



002485 Vantaan ratikka: PELTO-OJA

KUNINKAALA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002485. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Osa korttelia 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet kaupunginosassa 64, Kuninkaala.

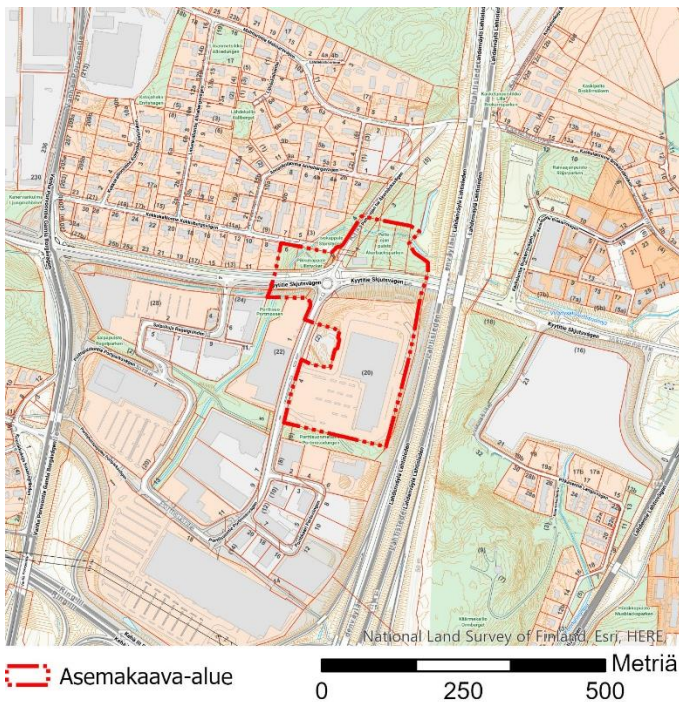
Tonttijaon muutos:

Osa korttelia 64070 kaupunginosassa 64, Kuninkaala.

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

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Kuninkaalan kaupunginosassa Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu osa Pelto-ojan suojaviheraluetta, Porttisuontien ja Lahdentien välinen liiketilakortteli sekä Kyytitien katualuetta, joka rajautuu idässä Lahdenväylään ja lännessä Pikkukappaleen ja Porttisuon puistoalueisiin. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puisto-suunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue

062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.

- Mieliapiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut palautteet eivät koskeneet Pelto-ojan kaavamuutosaluetta 002485.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021, 6.4.2022 ja 15.11.2022 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 30.3.2021 ja ne esiteltiin 30.3.-12.4.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 11.10.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 11.10.-1.11.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 26.10. sekä 28.10.2022. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 11.10.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Mielipiteitä ei vastaanotettu.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja vastaanotettiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei annettu.
- Saatujen lausuntojen perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
 - o Liikerakennusten korttelialueelle lisättiin määräys, joka mahdollistaa paljon tilaa vaativien kaupan liikeilojen rakentamisen.
- Kaavaselistukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
 - o Päivitettiin Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot.
 - o Avattiin kaavaan tehdyt muutokset.
 - o Lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
 - o Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	5
2. Lähtökohdat.....	7
2.1 Selvitys suunnittelualan oloista.....	7
2.2 Suunnittelutilanne	15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	20
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	20
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	21
3.3. Asemakaavan tavoitteet	26
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	27
4. Asemakaavan kuvaus.....	28
4.1 Kaavan rakenne	28
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	29
4.3 Aluevaraukset.....	29
4.4 Kaavan vaikutukset.....	30
4.5 Ympäristön häiriötekijät	39
5. Asemakaavan toteutus	40
6. Kaavatyöhön osallistuneet.....	40
7. Asemakaavan seurantalomake	42
8. Asemakaavakartta ja -määräykset	44

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 15.11.2022
- Asemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- WSP Finland Oy (30.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kyytiellä välillä Salpakuja - Lahdenväylä, 58639_2_Kyytitie.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja>
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2021/2022, Vantaan kaupunki 2022

- Vantaan väestöennuste 2022, Vantaan kaupunki 2.11.2022
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan raitiotie tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistöaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022
- Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet. WSP Finland Oy 28.10.2022
- Vantaan ratikan rakentamiskustannukset, kustannusraportti 16.3.2023. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Kielotielle muuttamalla osia korttelialueesta, puistoalueista sekä suojaviheralueesta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 30.3.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannelulle katu ympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyille, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Lisäksi varaudutaan kulkuun Lahdenväylän vaihtopysäkeille. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan liikerakennusten korttelialuetta (KM), suojaviheraluetta (EV) sekä puistoaluetta (VP) osin katualueeksi. Korttelin tonttijakoa muutetaan ja tontille annetaan uusi tonttinumero. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten

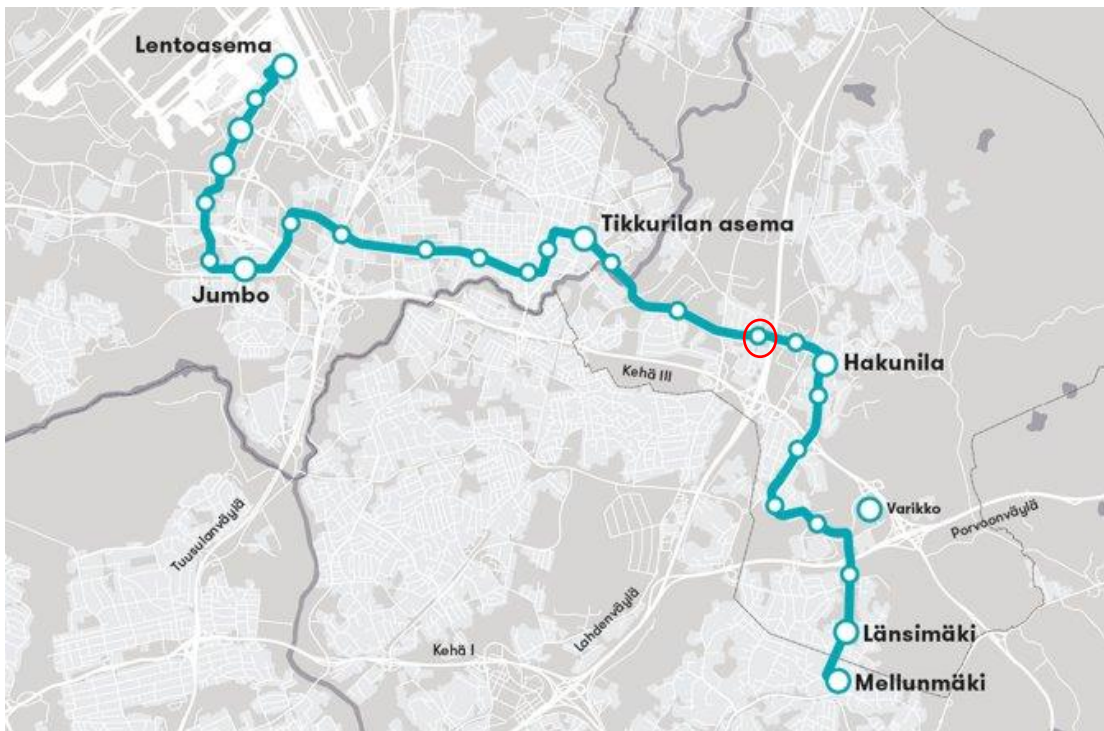
alue (et) kaukolämmön pumppaamo varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Pelto-ojan puistoon ja Pikkukappaleen puistoon osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Kaavassa on annettu katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, melusuojaukseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestäväää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on ollut Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 ja on vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Pelto-ojan kaavamuuosalueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella ympyrällä.



Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Kuninkaan kaupunginosassa. Alue kuuluu Tikkurilan suuralueeseen, joka käsittää Tikkurilan keskustan ja sen lähiympäristön alueet. Matkaa Tikkurilan rautatieasemalle on noin neljä kilometriä ja lentokentälle noin kymmenen kilometriä. Kaava-alue rajautuu idässä Lahdenväylään ja lännessä Pikkukappaleen ja Porttisuon puistoalueisiin. Kaava-alueen halkoo Kyytitie, jonka pohjoispuolella suunnittelualueella sijaitsee Pelto-ojan suojaviheralue. Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsee Porttipuiston liikealue. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 7 ha.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaava-alueen maisemaa hallitsevat sen halki kohtisuoraan toisiinsa nähden kulkevat katualueet vierialueineen. Kyytitien pohjoispuolelle sijoittuvia Pelto-ojan puistoa sekä Pikkukappaleen ja Iso-kappaleen puistoalueita halkoo Pelto-ojan tie. Kyytitien eteläpuolelle sijoittuu liikerakennus, jonka piha-alueita hallitsee laaja ja asfaloitu pysäköintialue. Kyytitien ja Porttisuontien kulmauksessa on maisemaa hallitseva korkea kallioalue.



Kuva 5. Suunnittelualue lännestä idän suuntaan kuvattuna. (Vantaan kaupungin viistoilmakuvat 2019)

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen

luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021). Selvitystä on täydennetty luontoselvityksen koosteraporttiin (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021).

Selvityksessä kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet 50 m säteellä raitiotien linjauksesta ja ratikkalinjaan liittyvät asemakaava-alueet sekä lepakoiden todennäköiset ruokailualueet 800 m säteellä ratikkalinjasta. Lisäksi tarkastettiin alueella sijaitsevien geologisten kohteiden tila ja arvioitiin kaavan mukaisten ekologisten yhteyksien säilyvyys.

Kaava-alueen pohjoisosan halkoo Kormuniitynoja, joka on vesilain mukainen kohde. Uoman edustavuus ja luonnontilaisuus on kohtalainen.

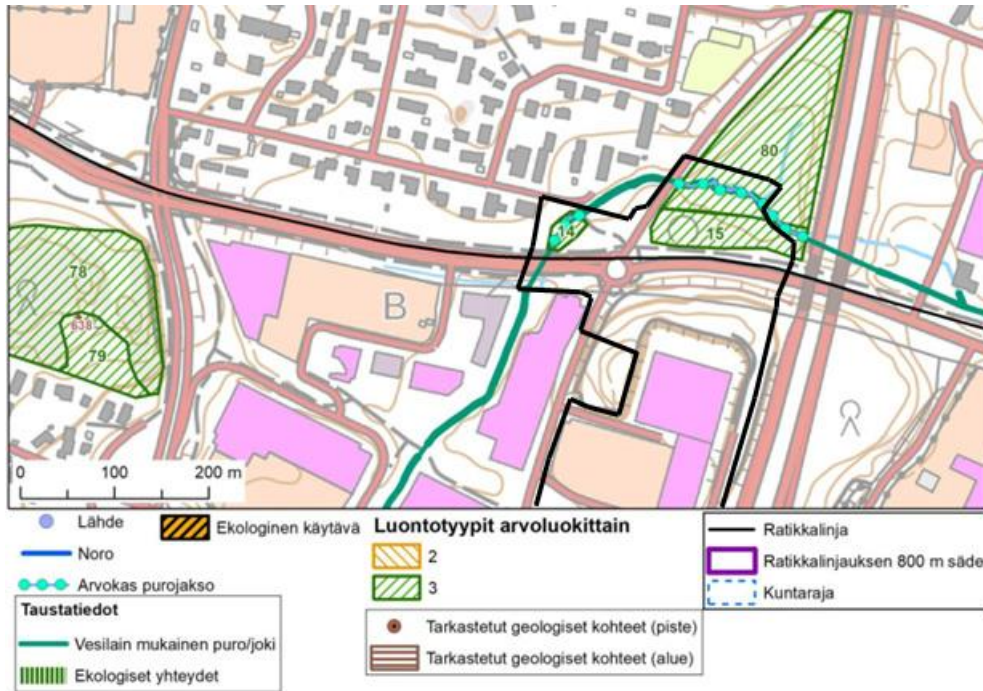
Kaava-alueen luoteiskulmaan sijoittuu arvokas luontokohde **nro 14** eli tuore runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti erittäin uhanalainen luontotyyppi) sekä savimaiden puro (valtakunnallisesti äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi). Alueen rajausperusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttäminen (luokka II). Lisäksi kohde on luokiteltu uhanalaiseksi luontotyyppiä ja ekologiseksi käytäväksi. Kohteen arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohteen edustavuus on määritelty kohtalaiseksi ja luonnontila heikentyneeksi. (*Faunatican raportteja 38/2021*)

Kyytitien ja Porttisuonojan väliin sijoittuu arvokas luontokohde **nro 15** eli savimaiden puro (valtakunnallisesti äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi), kostea runsasravinteine suuruoholehto (valtakunnallisesti vaarantunut luontotyyppi) sekä tuore runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti erittäin uhanalainen luontotyyppi). Alueen rajausperusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttäminen (luokka II). Lisäksi kohde on luokiteltu uhanalaiseksi luontotyyppiä. Kohteen arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohteen edustavuus on määritelty kohtalaiseksi ja luonnontila heikentyneeksi. (*Faunatican raportteja 38/2021*)

Osin kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuu arvokas luontokohde **nro 80** eli savimaiden puro (valtakunnallisesti silmälläpidettävä ja Etelä-Suomessa vaarantunut luontotyyppi), kostea runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti vaarantunut luontotyyppi) sekä ruohokorpi (valtakunnallisesti vaarantunut ja Etelä-Suomessa erittäin uhanalainen). Kohteen arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohteen edustavuus on määritelty kohtalaiseksi ja luonnontila vähän heikentyneeksi. (*Faunatican raportteja 38/2021*)

Suunnittelualueen pohjoisosassa tehtiin havaintoja peukaloisesta ja sirittäjästä, jotka molemmat ovat muita erityisesti huomioitavia lintulajeja. Kaava-alueen pohjoispuoleiselta metsäalueelta tavattiin mustapääkerttua. Samaiselta metsäalueelta tehtiin myös havaintoja viiksi-/isoviiksisiiipasta sekä pohjanlepakosta. Metsäaluetta ei kuitenkaan ole selvityksessä rajattu lepakoiden käyttämäksi alueeksi.

