitelmissa terminaalin toimivuus ei ole ollut optimaalinen johtuen Turbiinitien risteyksen paikasta lähellä kääntöpaikan ulosajoa. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota Aviabulevardin läpiajoliikenteen hillitsemiseen, jotta bussien liikennöinti pystytään turvaamaan. Myös kuljettajien sosiaalililat on otettava erityiseen huomioon.

Kaavoittajan vastine:

Kääntöpaikan sijoittuminen lähelle Turbiinitietä on maankäytöllisesti järkevää. Liikennetarkasteleissa ratkaisu on myös arvioitu toimivaksi. Aviakujan ja Turbiinitien liikennemäärän arvioidaan vuoden 2050 ennusteessa olevan kohtuulliset (reilu 2000 ja reilu 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa), eikä kaduilla ei pitäisi esiintyä merkittävää jonoutumista. Aviakujalta Turbiinitalle käännytessä mahtuu useampi henkilöauto odottamaan vuoroaan ennen kuin jono tulisi bussien kääntöpaikan eteen. Mikäli kääntöpaikan ulosajon tukkeutumista alkaisi kuitenkin esiintyä voidaan harkita risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Risteysruudukolla muistutetaan autoilijoita jättämään kääntöpaikan ulosajon kohta vapaaksi. Aviakujan jatkaminen Turbiinitalle rauhoittaa ratikan ja bussien terminaaliauetta Aviabulevardin eteläpäässä, koska muu ajoliikenne ohjataan Turbiinitien ja Aviakujalle kautta. Sosiaalililat on huomioitu voimassa olevassa asemakaavan muutoksessa nro 002417 (kv 8.3.2021), joka sijaitsee Aviakujan vieressä.

Lentorata Oy:

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

Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024.

Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Seuraavissa

suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla.



Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa. Suunnitellun rautatietunnelin 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. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja värinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja värinäntorjuntatarve syntyy.

Kaavoittajan vastine:

Kaavamuutosaluetta koskevista Lentoradan suunnitelmista on kerrottu kaavaselostuksen luvussa 2.2.1. Lentorata Oy:ltä on pyydetty mielipide kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002598 ei olla tarkastelemassa kuilun sijoittamista, mutta yksi mahdollinen sijainti olisi sen vieressä. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset mm. Lentoradan kuiluja varten. Aviakujan katualueen jatke on tavoitteena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotuksessa on määrätty, että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien värinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys värinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

AVIA Real Estate Oy (AVIARE):

Aviakujan asemakaavamuutos 002598 on alun perin ollut osa asemakaavamuutosehdotusta 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, johon liittyvää viitesuunnittelua on tehty AVIA Real Estate Oy:n (AVIARE) ohjaamana. Aviakujan kadun irrottaminen omaksi asemakaava-alueeksi on tapahtunut Vantaan kaupungin ja Vantaan ratikan tahdosta. Finavia ja AVIARE ovat puoltaneet kaavamuutoksen 002564 säilyttämistä yhtenä kokonaisuutena, jolloin ei synny riskiä virheellisestä kaavarajasta alueiden välillä. Tämän lisäksi maankäyttösopimus olisi voitu tehdä

selkeästä kokonaisuudesta. Kadun kaavarajan tulee noudattaa siihen rajautuvien asuinkorttelien korttelirajaa ja kadun länsiosan kääntöpaikan osalta Finavian hyväksymiä rajoja.

AVIARE kannattaa läpiajattevaa Aviakujaa. AVIARE:n tavoitteena on, että asemakaavamuutos ja sen mukaiset katusuunnitelmat tekevät mahdolliseksi vehreän ja kaupunkikuvallisesti laadukkaan Aviakujan katutilan. Katutila on sovitettava yhteen viereisten kortteleiden ja niiden materiaalien kanssa sekä uuden Aviabulevardin kanssa. Bussien kääntöpaikka ja latauspisteet tulee sovittaa turvalliseen paikkaan liikennettä häiritsemättä. Aviakujan varteen on varattava mahdollisuuksien mukaan joitakin lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja viemättä liiallisesti tilaa katupuilta.

Vanhojen kadun rakenteiden purkamisesta ja tarvittavista johtosiirroista on sovittava ennen Aviakujan kaavamuutoksen viemistä Vantaan kaupungin käsittelyyn. Tarvittavat purkutyöt ja johtosiirrot tulee toteuttaa Vantaan ratikan/Vantaan kaupungin kustannuksella ja lähtökohtaisesti Aviakujan toteutuksen yhteydessä esim. Mikäli purku jää asuinkorttelin vastuulle, on tästä sovittava erillinen korvaus maanomistajalle.

Katusuunnitelman mukaan kadun rakentaminen saattaa edellyttää luiskia, jotka on ulotettava myöhemmin rakennettavien asuinkortteleiden alueelle. Tarvittavista luiskista voidaan sopia katu-kaavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Aviakujan viimeistely on järkevää tehdä rakentamattomien kortteleiden rajalla (jalkakäytävät ja mahdollisesti katupuut) vasta asuinrakentamisen yhteydessä. Lisäksi tulisi sopia mahdollisuudesta käyttää katualueen osia, etenkin osia, joita ei ole rakennettu valmiiksi, asuinkorttelin työnaikaisina tukialueina. Menettelyllä voidaan säästää korttelin 52414 luonnontilaiseksi jätettäviä piha-alueita rakentamisen aikaisilta vaurioilta.

Finavia ja AVIARE edellyttävät lähekkäin sijoittuvien asemakaavamuutosten osalta ensin yhteistä kokonaistarkastelua kaavoista, jolloin tarkastelun yhteydessä käsitellään kaavarajat, Finavian ja KOy Aviatontti I-II ja kaupungin toisilleen luovuttamat alueet sekä sovitaan maankäyttösopimuksen periaatteista. Kokonaistarkastelun ja maankäyttösopimuksen periaatteista sopimisen jälkeen voidaan laatia asemakaavakohtaisia maankäyttösopimuksia, joissa on tarvittavin osin kirjauksia toisten tulevien kaavojen menettelytapojen osalta.

