

Asemakaavoitus / Länsi-Vantaa**Mielipiteiden luettelo 1.4-4.5.2026.**

Asemakaavan muutos nro 002483, Etelä-Koivurinne. Kirjeenä saapuvat mielipiteet toimitetaan kirjaamosta asemakaava-arkkitehti Jukka-Veli Heikalle. Mielipiteitä saatiin 32 kappaletta.

Mielipiteiden luettelo 10.3-18.4.2023

Asemakaavan muutos nro 002483, Etelä-Koivurinne. Kirjeenä saapuvat mielipiteet toimitetaan kirjaamosta asemakaava-arkkitehti Jukka-Veli Heikalle. Mielipiteitä saatiin 39 kappaletta.

Asiakirjan lopussa on yhteenveto asukastilaisuuksissa käydyistä keskusteluista.

Mielipide 1 (yksityishenkilö)

Hei,

alla mielipide kaavahankkeeseen.

Viittaamme asemakaavamuutokseen Koivurinne, eteläosa (002483), Petikko sekä siihen liittyviin rakentamistapaohjeisiin.

Rakentamistapaohjeissa on esitetty yksityiskohtaisia määräyksiä rakennusten massoitteesta, julkisivuvärytyksestä, kattomuodosta, kattokaltevuudesta sekä kattomateriaaleista. Katsomme, että ohjeistus on kokonaisuudessaan poikkeuksellisen tarkkarajaista.

Esitämme, että rakentamistapaohjeiden yksityiskohtaisuutta tarkistetaan erityisesti kattoratkaisujen ja julkisivujen värytyksen osalta.

Nykyinen ohjaustaso rajoittaa tarpeettomasti suunnittelun joustavuutta sekä mahdollisuuksia hyödyntää nykyaikaisia, teknisesti ja ympäristöllisesti kestäviä ratkaisuja.

Katsomme, että:

- kattomateriaalien osalta tulisi sallia useampia vaihtoehtoja yhden määrätyn materiaalin ja värisävyn sijaan
- väriohjauksen tulisi perustua yleiseen maisemaan soveltuvuuteen, ei yksittäisen sävyn velvoittavuuteen
- rakentamistapaohjeiden tulisi säilyä luonteeltaan ohjaavina eikä yksityiskohtaisesti määräävinä

Perusteluna toteamme, että vastaavanlainen tiukka ohjaus naapurialueella on johtanut palautteeseen, jonka mukaan toteutettu kattovärytykset ei kaikilta osin ole sopeutunut ympäröivään maastoon.

Tämä osoittaa, että liian yksityiskohtainen ennakkorakentamismääritys ei välttämättä johda kaupunkikuvallisesti parhaaseen lopputulokseen.

Joustavampi ohjaustapa mahdollistaisi paremmin paikallisiin olosuhteisiin sovitettut, maisemallisesti laadukkaat sekä arkkitehtonisesti kestävät ratkaisut. Pyydämme, että edellä esitetyt näkökohdat otetaan huomioon kaavahankkeen jatkovalmistelussa.

Vastine:

Kaavamääräykset ovat luonteeltaan yleispiirteisiä ja mahdollistavat rakennusten väljän toteutuksen ilman yksityiskohtaisia rakentamistapaohjeita. Esitetty mielipide perustuu nykyisen Koivurinne 1 -kaavan määräyksiin, jotka eivät sellaisenaan ohjaa uuden kaavan ratkaisuja. Kääntöpaikkaa on pienennetty siten, että se sijoittuu edelleen tasapuolisesti kummankin maanomistajan alueelle. Kyseiselle kiinteistölle on jo olemassa kaksi katuyhteyttä, eikä lisäyhteydelle ole liikenteellistä tarvetta. Tunturikoivunkuja on tarpeellinen, jotta kulkuyhteydet naapuritonteille voidaan järjestää asianmukaisesti.

Mielipide 2 (kaksi yksityishenkilöä)

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamuutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan. Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katua voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä. Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 14.4.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen

omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähentäisi sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 3 (kaksi yksityishenkilöä)

Ilmaiseimme mielipiteemme esitetystä kaavamuutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman raskautuksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katua voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta raskautusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 15.4.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähentäisi sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipiteet 4 ja 5 (saapuneet samalta henkilöltä)

Mielipide 4, saapunut 19.4

Ilmaisen mielipiteeni esitetystä kaavamuutoksesta.

Vastustan Hieskoivuntiestä luopumista.

Kapea ja pehmeä Koivurinteentie ei voi toimia kokoojakatuna kasvaville liikennemäärille ja rakennusaikaisena tienä.

Tien parannustoimet ovat mahdottomia, koska muuta tietä alueelle ei ole ja se katkaisisi nykyisten asukkaiden liikkumisen koteihinsa.

Tuleva läpikulku liikenne kapealla tiellä on mahdotonta, kun nytkin kahden auton kohtaaminen on ahdasta.

Ehdotan Hieskoivuntien rakentamista vähän ylemmäs kovalle maalle, jolloin kustannukset laskevat. Hieskoivuntie rakentaminen ei tuo niin haittaa ja sen rakentamiskustannukset voidaan kattaa sen varrella olevilla rinnetonttien myynillä. Rauhaisat peltonäkymä tontit olisivat varmasti monien mieleen.

Vihdintieltä suora tie Hieskoivuntielle. Eritasoliittymä on varmasti liian kallis, joten laaja kiertoliittymä toimisi sulavasti isojenkin autojen kanssa, joita Vihdintiellä paljon kulkee.

Marttojen mökille tarjottaisiin uusi tontti vaihdossa ylempää Koivurinteeltä ja mökin siirtokustannukset korvaisi kaupunki. Seuraavilta tonteilta lunastettaisiin alatontit käypään hintaan. Säästöä tulee kovemmasta tiepohjasta.

Maston voisi rakentaa jonnekin muualle, niin siihenkin voisi myydä pari tonttia ja tonttien väliin jäisi puistometsä aluetta näkösuojaksi.

Uusien ja vanhojen talojen ja Vihdintien väliin tarvitaan meluaita tai muu vastaava EV alueelle. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden, alueen liikenteen toimivuuden sekä oelastustoiminnan kannalta ehdoton edellytys Etelä- Koivurinteen uudelle asuinalueelle.

Vantaalla 19.4.2026



Mielipiteen antajan ottama kuva

Mielipide 5, saapunut 20.4

Mielipide Etelä- Koivurinteen tien suunnitelmaan:

Koivurinteentie nykyisellään on 5 metriä kapea ja pehmeä. Tien leventtäminen 11.5 m sisältäen jalkakäytävän on iso työ. Ja koska tie on umpikuja, ei nykyisen liikenteen ohjaaminen ole helppoa. Tiellä kulkee lokarekkoja, roska- autoja ja jo nyt paljon pienautoja ja kohtaaminen on ahdasta. Uuden asuin-alueen vaatimat kaivuu, maansiirto, tavarankuljetukset, alapohjabetonilaattojen ja talopakettitoimitukset yms parin vuoden ajalla vaativat vahvan pohjan tielle sekä leveyttä kohdata vastaan tulevat autot. Sekä ennakointia tien osalta ja järkeviä päätöksiä nykyisten ja tulevien asukkaiden viihtyvyyden ja turvallisuuden pohjalta. Vastustan Koivurinteentie suunnitelmaa käyttää kokoojakatuna ja Hieskoivuntien poisjättämistä.

Vantaalla 20.4.2026

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Telemaston lupa on myönnetty helmikuussa 2026 ja se on tullut lainvoimaiseksi 9.4. Lupa on myönnetty 48 metrisen maston ja siihen liittyvän laitetilan rakentamiseen.

Mielipide 6 (kaksi yksityishenkilöä)**MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE**

Ilmaistemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan. Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman raskaita Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä. Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu

vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 14.4.2026

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 7 (yksityishenkilö)

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamuutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katua voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 16.04.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 8 (kaksi yksityishenkilöä)

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamuutoksesta. Luonnoksessa esitetty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskovintien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteeseen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan. Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila

ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskovintien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskovintien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskovintien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakennusvaiheen aikana.

Vantaa 12.4.2026.

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 9 (kaksi yksityishenkilöä)

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitetty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskovintien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteeseen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan. Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia

kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskovintien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskovintien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskovintien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakennusvaiheen aikana.

Vantaa 12.4.2026.

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 10, allekirjoituksesta ei selviä lähettäjän nimi eikä yhteystietoja ollut kirjekuoressa

Ilmaiseimme mielipiteemme esitetystä kaavamuuoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten

tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamuutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteun muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteun osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvaa kasvavaa liikennemäärää. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteun rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpiajoliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteun nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila

ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavien lumitilojen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta räsitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 15.4.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 11, (kaksi yksityishenkilöä), 21.4.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteun muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteun osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen

mukaista rakentamisesta aiheutuvaa kasvavaa liikennemäärää. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteun rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpiajoliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteun nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavien lumitilojen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 15.4.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 12 (kaksi yksityishenkilöä), 15.4.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaiseimme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteän muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 15.4.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 13 (yksityishenkilö), 21.4.2026

Mielipide: Etelä-Koivurinteen asemakaavamuutos 002483 Vastustan Etelä-Koivurinteen asemakaavamuutosta esitettyssä muodossaan. Kaavaehdotus ei täytä riittävästi maankäytön

suunnittelulle asetettuja vaatimuksia, sillä sen vaikutukset liikennejärjestelyihin sekä luonto- ja virkistysarvoihin ovat kokonaisuutena arvioiden kohtuuttomia nykyisille asukkaille. Liikennevaikutukset Kaava mahdollistaa noin 135 uuden pientalon rakentamisen alueelle, mikä kasvattaa liikennemääriä merkittävästi. Suunnitelmassa esitetään Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi, vaikka katu ei ominaisuuksiltaan sovellu lisääntyvän liikenteen välittämiseen. Katu on kapea, osin rakenteellisesti puutteellinen, eikä kaavaehdotus sisällä riittäviä parannustoimenpiteitä tilanteen korjaamiseksi. Kadun asfaltoidun osuuden leveys on alkupäästään nykyisin noin 4,5 m. Nyt laaditussa kaavaluonnoksessa kadun leveys olisi 6,5 m + 2,5 m jalkakäytävä. Koko katutilan leveys olisi 11,5 m. Näin massiivinen levennys merkittäviä haasteita nykyisten tonttien ajoramppeiden jyrkkyyksille, sadevesien kululle sekä talvisin lumien sijoittelulle. Pidän suunniteltua tien levennystä täysin epärealistisena ja toteuttamiskelvottomana. Uskon sen aiheuttavan huomattavaa haittaa alueen nykyisille käytölle ja asukkaille. Lisäksi kaavaehdotuksessa esitetään luovuttavaksi Hieskoivuntien toteuttamisesta, mikä johtaa liikenteen keskittymiseen Koivurinteelle. Tämä lisää merkittävästi läpiajoliikennettä, melu- ja pölyhaittoja sekä heikentää liikenneturvallisuutta. Liikennevaikutusten kokonaisarviointi on puutteellinen, eikä kaavaehdotus perustu riittävään vaihtoehtotarkasteluun. Liikenne tulisi ensisijaisesti ohjata alueen ulkopuolisille pääväylille, kuten Vihdintien ja Bymosantien kautta, tai varmistaa Hieskoivuntien toteuttaminen ennen muuta rakentamista. Luonto- ja virkistysarvot Puunhakkaajanmäki muodostaa alueen keskellä sijaitsevan merkittävän luonto- ja virkistyskokonaisuuden. Alueella on todettu olevan luonnontilaisuudeltaan kohtalaisia arvoja (arvoluokka III), ja se edustaa valtakunnallisesti vaarantunutta luontotyyppiä. Alue koostuu kallioisista ja metsäisistä moreeniharjanteista Kaavaehdotuksessa esitetty rakentaminen pirstoisi tämän kokonaisuuden ja heikentäisi olennaisesti sen ekologista yhtenäisyyttä sekä virkistyskäyttöarvoa. Nykyisin alue on varsin vilkkaassa ja monipuolisessa käytössä risteilevine polkuineen ja ulkoilumahdollisuuksineen. Alueella on runsaasti sekä linnustoa että monenlaista muuta elämää valkohäntäpeuroineen, rusakkoineen ja kettuineen. Alue on pitkulainen ja kapea. Kaavam muutoksen myötä merkittävä ja virkistystoimintaan käyttökelpoisin osa alueesta menetettäisiin. Jäljelle jäävä luontoalue olisi erittäin kapea ja toiminnallisesti heikko ja sen topografia, käytännössä vain jyrkkä (jopa 50%) ja louhikkoinen itäosa, ei mahdollista korvaavaa virkistyskäyttöä. Lisäksi virkistysalueeksi merkitty pelto Puunhakkaajanmäen itäpuolella on pehmeää höttöaluetta, joka tulvii joka kevät. Sen käyttö virkistysalueena on hyvin kyseenalaista. Puunhakkaajanmäen länsireunalle on kaavailtu useita omakotitontteja, jotka lohkaisivat merkittävän osan Puunhakkaajanmäen luonto- ja käyttöarvosta, ja joihin kulku menisi hyvin kapeaa kevyen liikenteen väylää pitkin. Liikenteellisesti tämä olisi erittäin hankalaa ja lisäisi nykyisten asukkaiden potentiaalisia häiriötekijöitä sekä vähentäisi asumismukavuutta. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on muun muassa huolehtia virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta. Nykyinen kaavaehdotus ei riittävällä tavalla turvaa luonnon

monimuotoisuutta eikä olemassa olevia virkistysarvoja. Yhteenveto ja vaatimus Kaavaehdotus: • lisää liikennettä merkittävästi ilman riittäviä ja kestäviä ratkaisuja • heikentää liikenneturvallisuutta ja asumisviihtyvyyttä • kohdistaa haitalliset vaikutukset kohtuuttomasti nykyisiin asukkaisiin • pirstoo ja heikentää arvokasta luonto- ja virkistysaluetta Edellä esitetyin perustein asemakaavaehdotusta tulee muuttaa olennaisesti. Erityisesti tulee varmistaa liikennejärjestelyjen toimivuus ja turvallisuus sekä turvata Puunhakkaajanmäen luonto- ja virkistysarvojen säilyminen.

Vantaa 21.4.2026

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Pyymosantielle menevä Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi Pyymosantielle.

Kaavan vaikutukset liikenteeseen, luontoon ja virkistykseen on arvioitu kaavaselostuksessa. Jo voimassa oleva kaava sallii alueelle lisärakentamista. Hieskoivuntiestä luopuminen yhdistää rinteiden ja pellon virkistysalueet laajemmaksi kokonaisuudeksi. Koivurinteiden alueella on riittävästi virkistysaluetta. Kokonaispinta-alasta noin 50 % on lähivirkistysaluetta (VL). Kaava perustuu luontoselvityksiin.

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamuutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katua voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 21.04.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat

luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 15, (Asunto-osakeyhtiöltä), 21.4.2026***MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE***

Ilmaistemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan. Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 21.04.2026

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää

6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 16 (kaksi yksityishenkilöä), 29.4.2026**MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE**

Ilmaistemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 29.04.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 17 (kaksi yksityishenkilöä), 26.4.2026**MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE**

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpiajoliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavien lumitilojen 11,5 metrin levyisenä.

Koivurinteen itäpuolisista tonteista on jo muutama vuosi sitten otettu 3 metrin levyinen kaistale jalkakäytävän rakentamista varten. Aikanaan asukkaiden hyväksyntä tälle saatiin sillä, että jalkakäytävän leveys Koivurinne-tiellä päättyy. Nyt, kun puhutaan jopa 11,5 metrin levyisestä tiestä, pitäisi ilmeisesti piha-alueista leikata vielä ainakin toinen mokoma, kenties enemmänkin, koska nykyisen tien leveys on alle 5 metriä. Eristäytymisen riskin kasvu (Koivurinne 5a) aiemmin ehdotetusta osuus oli noin 10 %, joten uuden tien leventämisen takia tontti kärsisi jo todella pieneksi. Tontin koko putoaisi alle kaavan minimin, nykyiselle rakennukselle ei enää tontin rakennusoikeus riittäisi. Koivurne 3:n kohdalla on kapeimmillaan, ja 11,5 metrin levyin tie ulottuisi jo käytännössä lähes kiinni talon seinään. Osa rakennuksista on iäkkäitä, eikä niiden äänieristyskään ole kummoinen. Lisääntyvä liikenne olisi huomattava haitta kotirauhalle ja asumisviihtyvyydelle. Tien leventäminen kasvattaisi väistämättä myös ajonopeuksia, mikä pahentaisi turvallisuus- ja meluhaittaa.

Edellä mainituista syistä Koivurinteen muuttaminen kokoojakaduksi olisi aivan kohtuutonta Koivurinteen nykyisille asukkaille, kun hyvä vaihtoehtoinenkin ratkaisu on olemassa. Uuden tien rakentamisen myötä tarve kunnostaa laajemmin nykyistä tietä poistuisi, kun tietä käyttäisi pääasiallisesti vain paikallisliikenne sekä käytännössä karkea raskas liikenne. Jalkakäytävän voisi rakentaa, mutta pienen liikennemäärän vuoksi sekään ei enää olisi välttämätöntä. Tässä säästettäisiin merkittävästi myös kustannuksissa, koska nykyinen tiepohja tuskin kestäisi lisääntyvää liikennemäärää. Uuden tien varrelle mahdollisesti rakennettavat rakennukset taas voisivat uudelta alkaen huomioida paremmin tien aiheuttaman haitan, kun olisi jo rakennusvaiheessa tiedossa, että kyseessä on kokoojakatu.

Toisena vaihtoehtoisena ratkaisuna kannattaa vielä selvittää tieyhteyden rakentamista suoraan Etelä-Koivurinteelta aina Vihdintielle Timmermalmintien risteykseen. Tällöin rakennusvaiheen raskas liikenne sekä pysyvemmän liikenteen toimiva loka-autoyhteys raskas liikenne saataisiin suoraan Vihdintielle, ja niiden haitta alueen asukkaille olisi vähäisempi kokonaisuutena pienempi. Tässä ratkaisussa voitaisiin katkaista nykyisen Koivurinteen yhteys Vihdintielle. Tällöin lopputuloksena olisi 3 tien risteys Askistontien kohdalla ja 4 tien risteys Timmermalmintien kohdalla. Kun tällä hetkellä on 4 tien risteys Askistontien kohdalla ja 3 tien risteys Timmermalmintien kohdalla, ja autojen kokonaismäärän muutos ei vaikuttaisi, on vaikea nähdä, että tällä olisi kohteeseen suurta vaikutusta Vihdintien liikennevirtaan. Toteutus voisi olla liikennevaloilla tai kiertoliittymänä sen mukaan kumpi aiheuttaa vähemmän haittaa. On Vihdintien varrella useita uusia liittymiä rakennettu Espoon puolellakin.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvaa kasvavaa liikennemäärää. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpiajoliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katuja voida rakentaa vaadittavien lumitilojen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voitaneen kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana. Nykyisille Koivurinteelle ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa, kun vaihtoehtoja on olemassa.

Vantaalla 26.4.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä. Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen Katualue ei levene, ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa. Nykyiset tontit säilyvät ennallaan.

- Yhteys Timmermalmintien kohdalta on selvitetty Vihdintien kehittämisuunnitelmassa. Alla ote selvityksestä:
 - *”Uusi liittymä heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, koska nelihaarainen liittymä on näiden tekijöiden suhteen kolmihaarasta liittymää huonompi. Lisäksi Askistontien kiertoliittymä pystyy välittämään hyvin alueelle suuntautuvan liikenteen, eivätkä matkat pitene oleellisesti verrattuna uuteen liittymään. Näistä syistä uutta liittymää ei suositella toteutettavaksi”.*

Mielipide 18 (yksityishenkilö), 12.4.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaistemme mielipiteemme esitetyistä kaavamuuksista. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteeseen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteeseen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteeseen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman raskasta Koivurinteeseen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaa 12.4.2026.

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Mielipide 19 (Yksityishenkilö), 2.5.2026

Mielipide: Etelä-Koivurinteen asemakaavamuutos Kaavatyö 002483 Diaari

VD/3120/10.02.04.00/2021 Vastustan Etelä-Koivurinteen asemakaavamuutosta esitetystä muodossaan. Kaavaehdotus ei täytä riittävästi maankäytön suunnittelulle asetettuja vaatimuksia, sillä sen vaikutukset liikennejärjestelyihin sekä luonto- ja virkistysarvoihin ovat kokonaisuutena arvioiden kohtuuttomia nykyisille asukkaille. Liikennevaikutukset Kaava mahdollistaa noin 135 uuden pientalon rakentamisen alueelle, mikä kasvattaa liikennemääriä merkittävästi.

Suunnitelmassa Koivurinteestä osoitetaan kokoojkatu, vaikka katu ei nykyisiltä ominaisuuksiltaan sovellu lisääntyvän liikenteen välittämiseen. Katu on kapea, osin rakenteellisesti puutteellinen, eikä kaavaehdotus sisällä riittäviä parannustoimenpiteitä tilanteen korjaamiseksi. Kadun asfaltoidun osuuden leveys on alkupäästään nykyisin noin 4,5 m. Nyt laaditussa kaavaluonnoksessa kadun leveys olisi 6,5 m + 2,5 m jalkakäytävä. Koko katutilan leveys olisi 11,5 m. Näin massiivinen levennys merkittäviä haasteita nykyisten tonttien ajoramppien jyrkkyyksille, sadevesien kululle sekä talvisin lumien sijoittelulle. Pidän suunniteltua tien levennystä täysin epärealistisenä ja uskon sen aiheuttavan huomattavaa haittaa alueen nykyisille käytölle ja asukkaille. Lisäksi kaavaehdotuksessa esitetään luovuttavaksi Hieskoivuntien toteuttamisesta, mikä johtaa liikenteen keskittymiseen Koivurinteelle. Tämä lisää merkittävästi läpiajoliikennettä, melu- ja pölyhaittoja sekä heikentää liikenneturvallisuutta. Liikennevaikutusten kokonaisarviointi on puutteellinen, eikä kaavaehdotus perustu riittävään vaihtoehtotarkasteluun. Liikenne tulisi ensisijaisesti ohjata alueen

ulkopuolisille pääväylille, kuten Vihdintien ja Pyymosantien kautta, tai varmistaa Hieskoivuntien toteuttaminen ennen muuta rakentamista.

Luonto- ja virkistysarvot

Puunhakkaajanmäki muodostaa alueen keskellä sijaitsevan merkittävän luonto- ja virkistyskokonaisuuden. Alueella on todettu olevan luonnontilaisuudeltaan kohtalaisia arvoja (arvoluokka III), ja se edustaa valtakunnallisesti vaarantunutta luontotyyppiä. Alue koostuu kallioisista ja metsäisistä moreeniharjanteista Kaavaehdotuksessa esitetty rakentaminen pirstoisi tämän kokonaisuuden ja heikentäisi olennaisesti sen ekologista yhtenäisyyttä sekä virkistyskäyttöarvoa. Nykyisin alue on varsin vilkkaassa ja monipuolisessa käytössä risteilevine polkuineen ja ulkoilumahdollisuuksineen. Alueella on runsaasti sekä linnustoa että monenlaista muuta elämää valkohäntäpeuroineen, rusakkoineen ja kettuineen. Alue on pitkulainen ja kapea. Kaavamuutoksen myötä merkittävä ja virkistystoimintaan käyttökelpoinen osa alueesta menetettäisiin. Jäljelle jäävä luontoalue olisi erittäin kapea ja toiminnallisesti heikko ja sen topografia, käytännössä vain jyrkkä (jopa 50%) ja louhikkoinen itäosa, ei mahdollista korvaavaa virkistyskäyttöä. Lisäksi virkistysalueeksi merkitty pelto Puunhakkaajanmäen itäpuolella on pehmeää höttöaluetta, joka tulvii joka kevät. Sen käyttö virkistysalueena on hyvin kyseenalaista. Puunhakkaajanmäen länsireunalle on kaavailtu useita omakotitontteja, jotka lohkaisivat merkittävän osan Puunhakkaajanmäen luonto- ja käyttöarvosta, ja joihin kulku menisi hyvin kapeaa kevyen liikenteen väylää pitkin. Liikenteellisesti tämä olisi erittäin hankalaa ja lisäisi nykyisten asukkaiden potentiaalisia häiriötekijöitä sekä vähentäisi asumismukavuutta. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on muun muassa huolehtia virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta. Nykyinen kaavaehdotus ei riittävällä tavalla turvaa luonnon monimuotoisuutta eikä olemassa olevia virkistysarvoja.

Yhteenveto ja vaatimus Kaavaehdotus:

- lisää liikennettä merkittävästi ilman riittäviä ja kestäviä ratkaisuja
- heikentää liikenneturvallisuutta ja asumisviihtyvyyttä
- kohdistaa haitalliset vaikutukset kohtuuttomasti nykyisiin asukkaisiin
- pirstoo ja heikentää arvokasta luonto- ja virkistysaluetta Edellä esitetyn perusteiden asemakaavaehdotusta tulee muuttaa olennaisesti. Erityisesti tulee varmistaa liikennejärjestelyjen toimivuus ja turvallisuus sekä turvata Puunhakkaajanmäen luonto- ja virkistysarvojen säilyminen.