Luontoselvityksessä suunnittelualueelta ei tehty lahokaviosammalhavaintoja. Alueelle ei myöskään sijoitu geologisia kohteita.



Kuva 6. Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet. Kaava-alue on esitetty mustalla viivalla. (Faunatican raportteja 38/2021).

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Alue on pääosin vettä läpäisemättöä ja viemäroityä aluetta. Alueella ei ole pohjavettä.

Maaperä

Maalajikartan mukaan Pelto-ojan puisto on silttiä/savea. Muilta osin kaava-alueen maaperä on pääosin täyttöä, moreenia ja kalliota. Alueen eteläosassa on hiekkaa ja silttiä. Pohjatutkimuksia on tehty kaava-alueella pohjoisessa Pelto-ojan alueella, etelässä Porttipuistonmetsikön alueella ja lännessä Pikkukappaleen alueella.

Pelto-ojan alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 10 m savea/silttiä. Saven ja siltin alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 12 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet määräsyvyyteen, tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Porttipuistonmetsikön alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 2 m silttiä. Siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään pohja-moreeniin. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 4,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet määräsyvyyteen, tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pikkukappaleen alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 5 m savea/silttiä. Saven ja siltin alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 10 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä.



Kuva 7. Maalajikartta ja pohjatutkimuspisteet.

Topografia

Suunnittelualueen korkeusvaihtelut ovat varsin suuria. Maasto laskee Porttisuonojan kohdilla ja vastaavasti nousee jyrkästi Kyytitien ja Porttisuontien risteyskohdassa olevalla kallioalueella.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kuninkaalan väkiluku oli huipussaan 2000-luvun alkupuolella, jolloin alueella asui lähes 3 000 asukasta. Sen jälkeen väestö on hieman vähentynyt ja asukasmäärä on vaihdellut 2 800 asukkaan molemmin puolin. (*Vantaa alueittain 2015*)

Vantaalla oli 239 206 asukasta vuoden 2021 lopussa. Kuninkaalan kaupunginosassa oli 2 914 asukasta. Väestöennusteen mukaan Kuninkaalan kaupunginosan väestömäärä kasvaisi vuoteen 2031 mennessä 350 henkilöllä. (*Vantaan kaupunki, 2022.*)

Kuninkaalaan rakentui vuoden 2021 aikana 13 uutta asuntoa. Näistä 2 sijoittui pientaloihin ja loput kerrostaloihin. (*Helsingin seudun avoimet tilastotietokannat*)

Asuminen

Suunnittelualueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Kaava-alueen luoteispuolelle sijoittuu Hakkilankal- lion pientaloalue.

Palvelut ja työpaikat

Porttipuiston alueelle rakennettiin 1980- ja 1990-lukujen taitteessa lähinnä teollisuus- ja varasto- rakennuksia. 1990-luvun loppupuolelta lähtien aluetta ryhdyttiin rakentamaan kaupallisten

palvelujen keskittymäksi, jonka veturina toimi vuonna 2003 avattu Ikea. Ikean ympärille muodostui erikoiskaupan keskittymä, jossa on etenkin rakentamisen, huonekalukaupan ja sisustamisen liikkeitä. Ajan kuluessa kauppavalikoima on monipuolistunut ja Porttipuistosta on tullut yksi Vantaan vetovoimaisimmista kaupan alueista. (*Vantaa alueittain 2015*)

Suunnittelualueella sijaitsee yksi liiketilatontti, jossa toimii neljä huonekaluliikettä, kaksi ravintolaa, sekatarakauppa sekä rautakauppa. Alue kuuluu Porttipuiston palvelukeskittymään, jonka liikkeiden tarjonta painottuu rakentamiseen ja huonekaluihin. Palvelukeskittymän vuoksi Kuninkaalan kaupunginosassa on enemmän työpaikkoja kuin alueella asuu työikäisiä.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijoittuu Porttipuiston yritysalueen koilliskulmaan. Suunnittelualueen kaupunkikuvaa hallitsevat sille sijoittuva vuonna 2008 valmistunut liikerakennus sekä Kyytitien, Porttipuiston tien sekä Pelto-ojan tien katualueet. Kyytitien ja Pelto-ojan tien liikenneympyrän viereen on syksyllä 2022 valmistunut Vantaan Energian kaukolämmön pumppaamorakennus. Kyytitien eteläpuoleinen alue on rakennettua ympäristöä. Kaava-alueen pohjoisosassa on tiealueisiin liittyviä viheralueita.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kiinteät muinaisjäännökset

Suunnittelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu kulttuuriperintökohteita tai kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Suunnittelualueen ympäristössä sijaitsee virkistysalueita. Lahdenväylän itäpuolella on Kärmekekalion puistoalue ja suunnittelualueen pohjoispuolella Hakkilankallion hautausmaa viheralueineen.

Liikenne

Suunnittelualueelle sijoittuva Kyytitie on alueen pääkatu, johon tonttikadut liittyvät.

Autoliikenne

Alue on hyvin saavutettavissa eri puolilta Vantaata ja sen lähiympäristöstä. Pääväylät Kehä III ja Lahdenväylä sijaitsevat alueen läheisyydessä ja ovat helposti saavutettavissa. Suunnittelualueen halki itä-länsi-suuntaisesti kulkee Kyytitie. Pohjois-etelä-suuntaisesti kulkee Porttisuontie, joka jatkuu Kyytitien pohjoispuolella Pelto-ojan tienä. Itäpuolella kulkee Lahdenväylä.

Joukkoliikenne

Tikkurilan juna-asema sijaitsee noin neljän kilometrin päässä. Tikkurilan keskustasta alueelle pääsee julkisella liikenteellä noin 20–25 minuutissa. Kyytitien varrella sijaitsee paikallisliikenteen bus-sipysäkit.

Kävely ja pyöräily

Alueelta on sujuvat kevyen liikenteen yhteydet itään Hakunilaan ja Länteen Tikkurilaan. Kyytitien pohjoispuolella on yhdistetty kävely- ja pyörätie, joka on osa pyöräbaanaa ja pyöräilyn laatukäytävää. Alue liittyy laajaan pää- ja paikallispyörätieverkostoon.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen ympärille on rakennettu vesihuolto. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohtdot sijaitsevat Kyytitiellä (315 M 2000).

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m³, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m³.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemärointi

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Kyytitiellä (400 M 2000). Alueen jätevedet kootaan Lahdentien d800 jätevesien runkoviemäriin.