Kaavoittajan vastine:

Asemakaavan ja kaavassa osoitetun katualueen rajaukset on sovitettu yhteen viereisten vireillä olevien asemakaavamuutoksien kanssa. Rajaukset on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle.

Katualueen toiminnot kuten pysäköinti sekä istutukset osoitetaan katusuunnitelmassa. Aviakujan katusuunnitelmaluonnosta on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle. Asemakaavassa on osoitettu katusuunnitelmaluonnoksen (1.11.2023) mukainen katualueen tilavaraus. Katusuunnitelma on tarkoitettu asettaa alkuvuodesta 2026 nähtäville.

Kaupunki ja Finavia (ja AVIARE) ovat laatineet yhteistyössä kaavamuutoksen nro 002598 maankäyttösopimusluonnoksen, jonka Finavia on hyväksynyt 16.12.2025. Sopimuksessa on sovittu katutilan ja viereisen suunnitteilla olevan kaavamuutosalueen nro 002564 korttelin yhteensovittamisesta. Nykyisten tarpeettomaksi jäävien katurakenteiden purkamisesta (kuten Aviakujan kääntöpaikasta), johtosiirroista ja kadun luiskista sovitaan asemakaavan maankäyttösopimuksella.

Vantaan ratikka -hanke, AVIARE ja Finavia ovat keskustelleet alueen suunnitelmien ja niiden toteuttamisen yhteensovituksesta. AVIARE on sulautettu osaksi Finaviaa. Ratikkahanke on jatkanut keskusteluja ja yhteensovitustyötä, kuten keskustelua Aviakujan kadun vaihteittaisesta toteutuksesta, Finavian kanssa.

Kaupunki on toimittanut Finavialle ja AVIARE:lle kokonaiskuvatarkastelun muuttuvista alueista, josta ilmenee ratikan kaavojen ja kaavamuutosten nro 002598 ja 002564 rajaukset sekä kyseisten asemakaavamuutosten myötä muuttuvat maanomistuksen muutokset. Asemakaavamuutoksista 002598 Aviakuja ja 002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie on laadittu Finavian hyväksymät maankäyttösopimusluonnokset.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

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

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

MAL-tavoitteet:

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

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

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

Uusi MAL 2030 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

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

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastomuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.

- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

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

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

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden tavoitteet (19.3.2024)

Asemakaavoituksen ja muun detaljisuunnittelun yhteydessä on huomattu, että täydellisen muodonmuutoksen kokevan Veromiehen kaupunginosan suunnittelussa on tarve kaavarunkotasoa pienipiirteisemmälle ohjaukselle sekä yleisille suunnitteluperiaatteille koko alueen kehittämisen ohjaamiseksi ja myös osa-alue-kohtaisia periaatteita. Suunnitteluperiaatetyön tuloksena on syntynyt asemakaavamääräyksiä ja määräysten aihioita käytettäväksi tulevaisuuden asemakaavahankkeissa. Koska Vantaan ratikka tulee yhdistämään Vero-miehen entistä tiiviimmin mm. Pakkalaan, on pohdintoja ulotettu lentoasemalta Kehä III:n eteläpuolelle, Väinö Tannerin tielle ja Tasetielle asti.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työ käsittää neljä osaa:

1. *Kiehtova kaupunki* kokoaa niin koko suunnittelualueutta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tällaisia ovat mm. korttelirakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyvät ominaisuudet; rakennusten korkeudet, värit ja materiaalit, laadun paikat sekä muut kaupungin eläväisyyttä ja laadukkuutta lisäävät piirteet.
2. *Käveltävä kaupunki* keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukoiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyysvaikutteita. Erityisesti kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat tärkeitä.
3. *Vihreä kaupunki* jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Vihreämmän kaupungin työkaluvalikoimaan on vihertehokkuuden ohelle kehitetty taskupuistot ja viherkadut.
4. *Resurssiviisas kaupunki* esittelee kaavoituksessa käytettävää hiilineutraaliuden prosessimallia. Siinä esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästäisiin asemakaavoituksen osalta.

Resurssiviisautta koskevat määräykset kootaan ajantasaiseen datapankkiin, jotta niitä voidaan hyödyntää uusissa hankkeissa.

Vantaan arkkitehtuuriohjelmassa (KV 11.5.2015) linjataan kaupungin kehittämiselle:

- Teemme kaupungissa liikkumisesta ja arjesta tehokasta ja helppoa.
- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Teemme asemanseuduista toimivia ja satsaamme julkisiin viihtymisen paikkoihin ja luomme tiloja kulttuurien kohtaamisille.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.

- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Parannamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä ja edistämme kaupunkipyörän mahdollisuuksia.
- Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.
- Arvostamme luonnon monimuotoisuutta ja tuomme sen kaupunkikeskustoihin.
- Lisäämme keskustoihin toimivia ja elämyksellisiä siirtymisen ja kohtaamisen paikkoja.
- Korostamme keskeisten väylien ja ratojen arkkitehtuuria ja viherrakentamisen laatua.
- Lisäämme katuestetiikkaa katupuilla ja valaistuksella.
- Toteutamme liikennemuotojen uutta tilanjakoa.
- Varmistamme pyöräilyn laatukäytävien toteutumisen.
- Uudistamme keskustojen pysäköintijärjestelyt esteettisesti korkeatasoisiksi.
- Käytämme ylimitoitettuja katutiloja eri liikennemuotojen, hulevesien tai ympäristötaiteen järjestelyissä.
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria.
- Edistämme kaupan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

Asemakaavaratkaisu perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) katusuunnitelman tilavarauksiin ja 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Katusuunnittelun lähtökohtana on alun perin ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on Aviakujan katusuunnittelussa muokattu ja tarkennettu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) pohjalta.