Vantaa 2.5.2026

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien

arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Kaavan vaikutukset liikenteeseen, luontoon ja virkistykseen on arvioitu kaavaselostuksessa. Kaavaselostukseen on täydennetty tiedot ennustetuista liikennemääristä. Jo voimassa oleva kaava sallii lisärakentamista.

Pyymosantielle menevä Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi Pyymosantielle.

Koivurinteen alueella on riittävästi virkistysaluetta. Lähivirkistysalueen (VL) osuus on noin 50 % kaava-alueesta. Hieskoivuntiestä luopuminen yhdistää rinteen ja pellon virkistysalueet laajemmaksi kokonaisuudeksi. Kaava perustuu luontoselvityksiin.

Myös Puunhakkaajamäen luontoarvot on selvitetty ja alue on yleiskaavassa pientalovaltaista aluetta (AP). Rintainen osuus alueesta säilyy virkistysalueena.

Mielipide 20 (kaksi yksityishenkilöä), 30.4.2026

Puunhakkaajan mälle ei saa rakentaa taloja, mäkeä pitää kehittää lähivirkistysalueena ja päiväkodin seikkailumetsänä. Koivurinne-tie muuttuu erittäin vaaralliseksi, kun alueelle tehdään ensin infrastruktuuri ja sen jälkeen rakennetaan kymmenittäin taloja. Vihdintielle on rakenne ava kiertoliittymä Timmermalmin en kohdalle

Vastine:

Ajoyhteyttä Timmermalmintien kohdalta on selvitetty Vihdintien kehittämisuunnitelmassa. Alla on ote selvityksestä:

”Uusi liittymä heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, koska nelihaarainen liittymä on näiden tekijöiden suhteen kolmihaaraista liittymää huonompi. Lisäksi Askistontien kiertoliittymä pystyy välittämään hyvin alueelle suuntautuvan liikenteen, eivätkä matkat pitene oleellisesti verrattuna uuteen liittymään. Näistä syistä uutta liittymää ei suositella toteutettavaksi”.

Koivurinne-tie parannetaan tavanomaiseksi pientaloalueen kokoojakaduksi.

Puunhakkaajamäen luontoarvot on selvitetty ja alue on yleiskaavassa pientalovaltaista aluetta (AP).

Rinteinen osuus alueesta säilyy virkistysalueena.

Mielipide 21 (kaksi yksityishenkilöä), 4.5.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN ETELÄ-KOIVURINNE

Kaavatunnus: 002483

Diaarinumero: VD/3120/10.02.04.00/2021

Vastustamme Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutosta esitettyssä muodossaan.

Asemakaavaehdotus on kokonaisuutena arvioiden vaikutuksiltaan kohtuuton ja on ristiriidassa maan-käyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 §:ssä säädettyjen asemakaavan sisältövaatimusten kanssa.

Pohjois-Koivurinteen rakentaminen

Emme vastusta Pohjois-Koivurinteen asuinalueen rakentamista. Uuden asuinalueen toteuttaminen voi olla perusteltua, mikäli sen suunnittelu ja toteutus perustuvat oikeudellisesti kestäväään kokonaisratkaisuun ja asianmukaisiin liikenne- ja yhdyskuntarakenteellisiin järjestelmiin.

Vastustuksemme kohdistuu nimenomaisesti siihen, että kaavaehdotuksessa sekä Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aikana että pysyvä liikenne on esitetty ohjattavaksi Etelä-Koivurinteen olemassa olevan asuinalueen kautta. Tämä ratkaisu siirtää uuden asuinalueen liikenteelliset haitat kohtuuttomasti olemassa olevalle alueelle, eikä täytä MRL 9 §:n edellyttämiä vaikutusten riittävää selvittämistä eikä MRL 54 §:n mukaista kohtuullisuusvaatimusta.

Pohjois-Koivurinteen rakentamisen edellytyksenä tulee olla, että sekä rakentamisvaiheen ai-kaista että pysyvä liikenne ohjataan muualle kuin Etelä-Koivurinteen kautta, esimerkiksi uuden rakentamisalueen lähiympäristöön ja kantavuudeltaan soveltuville yhteyksille. Olemassa olevaan asuinalueeseen ei tule kohdistaa muutoksia uuden alueen ensisijaisena liikenne- ja huoltoreittinä. Liikennevaikutukset ja liikenneturvallisuus

Kaavaehdotus mahdollistaa noin 135 uuden pientalon rakentamisen ja päiväkodin, mikä lisää liikennemääriä huomattavasti. Tästä huolimatta Koivurinteen esittämän kokoojakadun kautta johdettava liikenne ei ole riittävän takaamaan katujen nykyisiä ominaisuuksia. Katu on kapea, rakenteellisesti heikko, eikä se sovellu merkittävästi kasvavalle liikenteelle.

Kaavaehdotuksessa esitetty Koivurinteen huomattava levantäminen aiheuttaa kohtuuttomia ongelmia tonttiliittymien toteuttamiselle, sadevesien hallinnalle ja talvikunnossapidolle. Riit-täviä vaikutusarvioita ei ole esitetty.

Hieskoivuntien toteuttamisesta luopuminen keskittää liikenteen Koivurinteelle, mikä lisää läpi-ajoliikennettä, melu- ja pölyhaittoja sekä liikenneturvallisuusriskejä. Näin laajalle uudelle asuinalueelle ei ole hyväksyttävää osoittaa käytännössä vain yhtä sisään- ja ulosajoyhteyttä Vihdintietä pitkin. Ratkaisu lisää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä ja heikentää pelastustoiminnan toimintaedellytyksiä.

Vihdintien ja Timmarmäentien risteys voisi olla looginen kohta toiselle väylälle Koivurinteeseen. Uusi suunniteltu osin pientaloalue sijoittuu siihen suuntaan hyvin, ja siinä olisi hyvä olla myös kevyenliikenteen väylä. Tätä mahdollistuvaa väylää voisi käyttää myös erinomaisesti uuden rakentamisalueen liittämistä Timmarmäentien ja Vihdintien risteyksessä muun muassa alueen puolin bussipysäkkiväliä. Vihdintiellä ei tässä kohdassa ole ollenkaan suojateitä ja muutakaan turvallisuutta parantavaa infrastruktuuria. Tätä risteyskehittämistä olisi ensisijaisen tärkeää tarkastella, kun juuri risteyskeskuksen länsipuolelle on suunniteltu uusi pientaloalue mistä liikennettä suuntautuu Asistoon koulun ja päiväkotin. Risteykseen voisi sopia esimerkiksi kiertoliittymä suojateiden mikä lisäisi turvallisuutta bussipysäkkien käytössä sekä kevyen liikenteen liikkumisessa Asistojen ja Koivurinteen välillä ja toisi sujuvuutta Koivurinteen autoliikenteeseen.

Koska Koivurinne edellyttää kaavaehdotuksen mukaan kokonaisvaltaista uudelleenrakentamista ennen Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aloittamista, nykyiset asukkaat joutuisivat kestämään haitallisia vaikutuksia kohtuuttoman pitkään ennen nykyisten rakentamisen ajan ja tämän jälkeen uuden asuinalueen rakentamisen ajan. Raskaan liikenteen, massakuljetusten ja työmaaliikenteen ohjaaminen Etelä-Koivurinteen kautta aiheuttaisi näin toteutuessaan nykyiselle asuinalueelle pitkäaikaista ja merkittävää melu-, pöly- ja värinähaittaa. Näiden vaikutusten laajuus, yhteisvaikutukset ja kohtuullisuudelle ei ole esitetty asianmukaista arviointia, minkä vuoksi liikennevaikutusten arviointi on tältä osin puutteellinen, eikä täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä edellytettyä vaikutusten selvittämisvelvollisuutta.

Meluvaikutukset

Kaava-aineiston mukaan melutasot ylittävät paikoin ohjearvot jo nykytilanteessa, ja melutasot kasvavat edelleen kaavan toteutuessa. Puunhakkaajamäen metsä- ja puistoalueen supistaminen poistaa olennaisen melua vaimentavan vihersuojavyöhykkeen.

Kaavan mukainen, jäljelle jäävä puistoalue sijoittuu rinteeseen, eikä tosiasiallisesti estä melun leviämistä. Näin ollen kaavaratkaisun todelliset meluvaikutukset ovat todennäköisesti arvioitua suuremmat. Meluvaikutuksia ei ole arvioitu riittävän kattavasti suhteessa olemassa olevaan asutukseen.

Luonto- ja virkistysarvot sekä vaikutukset asumisolosuhteisiin ja kiinteistöjen arvoon

Kaavamuutos kohdistuu osittain alueeseen, joka on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu puistoalueeksi, ja joka muodostaa alueen viimeisen yhtenäisen metsäisen luonto- ja virkistyskokonaisuuden. Puunhakkaajamäki on ekologisesti ja virkistyksellisesti merkittävä alue. Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen pilkkoo tämän kokonaisuuden ja heikentää olennaisesti sen ekologista toimivuutta sekä virkistyskäyttöarvoa. Alue on nykyisin vilkkaassa virkistyskäytössä ja toimii elinympäristönä monipuoliselle paikalliselle eliöstölle. Jäljelle jäävä alue on kapea ja jyrkkä, eikä mahdollista korvaavaa virkistyskäyttöä.

Luonto- ja virkistysarvojen menettämistä ei ole arvioitu riittävällä tavalla kaavaa valmisteltaessa eikä ratkaisu täytä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vaatimuksia viheralueverkoston jatkuvuuden ja luonnon monimuotoisuuden turvaamisen osalta.

Useiden Puunhakkaajamäen puoleisen alueen kiinteistöjen hankinta- ja rakentamispäätökset ovat perustuneet siihen, että tontit rajautuvat puistoalueeseen ja rauhalliseen asuinympäristöön. Nyt esitetty kaavamuutos muuttaa nämä lähtökohdat pysyvästi. Liikenteen lisääntymisen myötä melun kasvu heikentää osaltaan olennaisesti asumisolosuhteita ja alentavat kiinteistöjen arvoa.

Kiinteistöarvoihin kohdistuvia vaikutuksia ei ole arvioitu asianmukaisesti osana kaavan kokonaisvaikutusten arviointia, vaikka kyseessä on kohtuullisuusarvioinnin kannalta keskeinen tekijä.

Yhteenveto

Asemakaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia asemakaavan sisältövaatimuksia. Se kohdistaa uuden asuinalueen liikenteelliset ja ympäristölliset haitat kohtuuttomasti olemassa olevaan asuinalueeseen, heikentää elinympäristön terveellisyyttä, turvallisuutta ja viihtyisyyttä kohdistaa haitalliset vaikutukset kohtuuttomasti nykyisiin asukkaisiin. Lisäksi se johtaa merkittävien ja peruuttamattomien luonto- ja virkistysarvojen menetykseen sekä heikentää yhdyskuntien kiinteistöjen arvoa.

Edellä esitetyn perusteiden asemakaavaehdotusta ei tule hyväksyä esitetyssä muodossaan.

Kaavaratkaisua on muutettava olennaisesti siten, että Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aikainen ja pysyvä liikenne ohjataan muualta kuin Etelä-Koivurinteen kautta, liikennejärjestelyt ovat turvallisia ja toimivia, pelastustoimien edellytykset turvataan ja Puunhakkaajamäen luonto- ja virkistysarvot säilytetään.

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Kaavan meluvaikutukset myös nykyiseen asutukseen on selvitetty osana vaikutusten arviointia. Selvityksen mukaan nykyisen asuinalueen melutasot kasvavat hieman Koivurinteen liikenteen lisääntyessä uuden asuinalueen myötä. Merkittävin muutos melutasoihin johtuu Vihdintien liikennemäärän ennustetusta kasvusta

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä. Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen Katualue ei levene, ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa.

- Uutta ajoyhteyttä Vihdintieltä Timmermalmintien kohdalta on selvitetty Vihdintien kehittämisuunnitelmassa. Alla ote selvityksestä:
 - *”Uusi liittymä heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, koska nelihaarainen liittymä on näiden tekijöiden suhteen kolmihaaraista liittymää huonompi. Lisäksi Askistontien kiertoliittymä pystyy välittämään hyvin alueelle suuntautuvan liikenteen, eivätkä matkat pitene oleellisesti verrattuna uuteen liittymään. Näistä syistä uutta liittymää ei suositella toteutettavaksi”.*

Puunhakkaajamäen luontoarvot on selvitetty ja alue on yleiskaavassa pientalovaltaista aluetta (AP). Rinteinen osuus alueesta säilyy virkistysalueena.

Kaavan vaikutukset liikenteeseen, luontoon ja virkistysmahdollisuuksiin on arvioitu kaavaselostuksessa.

Mielipide 22 (yksityishenkilö), 23.4.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan. Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten

tonttien kohdalla ole riittävä eikä katua voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaa 12.4.2026.

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä. Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen katualue ei levene. Ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa

Mielipide 23 (yksityishenkilö), 23.4.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaa 12.4.2026.

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä. Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen katualue ei levene. Ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa

Mielipide 24 (kaksi yksityishenkilöä), 4.5.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Vastustamme Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutosta esitetystä muodossaan.

Asemakaavaehdotus on kokonaisuutena arvioiden vaikutuksiltaan kohtuuton ja on ristiriidassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 §:ssä säädettyjen asemakaavan sisältövaatimusten kanssa.

Pohjois-Koivurinteen rakentaminen

Uuden, Pohjois-Koivurinteen asuinalueen toteuttaminen on perusteltua, kunhan sen suunnittelu ja toteutus perustuvat oikeudellisesti kestävään kokonaisratkaisuun sekä asianmukaisiin liikenne- ja yhdyskuntarakenteellisiin järjestelyihin. Vastustuksemme kohdistuu siihen, että kaavaehdotuksessa sekä rakentamisen aikainen että py syvä liikenne on esitetty ohjattavaksi Etelä-Koivurinteen olemassa olevan asuinalueen kautta. Tämä ratkaisu siirtää uuden asuinalueen liikenteelliset haitat kohtuuttomasti olemassa olevalle asuinalueelle, eikä täytä MRL 9 §:n edellyttämää vaikutusten riittävää selvittämistä eikä MRL 54 §:n mukaista kohtuullisuusvaatimusta. Pohjois-Koivurinteen rakentamisen edellytyksenä tulee olla, että sekä rakentamisvaiheen raskas liikenne että pysyvä liikenne ohjataan muualta kuin Etelä-Koivurinteen läpi esimerkiksi uuden rakentamisalueen läheisemmille ja kantavuudeltaan soveltuville yhteyksille. Olemassa olevaa asuinaluetta ei tule käyttää uuden alueen ensisijaisena liikenne- ja huoltoreittinä.

Liikennevaikutukset ja liikenneturvallisuus

Kaavaehdotus mahdollistaa yli sadan uuden pientalon rakentamisen, mikä lisää liikennemääriä merkittävästi. Kaavaehdotuksessa esitetty Koivurinteen huomattava leventäminen aiheuttaa kohtuuttomia ongelmia tonttiliittymien toteuttamiselle, sadevesien hallinnalle ja talvikunnossa pidolle. Riittäviä lumitilavarauksia ei ole tälläkään hetkellä, eikä uusia ole osoitettu. Hieskoivuntien toteuttamisesta luopuminen keskittää liikenteen Koivurinteelle, mikä lisää läpi ajoliikennettä, melu- ja pölyhaittoja sekä liikenneturvallisuusriskejä. Näin laajalle uudelle asuin alueelle ei ole hyväksyttävää osoittaa käytännössä vain yhtä sisään- ja ulosajoyhteyttä Vihdin tieltä. Ratkaisu lisää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä ja heikentää pelastustoiminnan toimintaedellytyksiä. Koska Koivurinne edellyttää kaavaehdotuksen mukaan kokonaisvaltaista uudelleenrakentamista ennen Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aloittamista, nykyiset asukkaat joutuisivat kestämään haitallisia vaikutuksia kohtuuttoman pitkään: ensin katualueen rakentamisen ajan ja tämän jälkeen uuden asuinalueen rakentamisen ajan. Raskaan liikenteen, massakuljetusten ja työmaaliikenteen ohjaaminen Etelä-Koivurinteen kautta aiheuttaisi näin toteutuessaan nykyisille asukkailla pitkäaikaista ja merkittävää melu-, pöly- ja värinähaittaa. Näiden vaikutusten kesto, yhteisvaikutuksia ja kohtuullisuutta ei ole arvioitu asianmukaisesti, minkä vuoksi liikennevaikutusten arviointi on tältä osin puutteellinen, eikä täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä edellytettyä vaikutusten selvittämisvelvollisuutta.

1 Meluvaikutukset

Kaava-aineiston mukaan melutasot ylittävät paikoin ohjearvot jo nykytilanteessa, ja melutasot kasvavat edelleen kaavan toteutuessa. Puunhakkaajanmäen metsä- ja puistoalueen supistaminen poistaa olennaisen melua vaimentavan vihersuojavyöhykkeen. Kaavan mukainen, jäljelle jäävä

puistosuikale sijoittuu rinteeseen, eikä tosiasiallisesti estä melun leviämistä. Näin ollen kaavaratkaisun todelliset meluvaikutukset ovat todennäköisesti arvioi tua suuremmat. Luonto- ja virkistysarvot sekä vaikutukset asumisolosuhteisiin ja kiinteistöjen arvoon Kaavamuutos kohdistuu osittain alueeseen, joka on voimassa olevassa asemakaavassa osoi tettu puistoalueeksi, ja joka muodostaa alueen viimeisen yhtenäisen metsäisen luonto- ja virkis tyskokonaisuuden. Puunhakkaajanmäki on ekologisesti ja virkistyskäytöllisesti merkittävä alue. Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen pirstoo tämän kokonaisuuden ja heikentää olennai sesti sen ekologista toimivuutta sekä virkistyskäyttöarvoa. Alue on nykyisin vilkkaassa virkistyskäytössä ja toimii elinympäristönä monipuoliselle paikalliselle eläimistölle. Jäljelle jäävä alue on kapea ja jyrkkä, eikä mahdollista korvaavaa virkistyskäyttöä. Luonto- ja virkistysarvojen menettämistä ei ole arvioitu riittävällä tavalla kaavaa valmisteltaessa eikä ratkaisu täytä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vaatimuksia viheralueverkoston jatkuvuuden ja luonnon monimuotoisuuden turvaamisesta. Meidän, kuten myös useiden muiden Puunhakkaajanmäen puoleisen alueen kiinteistöjen han kinta- ja rakentamispäätökset ovat perustuneet siihen, että tontit rajoittuvat puistoalueeseen ja rauhalliseen asuinympäristöön. Nyt esitetty kaavamuutos muuttaa nämä lähtökohdat pysyvästi. Liikenteen lisääntymisen myötä melun kasvu heikentää osaltaan olennaisesti asumisolosuhteita ja alentavat kiinteistöjen arvoa. Kiinteistöarvoihin kohdistuvia vaikutuksia ei ole arvioitu asianmukaisesti osana kaavan kokonaisvaikutusten arviointia, vaikka kyseessä on kohtuullisuusarvioinnin kannalta keskeinen tekijä.

Yhteenveto

Asemakaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia asemakaavan sisältövaati muksia. Se kohdistaa uuden asuinalueen liikenteelliset ja ympäristölliset haitat kohtuuttomasti olemassa olevaan asuinalueeseen, heikentää elinympäristön terveellisyyttä, turvallisuutta ja viihtyisyyttä kohdistuen haitalliset vaikutuksen kohtuuttomasti nykyisiin asukkaisiin. Lisäksi se johtaa merkittävien ja peruuttamattomien luonto- ja virkistysarvojen menetykseen sekä heiken tää yksittäisten kiinteistöjen arvoa. Edellä esitetyin perustein asemakaavaehdotusta ei tule hyväksyä esitetyssä muodossaan. Kaavaratkaisua on muutettava olennaisesti siten, että Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aikainen ja pysyvä liikenne ohjataan muualta kuin Etelä-Koivurinteen läpi, liikennejärjestelyt ovat turvallisia ja toimivia, pelastustoimen edellytykset turvataan ja Puunhakkaajanmäen luonto- ja virkistysarvot säilytetään. Vantaalla 3.5.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen Katualue ei levene, ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa

Hieskoivuntiestä luopuminen yhdistää rinteen ja pellon virkistysalueet laajemmaksi kokonaisuudeksi. Koivurinteen alueella on riittävästi virkistysaluetta. Kokonaispinta-alasta noin 50 % on lähivirkistysaluetta (VL). Kaava perustuu luontoselvityksiin.

Myös Puunhakkaajamäen luontoarvot on selvitetty ja alue on yleiskaavassa pientalovaltaista aluetta (AP). Rinteinen osuus alueesta säilyy virkistysalueena.

Mielipide 25 (kaksi yksityishenkilöä), 30.4.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisemme mielipiteemme esitetystä kaavamutoksesta. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.

Koivurinteen osalta on huomattava, että alueelle ei aikanaan voitu asentaa hidasteita tien heikon kantavuuden vuoksi. Nykyisessä kunnossa Koivurinne ei kestä kaavaehdotuksen mukaista rakentamisesta aiheutuvia kasvavia liikennemääriä. Perusparannus- ja korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi nykyinen katutila ei nykyisten tonttien kohdalla ole riittävä eikä katu voida rakentaa vaadittavine lumitiloineen 11,5 metrin levyisenä.

Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa nykyisessä kaavaehdotuksessa Hieskoivuntien varrella olevien tonttien myynnillä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue.

Hieskoivuntien rakentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta ehdoton edellytys sekä rakentamisen sujuvuuden että olemassa olevan asuinalueen suojaamisen kannalta. Ratkaisu vähentää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä sekä varmistaa pelastustoiminnan toimintaedellytykset rakentamisen aikana.

Vantaalla 30.4.2026

Vastine:

Hieskoivutien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen katualue ei levene, ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa

Mitoitukseltaan katu on täysin sama kuin edellisessä asemakaavavaiheessa, jolloin muutos ei ole merkittävä.

Mielipide 26 (yksityishenkilö), 4.5.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN - KAAVATYÖN NUMERO 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Ilmaisen mielipiteeni esitetystä kaavamuutoksesta. Vastustan Hieskoivuntien rakentamisesta

luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan. Arviointisuunnitelma 2 pitää

sisällään ehdotuksen suunnitelmaksi, jossa ei ole huomioitu oikeastaan millään tavalla alueen

asukkaiden aikaisemmin antamia mielipiteitä. Vastaavasti yksityiskohtaisemmat perustelut ja

laskelmat eri vaihtoehtoista puuttuvat lähes kokonaan. Alueen asukkaiden lukumäärä tulee

kasvamaan moninkertaiseksi ja Koivurinne kokoojakatuna tulisi aiheuttamaan kohtuuttoman

rasituksen nykyisille asukkaille. Mikäli Hieskoivun rakentaminen osoittautuu lukujen valossa

kannattomaksi pidän perusteltuna rakentaa liittymä Timmermalmin kiertoliittymään siitäkin

huolimatta, että asukastilaisuudessa totesitte konsulttiyrityksen arvioineen liittymän riskillisyyden

kasvavan tästä toimesta. Koivurinne ei voi missään tapauksessa toimia kokoojakatuna.

Vantaalla 4.5.2026

Vastine:

Aiempiin, vuonna 2023 saatuihin mielipiteisiin vastataan tässä yhteydessä.

Yhteys Timmermalmintien kohdalta on selvitetty Vihdintien kehittämisuunnitelmassa. Alla ote selvityksestä:

- ”Uusi liittymä heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, koska nelihaarainen liittymä on näiden tekijöiden suhteen kolmihaarasta liittymää huonompi. Lisäksi Askistentien kiertoliittymä pystyy välittämään hyvin alueelle suuntautuvan liikenteen, eivätkä matkat pitene oleellisesti verrattuna uuteen liittymään. Näistä syistä uutta liittymää ei suositella toteutettavaksi”.

Kaavaselostuksessa on arvioitu kaavan vaikutukset ympäristöön, mukaan lukien liikenteelliset vaikutukset.

Mielipide 27 (kaksi yksityishenkilöä)

*MIELIPIDE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN ETELÄ-KOIVURINNE Kaavatyön numero: 002483
Diaarinumero: VD/3120/10.02.04.00/2021 Vastustamme Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutosta esitetyssä muodossaan. Asemakaavaehdotus on kokonaisuutena arvioiden vaikutuksiltaan kohtuuton ja on ristiriidassa maan käyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 §:ssä säädettyjen asemakaavan sisältövaatimusten kanssa.*

Pohjois-Koivurinteen rakentaminen

Emme vastusta Pohjois-Koivurinteen asuinalueen rakentamista. Uuden asuinalueen toteuttaminen voi olla perusteltua, mikäli sen suunnittelu ja toteutus perustuvat oikeudellisesti kestävään kokonaisratkaisuun ja asianmukaisiin liikenne- ja yhdyskuntarakenteellisiin järjestelyihin.

Vastustuksemme kohdistuu nimenomaisesti siihen, että kaavaehdotuksessa sekä Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aikainen että pysyvä liikenne on esitetty ohjattavaksi Etelä-Koivurinteen olemassa olevan asuinalueen kautta. Tämä ratkaisu siirtää uuden asuinalueen liikenteelliset haitat kohtuuttomasti olemassa olevalle alueelle, eikä täytä MRL 9 §:n edellyttämää vaikutusten riittävää selvittämistä eikä MRL 54 §:n mukaista kohtuullisuusvaatimusta. Pohjois-Koivurinteen rakentamisen edellytyksenä tulee olla, että sekä rakentamisvaiheen raskas liikenne että pysyvä liikenne ohjataan muualta kuin Etelä-Koivurinteen kautta, esimerkiksi uuden rakentamisalueen läheisemmille ja kantavuudeltaan soveltuville yhteyksille. Olemassa olevaa asuinaluetta ei tule käyttää uuden alueen ensisijaisena liikenne- ja huoltoreittinä.