Alueen jätevedet kulkeutuvat jätevesiviemäriin etelään Vaaralan jätevedenpumppaamolle ja edelleen etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesiviemärointi / hulevesijärjestelmä

Hulevedet johdetaan alueen Kyytien (300B 2002) hulevesiviemäreiden kautta kaavamuutosalueen vieressä virtaavaan Kormuniitynojaan. Puro yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingin Kapellvikin'in lahdessa.

Kaukolämpö, sähköverkko ja maakaasu

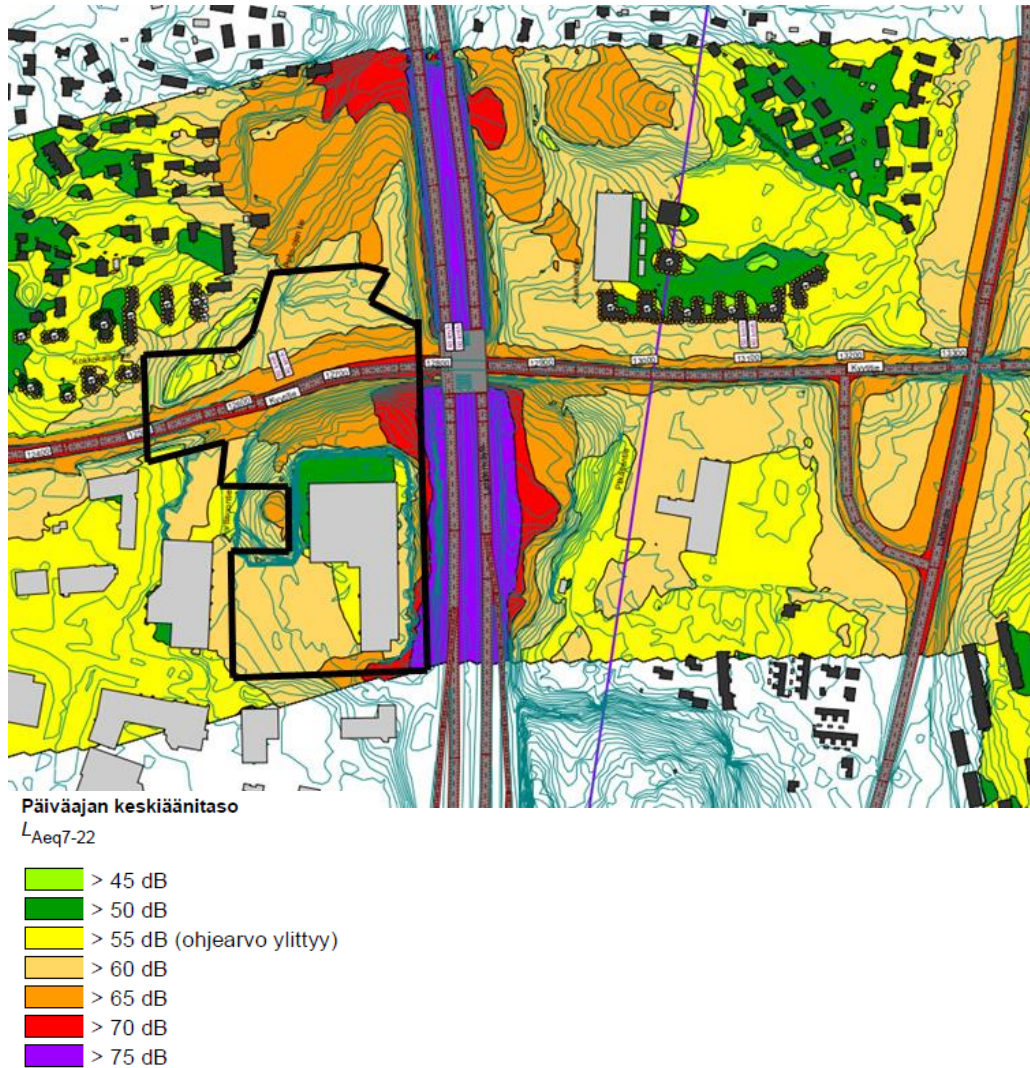
Kaava-alueella kulkee kaukolämpölinjat sekä kaukolämpöveden pumppaamo sekä kaasulinjat ja sähkö- ja telekaapeleita. Kaukolämpölinjat on sijoitettu Kyytien pohjoispuolelle; pääosin kevyenliikenteenväylän alle. Sähkö- ja telekaapelit kulkevat katualueen etelä reunalla.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Yleiskaavan 2020 mukainen lentomelualue ei ulotu suunnittelualueelle.

Vantaan raitioradan meluselvityksen (Sitowise 31.8.2022) mukaan Kyytitiellä ja Lahdenväylä on alueen päämelunlähteet, jossa päivämelu nousee 70–75 dB:n. Alueella sijaitsee lisäksi raskasta liikennettä aiheuttavia logistiikkayrityksiä. Kyytitiellä pohjoispuolella välillä Vanha Porvoontie–Porttisuontie on pientaloalue, jonka suojana on nykytilanteessa meluseiniä ja kaiteita. Nykytilanteessa melun ohjearvot ylittyvät suurella osalla pientaloalueen ulkoalueita. Nykytilanteessa julkisivujen suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) herkkien kohteiden julkisivulla on 63 dB.



Kuva 8. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022).

Pilaantuneet maa-alueet

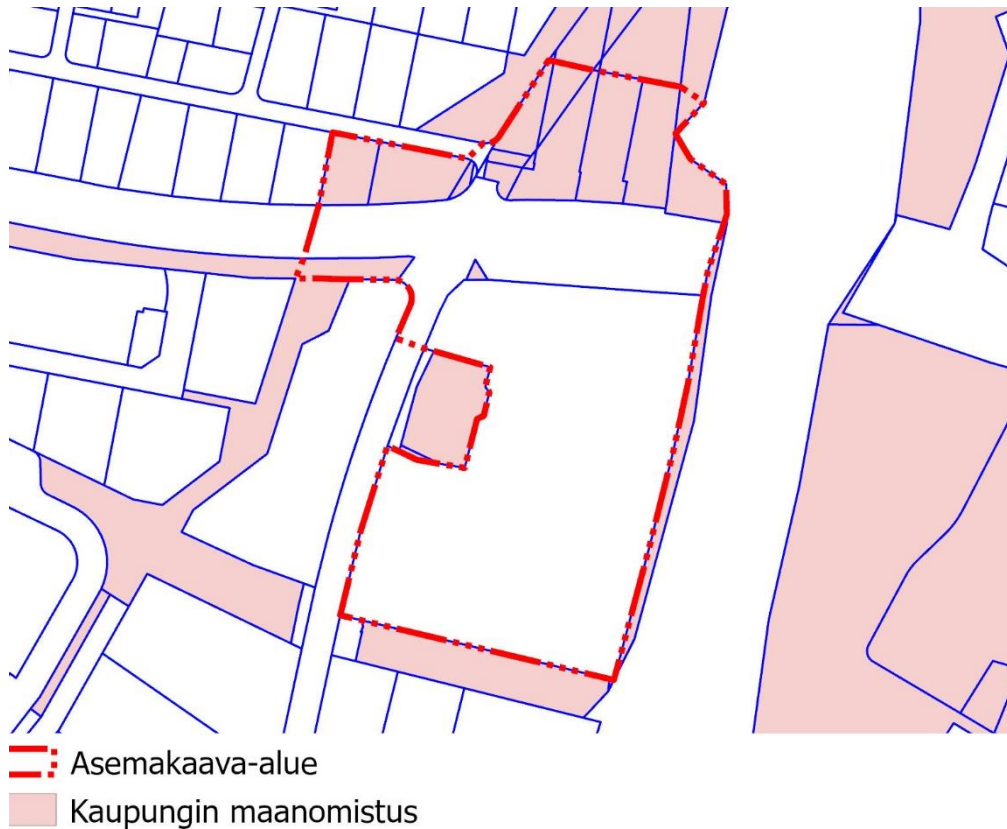
Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa (Golder Associates Oy 2020). Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrella osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden,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