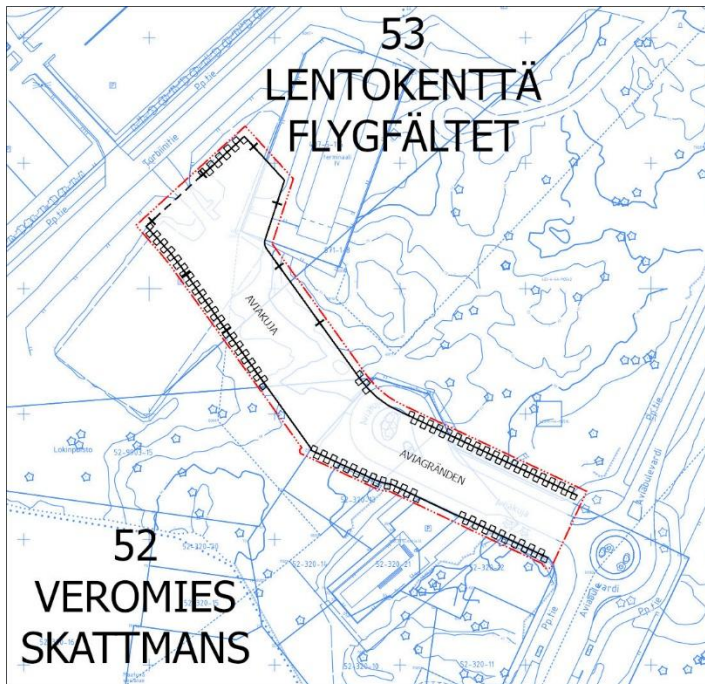
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

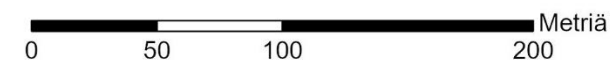
Asemakaavamuutoksella jatketaan nykyisin bussien kääntöpaikkaan päättyvää umpikujaa, Aviakujaa, siten että se liittyy Turbiinitiehen. Aviakujan luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä varataan tilaa uudelle bussien kääntöpaikalle ja Aviakujan länsipäähän kadun varteen tilaa bussien taukopsäköinnille. Kuljettajien taukotilalle on jo aiemmin asemakaavoitettu tila Aviakujan eteläpuolella olevaan kortteliin 52320. Aviakujan itäpäähän varataan tilaa autojen kadunvarsipysäköinnille. Katualueelle varataan lisäksi molemmin puolin tilaa jalankulku- ja pyöräreiteille, istutuksille ja paikoin hulevesipainanteille. Kadulle rakennetaan hulevesiviemärointi. Katualueen suunnitelma perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) katusuunnitelman tilavarauksiin ja 1.11.2023 valmistuneisiin Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksiin.

Asemakaavamuutoksella muutetaan uudeksi katualueeksi yhteensä noin 0,38 ha lentokenttätoimintojen aluetta (LL) ja noin 0,06 ha lähivirkistysaluetta (VL).

Asemakaavamuutoksella muutetaan lisäksi Aviakujan keskellä kulkevaa kaupunginosan rajaa siten että koko kaavamuutosalue kuuluu jatkossa Veromiehen kaupunginosaan.



Asemakaavan muutosehdotus



Kuva 28. Ote kaavamuutosehdotuksesta (19.1.2026).

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 0,76 ha.

Liikennealuetta ja katualuetta on yhteensä noin 0,7 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 0,43 ha. Lentokenttätöimintojen alue pienenee noin 0,38 ha ja lähivirkistysalue noin 0,06 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Katusuunnitelmassa ja asemakaavan muutoksen aluevarauksessa on huomioitu hulevesien hallinnan, jalankulun ja pyöräilyn sekä kasvillisuuden tarpeet. Asemakaavassa on annettu kaupunkikuvaan, kasvillisuuteen, sekä hule- ja työmaavesien käsittelyyn liittyviä määräyksiä.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katualueesta.

Katualue

Asemakaavamuutoksella jatketaan nykyisin bussien kääntöpaikkaan päättyvää umpikujaa, Aviakuja, Aviabulevardilta Turbiinitielle asti. Aviakujan luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä varataan tilaa uudelle bussien kääntöpaikalle ja Aviakujan länsipäähän kadun varteen tilaa bussien taukopaikalle ja lataukselle. Aviakujan itäpäähän varataan tilaa autojen kadunvarsipysäköinnille. Katualueelle varataan lisäksi molemmin puolin tilaa jalankulku- ja pyöräreiteille, istutuksille ja

paikoin hulevesipainanteille. Kadulle rakennetaan hulevesiviemärointi. Katualueen suunnitelma perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) sekä 1.11.2023 valmistuneen Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksen (Ramboll Oy) tilavarauksiin.

Alueella tulee olla toimiva bussien kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen. Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien lautasemalle. Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset. Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa. Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle. Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Kaava-alue sijoittuu osittain valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen ja kadun jatkaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan ja liikenteeseen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle. Parantuvat liikenne yhteydet ja hyvä kävely-ympäristö voivat osaltaan kuitenkin lisätä muuttohalukkuutta alueen viereisiin kortteleihin suunniteltuihin asuntoihin.

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

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle. Asemakaavamuutos kuitenkin mahdollistaa paremmat liikenne yhteydet autolla, jalan ja pyörällä Aviakujaa reunustaviin kortteleihin tuleviin asuinrakennuksiin. Uusi yhteys tukee näin ympäröivän alueen kehitystä ja mahdollistaa myös joukkoliikennekadun Aviabulevardille välille Tikkurilantie-Aviakuja.