Liikennevaikutukset ja liikenneturvallisuus

Kaavaehdotus mahdollistaa noin 135 uuden pientalon rakentamisen ja päiväkodin, mikä lisää liikennemääriä huomattavasti. Tästä huolimatta Koivurinteen esittäminen kokoojakaduksi pe rustuu ratkaisuihin, jotka eivät vastaa kadun nykyisiä ominaisuuksia. Katu on kapea, rakenteellisesti heikko, eikä se sovellu merkittävästi kasvavalle liikenteelle. Kaavaehdotuksessa esitetty Koivurinteen huomattava leventäminen aiheuttaa kohtuuttomia ongelmia tonttiliittymien toteuttamiselle, sadevesien hallinnalle ja talvikunnossapidolle. Riittä viä lumitilavarauksia ei ole

osoitettu. Hieskoivuntien toteuttamisesta luopuminen keskittää liikenteen Koivurinteelle, mikä lisää läpi ajoliikennettä, melu- ja pölyhaittoja sekä liikenneturvallisuusriskejä. Näin laajalle uudelle asuinalueelle ei ole hyväksyttävää osoittaa käytännössä vain yhtä sisään- ja ulosajoyhteyttä Vihdin tieltä. Ratkaisu lisää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä ja heikentää pelastustoiminnan toimintaedellytyksiä. Vihdintien ja Timmermalmintien risteys voisi olla looginen kohta toiselle väylälle Koivurintee seen. Uusi suunniteltu osa pientaloaluetta sopisi siihen suunnitelmaan hyvin, ja siinä olisi hyvä olla myös kevyenliikenteen tila. Tätä mahdollista väylää voisi käyttää myös erinomaisesti alueen rakentamisvaiheessa. Tällä hetkellä Timmermalmintien ja Vihdintien risteyksessä on molemmiin puolin bussipysäkki. Vihdintiellä ei tässä kohdassa ole ollenkaan suojatietä ja muutakaan turvallista reittiä ylittää tietä, ja tämänkin vuoksi risteyksen kehittäminen olisi ensisijaisen tärkeää varsinkin, kun juuri risteyksen läheisyyteen on suunnitteilla uusi pientaloalue mistä liikennettä suuntautuu Askiston kouluun ja päiväkotiin. Risteykseen voisi sopia esimerkiksi kiertoliittymä 1 (3) suojateineen mikä lisäisi turvallisuutta bussipysäkkien käytössä sekä kevyen liikenteen liikkumi sessa Askiston ja Koivurinteen välillä ja toisi sujuvuutta Koivurinteen autoliikenteeseen. Koska Koivurinne edellyttää kaavaehdotuksen mukaan kokonaisvaltaista uudelleenrakentamista ennen Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aloittamista, nykyiset asukkaat joutuisivat kes tämän haitallisia vaikutuksia kohtuuttoman pitkään: ensin katualueen rakentamisen ajan ja tämän jälkeen uuden asuinalueen rakentamisen ajan. Raskaan liikenteen, massakuljetusten ja työmaaliikenteen ohjaaminen Etelä-Koivurinteen kautta aiheuttaisi näin toteutuessaan nykyi sille asukkaille pitkäaikaista ja merkittävää melu-, pöly- ja värinähaittaa. Näiden vaikutusten kestolle, yhteisvaikutuksille ja kohtuullisuudelle ei ole esitetty asianmukaista arviointia, minkä vuoksi liikennevaikutusten arviointi on tältä osin puutteellinen, eikä täytä maankäyttö- ja raken nuslain 9 §:ssä edellytettyä vaikutusten selvittämismääräystä.

Meluvaikutukset

Kaava-aineiston mukaan melutasot ylittävät paikoin ohjearvot jo nykytilanteessa, ja melutasot kasvavat edelleen kaavan toteutuessa. Puunhakkaajanmäen metsä- ja puistoalueen supistami nen poistaa olennaisen melua vaimentavan vihersuojavyöhykkeen. Kaavan mukainen, jäljelle jäävä puistosuikale sijoittuu rinteeseen, eikä tosiasiallisesti estä me lun leviämistä. Näin ollen kaavaratkaisun todelliset meluvaikutukset ovat todennäköisesti arvi oitua suuremmat. Meluvaikutuksia ei ole arvioitu riittävän kattavasti suhteessa olemassa ole vaan asutukseen. Luonto- ja virkistysarvot sekä vaikutukset asumisolosuhteisiin ja kiinteistöjen arvoon Kaavamuutos kohdistuu osittain alueeseen, joka on voimassa olevassa asemakaavassa osoi tettu puistoalueeksi, ja joka muodostaa alueen viimeisen yhtenäisen metsäisen luonto- ja vir kistyskokonaisuuden. Puunhakkaajanmäki on ekologisesti ja virkistyskäytöllisesti merkittävä alue. Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen pirstoo tämän kokonaisuuden ja heikentää olennai sesti sen ekologista toimivuutta sekä virkistyskäyttöarvoa. Alue on nykyisin vilkkaassa virkistys käytössä

ja toimii elinympäristönä monipuoliselle paikalliselle eläimistölle. Jäljelle jäävä alue on kapea ja jyrkkä, eikä mahdollista korvaavaa virkistyskäyttöä. Luonto- ja virkistysarvojen menettämistä ei ole arvioitu riittävällä tavalla kaavaa valmisteltaessa eikä ratkaisu täytä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vaatimuksia viheralueverkoston jatkuvuuden ja luonnon monimuotoisuuden turvaamisesta. Useiden Puunhakkaajanmäen puoleisen alueen kiinteistöjen hankinta- ja rakentamispäätökset ovat perustuneet siihen, että tontit rajoittuvat puistoalueeseen ja rauhalliseen asuinympäris töön. Nyt esitetty kaavamuutos muuttaa nämä lähtökohdat pysyvästi. Liikenteen lisääntymisen myötä melun kasvu heikentää osaltaan olennaisesti asumisolosuhteita ja alentavat kiinteistö jen arvoa. Kiinteistöarvoihin kohdistuvia vaikutuksia ei ole arvioitu asianmukaisesti osana kaavan koko naisvaikutusten arviointia, vaikka kyseessä on kohtuullisuusarvioinnin kannalta keskeinen tekijä.

Yhteenveto

Asemakaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia asemakaavan sisältövaatimuksia. Se kohdistaa uuden asuinalueen liikenteelliset ja ympäristölliset haitat kohtuuttomasti 2 (3) olemassa olevaan asuinalueeseen, heikentää elinympäristön terveellisyyttä, turvallisuutta ja viihtyisyyttä kohdistuen haitalliset vaikutuksen kohtuuttomasti nykyisiin asukkaisiin. Lisäksi se johtaa merkittävien ja peruuttamattomien luonto- ja virkistysarvojen menetykseen sekä heiken tää yksittäisten kiinteistöjen arvoa. Edellä esitetyin perustein asemakaavaehdotusta ei tule hyväksyä esitetyssä muodossaan. Kaa varatkaisua on muutettava olennaisesti siten, että Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aikainen ja pysyvä liikenne ohjataan muualta kuin Etelä-Koivurinteen kautta, liikennejärjestelyt ovat tur vallisia ja toimivia, pelastustoimen edellytykset turvataan ja Puunhakkaajanmäen luonto- ja vir kistysarvot säilytetään.

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Kaavan meluvaikutukset myös nykyiseen asutukseen on selvitetty osana vaikutusten arviointia. Selvityksen mukaan nykyisen asuinalueen melutasot kasvavat hieman Koivurinteen liikenteen lisääntyessä uuden asuinalueen myötä. Merkittävin muutos melutasoihin johtuu kuitenkin Vihdintien liikennemäärän ennustetusta kasvusta, eikä uuden pientaloasutuksen kaavoittamisesta. Meluselvitys on kaavan liitteenä.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä. Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen katualue ei levene, ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa. Kadun perusparannuksen yhteydessä Koivurinne-tielle tulee hulevesiviemäröinti eikä avo-ojia tarvita.

Hieskoivuntiestä luopuminen yhdistää rinteen ja pellon virkistysalueet laajemmaksi kokonaisuudeksi. Koivurinteen alueella on riittävästi virkistysaluetta. Kaava-alueen kokonaispinta-alasta noin 50 % on lähivirkistysaluetta (VL). Kaava perustuu luontoselvityksiin.

Mielipide 28 (kaksi yksityishenkilöä), 2.5.2026

MIELIPITEEMME ASEMAKAAVATYÖN NUMEROON 002483

Haluamme tuoda osaltamme tietäväksi ongelma-alueet, jotka liittyvät Etelä-Koivurinteen kaavatyöhön numero 002483. Vastustamme Hieskoivuntien rakennushankkeesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi. Alueen pitkäaikaisina asukkaina olemme enemmän kuin paremmin tietoisia kaikista Koivurinteen tiealueen ongelmista. Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen lisarakentaminen suunnitelmienne mukaisesti tulee lisäämään liikennemääriä rajusti. Vanha kylätie Koivurinne on rakennettu halvalla ja perustettu savipohjalle, eikä sitä koskaan tarkoitettu jatkuvan raskaan liikenteen, tai suurien liikkennemäärien käyttöön. Jokainen tien töyssy ja kuoppa tärisyttävät ja vioittavat kadun vierustan nykyisiä rakennuksia. Tästä johtuen myös nopeushidasteiden asentamisesta Koivurinteelle oli aikanaan luovuttava. Kuluneiden vuosien aikana tietä on virheellisesti ja halvalla uudistettu vain päällystetty lisäämällä. Päällysteen lisäykset ja Vantaan rakennusvalvonnan päivittämättä jääneet virheelliset tienkorkeusmerkinnät ovat syypäänä siihen, että Vihdintien puoleisten rakennusten sokkelikorot on määrätty aivan liian matalalle, eivätkä salli minkäänlaista tienpinnan korottamista. Erityisesti keväisin sulamis- ja hulevesien aikaan, sekä rankkasateiden aikana, ojitusvirheet ja hulevesien johtamisen puute aiheuttavat huomattavia tulvavesiongelmia Vihdintien puoleisille (alapuolisille) tonteille. Etenkin Koivunkannonkujan alueelta valuvat hulevedet aiheuttavat suuria ongelmia. Nykyiset avo-ojat ovat ainoa toimiva ympärivuotinen ratkaisu tähän ongelmaan. Rakennusvaiheessa taloamme siirrettiin lähemmäksi Koivurinne-tietä asemakaava-arkkitehdin toimesta, perustuen siihen, että Koivurinteesta tulee päättävä katu ja liikenne alueelle johdetaan eri kautta. Tästä johtuen suunnitelmaanne 11,5m leveästä katualueesta ei voida toteuttaa kohdallamme. Lisäksi varaus 11.5 m, ei tule riittämään katualueelle, avo ojille ja lumitiloille. Viimevuosien lumitalvet ja lumimassat

ovat osoittaneet, etteivät edes kapean kadun lumimassat mahdu nykyiselle katualueelle ja lisäksi niiden auraus aiheuttaa vaurioita asukkaiden aidoille ja pensaille. Kaupunki vetoaa Hieskoivuntien rakentamisen hintaan. Koivurinne-tie on myös perustettu huonolle maaperälle ja sen uudelleenrakentaminen tarvittavine paalutuksineen ja muine perustustöineen, sekä myös purkukustannuksineen tulee varmasti vähintäänkin yhtä kalliiksi kuin uuden Hieskoivuntien rakentaminen. Lisäksi Koivurinne-tien rakentaminen aiheuttaisi nykyiselle rakennuskannalle sietämätöntä rasisitusta. Hieskoivuntien rakentaminen sen sijaan ei aiheuta kohtuutonta rasisitusta tai ongelmaa rakennusaikaisen liikenteen sujuvuuden ja pelastustoiminnan kannalta. Koivurinne-tien levennys baanaksi muodostaa tiestä kaahauspaikan. Nykyisin tätä on siedettävissä määrin johtuen vähäisestä asukasmäärästä, tien kapeudesta ja tasa-arvoisista risteyksistä. Tien levennys tarkoittaa käytännössä tonttien aitaamista, jotta estetään pienten lasten päätyminen tieliikenteen uhreiksi. Koivurinne tulee säilyttää kylätienä tai pihakatuna, joka jatkossakin palvelee vain alueen nykyistä rakennuskantaa ja liityntäliikenne uudelle väkirikkaalle lisärakentamiselle johdetaan uuden Hieskoivuntien kautta. Nykyisinkin on erittäin riskialtista, että Koivurinne on ainoa väylä, jonka tukos tulppaa kaiken liikenteen alueelle. Ajatus asukasmäärän rajusta lisäyksestä on pelottava ja kuka kantaa vastuun onnettomuus- ja hätätilanteissa, joissa ainoa tie voi olla suljettuna ilman kiertotiemahdollisuutta? Vantaalla 2.5.2026

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivuntien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivuntien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähentäisi sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

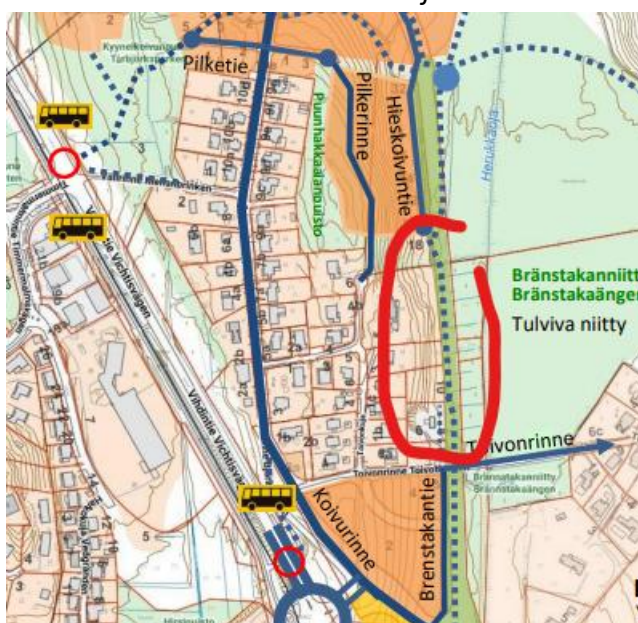
Kadun perusparannuksen yhteydessä Koivurinne-tielle tulee hulevesiviemärointi eikä avo-ojia tarvita.

Mielipide 29 (yksityishenkilö), 3.5.2026

MIELIPIDE ASEMAKAAVAMUUTOKSEEN 1.4.2026, 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Hieskoivuntien rakentaminen

Ilmaisen mielipiteeni Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutossuunnitelmaan 002483, myöhemmin tekstissä AK-ehdotus. Vastustan Hieskoivuntien eteläosan rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi Hieskoivuntien asemesta.



Vuoden 2023 kaavaehdotus

Tällä hetkellä voimassa olevassa kaavassa näkyvän 'Pilketien/-rinteen' pohjoispuolella on alle 40 pientaloa. Uudessa kaavaehdotuksessa on esitetty pelkästään 'Pilketien/-rinteen' ja Kotikoivuntien väliselle alueelle noin 130 uutta pientaloa. Asemakaavan muutoksessa esitetyn noin 130 pientalon rakentaminen 'pientalopellolle' aiheuttaa vuosia kestävän rekka, maansiirtokuorma-auto ja traktori 'rallin', jota jo nyt heikossa kunnossa oleva Koivurinteentie ei kestä (AK-ehdotuksen aineisto s.4, kappale 6). Vuosia kestävän rakentamistavan jälkeen pientalojen lukumäärän nelinkertaistuminen aiheuttaa luonnollisesti Koivurinteen eteläpäässä myös läpiajoliikenteen vähintään nelinkertaistumisen, koska tonteilla tulee keskimäärin enemmän kuin yksi autopaikka. Asukasliikenteen lisäksi tulee suunnitellun päiväkodin päivittäinen liikenne. Yleisötilaisuuden 10.12.2025 diassa nro. 9 on kerrottu varautumisesta bussiliikenteeseen tulevaisuudessa Koivurinteentiellä. Rakennusaikaisen ja sen jälkeisen asukkaiden, päiväkotijärjestelmän ja bussiliikenteen aiheuttama läpiajoliikenteen lisääntyminen nykyisellä pientaloa-alueella kasvattaa paikallisesti pakokaasu-, auton renkaiden mikromuovi- ja pienhiukkaspäästöjä, lisää liikenteen ilmaan nostattamaa pölyä, alentaa kiinteistöjen arvoa ja tekee Koivurinteentien alkupään kiinteistöistä

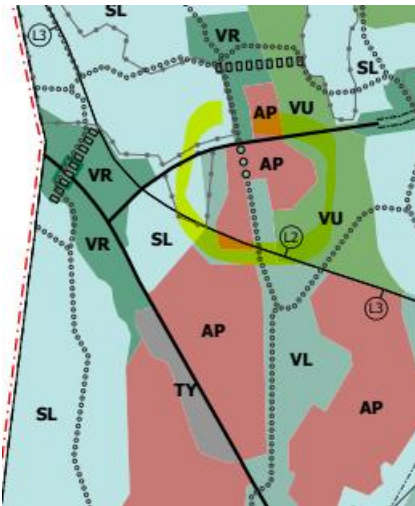
lapsiperheiden kannalta turvattomamman. Ilmeisesti valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kohta AK-ehdotuksen sivulla 26:

- *Ehkäistä melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja*

Tätä alueidenkäyttötavoitetta siis tarvitse ottaa huomioon Vantaalla?

AK-ehdotuksen sivulla 44 lukee, että asemakaavalla pyritään kodikkaaseen ja vaihtelevaan katukuvaan. Koivurinteentien alkupään asukkaille edellä mainittu pyrkimys vaikuttaa lähinnä kaavoitusjargonilta ja tyhjänpäiväiseltä sanahelinältä.

Koska kalliin kunnastekniikan rakentamiselle tulee saada lisää maksajia, niin on todennäköistä, että Vantaan seuraavissa kaavamuutoksissa Pohjois-Koivurinteentien alueelle kaavoitetaan vielä lisää asuntoja. Tämä näkyy jo yleiskaavassa AP-alueena nyt suunnitellun pientalopeltoalueen pohjoispuolella, kuva 1. Ja lopputuloksena on läpiajoliikenteen jatkuva lisääntyminen Koivurinteentien eteläosassa. Ns. kehityksen ja asemakaavan 'ajanmukaistamisen' aiheuttamien käytännön ongelmien maksajiksi joutuvat Koivurinteentien alkupään nykyiset asukkaat.



Kuva 1

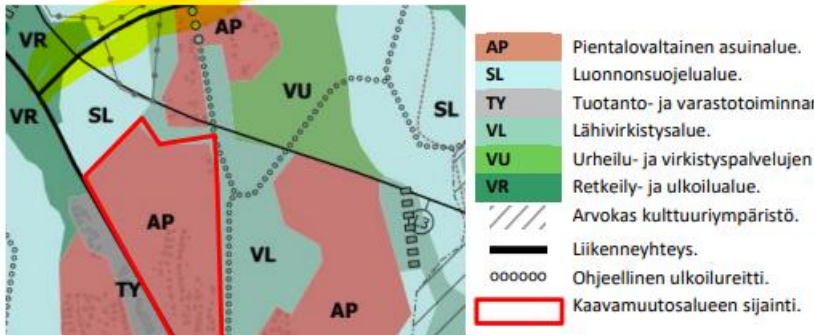
Jos Vantaalla on varaa investoida kaupungin itäisiin osiin satoja miljoonia 'patikkaratikkaan', jolla ei pääse edes lentoasemalle asti, niin rahaa pitää löytyä myös Länsi-Vantaan katuverkoston kehittämiseen, siis tässä tapauksessa Hieskoivuntien eteläosan rakentamiseen ja sen liittämiseen vuoden 2023 kaavaehdotuksessa esitetyn Brenstakantien jatkeeksi ohjaamaan läpikulkuliikenne pois Koivurinteentien eteläpäästä. Hieskoivuntien rakentamisen kustannukset voidaan kattaa sen varrella olevien ja 'pientalopeltoalueelta' myytävien tonttien hinnoilla. AK-ehdotuksen sivun 46 mukaan: 'kodikas kaupunkikuva, metsiin ja peltoihin rajautuvat tontit ja päiväkotit lisäävät uuden alueen vetovoimaa'. Siis tonttien hintoihin voidaan lisätä pientä 'vetovoimalisää', jolla kompensoidaan Hieskoivuntien eteläosan rakentaminen. Vai meneekö 'pientalopellon' tonttien myynnistä saadut voitot 'patikkaratikan' rahoitukseen?

Hieskoivuntiestä luopumista perustellaan heikolla maaperällä, eli tie pitäisi rakentaa pehmeikköalueelle. AK-ehdotuksen sivun 16 rakennettavuuskartan mukaan lähes kaikki talot 'pientalopellolla' rakennetaan maaperätyypille 3a, eli vaikeasti rakennettava pehmeikkö. 'Pientalopellolla' kulkeva Koivurinteentien osa voidaan myös ongelmitta rakentaa 3a maaperälle ja päiväkotijopa maaperälle 4, jota kuivaillaan vaikeasti rakennettavaksi syväksi pehmeikköalueeksi. Siis päiväkotijopa voidaan rakentaa syvälle pehmeikköalueelle, mutta Hieskoivuntietä ei...



Vantaan kaupungin nettisivuilla kerrotaan, että asemakaavamuutoksessa: 'Tarkoitus on luopua Askiston eritasoliittymästä ja Hieskoivuntiestä, jotka sijaitsevat heikolla maaperällä'. Siis miten on mahdollista rakentaa kaksikaistainen kierto liittymä Vihdintien (MT120) suurelle liikennevirralle, raskaille erikoiskuljetuksille ja heikolle maaperälle, jos Hieskoivuntien eteläosan rakentaminen vastaavasti heikolle maaperälle ja huomattavasti pienemmälle liikennemäärälle on liian kallista? Asemakaavamuutoksen 002483 sivun 29 yläreunassa on yleiskaavasta leikattu kuva (kuva 3), jonka vasemmassa yläreunassa ei vuoden 2026 versiossa näy ns. Tikkurilantien varaus välillä Vihdintie - Kolmikoivuntie. Lieneekö tarkoitushakuinen kuvamanipulaatio? Jos Hieskoivuntien eteläosan rakentaminen on heikon maaperän vuoksi hyvin kallista, niin kallioiseen maastoon kaavoitettu ns. Tikkurilantien jatke on varmaankin toteutettavissa jo tässä yhteydessä ja halvemmalla kuin Hieskoivuntie eteläpää ja 'pientalopellon' asutuksen liikenne voidaan ohjata sille.

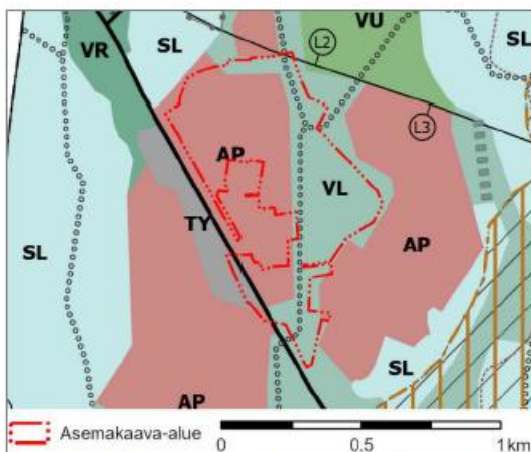
lentomeluvyöhykettä L2 (Lden 50–55 dB), joka ei rajoita asuntorakentamista, mutta asettaa määräyksen. AP-alueelle voi sijoittaa myös palveluita. (Kv 25.1.2021)



Kuva 2. Yleiskaavan leikkaus 2023

002483 - Etelä-Koivurinne 1.4.2026

Sivu 29 / 4



Kuva: Ote yleiskaavasta, kaavamuutosalueen raja

Yleiskaavan mukaisesti kasvu ohjataan nykyisen rakenteen yhteyteen, tiivistäen ja uudistaen. Alue on pientalovaltaista asuin aluetta AP, lähivirkistysaluetta (VL) ja lentomeluvyöhykettä L2 (Lden 50–55 dB).