Selvityksen mukaan suunnittelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu PIMA-kohteita.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katu-, suojaviher- sekä puistoalueet. Pieni osa erityisaluetta on Vantaan Energian vuokra-alueita. Liiketilarakennusten korttelin (KM), kiinteistö 92-64-70-1, omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Kauppaportti.

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala on yhteensä noin 3 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 4 ha.



Kuva 9. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudelle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton

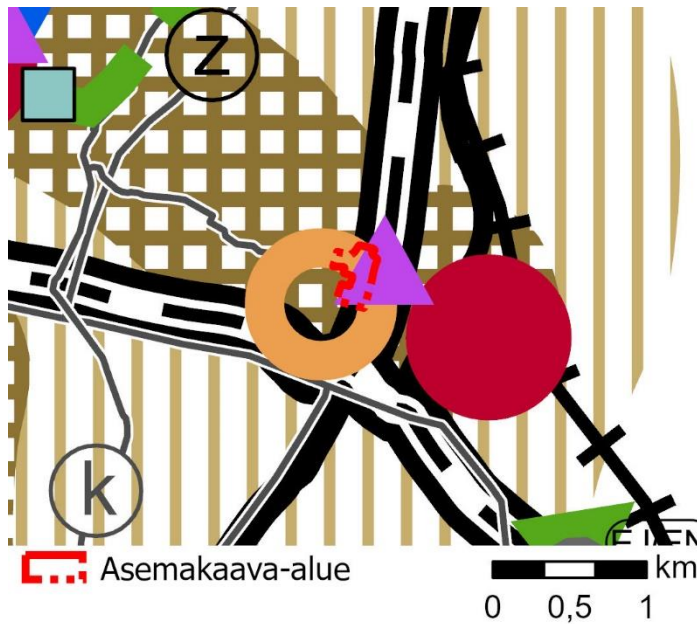
Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

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

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

Uusimaa-kaava 2050:ssä kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Lahdenväylän ja Kyytitien risteysalueella sijaitsee joukkoliikenteen vaihtopaikka (lila kolmio). Alueen läheisyydessä sijaitsee merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö (oranssi rinkula).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

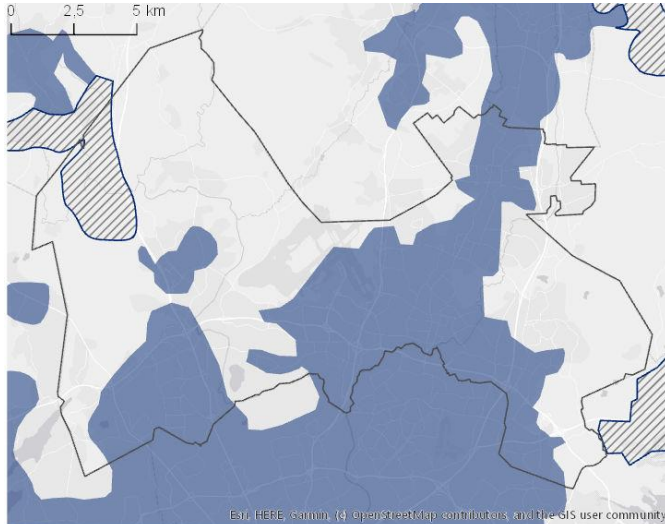


Kuva 10. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä ja kaava-alueen sijainti. Kaava-alue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSL:n toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä

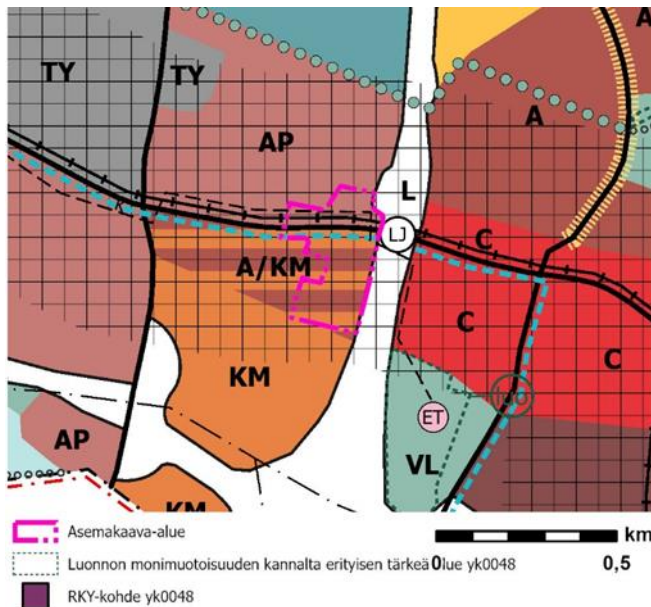
vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.



- MAL ensisijainen vyöhyke
- ▨ MAL uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke

Kuva 11. Ote MAL 2019-suunnitelmasta.