Viereen suunnitellun ratikan rakentaminen vauhdittaa omalta osaltaan maankäytön tehostamis-potentiaalia ratikan vaikutusalueella, myös Aviakujan ympäristössä. Alueella on potentiaalia kes-kustamaiselle tiiville ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosne-liömetriä työpaikoille. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 m². (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

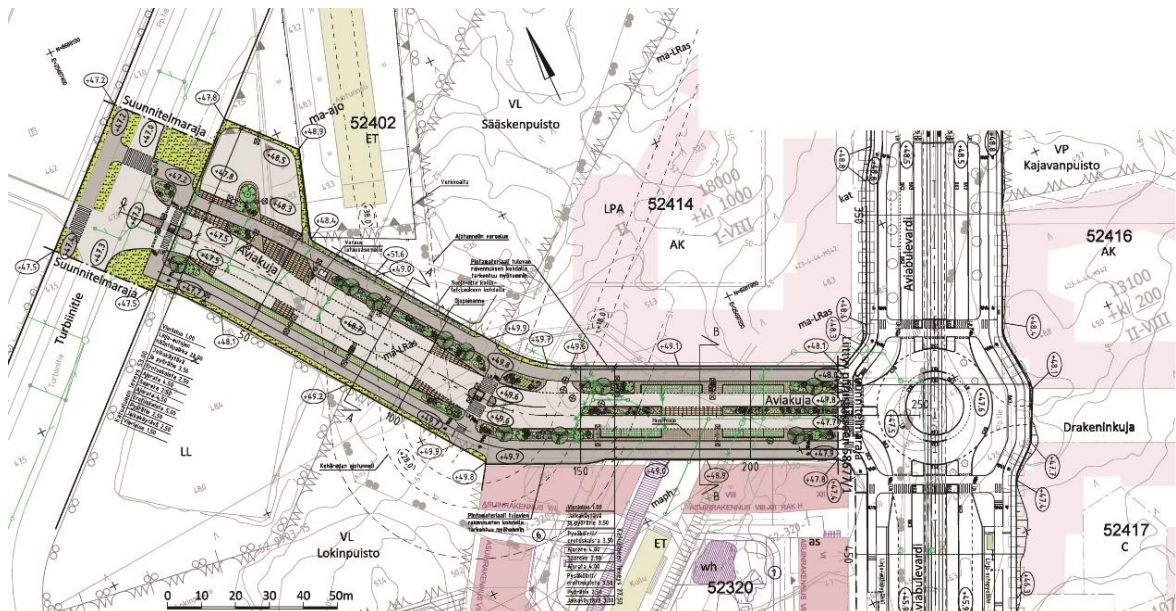
Aviakujan kaavamuutos edesauttaa omalta osaltaan tulevan Vantaan ratikan edistämää vähähii-listä ja resurssitehokasta yhdyskuntakehitystä, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan ra-kenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Aviakujan kaavamuutos edistää kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikennetyhteyksien var-teen. Aviakujan kaavamuutos edesauttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämi-sestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa pääosin katualueen osalta. Alustavan katu-suunnitelmaluonnoksen (Ramboll, 1.11.2023) mukaisesti Aviakujan katualuetta jatketaan Aviabu-levardilta Turbiinitielle asti ja bussien kääntöpaikka siirtyy katualueen luoteiskulmaan lähelle Tur-biinitietä. Katualueen mitoituksessa on huomioitu muun muassa hulevesi- ja istutuskaisataleet, joi-den toteutuminen tarkentuu katusuunnitelmassa.

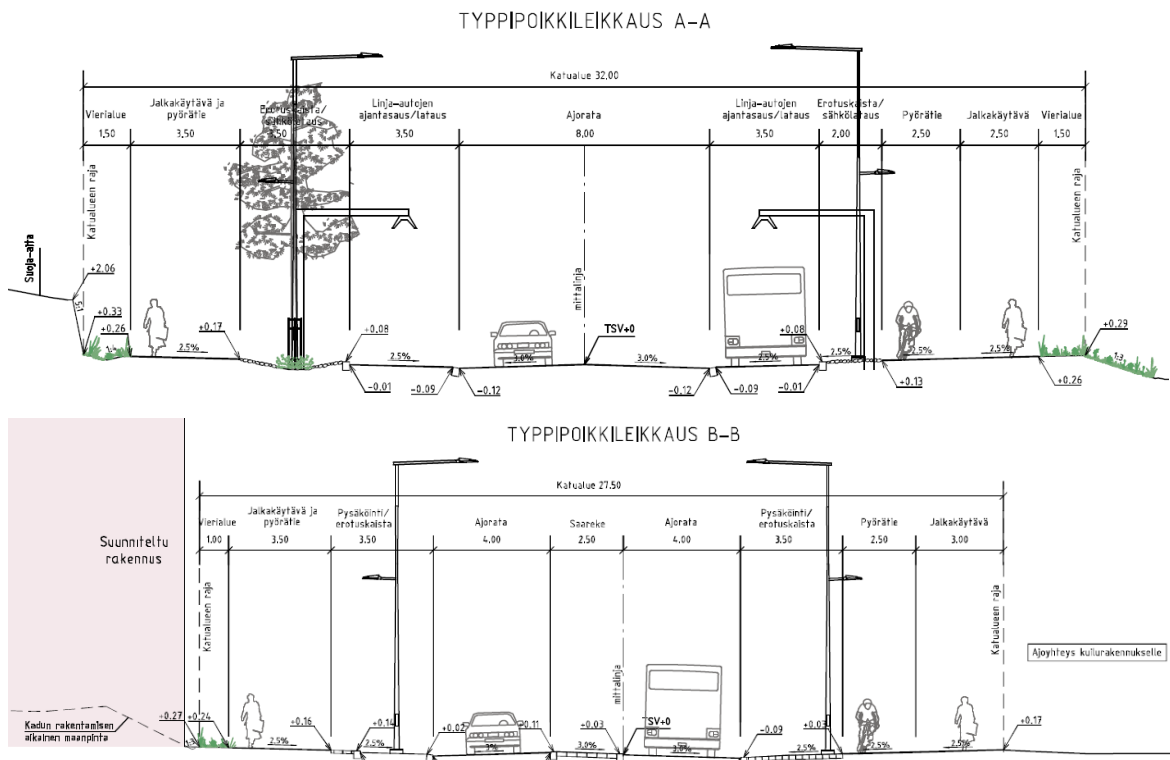
Aviakujan jatkeen toteutuksen myötä tulevaisuudessa Aviabulevardin eteläisin osuus Aviakujan ja Tikkurilantien välillä voidaan muuttaa ainoastaan joukkoliikenteelle sallituksi katuosuudeksi; ju-nan, ratikan ja bussin terminaalialueeksi. Asemakaavamuutos mahdollistaa tällöin viereisistä kort-teleista ajoneuvoliikenteen Aviakujaa pitkin Turbiinitien kautta Tikkurilantielle. Kadun ja näkymien avaus Turbiinitielle nykyisin osin kallioisen ja metsäisen alueen läpi sekä kadulle suunnitellut istu-tus- ja hulevesialueet ovat suurin kaupunkikuvallinen muutos kaava-alueella.