Kuva 3

Askiston liittymän kiertoliittymä

Kaavaluonnoksessa esitetty Askiston eritasoliittymästä luopuminen on järkevä toimenpide, mutta muutos kiertoliittymäksi on vastaavasti täysin tarpeeton. Kaksikaistaisia kiertoliittymiä rakennetaan vilkkaasti liikennöityjen teiden risteysiin, joita Askistentie ja Koivurinteentie eivät varmasti ole. Askiston läpi ei kulje merkittävää läpiajoliikennettä Kehä III suunnalta verrattuna esimerkiksi läpiajoliikenteeseen Juvanmalmin teollisuusalueen läpi Odilammen kiertoliittymään. Askiston alue on jo täyteen rakennettu, joten uusista pientaloista ei tule kuin marginaalista lisäliikennettä. Kuten AK-luonnoksen sivulla 39 esitetään, Koivurinteentien liikennemäärät ovat tulevaisuudessakin maltillisia ja liikennemäärän lisäys kohtuullinen, joten miten on perusteltavissa uuden kiertoliittymän rakentaminen? Jos Vihdintien ja Timmermalmintien kohdalle ehdotetun liittymän neljäs haara heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, niin asianlaita lienee sama myös Askiston risteykseen suunnitellun nelihaaraisen kiertoliittymän osalta. Siis AK-luonnoksen sivulla 20 kolmannessa kappaleessa esitetty ratkaisuvaihtoehto, jossa risteykseen rakennetaan Vihdintien suuntaisen lisäkaistat liittymän läpi, on halvempi ratkaisu eikä vaaranna Vihdintien

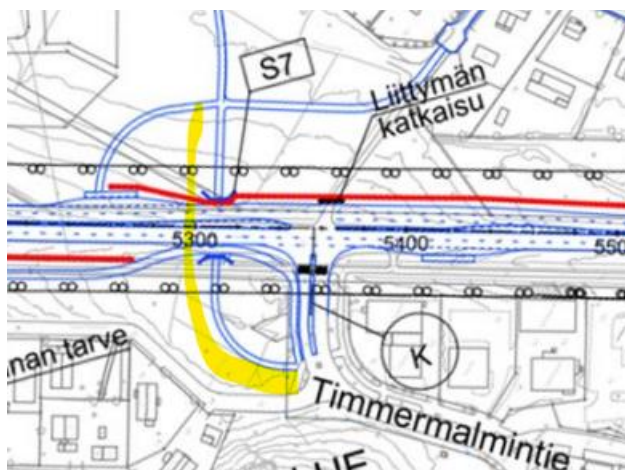
liikenteen turvallisuutta. Vaikka kiertoliittymän rakentaminen menee ELYn budjettiin, niin siitä huolimatta sen rakentaminen on kallis ja turha investointi ja lisäksi liittymän rakentamisen hiilijalanjälki heikolle maaperälle on merkittäviä.

Olen kulkenut päivittäin Odilammelle rakennetun kaksikaistaisen kiertoliittymän läpi sen valmistumisesta alkaen ja sen haitat ovat käyneet selvästi ilmi. 'Kiireiset' ja 'pyrkivää' ajotapaa harrastavat audi, bemari ja teslan kuskit käyttävät kiertoliittymän uloimpia, liittymän jälkeen päättyviä kaistoja ohituskaistoina ja aiheuttavat vaaratilanteita pyrkiessään liittymän jälkeen takaisin 'hitaampien' liikennevirtaan. Haluammeko samanlaisen 'häiriikkökäyttämisen' yleistyvän tulevaisuudessa myös Askiston risteyksen kohdalla?

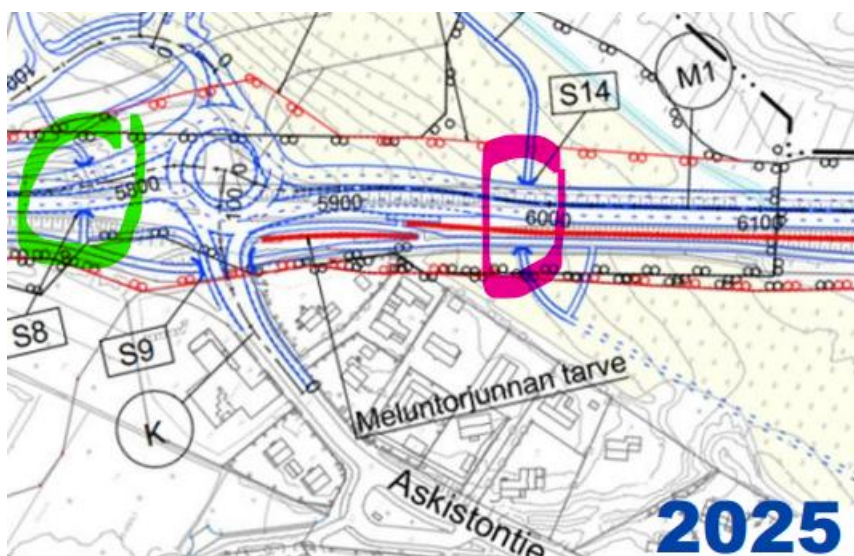
Vihdintien (MT 120) liikenteen sujuvoittaminen Pohjois-Espoosta, Nurmijärveltä ja Vihdin suunnasta tulevalle työmatkaliikenteelle EI ole Vantaan Askiston ja Koivurinteiden asukkaiden etujen ajamista. Askiston liittymän liiallinen sujuvoittaminen siirtää osan Juvanmalmin läpikulkuliikenteestä Vihdintien osuudelle Kehä III -Odilampi. Vantaan tulisi siis keskittyä omien asukkaiden ympäristöön ja hyvinvointiin, kuten esimerkiksi edellä mainitun Hieskoivuntien eteläosan rakentamiseen. Vantaan pitäisi keskittyä edistämään ELYn megaprojekteista vain niitä, jotka ovat hyödyllisiä vantaalaisten kannalta, ei Pohjois-Espoon, Nurmijärven ja Vihdin työmatkaliikenteelle.

Asemakaavaehdotuksen vaihtoehdot, kohta 3.4.1: Timmermalmin liittymä

Asemakaavaluonnoksessa Timmermalmin uuden liittymän vaihtoehtojen selvitys on puutteellinen ja ilmeisesti tarkoituksella. Asemakaavaluonnoksessa ei ole selvitetty vaihtoehtoa, jossa liikenne uudelta 'pientalopellolta' johdetaan Timmermalmintien kolmihaaraisen liittymän pohjoispuolella Vihdintien ali. AK-luonnoksen sivulla 20 on Timmermalmintien kohdalle esitetty jo ratkaisu, jossa on kevyen liikenteen alikulku, kuva 4. Alikulkua voidaan levittää minimissään jopa vain yhdellä ajoneuvokaistalla. Lisätyn yhden ajoneuvokaistan etuajo-oikeus voidaan toteuttaa liikennemerkkeillä, kuten on tehty Askistentie 36 A:n kohdalla. Kuten AK-luonnoksen sivulla 39 esitetään, Koivurinteentien liikennemäärät ovat tulevaisuudessakin maltillisia ja liikennemäärän lisäys kohtuullinen, joten mainituista seikoista voi päätellä, että edes yksi ajoneuvokaista Vihdintien alikulussa ei muodostu liikennettä rajoittavaksi tekijäksi. Verrattuna nelihaaraiseen vaihtoehtoon, ehdotettu kolmihaarainen liittymä laajennetulla ajoneuvoalikululla ei siis heikennä Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta. Kustannusten kompensoimiseksi Askiston liittymästä noin 150 metrin päähän etelään suunniteltu kevyen liikenteen alikulku S14 voidaan jättää rakentamatta, sillä se on lähtökohtaisesti turha investointi. Koivurinteentie on alueen kevyen liikenteen pääyhteys Askistoon ja asukkaat voivat käyttää Vihdintien alittamiseen Askiston risteyksen alikulku S8. (Kuva 5)



Kuva 4.



Kuva 5.

Vantaalla 3.5.2026 AD

Nöyrä hallintoalamainen ja veronmaksaja

Mielipide 30 (kaksi yksityishenkilöä), 4.5.2026
ASUKASPALAUTE ASEMAKAAVAN MUUTOKSEEN 002483 ETELÄ-KOIVURINNE

Kaavan numero 002483, diaarinumero VD/3120/10.02.04.00/2021

Vastustamme Etelä-Kivurinteen asemakaavan muutosta esitetyssä muodossaan.

Asemakaavaehdotus on kokonaisuutena arvioiden vaikutuksiltaan kohtuuton ja on ristiriidassa maan-käyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 §:ssä säädettyjen asemakaavan sisältövaatimusten kanssa.

Pohjois-Koivurinteen rakentaminen

Emme vastusta Pohjois-Koivurinteen asuinalueen rakentamista. Uuden asuinalueen toteutta-minen

voi olla perusteltua, mikäli sen suunnittelu ja toteutus perustuvat oikeudellisesti kestäväään kokonaisratkaisuun ja asianmukaisiin liikenne- ja yhdyskuntarakenteellisiin järjestelmiin. Vastustuksemme kohdistuu nimenomaisesti siihen, että kaavaehdotuksessa sekä Pohjois-Koivurinteen rakentamisen aikainen että pysyvä liikenne on esitetty ohjattavaksi Etelä-Koivurinteen olemassa olevan asuinalueen kautta. Tämä ratkaisu siirtää uuden asuinalueen liikenteelliset haitat kohtuuttomasti olemassa olevalle alueelle, eikä täytä MRL 9 §:n edellyttämiä vaikutusten riittävää selvittämistä eikä MRL 54 §:n mukaista kohtuullisuusvaatimusta.

Pohjois-Koivurinteen rakentamisen edellytyksenä tulee olla, että sekä rakentamisvaiheen ai-kainen että pysyvä liikenne ohjataan muualta kuin Etelä-Koivurinteen kautta, esimerkiksi uuden rakentamisalueen lähiympäristölle ja kantavuudeltaan soveltuville yhteyksille. Olemassa olevaan asuinalueeseen ei tule käyttää uuden alueen ensisijaisena liikenne- ja huoltoreittinä.

Liikennevaikutukset ja liikenneturvallisuus

Kaavaehdotus mahdollistaa noin 135 uuden pientalon rakentamisen ja päiväkodin, mikä lisää liikennemääriä huomattavasti. Tästä huolimatta Koivurinteen esittämän kokoojakadun kautta johdettava liikenne ei ole riittävän takaamaan katujen nykyisiä ominaisuuksia. Katu on kapea, rakenteellisesti heikko, eikä se sovellu merkittävästi kasvavalle liikenteelle.

Kaavaehdotuksessa esitetty Koivurinteen huomattava leventäminen aiheuttaa kohtuuttomia ongelmia tonttiliittymien toteuttamiselle, sadevesien hallinnalle ja talvikunnossapidolle. Riit-täviä vaikutusarvioita ei ole esitetty.

Hieskovintien toteuttamisesta luopuminen keskittää liikenteen Koivurinteelle, mikä lisää läpi-ajoliikennettä, melu- ja pölyhaittoja sekä liikenneturvallisuusriskejä. Näin laajalle uudelle asuinalueelle ei ole hyväksyttävää osoittaa käytännössä vain yhtä sisään- ja ulosajoyhteyttä Vihdintietä pitkin. Ratkaisu lisää ruuhkautumisen ja onnettomuuksien riskiä ja heikentää pelastustoiminnan toimintaedellytyksiä.

Vihdintien ja Timmarmäentien kiertoliittymä on looginen kohta toiselle väylälle Koivurinteeseen. 002483 - Etelä-Koivurinne 1.4.2026 - suunnitelmassa on esitetty perustelemattomiin väitteisiin, että mm. liittymän neljäs haara heikentäisi Vihdintien sujuvuutta. Päinvastoin, uusi kokoojakatu Pohjois-Koivurinteen asutusta varten jakaisi liikenteen tehokkaasti Timmarmäentien kiertoliittymään, samalla varmistaen Vihdintien liikenteen esteettömän kulun liikenneturvallisuutta lisää. Uusi kokoojakatu palvelisi uutta pientaloaluetta hyvin. Siinä olisi hyvä olla myös kevyenliikenteen tila. Tätä mahdollista väylää voisi käyttää myös erinomaisesti alueen rakentamisvaiheessa.

Vastine:

Hieskoivuntien linjaus sijoittuu tulvaherkälle pehmeikköalueelle, mikä nostaa rakentamiskustannuksia huomattavasti. Hieskoivutien varrelle osoitettujen omakotitonttien arvioitu myyntitulo, noin 1,0 miljoonaa euroa, ei kata katu- ja kunnallistekniikan toteuttamisesta aiheutuvia menoja.

Suunniteltu Hieskoivutien ja Rauduskoivuntien yhteys toimisi käytännössä ainoastaan kiertotienä Pohjois-Koivurinteelle, eikä sillä olisi merkittävää vaikutusta alueen liikenteen toimivuuteen, koska parannettu Koivurinne-tie riittää välittämään liikenteen.

Kaavan meluvaikutukset myös nykyiseen asutukseen on selvitetty osana vaikutusten arviointia. Selvityksen mukaan nykyisen asuinalueen melutasot kasvavat hieman Koivurinteen liikenteen lisääntyessä uuden asuinalueen myötä. Merkittävin muutos melutasoihin johtuu Vihdintien liikennemäärän ennustetusta kasvusta

Koivurinne-tien peruskorjaus on joka tapauksessa välttämätöntä, eikä uuden yhteyden rakentaminen vähennä sen tarvetta. Katualueen 11,5 metrin kokonaisleveys, joka sisältää 6,5 metrin ajoradan, 2,5 metrin jalkakäytävän ja lumitilat, vastaa tavanomaisia pientaloalueen kokoojakadun mitoitusvaatimuksia. Rakentamisen aikaiset haitat ovat luonteeltaan tavanomaisia kaupunkiympäristössä, eikä niitä voida pitää hankkeen toteuttamisen estävinä tekijöinä.

Koivurinne-tie on 11,5 m leveä jo voimassa olevassa kaavassa. Toisin sanoen Katualue ei levene, ajorata on 6,5 metriä kuten aiemmissakin suunnitelmissa.

- Uutta ajoyhteyttä Vihdintieltä Timmermalmintien kohdalta on selvitetty Vihdintien kehittämisuunnitelmassa. Alla ote selvityksestä:
 - *”Uusi liittymä heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, koska nelihaarainen liittymä on näiden tekijöiden suhteen kolmihaaraisesta liittymää huonompi. Lisäksi Askistontien kiertoliittymä pystyy välittämään hyvin alueelle suuntautuvan liikenteen, eivätkä matkat pitene oleellisesti verrattuna uuteen liittymään. Näistä syistä uutta liittymää ei suositella toteutettavaksi”.*

Puunhakkaajamäen luontoarvot on selvitetty ja alue on yleiskaavassa pientalovaltaista aluetta (AP). Rintainen osuus alueesta säilyy virkistysalueena.

Kaavan vaikutukset liikenteeseen, luontoon ja virkistysmahdollisuuksiin on arvioitu kaavaselostuksessa.

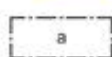
Mielipide 31 (Vantaan Energia), 4.5.2026

Hei, Kaavamutoksen kaavakartta, määräykset ja selostuksen luonnokset ovat nyt nähtävillä tähän päivään 4.5 asti. Muuntamoiden paikat on katsottu kaavan aiemmissa vaiheissa läpi sekä korjailtu menneen talven aikana palaverissa. Muuntamoiden paikat ovat kunnossa. Kaavakartalla ja kaavamääräyksissä muuntamoiden rakennusalat tulisi yhtenäistää ja esittää kaikki muuntamotarpeet vm-kaavamerkinnoilla. Tällä hetkellä rakennusalat on kaavakartalla merkitty osin vm- ja osin et-merkinnällä, ja myös kaavamääräyksissä mainitaan molemmat.

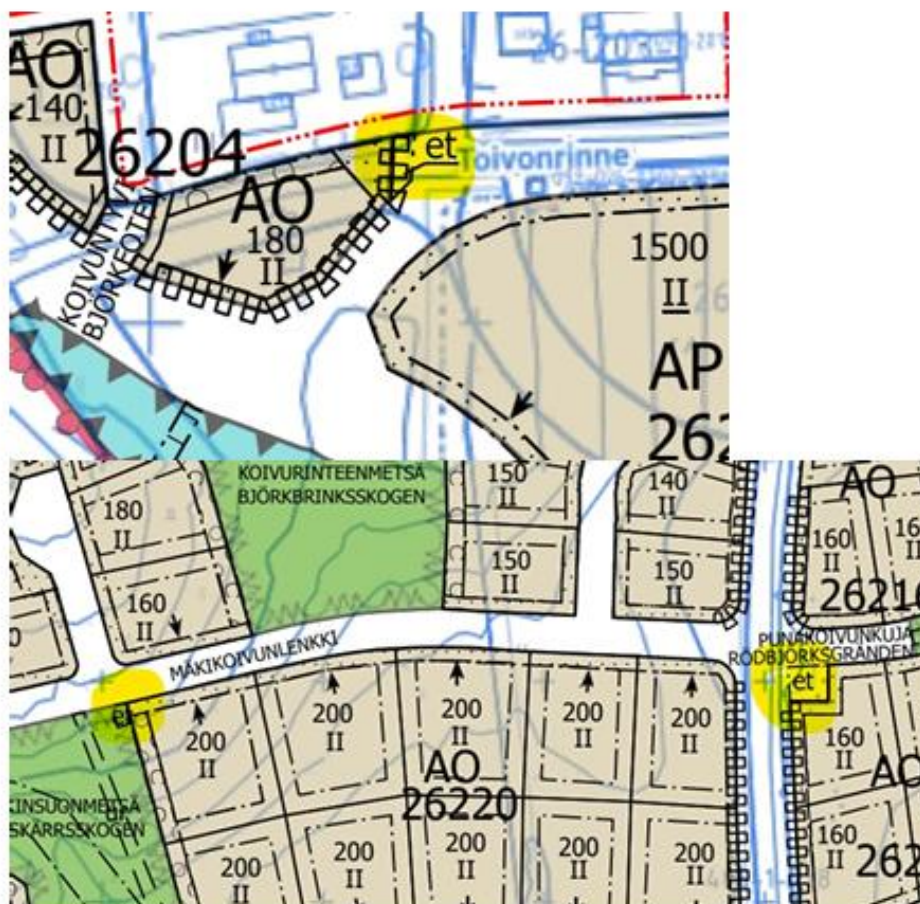
<https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1331385-1410071>

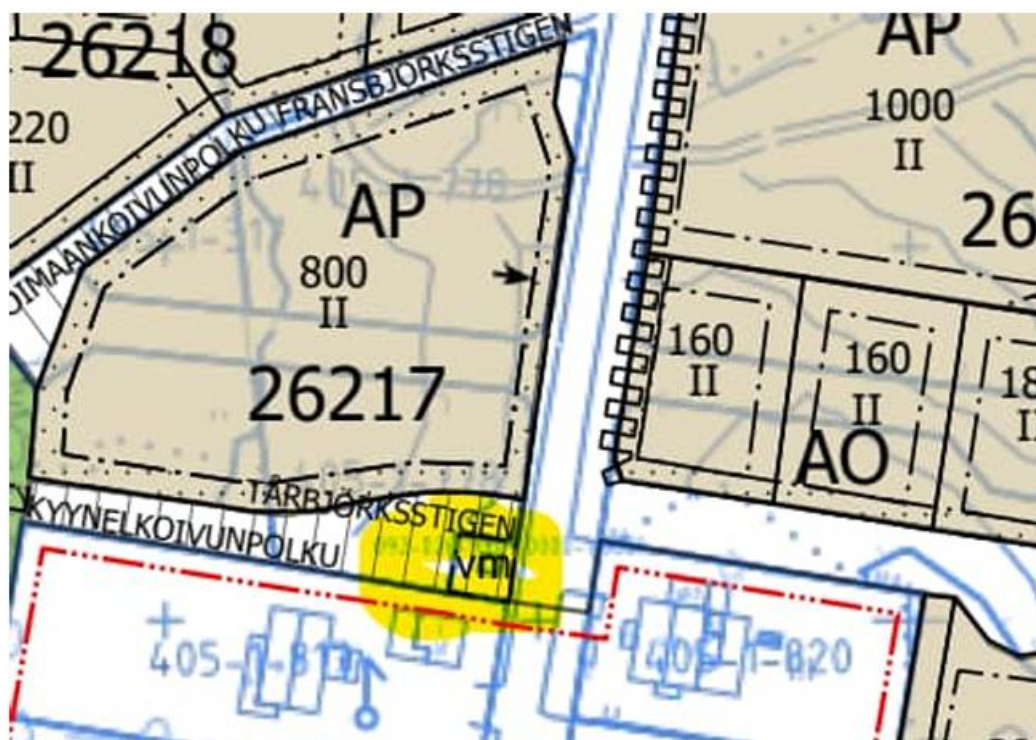
002483%20kaavam%C3%A4%C3%A4r%C3%A4ykset%20valmisteluaineisto%201.4.2026.pdf

LUONNOS

	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten rakennusala.
	Auton säilytyspaikan rakennusala.
	Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.

<https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1331361-1410038-002483%20kaavakartta%20valmisteluaineisto%201.4.2026.pdf>





Vastine:

Mielipiteen mukaisesti muuntajien rakennusalojen merkinnät on korjattu yhdenmukaisiksi ehdotusvaiheen kaavakarttaan.

Mielipide 32, Askisto-Hämeenkylässä Martat, 5.5.2026

Päivän myöhässä määräajasta laitan Askisto-Hämeenkylässä Marttojen kannanoton kaavoitukseen. Yhdistyksemme kokoontuu osoitteessa Toivonrinne 6 omassa vaatimattomassa mökissä, jonka yhdistyksemme perustaja Anna Toivola siirrätti muualta Suomesta Marttojen tilaksi. Tontti on Y tontti. Nyt kaavassa on kaavoitettu mökin eteen omakotitontti. Jos ko. tontille tulisi rakennus, se vaikeuttaisi toimintaamme suuresti. Nykyisin järjestämme vuosittain kaksi tapahtumaan, joihin erityisesti Askistolaiset tulevat. Tapahtumista on muodostunut mukavia yhteisöllisiä tapahtumia, joita odotetaan. Askistossahan ei ole mitään muuta tilaa, missä tällaisia tapahtumia voisi järjestää. Joten kannanottomme on, että Marttamökin edessä oleva tontti säilyisi rakentamattomana.

Vastine:

Mielipide on saapunut annetun määräpäivän jälkeen, jolloin sitä ei tutkita. Kuitenkin todetaan, että Marttatuvan eteläpuolella on jo voimassa olevassa kaavassa AO-tontti.

Vuoden 2023 kuuleminen (10.3-18.4.2023)**1. Caruna Oy, 16.3.2023:**

”Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.”

2. Yksityishenkilö, 18.3.2023:

”Mielipidettä kyseltiin, mutta esitetään samalla vastakysymys: Milloin kaavaa käytäisiin toteuttamaan? Koska toiveena olisi mahdollisimman pian! Alue nimenomaan kaipaa infran ja muun modernisointia. Liiketila olisi ehdottomasti myös tervetullut lisää.

Kuinka pitkälle kaavassa ehdotettua Friimetsäntietä olisi tarkoitus jatkaa? Joskus muistaakseni ehdotin teille villiä ajatusta yhteydestä Askistosta Vehkalan asemalle saakka.”

Vastine: Kaava voidaan toteuttaa, kun se on saanut lainvoiman ja katuihin ja kunnallistekniikkaan on budjetissa määräraha. Kaupungin tontinmyynti edellyttää erillistä päätöstä. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi yleiskaavan Friimetsän asuntoalueelle ja Pyymosantielle. Yleiskaavassa on osoitettu myös uusi Kynikentie Vihdintieltä Pohjois-Koivurinteen kautta Tikkurilantielle Kivistöön, mikä varauduttaisiin toteuttamaan joskus tulevaisuudessa.

3. Yksityishenkilö, 23.3.2023:

”Uudessa kaavassa on Toivonkujaa jatkettu tienpätkällä joka yhdistyy Koivunkannonkujaan. Tuo jatke on aivan turha, koska siitä ei ole mitään hyötyä kenellekään. Koivunkannonkujan asukkaat ajavat Koivurinteen kautta ja Toivonkujan asukkaat Toivonrinteen kautta Vihdintielle. Lisäksi Toivonkujan yhdistäminen Koivunkannonkujaan vaatii hurjasi maatöitä, koska on suuri korkeusero.

Suunniteltu asutus Pilkerinne, miksi rakennuttaa pienelle metsäalueelle taloja? Alue on todella pieni, joten ainoa metsäalue tällä alueella poistuisi, koska aluetta ympäröi pellot. Metsä tulee säilyttää!

Koivurinteeltä puuttuu kokonaan kierrätyspiste, olisi asiallista saada sellainen, koska asukkaita on paljon.”

Vastine: Toivonkuja ja Koivunkannonkuja ovat jo voimassa olevassa asemakaavassa ja kaupungin omistuksessa eivätkä sisälly tähän kaavamuuutokseen. Katuyhteyttä ei ole tarpeen rakentaa.

Kaavaa varten on tehty luontoselvitys. Puunhakkaajanmäki on yleiskaavassa pientaloaluetta, mutta siitä suurin osa jää virkistysalueeksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 2023 esitettyä katua Koivunkannonkujalta Pilkerinteelle ja kapeaa puistosuikaletta ei kaavoiteta. Nykyisen asemakaavan Hieskoivuntie ja siihen liittyvät omakotitontit poistuvat. Tontit on siirretty lehtorinteeltä kankaalle lyhyiden Pilkerinteen ja Hakekujan päähän. Näin syntyy vähemmän katuja ja säilyy laajempi ja yhtenäinen virkistysalue, joka sisältää Puunhakkaajanmäen arvokkaamman lehtorinteen ja Brännstakanniityn virkistysalueen. Puunhakkaajanmäen luontoarvo on paikallinen.

Kierrätyspiste tarvittaisiin Askiston puolelle, jossa on enemmän asukkaita, mutta sitä ei ole enää Hämeenkylässäkään. Sortti-asema on Konalassa ja toista kaavoitetaan Martinkyläntielle. HSY järjestää kierrätyspisteet.