Yleiskaava 2020

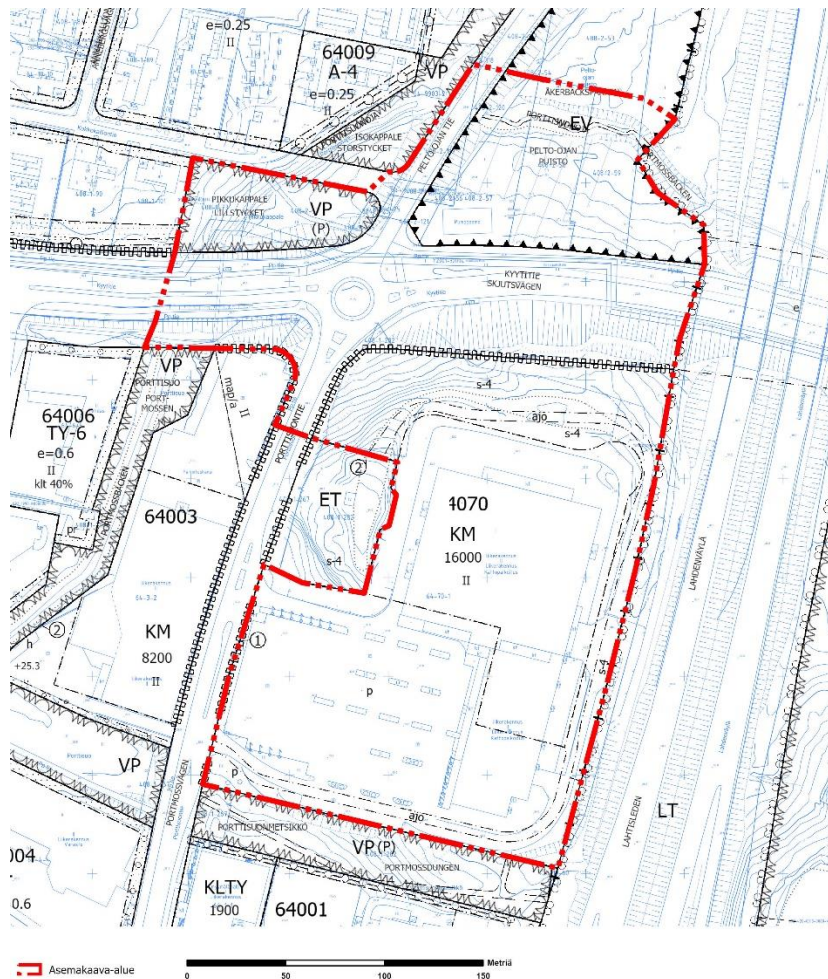


Kuva 12. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssä suunnittelualue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen (▨▨▨▨). Alueelle on merkitty yleiskaavassa pientalovaltaista asuinalueita (AP) sekä asumisen ja kaupallisten palveluiden aluetta (A/KM). Kyytitien suuntaisesti on osoitettu pyöräliikenteen baana (▬▬▬▬) sekä raitiotien reitti (▬▬▬▬). Lisäksi alueella kulkee maakaasun runkolinja (— —k— —).

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

Asemakaava



Kuva 13. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

- 001811, hyväksytty KV 29.3.2004
- 002311, hyväksytty KV 9.4.2018
- 640100, hyväksytty KV 10.3.1975
- 641000, hyväksytty KV 15.4.1985
- 001212 hyväksytty KV 26.2.1996

Suunnittelualue on voimassa olevassa asemakaavassa liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (kM), erityisaluetta (EV), puistoaluetta (VL) sekä katualueutta.

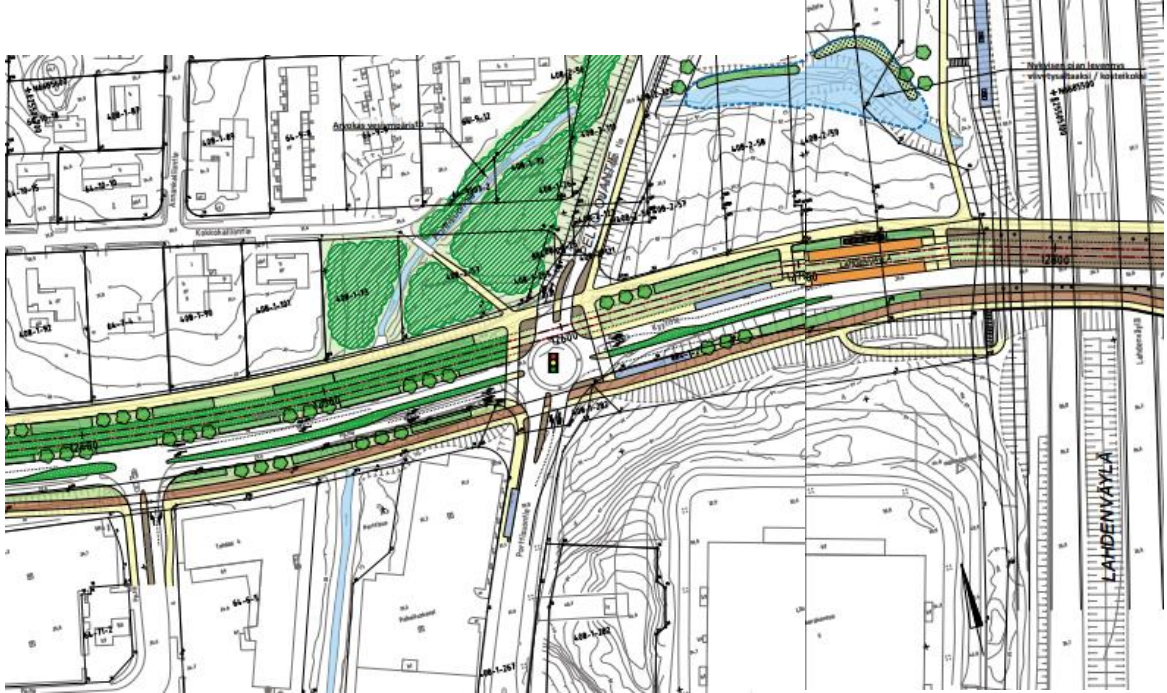
Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa

Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 14. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Kyytitiellä (WSP Finland 2019). Lahdentien raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

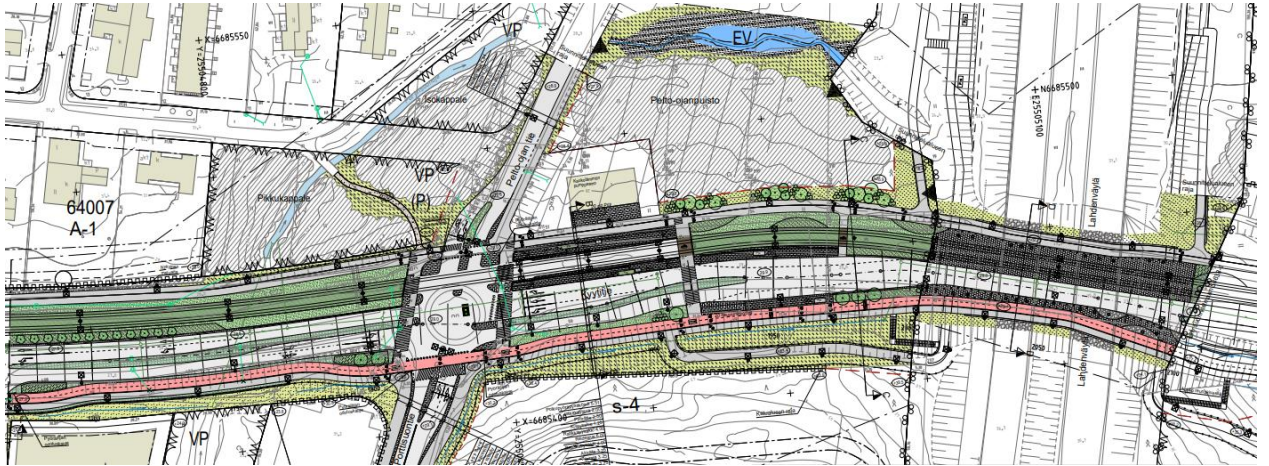
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2022 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Haku- nilan suuralueilla. Pelto-ojan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.3.2022 ja 30.3.-12.4 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 15. Kyytitie välillä Salpakuja – Lahdenväylä (WSP Finland, luonnos 30.3.2022).