Kuva 29. Aviakujan katusuunnitelmaluonnos (Ramboll 1.11.2023).

Alustavassa katusuunnitelmaluonnoksessa (Ramboll 1.11.2023) on käytetty vaihtelevia pinnoitteita sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Kadun keskiosan alle jää pieni alue kalliometsää, jota katusuunnitelmaluonnoksen mukaan pyritään kompensoimaan osittain katuvihreällä. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa olevat tilavaraukset ja näkymät.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen muutos ei alustavan katusuunnitelmaluonnoksen perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia, paitsi keskiosan kalliometsän kohdalla, jossa kalliota joudutaan osin poistamaan.



Kuva 30. Poikkileikkaukset A-A ja B-B Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksesta. (Ramboll 1.11.2023).

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Aviakujan rakentaminen ja sen viihtyisyyden parantaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa. Aviakuja, koska liittyy olennaisesti Ratikan pysäkkiympäristöön, toteutetaan esteettöminä.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja. Aviakujan jatkaminen Turbiinitalle sekä uusi bussien kääntöpaikka ovat kuitenkin tärkeitä Aviapoliksen alueen joukkoliikenteen ja maankäytön kehittämisen vuoksi. Aviakujan rakentaminen mahdollistaa Aviapoliksen merkittävien rakennushankkeiden, myös ratikan, rakentamisenaikaisia ja lopullisia liikennejärjestelmäratkaisuja.

Ratikan ja siihen liittyvien katujen, kuten Aviakujan, rakentaminen lisää myös alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien palvelujen ja työpaikkojen syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella, myös Aviakujan varrella, asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua.

Aviakujan rakentamisen kustannuksiksi on arvioitu vajaa 2 milj. euroa. (alv. 0 %). Aviakujan rakentamiskustannukset koostuvat maa- ja kalliroleikkaustöistä, puiden poistosta sekä autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, valaisinpylväiden, istutusten ja muiden katurakenteiden, sekä hulevesipainanteiden rakentamisesta. Lisäksi kustannuksia aiheuttaa maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtäminen ja uusien rakentaminen.

Virkistys

Kaavamuutos pienentää hiukan viereistä katualueen alle pieneltä osin jäävää lähivirkistysaluetta. Kaava-alueen keskiosan alle jää kapea kaistale kalliometsää. Muuten kaavalla ei ole vaikutusta lähiympäristön virkistysalueisiin tai niiden käyttöön.

Kulttuuriperintö

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

Liikenne

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamutoksen ja raitiotien toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Aviakujalla, Aviabulevardilla ja Turbiinitalle.

Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Aviabulevardin katualueen keskellä ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Turbiinitalle muodostuu uusi ohikulun katuyhteys, johon on suunniteltu myös jalankulun ja pyöräilyn erilliset väylät.

Aviabulevardille välillä Tikkurilantie ja Aviakuja sekä Aviakuja ja Karhunmäenportti on osoitettu ajoneuvoliittymäkiellot. Ajoneuvoliittymät suunniteltuihin Aviakujan varrelle sijoittuviin rakennuksiin voidaan johtaa Aviakujalta. Aviakujan kautta on myös ajoyhteys Turbiinitien kautta Tikkurilantalle.