4. Digita Oy, 24.3.2023:

”Digita Oy:n puolelta lausutaan, että osana kaava-alueen infraa tulee asemakaava-alueelle varata paikkavaraus (emt) telecom mastolle ja laitetilalle. Asemakaavoituksen takia alueen asukasmäärä lisääntyy, jolloin matkaviestinverkon kapasiteetin tarve kasvaa. Digita Oy haluaa varata kaava-alueelle edellä mainitun mastopaikan. Digita Oy antaa tarvittaessa asiantuntija-apua maston sijoittumiseen kaava-alueelle.

Digita toimii valtakunnallisesti telecom-mastojen rakentajana. Digita on kiinnostunut osallistumaan asumis- ja yritysalueiden kaavoitukselliseen suunnitteluun tuoden parhaan näkemyksen verkon toimivuuden saamiseksi masto- ja muiden tukiasemaratkaisujen avulla.”

Vastine: Telemastolle on osoitettu paikka (et) uuden Hieskoivunkujan päähän VL-alueelle.

5. Yksityishenkilöt (2), 27.3.2023:

”Ilmaisemme mielipiteemme Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutossuunnitelmasta 002483. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on erinomainen.

Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.”

Vastine: Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Nykyisen kaavan Hieskoivuntie maksaisi arvion mukaan noin 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kun eritasoliittymästä

luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna ja on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa arviolta 1,7 miljoonaa euroa.

”Koivurinteelle on aiemmin esitetty rakennettavaksi töyssyjä, joita ei voitu rakentaa tien heikon kantavuuden vuoksi. Koska Etelä-Koivurinteelle tullaan rakentamaan parisen sataa uutta asuntoa, se tarkoittaa, että Koivurinne vaatii valtavan perusparannus- ja laajennustyön sekä kunnallistekniikan uusimisen. Korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi aiemmassa suunnitelmassa Hieskoivuntielle on harkittu bussiliikennettä, joka tulisi ilmeisesti jatkossa rasittamaan Koivurinnettä.”

Vastine: Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Koivurinne-tie ei ole nykyisen asutuksen kohdalla savikolla, vaan silttialueella, jossa kairaukset ovat ulottuneet 2,8–7,0 metriin. Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava.

Katu- ja talonrakennustyöt ovat kaupungeissa tavallisia. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä. Linja-auto tarjoaa yhteyden Askiston kouluun, Martinlaaksoon ja Myyrmäkeen, kun bussi alkaa kulkea Askistontien sillan kautta. Parannettu katu kantaa kuorma-autot ja bussin.

”Vantaan kaupungin olisi tullut toimittaa Etelä-Koivurinteen asukkaille tiedoksi myös Pohjois-Koivurinteen osalta käynnistetty kaavoitussuunnitelma, sillä Pohjois-Koivurinteen liikenne tulee kulkemaan Koivurinnettä pitkin, eli tämä lisää rasitusta edelleen.”

Vastine: Pohjois-Koivurinteen osallistumisia on järjestetty 19.1.2004, 7.2.2007, 11.2.2009 ja 9.3.2023, niistä on ilmoitettu Vantaan Sanomissa, viimeksi 18.3.2023. Kaavoituksesta on ilmoitettu vuosittain maaliskuussa Vantaan asukaslehden kaavoituskatsauksissa ja internetissä. Yleisötilaisuus oli Askiston koululla 22.3.2023. Vantaan Sanomat ja Vantaan asukaslehti jaetaan joka kotiin.

Kirjeet on lähetetty alueen maanomistajille ja naapureille. Luonnoksiin voi tutustua kaavan nettisivulla <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1017094-1036726-261600%20Osallistumis-%20ja%20arviointisuunnitelma%209.3.2023%2C%20Pohjois-Koivurinne.pdf>

”Mielestämme nykyiseen luonnokseen lisätty Brenstakantie ja Hieskoivuntie on yhdistettävä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu rasitusta nykyisille asukkaille, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Kyseenalaistamme myös sen, että Brenstakantien ja Hieskoivuntien välisen pätkän rakennuskustannukset olisivat huomattavasti korkeammat kuin koko Koivurinteen perusparantaminen. Vaihtoehtoisesti Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen liikenne tulee ohjata Vihdintien tai Bymosantien kautta.”

Vastine: Hieskoivuntie ja Brenstakantie (kaavoitetun Hieskoivuntien eteläosa) sijoittuisivat pehmeikölle ja tulvivalle pehmeikölle. Eivätkä ne ole välttämättömiä, koska Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava. Vihdintien/Timmermalmintien liittymä on tutkittu Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025. Neljäs haara Timmermalmintien liittymään heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, eikä uusi katuyhteys ole liikenteelle välttämätön. Askiston kiertoliittymä ja parannettu Koivurinne välittävät hyvin koko pientaloalueen liikenteen.

Pyymosantielle menevä Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi Pyymosantielle. Yleiskaavassa on esitetty Pohjois-Koivurinteelle myös Kynikentie Vihdintieltä Tikkurilantielle Kivistöön.

”Vastustamme myös nykyiseen luonnokseen lisättyä alustavaa suunnitelmaa tonttivaraukista Pilkerinteelle. Kun ostimme tonttimme, meille vakuutettiin kaupungilta, että Puunhakkaajanpuisto säilytetään puistoalueena.”

Vastine: Kaupunki ei myynyt kyseistä kiinteistöä, joka on ostettu 22.8.2002 ja rekisteröity 8.5.2003. Koivurinne 1 -asemakaava hyväksyttiin 31.1.2011 ja siinä Puunhakkaajanmäki kaavoitettiin lähivirkistysalueeksi ja itärinne omakotitonteiksi. Puunhakkaajanmäki on yleiskaavassa pientaloaluetta, mutta siitä suurin osa jää virkistysalueeksi. Nykyisen asemakaavan Hieskoivuntie ja siihen liittyvät omakotitontit poistuvat. Tontit on siirretty rinteeltä lakialueelle lyhyiden Pilkerinteen ja Hakepolun päähän. Näin syntyy vähemmän katuja ja säilyy laajempi ja yhtenäinen virkistysalue, joka sisältää Puunhakkaajanmäen rinneosuuden ja Brännstakanniitin virkistysalueen. Puunhakkaajanmäen luontoarvo on paikallinen.

6. Yksityishenkilö, 30.3.2023:

”1. Puunhakkaajanmäki on Etelä-Koivurinteen ainut yhtenäinen, metsäinen lähivirkistysalue, todellinen henkireikä keskellä omakotitaloaluetta. Aluetta käytetään ahkerasti ulkoiluun, koirien ulkoiluttamiseen ja jopa frisbee golfin pelaamiseen. Alueella liikkuu myös runsaasti villieläimiä, kuten mm. rusakoita, valkohäntäpeuroja sekä kettuja. Esillä oleva kaavamuutoksen mukaan Pilkerinne-niminen katu halkaisisi alueen ja merkittävä osa pinta-alasta täyttyisi omakotitonteilla ja -taloilla. Tämä ehdotus jättäisi tästä luontoalueesta jäljelle käytännössä vain käyttökelvottoman kapean suikaleen sekä samalla tuhoaisi sen luonto- ja virkistysarvon. Vastustan voimakkaasti oheista muutosta”

Vastine: Kaavaa varten on tehty luontoselvitys. Puunhakkaajanmäki on yleiskaavassa pientaloaluetta, mutta siitä suurin osa jää virkistysalueeksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 2023 esitettyä katuja Koivunkannonkujalta Pilkerinteelle ja kapeaa puistosuikaletta ei kaavoiteta. Nykyisen asemakaavan Hieskoivuntie ja siihen liittyvät omakotitontit poistuvat.

Tontit on siirretty rinteeltä kankaalle lyhyiden Pilkerinteen ja Hakekujan päähän. Näin syntyy vähemmän katuja ja säilyy laajempi ja yhtenäinen virkistysalue, joka sisältää Puunhakkaajanmäen arvokkaamman lehtorinteen ja Brännstakanniityn virkistysalueen.

”2. Suunnitelma Koivurinteen leventämiseksi 11,5-metriseksi (ml. kevyen liikenteen raitteineen) kokoojakaduksi on mielestäni täysin epärealistinen, epäkäytännöllinen ja jopa vaarallinen. Se aiheuttaa merkittävää ja kohtuutonta rasitusta Koivurinteen nykyisille asukkaille sekä lisääntyneen rakennusaikaisen liikenteen että tulevan läpikulkuliikenteen muodossa. Mielestäni huomattavasti järkevämpi ja kustannustehokkaampi vaihtoehto sekä läpikulkuliikenteen että tien rakentamisen kannalta olisi rakentaa kiertoliittymä n. 500 pohjoiseen nykyisestä Vihdintien ja Askistontien risteyksestä. Tässä vaihtoehdossa saataisiin ohjattua läpikulkuliikenne Pohjois-Koivurinteelle että rakennettavalle Etelä-Koivurinteelle suoraan Pirkkalankoivuntielle ja sieltä edelleen Koivurinteelle.”

Vastine: Koivurinteen nykyiselle 11,5 metrin katualueelle mahtuu ajorata 6,5 metriä, jalkakäytävä 2,5 metriä ja lumitilat sekä tarvittava kunnallistekniikka. Ajorata on nyt vain 4,5 metriä leveä ja tie on koulutie, jolla kulkee myös kuorma-autoja. Mitoitus on tavanomainen. Rakennusaikainen liikenne on kaupungeissa tavallista ja sitä on ollut kaikkien talojen kohdalla.

Koivurinteen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050), mikä mahtuu parannettavalle kadulle. Vihdintien-Timmermalmintien liittymä on tutkittu Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025. Neljäs haara Timmermalmintien liittymään heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta. Uusi katuyhteys ei ole liikenteelle välttämätön.

Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Askiston kiertoliittymä ja parannettu Koivurinne välittävät hyvin koko pientaloalueen liikenteen.

7. Yksityishenkilöt (2), 4.4.2023:

”Ilmaisemme mielipiteemme Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutossuunnitelmasta 002483. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on järkevä, samoin alikulku Timmermalmintielle turvallisuuden takia välttämätön. Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.”

Vastine: Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Nykyisen kaavan Hieskoivuntie maksaisi arvion mukaan noin 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna ja on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa arvion mukaan noin 1,7 miljoonaa euroa. Arvio on hyvin karkea ja perustuu keskiarvoihin.

”Koivurinteen muuttaminen alueen kokoojakaduksi vaatisi valtavan perusparannus- ja laajennustyön sekä kunnallistekniikan uusimisen. Korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttaisivat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi aiemmassa suunnitelmassa Hieskoivuntielle on harkittu myös bussiliikennettä, joka tulisi ilmeisesti jatkossa rasittamaan Koivurinnettä. Koivurinteen kantavuus on todettu aiemmin heikoksi ja talot ovat osin jo nyt hyvin lähellä tietä. Näin ollen on useita perusteita, ettei Koivurinteen muuttaminen kokoojakaduksi ole vaihtoehto. Koivurinteen perusparannus leventämisineen tarkoittaisi käytännössä koko tiealueen sulkemisen rakennusaikana – miten on mahdollista turvata asukkaiden jatkuva ja esteetön kulku kiinteistöille?”

Vastine: Katu- ja talonrakennustyöt ovat kaupungeissa tavallisia. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä. Bussi tarjoaa yhteyden Askiston kouluun, Martinlaaksoon ja Myyrmäkeen, kun bussi alkaa kulkea Askistontien sillan kautta. Parannettu katu kantaa sekä kuorma-autot ja bussin.

”Etelä-Koivurinteelle suunnitellaan rakennettavaksi parisen sataa uutta asuntoa tarkoittaen merkittävää liikenteen kasvua. Kaavoitus on käynnistetty myös Pohjois-Koivurinteen osalta, jonne tulee täydennysrakentamista. On täysin kestäväntöntä, että myös Pohjois-Koivurinteen kasvava liikenne kulkisi Koivurinnettä pitkin.”

Vastine: Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Pohjois-Koivurinteellä on 34 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi 27 kpl. Koivurinteen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050), mikä mahtuu parannettavalle kadulle.

”Hieskoivuntie on rakennettava kokoojakaduksi yhdistäen se Brenstakantiehen. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. Asemakaavamuutos 261100 (7.12.2010) mukaisesti Vantaan kaupunki on selkeästi aiemmin todennut, että Hieskoivuntiestä tulee tehdä kokoojakatu ja sen kustannukset voidaan kattaa tienvarren tonttimyynnillä. Joka tapauksessa alueen savimaarakentaminen vaatii paalutukset tms. asianmukaisen rakentamisen, joten Hieskoivuntien rakentamista ei voida hylätä sillä perusteella. Uudessa kaavamuutosehdotuksessa Koivurinteen uudistaminen kokoojakaduksi tulisi luultavasti kalliimmaksi, ja siitä aiheutuvaa kohtuutonta haittaa asukkaille ei voida hyväksyä!”

Vastine: Koivurinne-tie sijaitsee nykyisen asutuksen kohdalla silttialueella, jossa kairaukset ovat ulottuneet 2,8–7,0 metriin. Hieskoivuntie sijaitsisi tulvivalla pehmeiköllä. Kaavaselostuksessa 7.12.2010 todetaan, että Hieskoivuntie on huonon maaperän vuoksi huomattavan kallis, mutta tulisi kustannetuksi siihen rajautuvien tonttien myynnillä, mutta arvio on osoittautunut vääräksi.

Hieskoivuntie ei ole toteuttamiskelpoinen eikä ole liikenteelle välttämätön. Myös Brenstakantie (kaavoitetun Hieskoivuntien eteläosa) sijoittuisi tulvivalle pehmeikölle ja on poistettu kalliina ja tarpeettomana. Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava.

”Vantaan kaupungin tulee tasapuolisesti huomioida suunnitelmissa asukkaiden mielipide, joka on käytännössä yksimielisesti vastustanut jo 2010 asemakaavamuutoksen kuulemisissa Koivurinteen levenyttämistä. Koivurinne voidaan muuttaa vähin kustannuksin pihakaduksi ja ohjata liikenne uudelle kokoojakadulle.”

Vastine: Nykyisen asemakaavan osallistumisessa 2007 asukkaat esittivät 12,0 metrin katualueen kaventamista, joten katualue kavennettiin 11,0 metriin. Kadulle mahtuu ajorata 6,5 metriä, jalkakäytävä 2,5 metriä ja lumitilat.

Koivurinne on luonteeltaan asuinalueen kokoojakatu. Tämä asemakaavamuutos ei koske Koivurinteen keskiosaa.

”Rakentamalla Hieskoivuntie kokoojakaduksi turvataan lain vaatima hälytysajoneuvojen esteetön kulku kiinteistöille sekä muu välttämätön huolto- ja asukasliikenne kaikissa tilanteissa. Vaihtoehtona on rakentaa uusi kokoojakatu Vihdintielle kaava-alueen pohjoisosasta. Kaikissa kaavavaihtoehtoissa on vaadittava rakentamisjärjestyssuunnitelmaan kokoojakadun rakentamista ensimmäiseksi, turvaten nykyisten asukkaiden kulku tonteille rakennusaikana! Uusien tonttien rakentaminen voidaan aloittaa vasta uuden tie-infran valmistuttua.”

Vastine: Varakatujen rakentaminen poikkeustilanteita varten ei ole taloudellista eikä tarkoituksenmukaista. Hälytysajoneuvojen kulku turvataan nykyisellä

aluepysäköintikiellolla. Neljäs haara Timmermalmintien liittymään heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta eikä ole liikenteelle välttämätön. Parannettu Koivurinne välittää hyvin pientaloalueen liikenteen. Monille asuinalueille johtaa vain yksi katu.

8. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 5.4.2023:

- **Sähköverkko:** "Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Viimeisimpään asemakaavaluonnokseen 261400 on määritetty muuntamotarpeet et- merkinnällä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi. Nämä kyseiset et-alueet tulee säilyttää ja päivittää kaavamerkintä vastaamaan paremmin muuntamon sijoitustarvetta muuntamon rakennuslaksiksi vm- kaavamerkinnällä. Muuntamotarpeet on esitetty oheiseen karttaliitteeseen, liite 3. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti."

- **Kaukolämpöverkko:** "Ei huomautettavaa. Asemakaavan muutosalueella ei sijaitse Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia."

Vastine: Mielipide on huomioitu kaavan laadinnassa.

Samanaiset mielipiteet (10 kpl, toistuvan mielipiteen sisältö jäljessä)

9. Yksityishenkilöt (2), 6.4.2023:

10. Yksityishenkilöt, 6.4.2023:

11. Yksityishenkilöt, 11.4.2023:

12. Yksityishenkilöt (2), 14.4.2023:

13. Yksityishenkilö, 14.4.2023:

14. Yksityishenkilöt (2), 14.4.2023:

Numero 14:ssa on oma loppulisäyksensä:

"Haluamme lisätä vielä tähän huomauksen Välrinteelle, joka on päätyvä tie, suunnitellun kääntöpaikan. Kääntöpaikka on merkitty keskelle tietä kun tie jatkuu vielä Koivurinne 8 tontin rajalle. Omituinen ratkaisu, jos siihen rakennetaan kääntöpaikka. Kysyisimme, miten esim. kuorma-autot, rekka-autot/täysperävaunut voivat kääntyä siinä? Tilaa olisi tehdä se kääntöpaikka Välrinteentien loppuun jossa on myös kiinteistön Koivurinne 8 tyhjää tonttia. Kääntöpaikka joka on merkattu puoleenväliin Välrinnettä veisi myös osan Koivurinne 10 A 2 tontista jossa on myös iso korkeusero."

Vastine: Välrinteen kääntöpaikka on voimassa olevassa asemakaavassa eikä kuulu tähän kaavamuutokseen. Se sijoittuu tonttiliittymien kohdalle ja tarvitaan kadun kunnossapitoa varten. Tonteille tulevat ajoneuvot käännetään tonteilla.

15. Yksityishenkilöt (2), 14.4.2023:

Numero 15:ssa on oma loppulisäyksensä:

”Haluamme lisätä vielä tähän huomauksen Välrinteelle, joka on päätyvä tie, suunnitellun kääntöpaikan. Kääntöpaikka on merkitty keskelle tietä kun tie jatkuu vielä Koivurinne 8 tontin rajalle. Omituinen ratkaisu, jos siihen rakennetaan kääntöpaikka. Kysyisimme, miten esim. kuorma-autot, rekka-autot/täysperävaunut voivat kääntyä siinä? Tilaa olisi tehdä se kääntöpaikka Välrinnetien loppuun jossa on myös kiinteistön Koivurinne 8 tyhjää tonttia.”

Vastine: Välrinteen kääntöpaikka on voimassa olevassa asemakaavassa eikä kuulu tähän kaavamuutokseen. Se sijoittuu tonttiliittymien kohdalle ja tarvitaan kadun kunnossapitoa varten. Tonteille tulevat ajoneuvot käännetään tonteilla.

16. Yksityishenkilöt (2), 18.4.2023:**17. (Yksityishenkilö/asunto-osakeyhtiö), 19.4.2023:****18. Yksityishenkilöt (2), 19.4.2023:**

Samasanaisten mielipiteiden sisältö alla:

”Ilmaisemme mielipiteemme Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutossuunnitelmasta 002483. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen.

Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.”

Vastine: Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Hieskoivuntie maksaisi 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna ja on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa 1,7 miljoonaa euroa. Arvio on hyvin karkea ja perustuu keskiarvoihin.

”Koivurinteelle on aiemmin esitetty tehtäväksi töyssyjä, joita ei voitu rakentaa tien heikon kantavuuden vuoksi. Koska Etelä-Koivurinteelle tullaan rakentamaan parisen sataa uutta asuntoa, se tarkoittaa, että Koivurinne vaatii valtavan perusparannus- ja laajennustyön sekä kunnallistekniikan uusimisen. Korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävästä kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille. Lisäksi aiemmassa suunnitelmassa Hieskoivuntielle on harkittu myös bussiliikennettä, joka tulisi ilmeisesti jatkossa rasittamaan Koivurinnettä.”

Vastine: Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Koivurintie ei ole nykyisen asutuksen kohdalla savikolla, vaan silttialueella, jossa kairaukset ovat ulottuneet 2,8–7,0 metriin. Katu- ja talonrakennustyöt ovat kaupungeissa tavallisia. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä. Bussi tarjoaa yhteyden Askiston kouluun, Martinlaaksoon ja Myyrmäkeen, kun bussi alkaa kulkea Askistontien sillan kautta. Parannettu katu kantaa kuorma-autot ja bussin.

”Kaavoitus on käynnistetty myös Pohjois-Koivurinteen osalta, jonne tulee täydennysrakentamista. On täysin kestäväntöntä, että myös Pohjois-Koivurinteen liikenne kulkisi Koivurinnettä pitkin.”

Vastine: Pohjois-Koivurinteellä on 34 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi 27 kpl. Koivurinteen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050). Koivurintie välittää sille tulevan liikenteen, kun katu parannetaan ja sille rakennetaan jalkakäytävä.

”Mielestämme nykyiseen luonnokseen lisätty Brenstakantie ja Hieskoivuntie on yhdistettävä. Tien rakentamisesta ja liikenteen ohjaamisesta sitä kautta ei aiheudu kohtuutonta raskautta, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. On myös kyseenalaista, että Brenstakantien ja Hieskoivuntien välisen pätkän rakennuskustannukset olisivat huomattavasti korkeammat kuin Koivurinteen parannus- ja laajennustöistä aiheutuvat kustannukset. Vaihtoehtoisesti Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen liikenne tulee ohjata Vihdintien tai Bymosantien kautta.”

Vastine: Myös Brenstakantie (kaavoitetun Hieskoivuntien eteläosa) sijoittuisi tulvivalle pehmeikölle ja on poistettu kalliina ja tarpeettomana. Vihdintien/Timmermalmintien liittymä on tutkittu Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025. Neljäs haara Timmermalmintien liittymään heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, eikä uusi katuyhteys ole liikenteelle välttämätön.

Askistontien kiertoliittymä ja parannettu Koivurintie välittävät hyvin koko pientaloalueen liikenteen. Pyymosantielle menevä Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi Pyymosantielle. Yleiskaavassa on esitetty Koivurinteen pohjoisosaan myös Kynikentie Vihdintieltä Tikkurilantielle Kivistöön.

19. Yksityishenkilöt (3), 10.4.2023:

”Arviointisuunnitelmassa yksityisten maat on siirretty **hammastaen** asemakaavaan 261600. Keskustelutilaisuudessa 08.02.2023 kaupunkisuunnittelujohtaja ymmärsimme muutosten oleva kevyitä ja kaavan sisäisiä. Mistä muutos johtuu?

- Koivurinteellä pohjoisempi liikenneympyrä on turha nyt esitettyjen muutosten perusteella.

- Tarve kiertoliittymälle Vihdintielle osapuilleen Timmermalmintien kohdalle jo ennen rakentamisen alkamista pidetään tarpeellisenä. Koivurinteen levittäminen ilman vaihtoehtoisia reittejä on varmaankin haasteellinen.
- Alueellisena nopeusrajoituksena maksimi 30 k-m/h.”

Vastine: Alueen jakaminen Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen kaavoihin on johtunut siitä, että pohjoisosassa sijoittuu lentomelun Lden 55–60 dB lentomeluvyöhykkeelle, jossa sallitaan vain vähäistä täydennysrakentamista, eri selvityksistä sekä pohjoisosassa tarvittavista maankäytösopimuksista, joita maanomistajat eivät halunneet.

Koivurinteellä varaudutaan linja-auton kääntöpaikkaan. Hieskoivuntie sijoittuisi tulvivalle pehmeikölle, eikä ole välttämätön, koska Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava. Neljäs haara Timmermalmintien kohdalta Koivurinteelle heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta eikä ole liikenteelle välttämätön. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä. Alueella on nopeusrajoitus 30 km/h ja aluepysäköintikielto

20. Yksityishenkilöt (2), 12.4.2023:

”Asumme Koivurinteentien varrella. Olemme tutustuneet meille lähetettyyn asemakaavamuutosta koskevaan aineistoon.

Aineiston perusteella lausumme mielipiteenämme seuraavaa:

Vihdintielle kaavailtu kiertoliittymä on varmaankin tarpeellinen, mutta sen ensisijainen paikka ei välttämättä ole paras mahdollinen. Kiertoliittymiä voisi ajan saatossa ja koko kaava-alueen rakentuessa olla kaksikin; yksi Askiston Timmermalmintien kohdalle, josta kokoojatie kohti päiväkodin korttelia ja sieltä edelleen uudelle asuinalueelle, uutta kokoojakatua pitkin. Koivurinne säilyisi

”pihakatuna” ilman läpiajoliikennettä tai ainakaan raskas liikenne ei olisi mahdollista.”

Vastine: Kiertoliittymä on suunniteltu Vihdintien-Askistontien-Koivurinteen risteykseen. Vihdintien/Timmermalmintien liittymä on tutkittu Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025. Neljäs haara Timmermalmintien liittymään heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta, eikä uusi katuyhteys ole liikenteelle välttämätön. Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle.

”Kun Toivonrinteen etelän puoleista aluetta rakennetaan, voisi toinen kiertoliittymä sijaita kaavamuutosesityksen mukaisessa paikassa ja palvella Koivurinteen eteläpään ja Toivonrinteen olemassa olevia kiinteistöjä sekä uutta asuin aluetta. Friimetsän mahdollista asuin aluetta voisi tämä kiertoliittymä myös palvella. Tässäkään tapauksessa ei koivurinteelle läpiajoliikennettä sen lopullisessa valmiudessaan.”

Vastine: Askistontien kiertoliittymä ja parannettu Koivurinne välittävät hyvin koko pientaloalueen liikenteen, joten ylimääräisiä katuja ei tarvita.