Ratikan kaavarunko

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

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempaan alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002485.

Ratikan asemakaavat ovat olleet asemakaavoituksen työohjelmassa 2022 ja ovat vuoden 2023 työohjelmassa.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

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

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

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

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

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021, 6.4.2022 ja 15.11.2022 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

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

Saaduista mielipiteistä 3 koski Kuninkaalan kaupunginosaa, mutta yhdenkään ei nähty koskevan Pelto-ojan asemakaava-aluetta. Muilta osin osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet on kuvattu vuorovaikutusraportissa.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutus

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 11.10.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 11.10.-1.11.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Kaava-alueen maanomistajille on lisäksi lähetetty 11.10.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset

tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 26.10. ja 28.10. Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtävillä asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja vastaanotettiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei annettu.

Lausunnot:

Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY:

Asemakaavamutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti aiheuttavat vesihuoltolinjoille siirtotarpeita. Lisäksi on rakennettava uutta hulevesiviemäriä. HSY lausuu, että uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Helsingin Seudun Liikenne HSL:

HSL kannattaa alueen kestäviin liikkumismuotoihin panostavaa suunnittelua, selkeisiin turvallisiin ja esteettäisiin yhteyksiin tulee kiinnittää huomiota myös jatkosuunnittelussa. HSL:n mukaan alueen bussipysäkkiverkostoa tulee tarkastella kokonaisuutena. HSL esittää, että Pelto-ojan tie (V6433) vastinparille jätettäisiin varaus Porttisuontien varteen. Tämä mahdollistaisi kääntymisen Porttisuontieltä länteen päin tilanteessa jossa pysäkki Pelto-ojan tie (V6410) on siirtynyt risteuksen itäpuolelle.

HSL tuo esille, että hyvä pysäkkiverkko ja toimivat kevyenliikenteenyhteydet helpottaisivat isoissa kaupoissa asiointia ilman omaa autoa. HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa.

Vastine:

Bussipysäkit sijaitsevat Kyytitiellä Porttisuontien ja Pelto-ojan tien itäpuolella. Kyseiset pysäkit toimivat vaihtopysäkkeinä mahdollisille tuleville Lahdenväylän pysäkeille. Ratikan Lahdenväylän pysäkki sijaitsee Kyytitien pysäkkien läheisyydessä. Porttisuontien ja Pelto-ojan tien länsipuolella on rajallisesti tilaa saada mahdutettua toista pysäkkiä Kyytitielle länteenpäin. Tällainen ratkaisu vaatisi ajoväylien ja jalankulku-pyörätien siirtämistä Kyytitiellä pohjoisemmaksi pikkukappaleen puolelle. Lisäksi muutos vaatisi osan Kyytitien pohjoispuoleisesta asuinkorttelista muutettavan katualueeksi. Ratikan linjausta jouduttaisiin laittamaan mutkalle, mikä vaikuttaisi liikennöintiin. Tällainen ratkaisu ei ole toivottava.

Mahdollista olisi jatkossa tutkia yhtä uutta bussipysäkkiäparia Porttisuontien varteen lähelle Kyytitien risteystä, jolloin Porttipuiston liikealueelta tai sinne matkaavilta olisi lyhyempi matka Kyytitien ratikkapysäkille.

Fingrid:

Fingrid ei tee lausuntoa 002485, Ratikka: Pelto-oja-Porttisuon -asemakaavanmuutoksesta, sillä tällä kyseisellä alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.

Vantaan kaupunginmuseo:

Vantaan kaupunginmuseo lausuu, että kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei

tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:

Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetulle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasietta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY:

ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

ELY-keskus huomauttaa, että KM korttelin kaavamääräystä on tarkennettava määräyksellä kaupan laadusta. Vuonna 2017 myös tilaa vaativan erikoistavaran kauppa tuli vähittäiskaupan erityisen ohjauksen piiriin. Kortteliin on pääasiassa toteutunut tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälöitä. Tämä tulee ELY-keskuksen mukaan näkyä kaavamääräyksessä. Mikäli alueella on lisäksi laajan valikoiman tavaratalo (Tokmanni) se tulee myös näkyä määräyksessä kerrosneliömetrimäärineen.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset.

ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan lainkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet).

ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon.

Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suositukseen. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänien enimmäistasoille.

Vastine:

Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 13.12.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

KM-korttelin kaavamääräystä muutetaan siten, että kortteliin sallitaan rakennettavan tilaa vaativien erikoistavarakaupan tiloja. Toteutuneen rakennuksen rakennusoikeudellinen kerrosala on 16024, mikä vastaa lähes täysin kaavamääräyksen mukaista sallittua rakennusoikeutta. Siltä osin ei ole tarpeen tehdä muutosta kaavaan.

Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35. Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katukenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpään liikkumistottumukseen.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssi- ja ilmastovaikutus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Asemakaavan selostuksen sivuilla 32-33 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.

<https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja>

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Kyytitien varrelle on osoitettu meluseinät Hakkilan asuinalueen suojaksi. Suurinta osaa asuinalueelle tulevasta melusta ei kuitenkaan voida ratkaista Kyytitielle rakennettavien melusteiden, sillä voimakasta melua tulee Lahdenväylältä, jonka melusuojauksen rakentamisesta vastaa Väylävirasto.

Kaava-alueeseen rajoittuvan Hakkilan asuinalueen olemassa olevat rakennukset on huomioitu kaavaehdotuksessa Kyytitien varrelle osoitetuilla melusteilla. Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen käydä mittaamassa.

Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 33 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 34. Selostukseen lisätään suositukset Tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Gasgrid:

Kaava-alueella kulkee Gasgridin DN150 / 54 bar maakaasun siirtoputki, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaisesti. Gasgrid tuo esille, että putkilinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiseksi. Gasgrid muistuttaa, että asetuksessa säädetty rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Gasgrid sanoo, että maakaasun siirtoputken siirrosta on teetetty perussuunnittelu, jossa tämän alueen maakaasuputken siirto on huomioitu. Gasgrid huomauttaa, että maakaasun siirtoputken asettamat rajoitukset on otettava kaavoituksessa huomioon niin, ettei asetuksen 551/2009 vastainen rakentaminen ole alueella mahdollista.