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

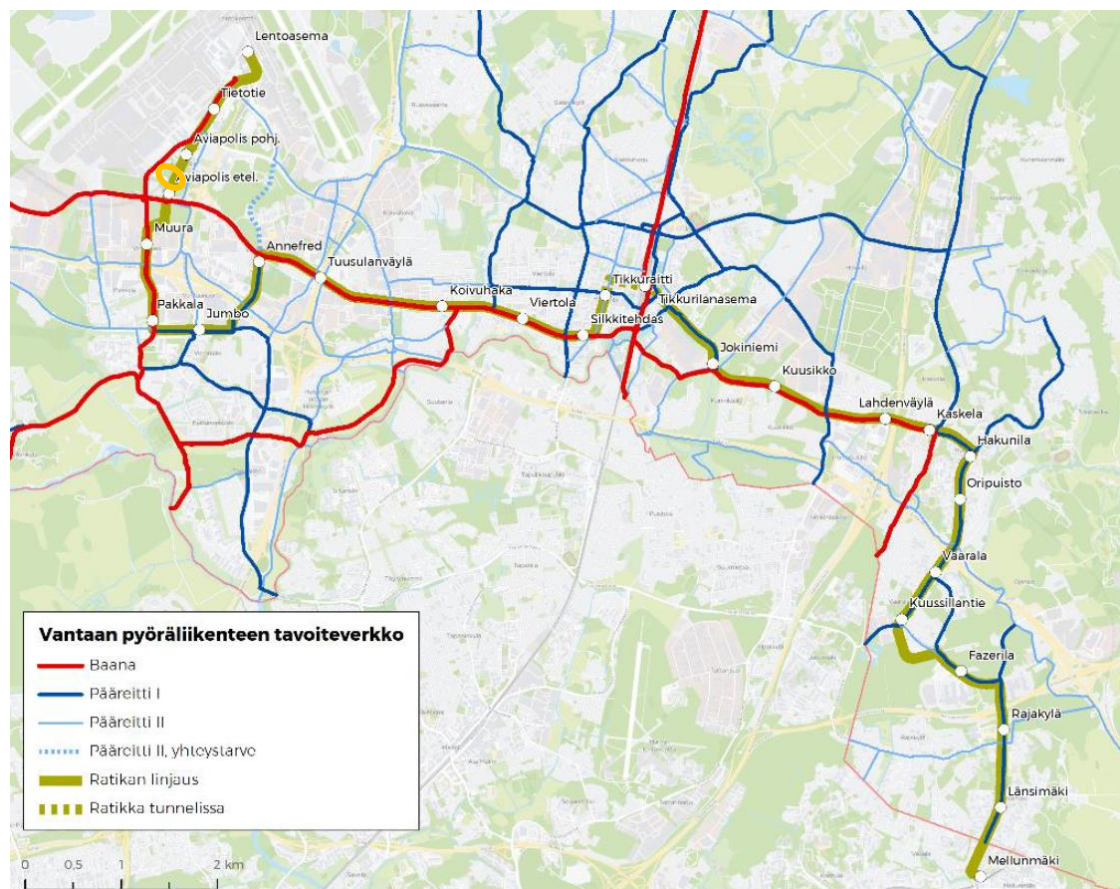
Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan bussien uusi kääntöpaikka ja pysäköinti-/latauspaikka Aviakujalla sekä edistetään ratikan reittiä ympäröivän katu ympäristön toteutumista ja joukkoliikenteen sujuvuutta.

Suunnittelualueeseen rajoittuvalle Aviabulevardille tulee ratikan toteutuessa sijoittumaan Aviapolis-pysäkki, joka on noin sadan metrin päässä kaava-alueesta. Kaavamuutoksen ja Aviakujan jatkaaminen mahdollistavat vireisen Aviabulevardin muuttamisen osin joukkoliikennekaduksi.

Kävely ja pyöräily

Aviakujan kaava parantaa hieman paikallisesti alueen nykyisin harvaa jalankulun ja pyöräilyn verkostoa. Kaava edistää siten kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta alueella. Aviakujan jalankulun ja pyöräilyn väylät liittyvät luontevasti Turbiini tiellä ja Aviabulevardilla kulkeviin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin.



Kuva 31. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Aviakujan kaava-alueen sijainti on osoitettu kuvassa oranssilla ympyrällä.

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

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemärointi

Kaavamuutosalueella tulee pieniä muutoksia nykyiseen vesihuoltoverkkoon kadun linjauksen sekä toimintojen sijoittelun takia.

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemärointi

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy kadun rakentamisen myötä. Kadulla muodostuvia hulevesiä tullaan johtamaan mahdollisuuksien mukaan viheralueille, jolloin muodostuvia hulevesiä saadaan viivytettyä/imeytettyä ennen niiden johtumista hulevesiverkostoon.

Ympäristöhäiriöt

Melu

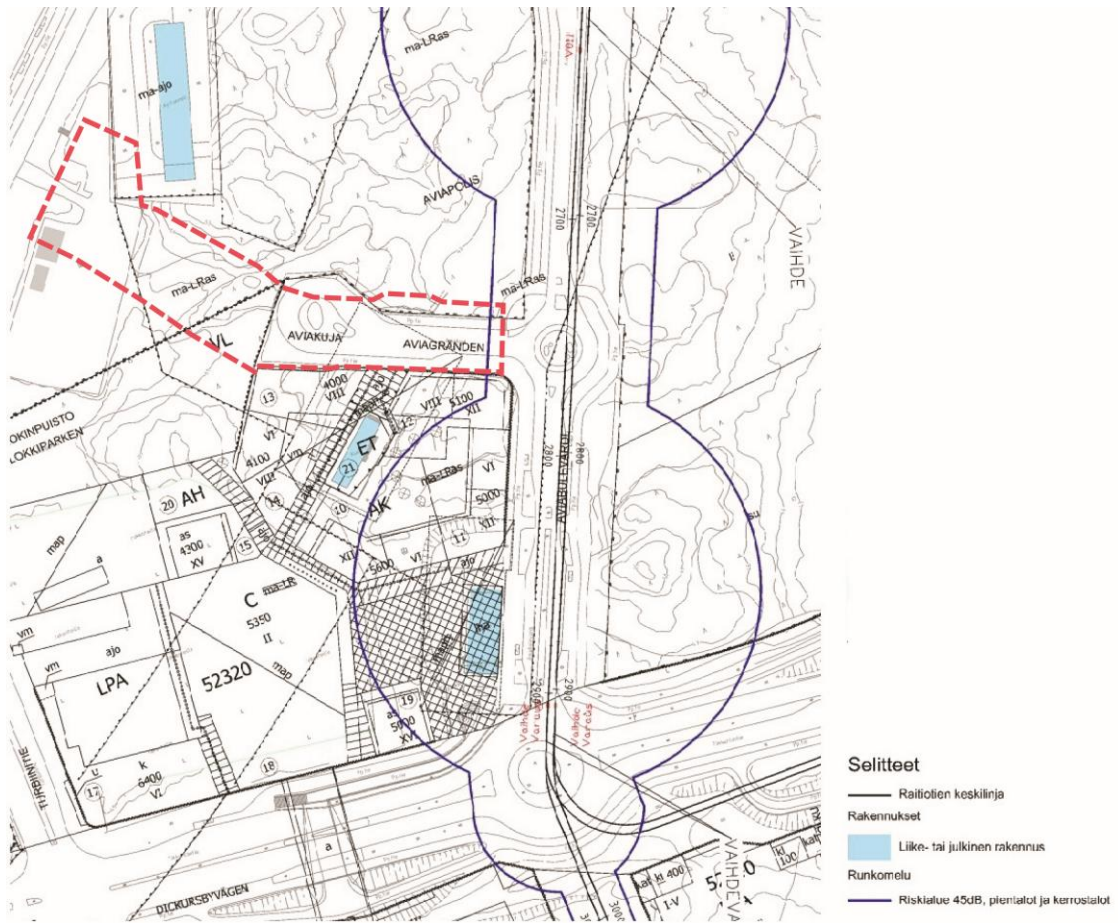
Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 (*Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Ennustetilanteessa Aviakujan kohdalla tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin keskiäänitaso (L_{Aeq} , päivä) on 65 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.