”Koivurinne on luonteeltaan **pihakatu** nopeusrajoituksineen ja sen leventäminen sekä vahvistaminen kokoojakaduksi on mielestämme vailla järkeviä perusteluja. Mielestämme huomattavasti taloudellisempaa on lähestyä lopullista ratkaisua ottaen yllä mainitsemamme vaihtoehdot rakentavina ratkaisuvaihtoehtoina kaavoituksen jatkosuunnitteluun.”

Vastine: Koivurinne toimii nykyiselläänkin asuinalueen kokoojakatuna.

”Tien tekeminen Puunhakkaajan mäelle olisi suorastaan ”ympäristörikos”, sillä tuolla pienellä puistoalueella on arvokas luontokokonaisuus keloja toista sataa, isoja haapoja, koivuja ja havupuita. alueella pesii ja esiintyy runsas linnusto ja muu eläimistö sekä eliöstö ollen samalla erityisen säilyttämisen arvoinen luontokohde.”

Vastine: Kaavaa varten on tehty luontoselvitys. Puunhakkaajanmäki on yleiskaavassa pientaloaluetta, mutta siitä suurin osa jää virkistysalueeksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa vuonna 2023 esitettyä katua Koivunkannonkujalta Pilkerinteelle ja kapeaa puistosuikaletta ei kaavoiteta.

Nykyisen asemakaavan Hieskoivuntie ja siihen liittyvät omakotitontit poistuvat. Tontit on siirretty lehtorinteeltä kankaalle lyhyiden Pilkerinteen ja Hakekujan päähän. Näin syntyy vähemmän katuja ja säilyy laajempi ja yhtenäinen virkistysalue, joka sisältää Puunhakkaajanmäen rinneosuuden ja Brännstakanniitin virkistysalueen. Puunhakkaajanmäen luontoarvo on paikallinen.

21. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, 12.4.2023:

”HSL kannattaa olemassa olevan yhdyskuntarakenteen kehittämistä kestävästä liikkumisesta kulkuyhteyksien varrella. Kevyenliikenteen turvallisista ja sujuvista sekä esteettömistä yhteyksistä bussipysäkeille on huolehdittava. Kävelyn ja pyöräilyn tulee olla sujuvaa ympäri vuoden, erityisesti etelän suuntaan jossa Kehä III:n varrella olevat bussipysäkit voivat houkutella liityntäliikennettä, koska sijaitsevat B-vyöhykkeellä. Näiden pysäkkien Tiilipojanpolku (V1427) ja Riihimiehentie (V1428) sekä muiden suunnittelualueen lähetyville sijoittuvien B-vyöhykkeellä olevien bussipysäkkien pyöräliityntäpaikkojen riittävyys tulee myös varmistaa.”

Vastine: Koivurinne-tielle rakennetaan jalkakäytävä. Vihdintielle tulee kolme uutta alikulkutunnelia, yksi Timmermalmintien kohdalle, toinen Askistontien eteläpuolelle ja kolmas Askistontien ali.

Ehdotetut pyöräparkit sijaitsevat kaavamuutosalueen ulkopuolella.

”Kiertoliittymä tulee rakentaa siten, että bussit pääsevät sujuvasti liittymän joka haarasta sisään ja ulos, mitoituksessa tulee käyttää telibussia. Rakentamisen aikaiset järjestelyt eivät saa haitata joukkoliikennettä tai yhteyksiä pysäkeille. Mahdollisista pysäkkien ja linjojen

väliaikaisista siirroista tulee olla yhteydessä HSL:n hyvissä ajoin. HSL on mielellään mukana kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa.”

Vastine: Kiertoliittymä on mitoitettu erikoiskuljetuksille. Bussiliikenne toimii myös rakentamisvaiheessa. Koivurinteelle bussireitti voi tulla, kun katu on perusparannettu ja uusi käänträpaikka rakennettu.

22. Yksityishenkilöt (2), 13.4.2023:

”Liiteessä mielipide koskien otsikon kaavamutosehdotusta.”

1. ”Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi
Kannatamme ehdotusta.”
2. ”Hieskoivuntien poistaminen kaavasta ja Koivurinne-tien muuttaminen
kokoojakaduksi
Emme vastusta Hieskoivuntien poistamista kaavasta. Vastustamme Koivurinne-tien
suunniteltua muuttamista kokoojakaduksi.
Perusteluja: • jo nyt liikenne Koivurinne-tiellä on vilkasta ja ylinopeuksien vuoksi
vaarallista • suunniteltu asutus Etelä-Koivurinteeseen (asemakaavamuuos 002483)
ja Pohjois-Koivurinteeseen (asemakaava 261600) tulee lisäämään liikennettä
huomattavan paljon
• Koivurinne-tien rakenne ei kestä rakennusaikaista työmaaliikennettä ilman
huomattavaa vahvistamista
Ehdotus: • tehdään Timmermalmintien ja Välirinteen kohdalle uusi kiertoliittymä,
jota kautta lisääntynyt liikenne voisi kulkea”

*Vastine: 1–2. Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna ja on joka tapauksessa
perusparannettava. Neljäs haara Timmermalmintien kohdalla Koivurinteelle heikentäisi
Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta eikä ole liikenteelle välttämätön. Kun
eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle.
Askiston kiertoliittymä ja parannettu Koivurinne välittävät hyvin alueen liikenteen.*

3. ”Lisätonttien kaavoittaminen Puunhakkaajanmäelle ja sinne suunnitellut uudet tiet
Vastustamme Puunhakkaajanpuiston kaavoittamista tonteiksi.
Vastustamme Pilkerinne-tien jatkamista Puunhakkaajanmäelle.
Perustelu: • kyseessä on ainoa jäljellä oleva metsäalue Etelä-Koivurinteessä

Vastustamme Toivonkujan jatkamista Koivunkannonkujalle.

Perusteluja: • muutokselle ei ole liikenteellistä tarvetta ja toisi talojen väliin turhaa
ajoneuvoliikennettä • tie ei mahdollista uutta asutusta”

*Vastine: 3a. Asemakaavaa varten on tehty luontoselvitys. Puunhakkaajanmäki on
yleiskaavassa pientaloaluetta, mutta siitä suurin osa jää virkistysalueeksi. Osallistumis-*

ja arviointisuunnitelmassa 2023 esitettyä katua Koivunkannonkujalta Pilkerinteelle ja kapeaa puistosuikaletta ei kaavoiteta. Nykyisen asemakaavan Hieskoivuntie ja siihen liittyvät omakotitontit poistuvat. Tontit on siirretty rinteeltä kankaalle lyhyiden Pilkerinteen ja Hakepolun päähän.

Näin syntyy vähemmän katuja ja säilyy laajempi ja yhtenäinen virkistysalue, joka sisältää Puunhakkaajanmäen rinteeseen ja Brännstakanniityn virkistysalueen. Puunhakkaajanmäen luontoarvo on paikallinen.

Vastine: 3b. Toivonkuja ja Koivunkannonkuja eivät sisälly kaavamuutokseen. Ne on lunastettu kaupungille, mutta asemakaava ei pakota rakentamaan katuyhteyttä.

4. ”Jätteiden lajittelu uusilla asuntoalueilla

Ehdotus: • uusille asuntoalueille tarvitaan paperin, lasin ja metallin keräyspiste • useiden talojen yhteiset jäteastiat (sekajäte, muovi, biojäte) pitäisi ottaa huomioon jo kaavoituksessa (halvempaa ja ekologisempaa)”

Vastine kohtaan 4: Keräyspiste voidaan sijoittaa uudelle liiketontille.

23. Yksityishenkilö, 14.4.2023:

”Ilmaisen mielipiteeni Etelä-Koivurinteen asemakaavan muutossuunnitelmasta 002483.

Vastustan suunnitelmaanne käyttää Koivurinnettä kokoojakatuna alkuperäisen suunnitelman mukaisen Hieskoivuntien sijaan.”

Vastine: Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Nykyisen kaavan Hieskoivuntie maksaisi arvion mukaan 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna ja on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa 1,7 miljoonaa euroa.

”Koivurinteelle on aiemmin esitetty tehtäväksi töyssyjä/hidasteita, joita ei voitu rakentaa sen heikon kantavuuden vuoksi. Koska Etelä-Koivurinteelle tullaan rakentamaan runsaasti uutta rakennuskantaa, on kyseenalaista, että Koivurinne kokoojakatuna kestäisi kasvavan alueen liikenteen.

Tämän lisäksi Koivurinnettä tulisi rasittamaan myös Pohjois-Koivurinteelle käynnistyneen kaavoituksen mukainen liikenne, joka tulisi kulkemaan kokonaisuudessaan Koivurinteen kautta. Koivurinne tulisi vaatimaan erittäin mittavan, monivuotisen ja varmaankin kustannuksiltaan suuren perusparannuksen ja laajennustyön mikäli suunnitelman mukaiseen muutokseen ryhdyttäisiin. Kyseessä on suunnitelma, joka on kohtuuton Koivurinteen nykyisille asukkaille.”

Vastine: Parannettu ja levennetty Koivurinne, jolle tulee myös jalkakäytävä, välittää ja kestää hyvin sille tulevan liikenteen. Katu- ja talonrakennustyöt ovat kaupungeissa tavallisia. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä.

”Mielestäni nykyiseen luonnokseen lisätty Brenstakantie ja Hieskoivuntie on yhdistettävä ja liikenne ohjattava kulkemaan näin vähäisemmän haitan alueen kautta. Vaihtoehtoisesti Etelä- ja Pohjois-Koivurinteeseen liikenne tulee ohjata Vihdintien tai Bymosantien kautta.”

Vastine: Myös Brenstakantie (kaavoitetun Hieskoivuntien eteläosa) sijoittuisi tulvivalle pehmeikölle ja on poistettu kalliina ja tarpeettomana. Vihdintien/Timmermalmintien liittymän neljäs haara Koivurinteelle heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta eikä ole liikenteelle välttämätön. Pyymosantielle menevä Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi Pyymosantielle. Yleiskaavassa on esitetty Koivurinteeseen pohjoisosaan myös Kynikentie Vihdintieltä Tikkurilantielle Kivistöön.

24. Yksityishenkilöt (2), 14.4.2023:

”Haluamme tuoda tietäväksi ongelma-alueet, jotka liittyvät Etelä-Koivurinteeseen muutossuunnitelmaan 002483. Alueen pitkäaikaisina asukkaina olemme henkilökohtaisesti tietoisia Koivurinne-tiealueemme ongelmista. Luonnoksessa esitetty eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi ei juurikaan vaikuta nykyisen Koivurinne umpitien liikennemääriin, vaikka tuleekin varmasti hidastamaan pääsyä Vihdintielle ruuhka-aikoina. Sen sijaan Etelä- ja Pohjois-Koivurinteeseen lisärakentaminen muutossuunnitelmien mukaisesti tulee lisäämään liikennemäärää rajusti. Vanha kylätiemme Koivurinne on perustettu savipohjalle, eikä sitä ole koskaan tarkoitettu raskaan liikenteen käyttöön. Jokainen tien töyssy ja kuoppa tärisyttää ja vioittaa tien varren rakennuksia. Vuosien aikana tietä on virheellisesti ja halvalla korjattu vain päällystetty lisäämällä. Tämä ja Vantaan rakennusvalvonnan virheelliset tiekorkeusmerkinnät ovat aiheuttaneet sen, että Vihdintien puoleisten rakennusten sokkelikorkeudet on määrätty aivan liian matalalle, eivätkä salli tienpinnan korottamista. Ongelma korostuu erityisesti keväisin tiealueen lumien sulamis- ja hulevesien aikaan. Ojitusvirheet ja hulevesien johtaminen, etenkin Koivunkannonkujan alueella, aiheuttavat keväisin ja rankkasateiden aikana huomattavia vesiongelmia alapuolisille tonteille.”

Vastine: Kiertoliittymä välittää sille tulevan liikenteen. Hieskoivuntie sijaitisi tulvivalla pehmeiköllä, sen katulinjalla kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin. Koivurinteeseen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050), mikä mahtuu parannettavalle kadulle.

Koivurinne-tie ei ole nykyisen asutuksen kohdalla savikolla, vaan silttialueella, jossa kairaukset ovat ulottuneet 2,8–7,0 metriin. Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava.

”Mikäli Koivurinnettä levennetään, on varmistettava hulevesijärjestelmän toimivuus, joka edellyttää avo-ojia tai tien alla kulkevaa jäätyvätöntä hulevesiviemäriverkostoa. Suunnitelmassa varattu 11,5 m ei riitä katualueelle ja avo-ojille. Lisäksi viimevuosien lumitalvet ja näiden aiheuttamat valtaiset lumimassat eivät mahdu katualueelle siten, että suunniteltu kevyen liikenteen väylä voisi olla käytössä myös talviaikana. Jo nykyiset lumimassat ja niiden auraus aiheuttaa vaurioita asukkaiden aidoille ja pensaille.”

Vastine: Koivurinteen katualueelle mahtuu ajorata 6,5 metriä, jalkakäytävä 2,5 metriä ja lumitilat. Pensasaitoja ja muureja on osin katualueella. Hulevedet voidaan hoitaa hulevesiviemärillä.

Koivurinne-tien levennys kylätiestä baanaksi tulee auttamatta muodostamaan kaahauspaikan.

Nykyisellään tätä on havaittavissa vain siedettävissä määrin johtuen vähäisestä asukasmäärästä, tien kapeudesta ja tasa-arvoisista risteyksistä. Tien levennys tarkoittaisi käytännössä vähintään tonttien tienpuoleisten sivujen aitaamista ja sulkemista, jotta voidaan estää pienten lasten päätyminen tieliikenteen uhreiksi. Koivurinne on säilytettävä kylätienä ja/tai muutettava pihakaduksi, joka jatkossakin palvelee vain alueen nykyistä asujaimistoa ja liityntäliikenne uudelle Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen väkirikkaalle lisärakentamiselle on siirrettävä muualle. Jo nykyisellä asukasmäärällä on riskialtista, että Koivurinne-tie on ainoa väylä, joka johtaa alueelle ja jonka tukos estää kaiken liikenteen alueelle. Ajatus asukasmäärään rajusta lisääntymisestä on pelottava. Kuinka hoidetaan ja kuka ottaa vastuun onnettomuus- ja hätätilanteista, jos ja kun tie on suljettuna ilman kiertotiemahdollisuutta? Koivurinne-tien perusongelma on sama kuin useilla vanhoilla kyläteillä, se on rakennettu halvalla, perustettu huonosti ja huonolle maaperälle. Maaperätutkimusten mukaan alueella on reilut toistakymmentä metriä savea lähes kaikkialla. Jos Koivurinne-tie kaivetaan ylös, perustetaan asiaankuuluvasti ja tehdään hulevesiviemäröinnit, on kustannus varmasti samaa luokkaa kuin uuden Hieskoivuntien rakentaminen. Umpitien kunnostus aiheuttaa lisäksi kestävämmän rasiuksen alueen nykyisille asukkaille. Alueen logistiikan kannalta on huomattavasti järkevämpi ja vaivattomampi vaihtoehto rakentaa uusi tie tulevaa uutta asuinalueita varten.

Vastine: Liikennesuunnittelun lähtökohtana on liikennesääntöjen noudattaminen, aluerajoitus on 30 km/h. Koivurinne on luonteeltaan asuinalueen kokoojakatu eikä pihakatu, jota koskisivat omat liikennesääntönsä kävelyn, kulkemisen ja pysäköinnin suhteen. Monille alueille menee vain yksi katu. Jo nykyisessä asemakaavassa on varattu katutila leveämmälle ajoradalle 6,5 metriä ja jalkakäytävälle 2,5 metriä, joten ajoneuvojen kohtaaminen on entistä paremmin mahdollista.

Hälytysajoneuvojen kulku turvataan nykyisellä aluepysäköintikiellolla. Varakatujen rakentaminen poikkeustilanteita varten ei ole taloudellista eikä tarkoituksenmukaista.

Koivurinne-tie ei ole nykyisen asutuksen kohdalla savikolla, vaan silttialueella, jossa kairaukset ovat ulottuneet 2,8–7,0 metriin.

Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa arvion mukaan 1,7 miljoonaa euroa. Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Nykyisen kaavan Hieskoivuntie maksaisi noin 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Katu- ja talonrakennustyöt ovat kaupungeissa tavallisia. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä. Kustannusarvio on hyvin karkea ja perustuu keskiarvoihin.

”Paras vaihtoehto lisääntyvää rakennuskantaa ja alueen logistiikkaa silmällä pitäen on tehdä uusi kiertoliittymä Vihdintielle (nykyisen Koivurinteen risteyksen pohjoispuolelle) ja johtaa kaikki asuinalueen liikenne sitä kautta. Tällä ratkaisulla vältetään kaupungin verojen tuhlaus Hieskoivuntien rakentamiseen tai Koivurinne-tien perusteelliseen peruskorjaukseen. Samalla hoituu Koivurinteen umpitieongelma ja turvataan vaihtoehtoinen ajoreitti hätätapauksissa.”

Vastine: Neljäs haara Timmermalmintien kohdalta Koivurinteelle heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta eikä ole liikenteelle välttämätön. Koivurinne on joka tapauksessa peruskorjattava.

25. Yksityishenkilö, 16.4.2023:

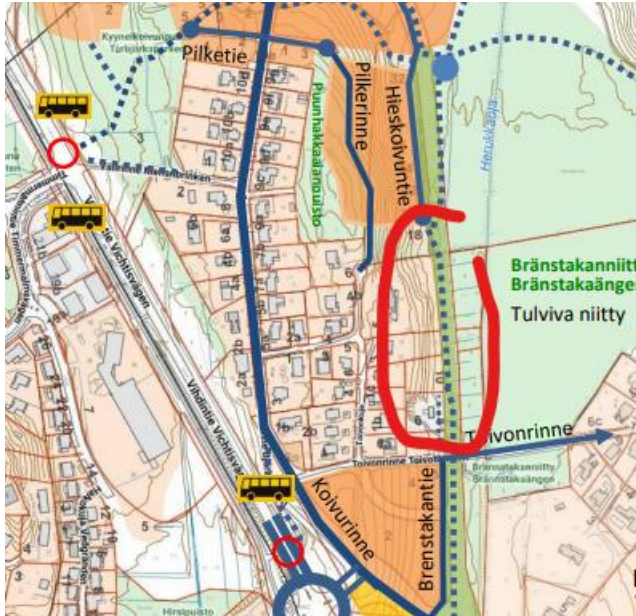
”Hieskoivuntien rakentaminen

Ilmaisen mielipiteeni Etelä-Koivurinteen asemakaava muutossuunnitelmaan 002483.

Vastustan Hieskoivuntien eteläosan rakentamisesta luopumista ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi Hieskoivuntien asemesta.”

Vastine: Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Hieskoivuntie maksaisi 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna ja on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa 1,7 miljoonaa euroa. Kustannusarvio on hyvin karkea ja perustuu keskiarvoihin.

alle



”Tällä hetkellä kaavassa näkyvän 'Pilketien/-rinteen' pohjoispuolella on 40 pientaloa. Kaavassa on esitetty pelkästään 'Pilketien/-rinteen' ja Kotikoivuntien väliselle alueelle yli 80 pientaloa. Pientalojen lukumäärän kolminkertaistuminen aiheuttaa luonnollisesti Koivurinteen eteläpäässä myös läpiajoliikenteen kolminkertaistumisen. Läpiajoliikenteen lisääntyminen pientaloa-alueella kasvattaa paikallisesti pakokaasu- ja pienhiukkaspäästöjä, lisää liikenteen ilmaan nostattamaa pölyä, alentaa kiinteistöjen arvoa ja tekee Koivurinteen

alkupään kiinteistöistä lapsiperheiden kannalta turvattomamman. Koska kalliin kunnastekniikan rakentamiselle tulee saada lisää maksajia, niin on sängen todennäköistä, että Vantaan seuraavissa kaavamuutoksissa Pohjois-Koivurinteen alueelle kaavoittaa vielä lisää asuntoja. Ja lopputuloksena on läpiajoliikenteen jatkuva lisääntyminen Koivurinteen eteläosassa. Ns. kehityksen maksajiksi joutuvat Koivurinteen alkupään nykyiset asukkaat.”

Vastine: Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Sen sijaan voimassa oleva asemakaava tuottaisi Etelä-Koivurinteelle noin 190 uutta asuntoa. Pohjois-Koivurinteellä on 34 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi 27 kpl. Koivurinteen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050). Koivurinne välittää hyvin koko pientaloalueen liikenteen, kun katu parannetaan ja sille rakennetaan jalkakäytävä, mikä lisää kadun turvallisuutta. Ilmanlaadun osalta asunrakennuksen suositusetaisyys Koivurinteen ajoradan reunasta on vain 2 metriä (ELY 2015), mikä täyttyy kaikilla tonteilla. Vihdintien melu ja ilmanlaatu on isompi ongelma.

”Jos Vantaalla on varaa investoida itäisiin osiin satoja miljoonia 'sporainfraan', niin rahaa pitää löytyä myös Länsi-Vantaan katuverkoston kehittämiseen, siis tässä tapauksessa Hieskoivuntien eteläosan rakentamiseen ja sen liittämiseen kaavassa esitetyn Bränstakantien jatkeeksi ohjaamaan läpikulkuliikenne pois Koivurinteen eteläpäästä.”

Vastine: Vantaan ratikka Mellunmäestä Lentokentälle ei ole pelkkä ratahanke, vaan kaupunkikehityshanke, joka sisältää tulevaisuuden kaupunkirakenteen kehittämistä. Hieskoivuntie ja Bränstakantie (kaavoitetun Hieskoivuntien eteläosa) sijoittuisivat tulvialle pehmeikölle. Eivätkä ne ole välttämättömiä, koska Koivurinne on joka

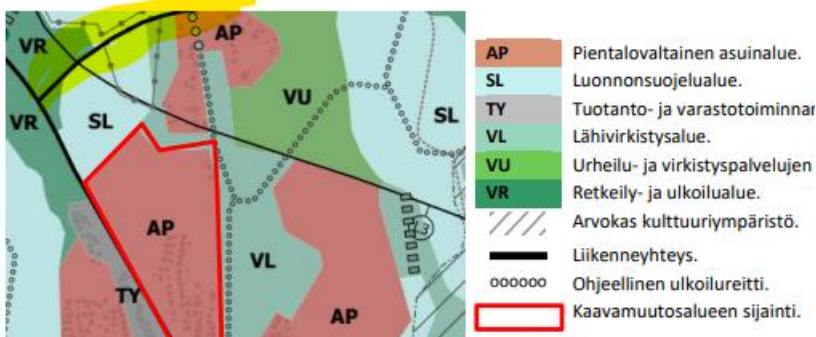
tapauksessa perusparannettava ja se välittää hyvin koko pientaloalueen liikenteen. Myös Hieskoivuntie toisi liikenteen Koivurinteen eteläpään.

”Vantaan kaupungin nettisivuilla kerrotaan, että asemakaavamuutoksessa: *'Tarkoitus on luopua Askiston eritasoliittymästä ja Hieskoivuntiestä, jotka sijaitsevat heikolla maaperällä'*. Siis miten on mahdollista rakentaa kaksikaistainen kiertoliittymä Vihdintien (MT120) suurelle liikennevirralle ja heikolle maaperälle, jos Hieskoivuntien eteläosan rakentaminen vastaavasti heikolle maaperälle ja huomattavasti pienemmälle liikennemäärälle on liian kallista??”

Vastine: Eritasoliittymä tulisi kaivaa Vihdintien ali savikkoon, jossa kairaukset ovat ulottuneet 3,0–15,0 metriin, se veisi turhaan laajan maa-alueen ja olisi erittäin kallis upporakenne. Kiertoliittymän kohdalla kairaukset ovat ulottuneet 3,0–7,2 metriin, se mahtuu suppeammalle alueelle eikä maata tarvitse kaivaa, koska se sijoittuu maantasoon. Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Hieskoivuntie ei ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava.

”Asemakaavamuutoksen 002483 sivun 3 alareunassa on yleiskaavasta leikattu kuva, jonka vasemmassa yläreunassa näkyy lyhyenä pätkä ns. Tikkurilantien varaus välillä Vihdintie - Kolmikoivuntie. Jos Hieskoivuntien eteläosan rakentaminen on heikon maaperän vuoksi hyvin kallista, niin kallioiseen maastoon kaavoitettu ns. Tikkurilantien jatke on varmaankin toteutettavissa jo tässä yhteydessä ja halvemmalla kuin Hieskoivuntie eteläpää.

lentomeluvyöhykettä L2 (Lden 50–55 dB), joka ei rajoita asuntorakentamista, mutta asettaa määräyksen. AP-alueelle voi sijoittaa myös palveluita. (Kv 25.1.2021)



Vastaus: Kynikentie, eli Tikkurilantien jatke välille Vihdintie – Pohjois-Koivurinne johtaisi Koivurinteen liikennettä vain pohjoiseen Espooseen, mutta valtaosa liikenteestä suuntautuu etelään. Kynikentie ei sisälly tähän asemakaavamuutokseen vaan asemakaavaan 261600 Pohjois-Koivurinne.

Askiston liittymän kiertoliittymä

Luonnoksessa esitelty Askiston liittymän muutos kiertoliittymäksi EI ole tarpeellinen. Kaksikaistaisia kiertoliittymiä rakennetaan vilkkaasti liikennöityjen teiden risteyksiin, joita Askistentie ja

Koivurinteen katu eivät varmasti ole. Kiertoliittymän rakentaminen on kallis ja turha investointi, lisäksi liittymän rakentamisen hiilijalanjälki heikolle maaperälle on merkittäviä. Odilammelle rakennetun kaksikaistaisen kiertoliittymän haitat ovat käyneet siellä ilmi sen valmistumisen jälkeen. 'Kiireiset' ja 'pyrkivää' ajotapaa noudattavat ajoneuvot käyttävät kiertoliittymän uloimpia, päättyviä kaistoja ohituskaistoina ja aiheuttavat vaaratilanteita pyrkiessään liittymän jälkeen takaisin 'hitaampien' liikennevirtaan."

Vastaus: Vihdintien tilavaraus on suunniteltu tulevaisuutta (2040+) varten. Vihdintien liikennemäärä tulee kasvamaan, jolloin liikennevalot eivät enää riitä. Vihdintie levenisi 2+2-kaistaiseksi. Maantasoon sijoittuvan kiertoliittymän hiilijalanjälki jää huomattavasti eritasoliittymää pienemmäksi.

"Askiston liittymään riittää parannettu liikennevaloristeys, joka on esitetty dokumentissa 'Vihdintien kehityskäytäväselvitys, 27.11.2019'. Helsingin suunnasta tulevalle liikenteelle on oma kääntymiskaista Koivurinteen suuntaan ja vastaavasti Pohjoisesta tulevalle liikenteelle oma kaista Askistoon menevälle liikenteelle."

Vastaus: Parannettu liikennevaloristeys olisi väliaikaisratkaisu. Vihdintien kehittämisselvitys 2025 suosittaa vain kiertoliittymän toteuttamista. Kiertoliittymän viiveajat pysyvät liikennevalo-ohjattua liittymää pienempinä.

"Vuoden 2019 kehityskäytäväselvityksen eri risteysvaihtoehtojen toimivuustarkastelut on tehty vuoden 2017 tilanteen perusteella. Selvityksen sivulla 84 todetaan näin: 'Liittymässä ei ole nykyisin erityisiä toimivuusongelmia eikä tilanteen ennusteta heikenevän vuoteen 2030 mennessä'. Ottaen huomioon, että vuoden 2017 jälkeen on tapahtunut huomattava työtapojen muutos

korona-ajan seurauksena ja etätyö on yleistynyt merkittävästi, niin mielestäni vuoden 2019 selvityksen ennusteisiin liikennemääristä pitkällä aikavälillä tulee suhtautua kriittisesti ja selvityksen ennusteet tulee päivittää perustuen ajantasaisen tietoon työmatkaliikenteestä tällä hetkellä ja lähitulevaisuudessa."

Vastaus: Uudessa Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025 Askiston kohdalle on esitetty kalliin eritasoliittymäratkaisun korvaava kaksikaistainen kiertoliittymä. Kaupunkiseutu kasvaa. Uusin liikenne-ennuste ulottuu vuoteen 2050 ja esittää Vihdintielle Askistentiestä pohjoiseen 17 040 ajon/vrk ja Askistentiestä etelään 18 470 ajon/vrk.

”Tiedotteen asemakaavamuutos 002483 Etelä-Koivurinne sivulla 3 olevat kuvat nykyisestä ja suunnitellusta kiertoliittymästä ovat eri mittakaavassa. On tarkoituksella haluttu antaa lukijalle vaikutelma siitä, että kaksikaistainen kiertoliittymä olisi pienempi kuin se todellisuudessa on?”

*Vastaus: Kuvat ovat kehityskäytäväselvityksestä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 10.3.2023 esitetty vuoden 2019 kiertoliittymäratkaisu on vanhentunut. Vihdintien kehityssuunnitelman 2025 ratkaisu on esitetty kaavan nettisivulla asukastilaisuuden diasarjan 10.12.2025 diassa 10:
<https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/etela-koivurinteessa-katujaarjestelyja-ja-asumista> ja kaavaslostuksessa.*

”Vihdintien (MT 120) liikenteen sujuvoittaminen Pohjois-Espoosta, Nurmijärveltä ja Vihdin suunnasta tulevalle työmatkaliikenteelle EI ole Vantaan Askiston ja Koivurinteiden asukkaiden etujen

ajamista. Vantaan tulisi siis keskittyä omien asukkaiden ympäristöön ja hyvinvointiin, kuten esimerkiksi edellä mainitun Hieskoivuntien eteläosan rakentamiseen. Vantaan pitäisi keskittyä edistämään ELYn megaprojekteista vain niitä, jotka ovat hyödyllisiä vantaalaisten kannalta, ei

Pohjois-Espoon, Nurmijärven ja Vihdin työmatkaliikenteelle. Esimerkkinä Vantaalaisille hyödyllisistä tienrakennusprojekteista olisi vaikkapa Vihdintien ja sen viereisen pyörätien tulvivan osuuden korottaminen välillä Askisto - Kakolanmäki, jotta molempien väylien käyttö olisi sujuvaa myös tulvakauden aikana.”

Vastaus: Elinvoiman ja työllisyyden edistäminen on Vantaan etujen mukaista. Puolet Vihdintien pohjoisesta tulevasta liikenteestä suuntautuu Kehä III:lle. Vihdintie on valtion maantie, jonka parantaa valtio, ei kaupunki. Tiehankkeeseen kuuluu Vihdintien parantaminen myös välillä Askisto – Kakolanmäki. Nykyisen kaavan Hieskoivuntie sijaitsisi tulvivalla pehmeiköllä, maksaisi 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Koivurinne riittää välittämään pientaloalueen liikenteen. Kustannusarvio on hyvin karkea ja perustuu keskiarvoihin.

26. Yksityshenkilöt (2), 16.4.2023:

”Ilmaisemme huolestamme Etelä-Koivurinteiden asemakaavan muutossuunnitelmasta 002483. Luonnoksessa esitelty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen ja sopii nykyiseen Vihdintien kehittämissuunnitelmaan eritasoliittymää paremmin ja säästää tilaa Askiston ja Koivurinteiden liittymässä.

Vastustamme kuitenkin Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista ja Koivurinteiden muuttamista kokoojakaduksi. Etelä-Koivurinteelle tullaan rakentamaan yli kaksi sataa uutta asuntoa ja Pohjois-Koivurinteelle on myös tulossa paljon uutta asutusta. Alueelle on tulossa

uusi päiväkotikatu, joka sekin lisää liikennettä merkittävästi. Nämä lisäävät liikennettä moninkertaiseksi nykyiseen nähden.

Lisäksi kokonaisen asuinalueen rakentaminen kestää useita vuosia. Tämä kaikki on aivan kohtuuttoman suuri rasite ja häiriö Koivurinteelle tuottaen pysyvän melu ja pölyhaitan kadun nykyisille asukkaille.”

Vastaus: Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Nykyisen kaavan Hieskoivuntie maksaisi 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa 1,7 miljoonaa euroa. Kustannusarvio on hyvin karkea ja perustuu keskiarvoihin.

Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna, joskin on nyt kapea ja jalkakäytävä puuttuu. Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Sen sijaan voimassa oleva asemakaava tuottaisi Etelä-Koivurinteelle noin 190 uutta asuntoa. Pohjois-Koivurinteellä on 34 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi 27 kpl. Koivurinteen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050), mikä mahtuu parannettavalle kadulle. Rakentaminen olevien katujen, kunnallistekniikan, palveluiden ja joukkoliikenteen varaan on ekonomista ja kestävän kehityksen mukaista.

Kaavan meluselvityksen (Akukon 2025) mukaan pihoiden toteutuu vaadittu melutaso alle 55 dB, paitsi Koivurinne 2–4:n tonteilla, joita kaavamuuos ei koske. Vihdintien meluselvityksen (Sitowice 2024) mukaan ongelma on nykyisillä Vihdintien ja Koivurinteen välisillä tonteilla Vihdintien melu, joka hoituu, kun suunnitellut meluesteet toteutetaan. Alueen lentomelutaso Lden 50–55 dB edellyttää asunnoilta 32 dB äänen-eristävyyttä, mikä täyttää myös tie- ja katumelun ääneneristävyyssvaatimuksen, paitsi Koivurinne 2–8:n tonteilla, joille on voimassa olevassa asemakaavassa annettu korotettu ääneneristävyyssvaatimus 33 dB.

Ilmanlaadun etäisyssuositus asuinrakennuksiin (ELY 2015) on Vihdintien ajoradasta 34 metriä (2050), mikä ei toteudu Koivurinne 2a-b tonteilla. Mutta vanhojen alueiden minimietäisyys 12 metriä toteutuu näilläkin tonteilla, koska etäisyys uuden ajoradan reunaan on rakentamisen jälkeenkin 20 metriä. Etäisyssuositus Koivurinteen ajoradasta on 2 metriä, mikä täyttyy kaikilla kadun varren tonteilla. Pienhiukkasmäärät ovat laskeneet viime vuosina huomattavasti.

”Hieskoivuntietä ei saa poistaa kaavasta ja se on toteutettava ennen Koivurinteen muuta uudisrakentamista. Rakentamisen aikaista liikennettä ei saa ohjata uudelle kaava-alueelle Koivurinne katuä pitkin.

Vastine: Katu- ja talonrakennustyöt ovat kaupungeissa tavallisia. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä.

Hieskoivuntie on rakennettava nykyisen kaavan mukaisesti. Nykyiseen kaavaan verrattuna luonnokseen on lisätty tontivarauksia Pilkerinteelle, joten ei voida perustella, että pätkä Hieskoivuntietä jätetään rakentamatta kustannussyistä. Koko uusi kaava-alue katuineen on suunniteltu pellolle, jossa savikerroksen paksuus edellyttää pohjanvahvistuksia kunnallistekniikalle ja katurakenteelle. Hieskoivuntie ei ole tässä mikään poikkeus.”

Vastine: Hieskoivuntie sijaitsisi tulvivalla pehmeiköllä, olisi erityisen kallis eikä ole liikenteelle välttämätön. Tontit on siirretty lyhyiden Pilkerinteen ja Hakepolun päähän Puunhakkaajanmäen länsiosaan kankaalle, jolloin arvokkaampi lehtorinne säilyy ja virkistysalueesta tulee laajempi ja yhtenäinen. Puunhakkaajanmäen luontoarvo on paikallinen.

27. Yksityishenkilö (henkilö välittänyt kannanoton kolmen muun henkilön puolesta),
17.4.2023:

”Perehdyttyämme arviointi suunnitelmiin molempien kaavojen 261600 Pohjois-Koivurinne ja 0002483 Etelä-Koivurinne rajoihin huomasimme muutoksen joka ei tullut esille 22.03.2023 yhteissuunnitelu tilaisuudessa. Muutoin, iso kiitos erittäin asiallisesta ja sujuvasta tilaisuudesta.

I HUOLENAIHE

Huomion kiinnitti asemakaavan 261600 Pohjois-Koivurinne Etelä kaavan vastainen raja. Raja muistuttaa hampaattoman peikon suuta, johtuen yksityisten maiden siirtämisestä etelä kaavasta pohjois kaavaan. Aiemman vahvistetun ei käytäntöön siirretyn kaavan yhteydessä oli sovittu seuraavasti: henkilön 1 ja henkilön 2 jo rakennettujen tonttien rakennusoikeutta pienennettiin siten ettei maankäyttö sopimuksen edellyttämät neliöt täyty, etelä-Koivurinteen kaavassa olevien neljän uuden tontin kanssa. Yksi peruste oli jo rakennettujen tonttien hankala hyödyntäminen lisärakentamiselle.

Lisäksi: Nyt tontit on siirretty Pohjois-Koivurinne kaavaan jossa on rajattu rakennusten määrä lentomelun johdosta. Pohjois-kaavan edistäminen Vaatinee kannanottoja Finavialta ja Ely keskukselta. Johtopäätös edellä mainitusta on Etelä-Koivurinteen kaavan "putsaaminen" yksityisistä maista välittämättä jo sovitusta ja edelleen sen että Etelä-Kaava nopeasti käyntiin Pohjois-kaavan aikataulusta välittämättä..

Mitään syytä siirtää tontit pohjois kaavaan etelä kaavasta emme näe. Maanomistajien ja kaupungin välillä asiat oli kunnossa ja sovittu. Eteläkaavan "jarruna" on ollut tolkuttoman kallis tie jonka poistaminen on kaikille ok.

Muutos kyseenalaistaa yhdenvertaisuuden ja luottamuksen virkamiehiin.

Ja edelleen, asiat ovat keskusteltavissa ja sovittavissa, yhdenvertaisuuden puitteissa kaavaan on iso tahtotila."

Vastine: Kaavojen rajat on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa. Alueen jakaminen Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen kaavoihin on johtunut siitä, että pohjoisosa sijaitsee lentomelun Lden 55–60 dB lentomeluvyöhykkeellä, jossa sallitaan vain vähäistä täydennysrakentamista, tarvittavista eri selvityksistä sekä tarvittavista maankäyttösopimuksista, joita maanomistajat eivät halunneet. Myös Etelä-Koivurinteen kaava sisältää yksityistä maita.

"II YEINEN HUOLENAIHE

Koivurinteen tien alkupään parannustöiden käynnistyessä, olisi hyvä olla liikenneyhteys Vihdintielle osapuilleen Timmarmalmintietä vastapäätä tai Pyymosantielle. Koivurinteen parannustyöt tukkivat liikenteen kokolailla totaalisesti, saattaa olla niinkin että alkupään asukkaat käyttäisivät silloin pohjoisempia reittejä."

Vastine: Vihdintien/Timmermalmintien liittymä on tutkittu Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025.

Neljäs haara Timmermalmintien kohdalta Koivurinteelle heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja

turvallisuutta eikä ole liikenteelle välttämätön. Pyymosantielle menevä Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi Pyymosantielle.

”III HANKE

Koivurinne x:n asuintalomme on Koivurinteen ja Askiston vanhin talo. Noin 50 neliöinen hirsimökki, valmistunut 1925-6.. Talo on teknisesti loppu, vaatisi maa-ainesten-, tekniikan-, piipun- ja kattorakenteiden vaihdon.

Keskustelimme yhteissuunnitelu tilaisuudessa hanke ehdotuksestamme pikaisesti asemakaavinsinöörin kanssa. Laitoin hänelle sovitusti kirjaamon kautta ehdotusta, hieman alla olevaa suppeammin.

Vanhan hirsimökin kokoaminen lähemmäksi tontin pohjois-itärajaa nykyisestä sijainnista. Tehden mahdollisimman alkuperäiseksi ja näkyväksi Koivurinnetta kulkiessa. Tontille tekisimme uuden asuintalon pohjois-länsirajalle etäisyydet huomioiden, talojen väliin ulkorakennuksen jakamaan tilaa.

Vanha hirsimökki, ei ympärivuotiseen käyttöön. Hirsi näkyville molemmin puolin, jälkeen rakennetut yläkerta ja eteinen pois, kattomateriaali, ikkunat, ovet vaihtaen alkuperäistä mukaillen jne... Museovirasto ei ole hankkeessa mukana, päätöksen ovat tehneet aikoinaan mm -80 luvun ikkunoiden- sekä tontin lohkomisen johdosta. Joitakin teknisiä asioita toteuttaisimme nykytekniikalla, siitä johtuen ei tarvetta museoviraston apuun ja avustuksiin. Toimin itse korjausrakentamisen parissa. Nostanut, siirtänyt ja oikonut hirsimökkejä. Hirsimökin käyttö olisi kausiluontoista kevät-syksy. Perheen / suvun ja Koivurinteen naapureiden kera. Pohjois-Koivuointeellä on hyvin tiivis yhteisöllisyys. Toki rajallinen kaupallisuuskin vaihtoehtona kaavan salliessa. Kohdistuen erilaisten sosiaalista apua tarvitseviin pienryhmiin. Osaamista, kokemusta ja kontakteja perhepiirissämme toiminnan luomiseksi on.

Hirret ovat hyväkuntoiset, N N:n veistämät yhdessä isänsä N N:n kanssa. Vahva tahtotilamme hankkeelle keskustellen kaava näkökulmat huomioon ottaen. Hirsimökin kehikon säästämme joka tapauksessa, toinen paikka löytyy Pusulasta..

Koivirnteellä on vielä paljon ihmisiä joiden muistoissa N.N. elää: " PERKKELE, TULEVAT KARJALASTA TÄNNE, LUULEVAT OMISTAVANSA KAIKEN JA MÄÄRÄÄVÄT TIEMAKSUN MINUN TEKEMÄLLE TIELLE !!! ...ja monta muuta legendaarista juttua. Nuo Karjalasta tulleet (nimi) sekä (nimi) "sekoittunut" ajan saatossa ja yksi, allekirjoittanut Pohjois-Espoon Odilammella syntynyt säättämässä.

Vaikka tuo huolenaiheemme ei tullut esille yhteis suunnitelutilaisuudessa, oli tilaisuus vuorovaikutteeltaan erittäin hyvä. Antoi uskoa päästäksemme maaliin yhteisymmärryksessä.

Toivoisin kuittausta saadusta s-postista, roskaposti riskin johdosta.”

Vastine: Kyseinen hirsimökki on peräisin 1920-luvulta, Koivurinteen vanhin rakennus. Se ei kuulu tähän kaavamuuotukseen vaan asemakaavaan 261600 Pohjois-Koivurinne.

28. Yksityishenkilöt (5), 17.4.2023:

”Toivonkujan katujärjestelyt

Lähdemme siitä, että Toivonkujan ja Koivunkannonkujan nykyiset järjestelyt ovat toimivat ja riittävät. Toivonkujan jatke Koivunkannonkujalle on tarpeeton ja aiheuttaa kaupungille turhia kustannuksia. Koivunkannonkujan päähän suunniteltu kääntöpaikka on myös täysin tarpeeton.

Perustelut:

- tieyhteys Toivonkujalta Koivunkannonkujalle ei tuo lisäarvoa alueen asukkaille koska kaikille tonteille päästään nykyisillä tiejärjestelyillä
- edellyttäisi tonttien rajalla olevan kallion räjäyttämisen
- teiden välinen korkeusero on 3-4 m
- asennettuja sähkökaapeliverkkoja ja vesijohtoverkostoa tulisi siirtää
- kaupungin varojen kohdentamista tarpeettomaan kohteeseen
- Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua
- ehdotus ei tue tavoitetta aikaansaada alueelle järkevä ja hyödyllinen asemakaava
- Toivonkujan ja Koivunkannonkujan huoltoliikenne ja kadun kunnossapito toimivat täysin moitteettomasti nykyjärjestelyillä

Kaupunkisuunnittelujohtaja totesi asukastilaisuudessa 22.3.2023, että on turha tehdä tarpeettomia muutoksia joista aiheutuu kaupungille ylimääräisiä kustannuksia.”

Vastine: Toivonkuja ja Koivunkannonkuja eivät sisälly kaavamuutokseen. Ne ja kääntöpaikka ovat kaupungin omistuksessa, mutta asemakaava ei pakota rakentamaan katuyhteyttä. Kaavamuutos ei enää sisällä myöskään Koivunkannonkujan jatkamista Pilkerinteelle.

29. Yksityishenkilö, 17.4.2023:

"Toivonrinne ja Koivurinne teiden risteyksessä on huomioitava jalankulkijoiden näkyvyys ja autojen nopeudet. Toivonkuja on sijoitettava tarkemmin lunastetulle tiealueelle. Lähipalvelut ja suuremmat ulkoilureitit Petikon ulkoilualueelle lisäävät alueen viihtyvyyttä. Tulvien takia alueen vesien ohjaukseen on kiinnitettävä suunnittelussa enemmän huomiota."

Vastine: Toivonrinteen länsipää käännetään siirrettävälle Koivurinteelle päin. Asemakaavamuutos ei koske Toivonkujan tontteja. Toivonkuja on jo lunastettu kaupungille. Toivonkujan pohjoispäässä on vanha ajorasite. Tulvat voivat levittäytyä Brännstakanniitylle nykyiseen tapaan. Hulevesien johtaminen ratkaistaan tie- ja katusuunnitelmissa.

30. Yksityishenkilö,, 17.4.2023:

"Perheemme kuljetusliike sijaitsee Koivurinteellä. Tonttimme on tarkoitettu viemärihuolto ja kuljetusliike toimintaan. Kalustomme sekä hallimme sijaitsee täällä, kalustoomme kuuluu kuorma-autoja sekä ajoneuvoyhdistelmiä. Kaava ehdotukseen on piirretty liikenneympyrä meidän portille, kaavan supistuessa emme koe tätä ympyrää tarpeelliseksi. Mikäli ympyrä toteutuu on huomioitava, että ympyrästä on päästävä kulkemaan 25metrin yhdistelmällä päivittäin myös öisin. Tämä koskee myös muita ehdotukseen piirrettyjä ympyröitä, koska tontillemme ei ole vaihtoehtoista kulku yhteyttä. Piirrustukseen on myös piirretty päiväkotitonttimme viereiselle pellolle. Me joudumme kulkemaan koivurinnettä päivittäin useammalla kuorma-autolla sekä ajoneuvoyhdistelmällä. Tosiaan koivurinne on ainoa kulkuyhteys niin meille kuin päiväkodille ja päiväkodin toteutuessa kuljemme samaa tietä pienten lasten kanssa isoilla kuorma-autoilla. Tämä aiheuttaa suurta vaaraa lapsille."

Vastine: Havainnekuvan liikenneympyrä on bussin kääntöpaikka eikä se muuta nykyistä tieyhteyttä tontille. Vihdintien-Koivurinteen liikenneympyrä on mitoitettu erikoiskuljetuksille. Päiväkodin tontti on siirretty maastossa ylemmäksi paremmalle maaperälle ja tonttia on laajennettu päiväkodille sopivaksi. Päiväkodin piha aidataan. Koivurinne-tien ajorata levennetään 4,5 metristä 6,5 metriin, mikä sallii paremmin ajoneuvojen kohtaamisen, ja kadulle rakennetaan jalkakäytävä.

31. Yksityishenkilöt (2), 17.12.2023:

"Kaavoihin liittyvät mielipiteet:

- vahva ei Tikkurilantien jatkeelle Kynikenttielle
- Koivurinne-tie tulee kunnostaa ja pitää kunnossa myös mahdollisten alueella tehtävien rakennustöiden ajan. Nykyisessä kunnossaan tie mahdollistaa juuri ja juuri nykyisten

asukkaiden liikkumisen, talviaikaan huonosti. Aurauksesta tai sen puutteesta johtuen talvisin kaksi autoa ei aina mahdu kohtaamaan tiellä

- asukastilaisuudessa esiin noussutta uutta tietä Pohjois-Koivurinteestä suoraan Vihdintielle emme kannata

- Vihdintien tulvaongelmien korjaaminen välillä Kehä III - Askisto/Koivurinne -liittymä tulee tehdä korkealla prioriteetilla

- Koivurinne x- tontti jatkuu noin 2 metriä Koivurinteentien toiselle puolelle, johon on uudessa kaavassa suunniteltu rakentamista. Kuinka tällaiset asiat tullaan hoitamaan? Esimerkiksi kulku tuolle uudelle tontille?

- ja bonuksena Kotikoivuntien pelto-osuuden ilmoittaminen karttasovelluksille (esim. Google Maps) ei talvikunnossapidettäväksi tieksi, koska havaintojen mukaan sitä ei talvikunnossapidetä”

Vastine: Tämä asemakaavamuutos ei koske Pohjois-Koivurinnettä eikä Kynikentietä, joka on yleiskaavan liikenneyhteys Vihdintieltä Kivistöön. Koivurinne-tien ajorata levennetään 4,5 metristä 6,5 metriin ja kadulle rakennetaan jalkakäytävä. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä. Kaavamuutos ei sisällä katua Koivurinteeltä. Vihdintien-Timmermalmintien risteykseen. Vihdintie on maantie, jonka korjaa valtio. Katualueet lunastetaan kaupungille. Kaupunki ei vastaa yksityistä karttapalveluista.

32. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 18.4.2023:

”Asemakaava-aluetta palveleva vesihuolto on osittain rakennettu (Koivurinne, Toivonkuja, Toivonrinne). Alueen rakentuessa on tunnistettu tarve suurentaa Koivurinteeseen alueen vesihuoltoa ja hanke on alustavasti aikataulutettu HSY investointiohjelmallaan vuodelle 2027. Kaava-aluetta varten on rakennettava myös uutta yleistä vesihuoltoverkostoa, jonka tarve ja laajuus tarkentuu alueen jatkosuunnittelussa. Vesihuoltolinjat tulee lähtökohtaisesti osoittaa yleisille alueille. Korttelien ja tonttien muutoksissa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille, sekä tonttien kytkentä yleiseen vesihuoltoon. Vesihuollon tulee olla toteutettavissa HSY:n käytäntöjen mukaisesti, ja suunnitteluun ja toteutukseen tulee varata riittävästi aikaa.”

Vastine: Kaava-alueelle on laadittu vesihuollon yleissuunnitelma.

33. Yksityishenkilö, 18.4.2023:

”Katsoin vielä kaava ehdotusta ja pisti silmään semmoinen asia, että tonteillemme Koivurinteellä on piirretty talot. Kulkuyhteydet taloihin ovat huonot ja kulkevat pihamme kautta. liiketoimintamme vuoksi ehdottaisinkin rakennusoikeuden siirtämistä tonttillemme x. Muistutan vielä, että tonttimme on tarkoitettu viemärihuolto sekä kuljetusliike toimintaan.”