Kuva 32. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (*Sitowise 31.1.2023*) Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa punaisella pistekatkoviivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Aviabilevardille on tehty Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys (*Sweco, 17.2.2023*). Kaava-alueen itäosa sijaitsee selvityksen mukaan runkomelun 45 dB riskialueella, mutta koska kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, runkomelulla ei ole huomioitavia vaikutuksia kaava-alueelle.



Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Aviabulevardilla ja sen ympäristössä. (Sweco, 17.2.2023) Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella katkovivalla.

Ilmanlaatu

Kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, joten ilmanlaadulla ei ole vaikutuksia kaava-alueen maankäyttöön. Lähelle rakentuvalla raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

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

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

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

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee suurelta osin jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnon-ympäristöön ovat jo rakentuneen alueen osalta vähäiset. Kaavamuutosalueen keskivaiheilla on noin 0,1 ha kokoinen kallioinen ja metsäinen kaistale (Vantaan ratikan kaavarungon luontoselvitykset 2020-2021, Faunatic; kuvio 23), joka liittyy hieman suurempiin metsäalueisiin, lounaassa Lokinpuiston metsäalueeseen ja koillisessa Sääksenpuiston metsäalueeseen ja on luokiteltu METSO luokkaan III. Katusuunnitelmassa alueelle on kuitenkin pyritty osoittamaan mahdollisimman paljon puita ja muita istutuksia. Luontovaikutukset kohdistuvat pääosin rajoitetusti lähiympäristöön.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat suurelta osin kadun jatkamisen ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Katualueen jatkamisen myötä kaava-alueen kallioisessa keskiosassa on tarve tehdä leikkauksia maa- ja kallioperään uuden katuyhteyden luomiseksi. Muuten kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäännä oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Kaavamuutosalue on nykyisin suurelta osin asfaltoitua katu-alueita ja kallioista maanpintaa. Kaavassa on määrätty, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoainekuormitusta.

Katusuunnitelmaluonnoksessa hulevesien hillitsemiseksi katualueelle on suunniteltu hulevesipainanteita ja runsaasti istutuksia.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Rakentaminen itsessään aiheuttaa hiilipäästöjä, mutta kaavamuutos mahdollistaa kuitenkin välillisesti Vantaan ratikan suunnitelmien mukaisesti Aviabulevardin muuttamisen osin joukkoliikennekaduksi ja siten kestävien liikkumismuotojen tukemisen joukkoliikenteen sujuvoittamisen ja kevyenliikenteen yhteyksien parantamisen myötä.

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

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

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

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja värinä on käsitelty kohdassa 4.4.1. Alueella ei tietyvästi ole pilaantuneita maa-alueita. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaava-alueen kadulla on nimi, Aviakuja, joka säilytetään koko pidentyvällä katuosuudella. Kaavamuutoksen yhteydessä siirretään kaavamuutosalueen kohdalle sijoittuvaa kaupunginosarajaa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2025. Kaupunginvaltuusto teki 22.5.2023 koko ratikkahanketta koskevan myönteisen investointipäätöksen. Ratikan rakentaminen tapahtuu arviolta v. 2025–2029.

Aviakuja on olennainen osa Ratikan reittiä ympäröivää katuverkostoa ja sen jatkosuunnittelu ja rakentaminen on tarkoitus toteuttaa samaan aikaan Ratikan rakentamisen kanssa.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Merja Häsänen Anne Polvi Tea Taponen Agon Shala Charlotta Tanner Mikko Järvi Leena Kaunismäki Vuokko Rova	vs. aluearkkitehti asemakaava-arkkitehti asemakaava-arkkitehti (ratikka) asemakaava-arkkitehti asemakaava-arkkitehti kaavoitusinsinööri kaavatekninen koordinaattori suunnitteluavustaja
-----------------	--	---

Vantaan ratikka:	Henry Westlin Sauli Hakkarainen Justiina Nieminen	hankejohtaja, vs. suunnittelupäällikkö projektipäällikkö
------------------	---	--

Kadut ja puistot:	Paula Luomala Harri Keinänen Taina Toivanen Juuso Kauppinen Satu Onnela	kadunsuunnittelun alueinsinööri vesihuollon suunnittelu liikenteen alueinsinööri liikenneinsinööri maisema-arkkitehti
-------------------	---	---

Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	kestävä kaupunki
-----------------	--------------	------------------

Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
------------------	-----------------	------------------------

Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
--------------------------	-----------------	-----------------------

Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö Teemu Jääskeläinen	tonttipäällikkö maankäyttöinsinööri
---------------------------------	---	--

Muut osallistuneet:

Avia Real Estate:	Niina Puumalainen	kiinteistökehitysjohtaja
Ramboll Finland Oy:	Mikko Alilonttinen	vanhempi suunnittelija
Vantaan energia Oy:	Jukka Heino	kehityspäällikkö, energiapalvelut
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:	Antti Hartikainen	yleissuunnitteluinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Johanna Rajala Aluearkkitehti	Tea Taponen asemakaava-arkkitehti
----------------------------------	--------------------------------------

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenvedo

Kunta	Vantaa	Täyttämispvm	19.11.2025
Kaavan nimi	002598 Veromies 52 kaupunginosa Aviakuja		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	23.5.2024
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	092002598
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,6923	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,6923

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

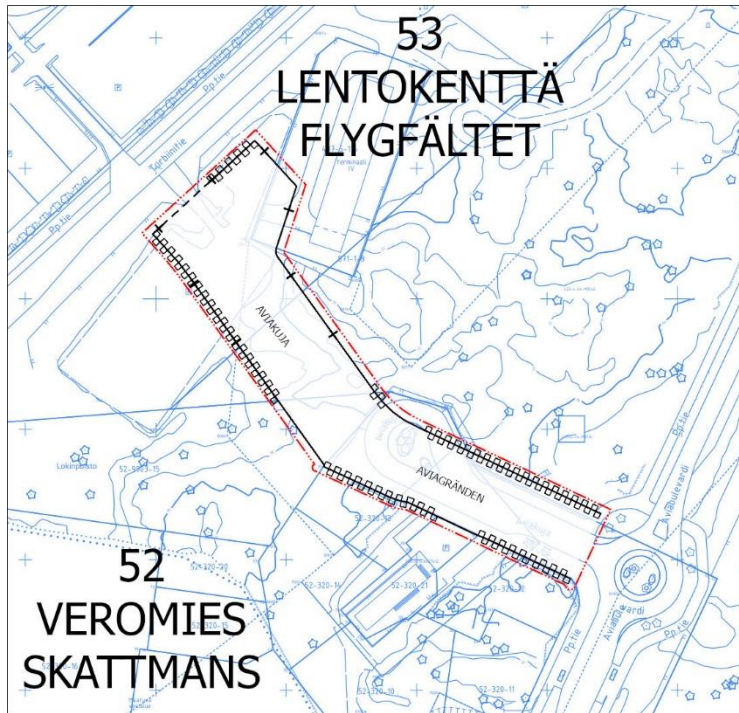
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,6923	100,00	0	0,00	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,6923	100,0	0	0,00	0,0557	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	0	0	0	0

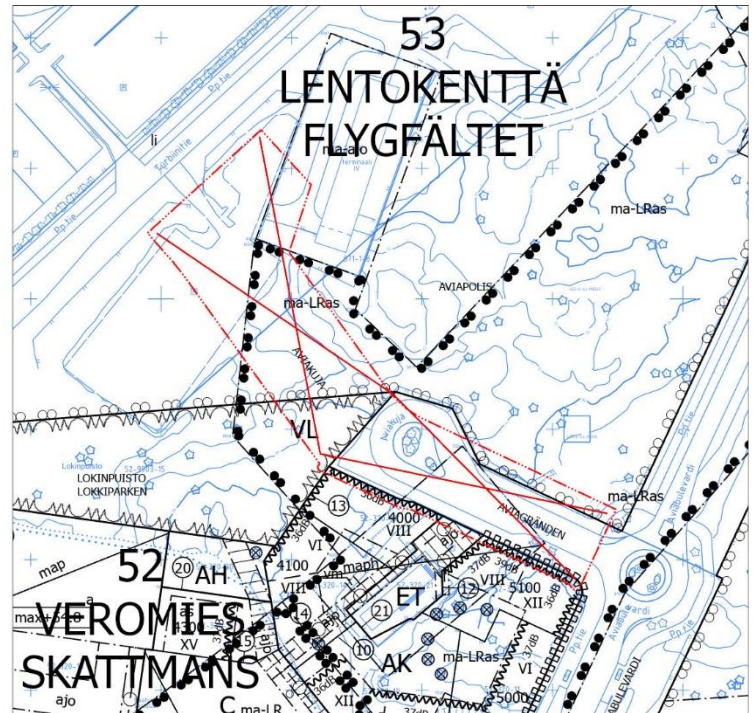
Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	0,6923	100,00	0	0,00	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
VL	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,6923	100,0	0	0,00	0,0557	0
Kadut	0,6923	100,0	0	0,00	0,4323	0
LL	0,0000	0,0	0		-0,3766	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus

0 50 100 200 Metriä



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki

19.1.2026

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002598

Päiväys
Datum

19.1.2026

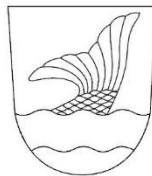
Vantaan kaupunki

002598 AVIAKUJA

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ
Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos

Katualueet sekä kaupunginosan raja.



Vanda stad

002598 AVIAGRÄNDEN

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET
Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan

Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Kaupunginosan raja.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

52

Kaupunginosan numero.

VERO

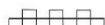
Kaupunginosan nimi.

AVIAKUJA

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



Katu.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.

Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien latausasemalle.

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

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

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.

Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.

Rakentaminen ei saa aiheuttaa vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

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

Gata.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA OMRÅDET

I området ska det finnas en fungerande vändplats, möjlighet att ha bussar stående både under byggnadsfasen och efter färdigställandet.

I området ska en utrymmesreservering reserveras för en laddstation för elbussar.

Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.

I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.

Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.

Byggnaderna får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille. Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta. TONTTIIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar. I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen. Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment. TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.		
Kaupunkirakenne ja ympäristö Stadsstruktur och miljö Asemakaavoitus Detaljplanering {Allekirjoitus aluearkkitehti}	Mittaus- ja geopalvelut Mätning och geoteknik Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset. Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den. <table border="0"> <tr> <td>Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.</td> <td>Plankoordinaatinsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.</td> </tr> </table> {Allekirjoitus kaupungingeodeetti}	Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinaatinsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.
Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinaatinsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.		
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__		

Allekirjoitettu sähköisesti