Vastine: Mielipide ei koske tätä asemakaavamuutosta vaan asemakaavaa 261600 Pohjois-Koivurinne. Esitetty uusi paikka on yleiskaavassa virkistysaluetta.

34. Vantaan kaupunginmuseo, 18.4.2023:

”Asemakaava-alueella sijaitsee muinaismuistolailla (295/1963) suojeltu Koivurinteen kivikautinen asuinpaikka (mj. rek. tunnus 1000034174). Kivikautinen asuinpaikka sijaitsee Pyymosasta Pikkujärveen laskevan purolaakson länsireunalla, Nybacka-nimisen talon eteläpuolella olevalla pellolla. Paikalla pelto muodostaa etelään pistävän niemenkärjen useita metrejä laakson pohjan yläpuolella.

Muinaismuistoalueelle on kaavoitettu tie ja korttelialuetta. Mikäli kaavoituksen yhteydessä on tarpeen mahdollistaa rakentaminen muinaisjäännöksen päälle, asiassa tulee menetellä muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti. Kaavoituksen kyseessä ollessa järjestetään neuvottelu, jossa todetaan, että muinaisjäännös on mahdollista poistaa riittävien tutkimusten jälkeen. Neuvottelussa tulee olla mukana Museovirasto, kunta ja maanomistaja.

Kajoamisen mahdollisesti vaatimat tutkimukset tulee ensisijaisesti toteuttaa kohdealueilla jo kaavaprosessin aikana. Mikäli muinaisjäännökset tutkitaan pois kaavahankkeen kuluessa, ei niitä merkitä kaavaan lainkaan tai ne merkitään ainoastaan siltä osin kuin ne on säilytetty. Mikäli kajoaminen edellyttää kiinteän muinaisjäännöksen erityistä tutkimista taikka erityisiä toimenpiteitä sen säilyttämiseksi, on hankkeen toteuttajan korvattava tästä johtuvat kustannukset tai osallistuttava niihin, mikäli sitä olosuhteet huomioon ottaen ole katsottava kohtuuttomaksi (MML 15 §). Kustannusvastuu ratkaistaan neuvotteluissa.”

Vastine: Muinaisjäännös on tutkittu 2025, jolloin todettiin, että se on tuhoutunut, ei estä rakentamista ja voidaan poistaa muinaisjäännösrekisteristä. Kaava-alueella ei ole rakennusperintökohteita.

35. Yksityishenkilöt (2), 18.4.2023:

”Ilmaisemme mielipiteemme Etelä-Koivurinnettä koskevaan asemakaavamuutokseen 002483.

Vastustamme luonnoksessa esitettyä Hieskoivuntien rakentamisesta luopumista, ja Koivurinteen muuttamista kokoojakaduksi sen sijaan.”

Vastine: Hieskoivuntie sijaitsisi pehmeiköllä, kairaukset ovat ulottuneet 5,0–19,6 metriin, katu olisi pitkä, tulisi stabiloida ja sijoittuisi Brännstakanniitylle, joka joutuu vuosittain tulvan alle. Nykyisen kaavan Hieskoivuntie maksaisi 3,3 miljoonaa euroa eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kun eritasoliittymästä luovutaan, saadaan kiertoliittymästä suora yhteys Koivurinteelle. Koivurinne toimii jo nyt kokoojakatuna ja on joka tapauksessa perusparannettava, mikä maksaa noin 1,7 miljoonaa euroa. Kustannusarvio on hyvin karkea ja perustuu keskiarvoihin.

”Koivurinne on nykyisellään jo kovassa käytössä, nykyisillä liikennemäärillä, eikä asemakaavamuutoksessa ole tähän asiaan tulossa parannuksia, vaan liikennemäärien odotetaan nousevan huomattavasti. Koivurinteen kantavuus on nykyisellään jo koetuksella, kun maansiirtokoneita ajaa sitä pitkin Pohjois-Koivurinteeseen, samoin kuin Loka-Vedon tankkiautot. Etelä-Koivurinteelle on suunniteltu kaavan mukaan tulevan pari sataa uutta asuntoa, joten se tarkoittaa, että Koivurinne vaatii valtavan perusparannus- ja laajennustyön sekä kunnallistekniikan uusimisen. Korjaustyöt, Etelä-Koivurinteen rakennusaikainen liikenne ja tuleva läpikulkuliikenne aiheuttavat vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteen nykyisille asukkaille, ottaen huomioon että Koivurinne on tällä hetkellä ainoa kulkuyhteys koko asuinalueelle. Lisäksi aiemmassa suunnitelmassa Hieskoivuntielle on harkittu myös bussiliikennettä, joka tulisi ilmeisesti jatkossa rasittamaan myös Koivurinnettä.”

Vastine: Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Koivurinteen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050), mikä mahtuu parannettavalle kadulle.

Vastine: Koivurinteen ajorata levennetään 4,5 metristä 6,5 metriin ja kadulle rakennetaan jalkakäytävä. Katu- ja talonrakennustyöt ovat kaupungeissa tavallisia. Katutyö ei estä kadun liikennöintiä. Bussi tarjoaa yhteyden Askiston kouluun, Martinlaaksoon ja Myyrmäkeen, kun bussi alkaa kulkea Askistontien sillan kautta.

”Kartoissa näkyy myös tieyhteys Kotikoivuntie Pyymosantielle, joka voisi olla vartenotettavakulkureitti myöskin, tosin kyseinen tie taitaa olla tällä hetkellä yksityistie, ja varsin heikossa kunnossa.”

Vastine: Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti.

”Kaavoitus on käynnistetty myös Pohjois-Koivurinteen osalta, jonne tulee myös täydennysrakentamista, sekä mahdollinen kulkuyhteys Kynikenttelle, joskin yhteissuunnittelutilaisuudessa 22.3.2023 ei nähty sitä todennäköiseksi tapahtuvan ennen vuotta 2050. Joten on täysin kestämaton ajatus, että myös Pohjois-Koivurinteen liikenne kulkisi ainoastaan Koivurinnettä pitkin.”

Vastine: Pohjois-Koivurinteellä on nyt 34 asuntoa, kaavalla tulisi lisää 27 asuntoa; liikenne kulkee jo nyt Koivurinnettä pitkin, joka välittää hyvin sille tulevan liikenteen, kun katu parannetaan.

”Mielestämme nykyiseen luonnokseen lisätty Brenstakantie ja suunniteltu Hieskoivuntie on yhdistettävä tienä, eikä ainoastaan ulkoilureittinä. Tien rakentamisesta ja liikenteenohjaamisesta tätä reittiä pitkin ei aiheudu kohtuutonta rasitusta nykyisille

asukkaille, sillä kyseessä on toistaiseksi rakentamaton alue. On myös kyseenalaista, että Brenstakantien ja Hieskoivuntien välisen yhteyden rakentamiskustannukset olisivat huomattavasti korkeammat kuin Koivurinteen parannus- ja laajennustöistä aiheutuvat kustannukset. Vaihtoehtoisesti Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen liikenne tulee ohjata joko Vihdintien kautta, esim. jatkamalla Pilketietä Vihdintielle asti, mukaillen ajateltua ulkoilureittiä, tai aiemmin mainiten Pyymosantielle Kotikoivuntien kautta.”

Vastine: Hieskoivuntie ja Brenstakantie (kaavoitetun Hieskoivuntien eteläosa) sijoittuisivat tulvivalle

pehmeikölle eivätkä ole välttämättömiä, koska Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava ja välittää hyvin koko pientaloalueen liikenteen. Vihdintien-Timmermalmintien liittymä on tutkittu Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025.

Neljäs haara Timmermalmintien kohdalta Koivurinteelle heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta eikä ole liikenteen järjestämiseksi välttämätön. Kotikoivuntie on huonokuntoinen yksityistie savikolla ja on asemakaavassa virkistysalueen ulkoilureitti. Tulevaisuudessa Friimetsäntie jatkuisi Pyymosantielle.

36. Yksityishenkilöt (2), 18.4.2023:

”Etelä-Koivurinteen asemakaava muutossuunnitelman luonnoksessa esitetty Askiston eritasoliittymän muutos kiertoliittymäksi on tarpeellinen, kuten myös Koivurinteen tien parannustyöt.

Tärkeintä on saada jalkakäytävät Koivurinteen tielle. Jalkakäytävät olisi saatava vaikka Koivurinteen alueelle ei rakennettaisi yhtään uutta rakennusta. Koivurinteen tiheästi asuttuun alkupäähän on jalkakäytävä ollut tulossa jo 20 - 30 vuotta ja tie on mennyt todella huonoon kuntoon, kun

mitään parannustöitä ei ole tehty. Lasten turvallisuus on vaarassa, koska rakennukset on pitänyt rakentaa kaavan mukaisesti aivan tien reunaan.”

Vastine: Koivurinne-tie on joka tapauksessa perusparannettava ja sille lisätään jalkakäytävä. Katualueelle mahtuu vain yksi jalkakäytävä. Talot on rakennettu 5,0 metriä katualueen rajasta, mikä on tavallista pientaloalueilla.



”Etelä-Koivurinteeseen asemakaava muutossuunnitelman mukaan Etelä-Koivurinteelle tullaan rakentamaan lähes kaksisataa uutta asuntoa. Rakennusaikainen liikenne ja tuleva merkittävästi kasvava läpikulkuliikenne, esim. Pohjois-Koivurinteeseen alueelle, aiheuttavat pitkäaikaisen monia vuosia kestävän kohtuuttoman rasituksen Koivurinteeseen nykyisille asukkaille.

Mielestämme rakennusaikaista liikennettä ja tulevaa läpikulkuliikennettä varten Pohjois-Koivurinteeseen alueelle pitäisi tehdä uusi tie ”Vihdintie – Timmermalmintie” risteyksestä tulevaan Loimaankoivuntien liikenneympyrään. Katso viereinen kuva.

Vaihtoehtoisesti nykyiseen luonnokseen lisätty Brenstakantie ja Hieskoivuntie voitaisiin yhdistää ja liikenne ohjattaisiin sitä kautta. Tämäkään vaihtoehto ei sulje pois sitä tosiasiaa että Koivurinteeseen tien parannustyöt ja jalkakäytävä Koivurinteeseen tielle olisi tehtävä välittömästi.”

Vastine: Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Sen sijaan voimassa oleva asemakaava tuottaisi Etelä-Koivurinteelle noin 190 uutta asuntoa. Koivurinteeseen liikennemäärä on nyt tien eteläpäässä 400 ajon/vrk, ennuste keskiosassa 930 ajon/vrk ja eteläpäässä ilman Friimetsäntien liikennettä 1 100 ajon/vrk (2050), mikä mahtuu parannettavalle kadulle.

Katutyöt eivät estä kadun liikennöintiä. Vihdintien-Timmermalmintien liittymä on tutkittu Vihdintien kehittämisselvityksessä 2025. Neljäs haara Timmermalmintien kohdalta Koivurinteelle heikentäisi Vihdintien sujuvuutta ja turvallisuutta eikä ole liikenteelle välttämätön. Hieskoivuntie ja Brenstakantie (kaavoitetun Hieskoivuntien eteläosa) sijoittuisivat tulvivalle pehmeikölle eivätkä ne ole välttämättömiä, koska Koivurinne on joka tapauksessa perusparannettava ja se välittää hyvin koko pientaloalueen liikenteen.

37. Finavia Oyj, 18.4.2023:

”Etelä-Koivurinteeseen asemakaavamuutoksen tavoitteena on liikennejärjestelyjen muuttaminen, asuinalueiden kasvattaminen ja päiväkodin sijainnin tarkastelu. Etelä-Koivurinteeseen alueella on

voimassa oleva asemakaava (Koivurinne 1, 2011). Asemakaavan alueella on nykyisin noin 30 pientaloa. Asemakaavassa on esitetty asuinalueen laajentamista nykyisen asutuksen pohjoispuolelle nykyistä asutusta tiiviimmällä korttelirakenteella. Finavia arvioi, että kaavan toteutumisen myötä asemakaava-alueen asukasmäärä kaksin-kolminkertaistuu.”

Vastine: Etelä-Koivurinteellä on 138 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi noin 135 kpl. Sen sijaan voimassa oleva asemakaava tuottaisi Etelä-Koivurinteelle noin 190 uutta asuntoa, joista omakotitaloihin 96 ja muihin pientaloihin noin 94. Pohjois-Koivurinteellä on 34 asuntoa ja uusia asuntoja tulisi 27 kpl.

Siten kyse on asuntojen täydennysrakentamisesta. Vähäisen täydennysrakentamisen vaatimus koskee vain Pohjois-Koivurinteen Lden 55–60 dB lentomeluvyöhykettä, ei tätä kaavamuutosta.

”Etelä-Koivurinteen asemakaavamuutoksen alue sijaitsee Vantaan yleiskaavassa esitetyllä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelun verhoikäyrän Lden 50–55 dB (lentomeluvyöhyke 2) alueella. Yleiskaavan määräys ei rajoita asuinrakentamista, mutta edellyttää asuinrakennusten ääneneristävyydeksi vähintään 32 dB.”

Vastine: Kaavan ääneneristävyysvaatimus 32 dB perustuu lentomeluvyöhykkeeseen Lden 50–55 dB ja täyttää kaava-alueella myös tie- ja katumelun ääneneristävyysvaatimuksen.

”Finavia toteaa, että Koivurinteen asuinalueen kaavoitusasia on ollut tekeillä lukuisia kertoja eri vuosikymmenillä. Ilmailuhallituksen/Ilmailulaitoksen aloitteesta asemakaavan laatimista on käsitelty hallintooikeudessa jo 1980–1990 -luvulla. Myöhemmin 2000-luvulla kaavoitus keskittyi Koivurinteen eteläosaan. Finavia toistaa aiemmissa kaavavaiheissa lausumansa ja pysyy kannassaan, että alueelle voidaan sallia vain vähäistä täydennysrakentamista.”

Vastine: Lentomeluvyöhyke Lden 50–55 dB sallii asuntorakentamista, mutta määrittää ääneneristävyysvaatimukseksi 32 dB. Alueella on voimassa lainvoimainen asemakaava asuntorakentamiseen. Samoin Vantaan oikeusvaikutteinen yleiskaava sallii alueelle pientalorakentamista ilman asuntojen lukumäärän rajoitusta.

”Etelä-Koivurinteen asemakaavamuutoksen alue sijaitsee noin 6 km etäisyydellä Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitotien 22R päästä ja noin 2 km etäisyydellä kiitotien jatkeelta luoteeseen. Kiitotie 22R on valtakunnan päälentoaseman tärkein lentoonlähtevien koneiden kiitotie. Suurin osa Helsinki-Vantaan lentoonlähdistä jatkaa matkaansa länteen/lounaaseen ja siten nousevien koneiden pääreitti kulkee EteläKoivurinteen alueen pohjoispuolelta. Lentoonlähtöreitit on tarkkaan sovitettu kapeaan käytävään nykyisten asuinalueiden väliin, eikä reittien siirtämiseen nykytilanteessa enää ole liikkumavaraa tai vaihtoehtoja. Tämän mukaisesti Finavia katsoo, että uusien asuinalueiden sijoittaminen lentoonlähtöreittien välittömään läheisyyteen voi vakavasti vaarantaa lentoaseman kehittämismahdollisuuksia, mikäli lentoaseman toimintaa katsotaan myöhemmin tarpeelliseksi rajoittaa esimerkiksi

alueen uusien asukkaiden vaatimuksesta. Tämän vuoksi Finavia katsoo, että Koivurinteen alueen nykyisen asutuksen lisääminen voi aiheuttaa merkittävän riskin lentoaseman toimintakyvylle.”

Vastine: Kyseessä on nykyisen asuinalueen täydentäminen. Jos asemakaavamuutosta ei hyväksytä, alueelle jää voimaan asemakaava, joka sallii noin 190 uuden asunnon rakentamisen asemakaavamuutoksen 135 uuden asunnon sijaan.

”Vantaan yleiskaavaan on merkitty Friimetsän asuinalue Etelä-Koivurinteen asuinalueen viereen. Etelä- ja Pohjois-Koivurinne sekä Friimetsän alue muodostavat ison asuinalueen Vihdintien pohjoispuolelle. Friimetsän asemakaava-alue on nykyisin asututtua vain pieneltä osalta, joten kolmeen asemakaavaan pilkottu kokonaisuus tuo alueelle arviolta useita satoja uusia asukkaita.

Finavia pitää erittäin huolestuttavana hankkeita, joissa uusia asuinalueita sijoitetaan hyvin lähelle tärkeimpiä lentoaseman lentoonlähtö- tai laskeutumisreittejä. Finavia katsoo, että Koivurinteen ja Friimetsän alueelle ei tule suunnitella uusia asuinalueita. Alueen maankäytön suunnittelussa on huomioitava, että lentokonemelu alueella on toistuvaa, jokapäiväistä ja ympäristöluvan mukaisesti yöajan lentoonlähtevä liikenne ohjataan juuri tämän alueen suuntaan.”

Vastine: Vantaan yleiskaava on lainvoimainen ja oikeusvaikutteinen. Asemakaavamuutos on yleiskaavan mukainen. Tämä asemakaavamuutos ei koske Friimetsän rakentamista.

39. Yksityishenkilö, 9.5.2023:

”Toivoisimme palaveria kanssasi liittyen Hieskoivun tien poistumiseen. Lähinnä pihaliittymien vaihtoehdot ja päiväkodin sijainti.

Pahoittelut ettei tämä viesti ehtinyt tuohon 18.04 mennessä. Hämmensi ensin tuo etelä-pohjois kaavan muuttunut raja, ymmärtääksemme huolenaiheemme siltä osin huomioitu. Meille käy palaveri lyhyelläkin varoitusajalla.”

Vastine: Katuliittymistä ja ajoyhteyksistä on neuvoteltu 14.1.2026. Alueen jakaminen Etelä- ja Pohjois-Koivurinteen kaavoihin on johtunut siitä, että pohjoisosassa sijoittuu lentomelun Lden 55–60 dB lentomeluvyöhykkeelle, jossa sallitaan vain vähäistä täydennysrakentamista, eri selvityksistä sekä pohjoisosassa tarvittavista maankäytösopimuksista, joita maanomistajat eivät halunneet.

YHTEENVETO ASUKASTILAISUUKSISTA

Toinen osallistuminen ja vuorovaikutus, 10.12.2025

Yleisötilaisuus Askiston koululla keskiviikkona 10.12.2025 klo 17.30–19.30, mistä ilmoitettiin kaavan omalla ja ajankohtaiset kaavat verkkosivuilla sekä kaupungin tapahtumakalenterissa.

Alla tiivistelmä toisessa osallistumisessa saaduista mielipiteistä ja niiden huomioon ottamisesta:

Tilaisuudessa esitetyt kysymykset ja näkemykset koskivat erityisesti liikennettä, katujärjestelyjä, meluntorjuntaa, hulevesiä sekä alueen saavutettavuutta. Vastauksissa todettiin, että Vihdintien melu- ja liikenneolosuhteita on selvitetty asemakaavatyön ja Vihdintien kehittämisselvityksen yhteydessä. Vihdintien hulevesi- ja tulvaongelmat kuuluvat valtion vastuulle maantien ylläpitäjänä, ja niiden suunnittelu on käynnistetty. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi Vihdintien kehittämisselvityksessä on esitetty alikulkujärjestelyjä.

Koivurinteen katujärjestelyjen osalta todettiin, että katu parannetaan nykyiselle sijainnilleen voimassa olevan asemakaavan mukaisella katualueella. Kadun rakentaminen ei estä alueen liikennöintiä. Hieskoivuntien toteuttamisesta on luovuttu sen haastavien maaperä- ja tulvaolosuhteiden vuoksi.

Kaavaluonnosta on tarkistettu siten, että osa tonteista voidaan saavuttaa Kotikoivuntien kautta, jolloin aiemmin suunnitellusta korttelin sisäisestä ajoyhteydestä voidaan luopua. Virkistysalue ja sillä sijaitseva ajoyhteys siirtyvät kaupungin hallintaan alueen toteuttamisen yhteydessä. Lisäksi todettiin, että tulevaisuudessa Friimetsäntien jatkaminen Pyymsantielle mahdollistaa alueellisten yhteyksien kehittämisen.

Päiväkotitontin mitoitusta pidettiin suurena, mutta sen todettiin mahdollistavan suunnitellun päiväkodin sekä piha-, pysäköinti- ja huoltoalueiden sijoittamisen tontille. Osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyjen osalta todettiin, että yleisötilaisuudesta tiedotettiin maanomistajille ja naapureille kirjeitse sekä kaupungin verkkosivuilla ja tapahtumakalenterissa, minkä lisäksi kaavaluonnoksesta järjestettiin erillinen osallistumismahdollisuus.

Kolmas osallistuminen ja vuorovaikutus, 15.4.2026

Teams-yleisötilaisuus klo 15.4.2026 kello 17-18, mistä ilmoitettiin kaavan omalla ja ajankohtaiset kaavat- verkkosivuilla sekä kaupungin tapahtumakalenterissa sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

Keskustelussa esitettiin runsaasti näkemyksiä alueen liikennejärjestelyistä, katuverkon toimivuudesta sekä suunnitteluratkaisujen perusteista. Useissa puheenvuoroissa katsottiin, että Hieskoivuntie olisi edelleen tarpeellinen osa alueen liikenneverkkoa, ja sen poistamista suunnitelmasta pidettiin ongelmallisena. Samalla arvioitiin uuden asuntorakentamisen lisäävän liikennettä merkittävästi ja kohdistavan kasvavan liikennemäärän erityisesti Koivurinteelle.

Osallistujat pyysivät tarkempia perusteluja sille, millä perusteilla uudistettavan Koivurinteen on arvioitu soveltuvan alueen kokoojakaduksi. Lisäksi kysyttiin tarkennuksia katualueen leveyttä koskeviin tietoihin sekä liikennemääräarvioihin. Keskustelussa tuotiin esiin huoli siitä, että liikenteen kasvu voisi heikentää nykyisen asuinympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Liikennejärjestelyihin liittyen esitettiin kysymyksiä Timmermalmintien liittymää ja suunniteltuja alikulkuyhteyksiä koskevista selvityksistä sekä niiden johtopäätöksistä. Lisäksi tiedusteltiin vaihtoehtoisten ratkaisujen arviointiperusteita ja vaikutuksia liikenneverkon toimivuuteen.

Keskustelussa käsiteltiin myös kaavaratkaisun taloudellisia lähtökohtia, toteuttamiskelpoisuutta sekä katuinvestointien rahoitusta. Eräissä puheenvuoroissa viitattiin aiempiin suunnitteluratkaisuihin ja niiden muuttumiseen valmistelun aikana.

Rakentamisen vaikutuksista nykyisiin asukkaisiin esitettiin useita huolenaiheita. Erityisesti nostettiin esiin rakentamisen aikaiset melu-, pöly-, värinä- ja liikennevaikutukset sekä mahdollisesti pitkä rakentamisaika. Lisäksi kysyttiin katualueen leventämisen vaikutuksista nykyisten asuinrakennusten läheisyydessä sijaitsevien tonttien turvallisuuteen ja asumisviihtyvyyteen sekä mahdollisista vastaavista toteutetuista kohteista.

Yllä oleviin teemoihin vastataan mielipiteiden vastineissa.

Ensimmäinen osallistuminen ja vuorovaikutus, 22.3.2023 kello 17.30 Askiston koululla

Keskustelussa käsiteltiin erityisesti Koivurinne-kadun liikennejärjestelyjä, katuverkon toimivuutta sekä rakentamisen vaikutuksia nykyiseen asuin ympäristöön. Osallistujat esittivät huolta siitä, että uusi rakentaminen lisäisi liikennettä merkittävästi Koivurinteellä ja että alueen pohjoisosien liikenne ohjautuisi nykyisen asuinalueen kautta. Lisäksi arvioitiin, ettei kadun nykyinen leveys vastaa tulevia liikennetarpeita. Keskustelussa korostettiin myös rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyjen suunnittelun tärkeyttä sekä sitä, että alueen saavutettavuus tulisi turvata koko toteutuksen ajan.

Hulevesien hallintaan liittyen tuotiin esiin huoli nykyisten kuivatusjärjestelyjen toimivuudesta, erityisesti mahdollisten katujärjestelyjen muutosten yhteydessä. Myös Herukkaajan tulviminen nostettiin esiin ratkaistavana kysymyksenä.

Päiväkotitontin osalta esitettiin toiveita asukkaiden osallistamisesta tulevien toimintojen suunnitteluun. Päiväkodin yhteyteen ehdotettiin myös muita alueen asukkaita palvelevia toimintoja ja yhteiskäyttötiloja.

Alueen eteläosan suunnittelussa keskusteltiin yhteisen jätepisteen säilyttämismahdollisuuksista sekä joidenkin katu- ja yhteysjärjestelyjen tarpeellisuudesta. Lisäksi esiin nostettiin ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia, kuten Petikon läjitysalueen raskaan liikenteen aiheuttamaa kuormitusta. Keskustelussa korostettiin vuorovaikutuksen merkitystä suunnittelun jatkovaiheissa sekä toivottiin alueen liikenne- ja kehittämisselvitysten laajempaa saatavuutta. Lisäksi esitettiin toiveita maastokäynneistä ja nykyisten asukkaiden paikallistuntemuksen hyödyntämisestä suunnittelutyössä.

Yllä oleviin teemoihin vastataan mielipiteiden vastineissa.