Vastine:

Asemakaavan laadinnan yhteydessä on huomioitu kaasuputken sijainti ja tuleva siirto. Asemakaavoitukselle on toimitettu siirtoon liittyvä suunnitelma-aineisto, ja se on toiminut kaavan laadinnassa lähtötietona. Kaasuputken sijainti on merkitty suojaetäisyyksineen kaavakartalle rasiitteena. Näin ollen kaasuputki tullaan huomioimaan myös alueen jatkosuunnittelussa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES:

Tukes ei näe estettä kaavamuutokselle. Hakunilan lämpökeskus sijaitsee riittävällä suojaetäisyydellä asemakaavan muutosalueesta, raitiotiestä ja maakaasun siirtoputken suunnittelusta uudesta linjauksesta. Tukes tuo esille, että raitiotien rakentamiseen liittyen tulee maakaasun siirtoputkiston linjaus Kyytitien kohdalla siirtää riittävälle suojaetäisyydelle raitiotiestä.

Vastine:

Kaasuputken uusi sijainti otetaan huomioon raitiotien katusuunnittelussa. Kaavassa on osoitettu kaasuputkelle suoja-alue.

Uudenmaan liitto:

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

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

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

MAL-tavoitteet:

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

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

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

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

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

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.

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

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

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

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.
2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu-ympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katu-ympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan katusuunnitelmaluonnosten pohjalta. Katu- ja puistosuunnittelun lähitökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

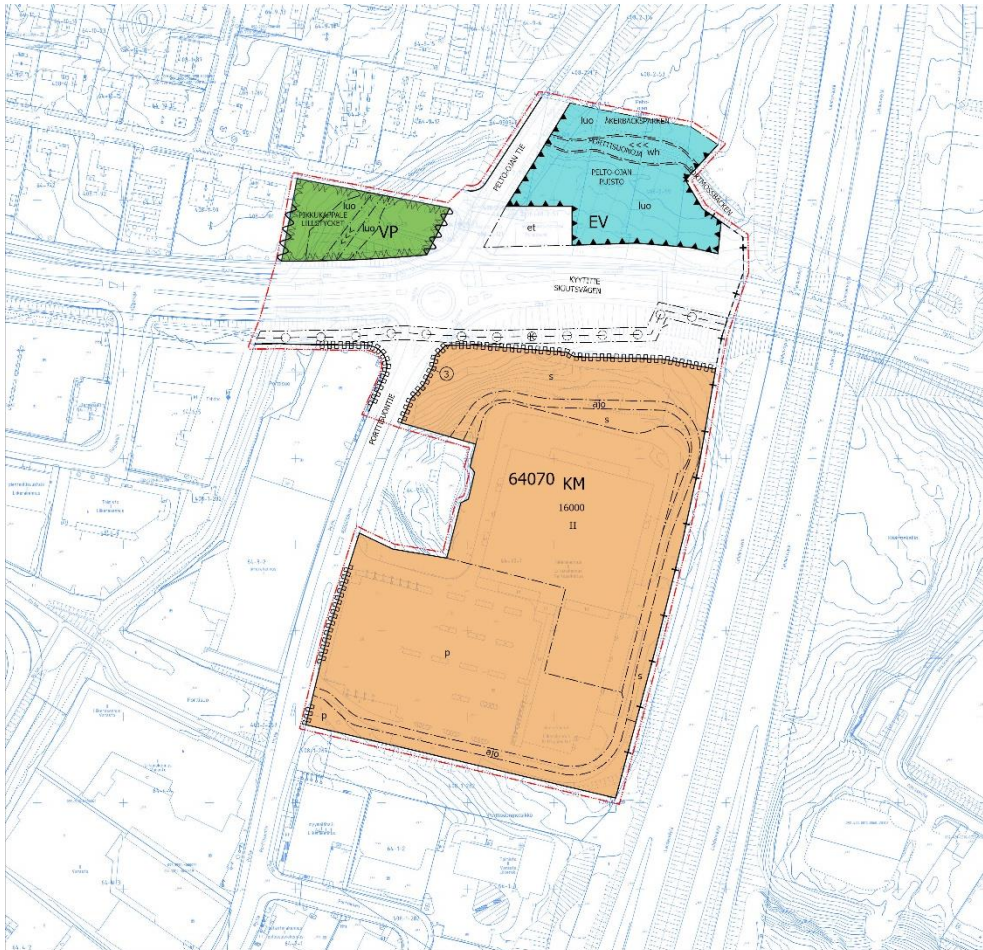
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan suuralueella ja Pelto-ojan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.3.2022.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Kyytitiellä muuttamalla osia korttelialueesta, suojaviheralueesta ja puistoalueesta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 30.3.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin.

Osa liikerakennusten korttelialueesta 64070 (KM) muutetaan katualueeksi Kyytitien varrelta. Kyytitien etelä- ja pohjoispuolisilta puistoalueilta (VP) ja suojaviheralueesta (EV) muutetaan alueita katualueeksi. Kyytitien alueella maanalaiselle maakaasuputkelle osoitetaan uusi aluevaraus Kyytitien eteläpuolelle. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoja palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumppaamoja varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Pelto-ojan puistoon ja Pikkukappaleen puistoon osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 0,3 ha. Kyytitien pohjoispuolella, Pikkukappaleen puistossa ja Pelto-ojan tien varrella sijaitsee olemassa olevat meluesteet. Kyytitielle sijoittuu Lahdenväylän raitiotiepysäkki.



Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 18.4.2023

0 25 50 100 Metriä

Kuva 16. Ote asemakaavan muutosehdotuksesta 18.4.2023

4.1.1 Mitoitus

Rakennusoikeuksiin tai pysäköintinormeihin ei tule muutoksia.

Kaava-alueen pinta-ala on 7,07 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 16000 k-m².

Liikerakennusten korttelialuetta (KM) kaavamuutosalueella on yhteensä 4,04 ha ja rakennusoikeutta on 16000 k-m². Korttelialue pienenee voimassa olevaan kaavaan verrattuna 199 m².

Liikennealueita kaavamuutosalueella on yhteensä 19 994 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 2938 m². Katualueiden leventämisen johdosta virkistysalueiden (VP) määrä pienenee 213 m² ja suojaviheralueiden (EV) määrä 2 526 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Suunnittelualueelle sijoittuu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue kaukolämmön pumppaamo varten (et), jonka sopimisesta kaupunkikuvaan on annettu kaavamääräys. Kaavassa osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Asemakaavassa on annettu melusuojuukseen, hulevesien ja työmaa-aikaisten vesien käsittelyyn, katualueen tärinä- ja runkomelusuojuukseen ja rakennusten sisäilmaan liittyviä määräyksiä.

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

Ratikan suunnittelun yhteydessä tullaan laatimaan taiteen yleissuunnitelma, jossa esitetään taiteen liittämistä osaksi ratikkaa.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue varataan katualueeksi, liikerakennusten korttelialueeksi (KM), suojaviheralueeksi (EV) sekä puistoalueeksi (VP). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualueita laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

KM, Liikerakennusten korttelialue.

Korttelialueen rajausta ja tontin rakennusala on tarkistettu. Rakennusoikeus pysyy samana. Tontin numero muuttuu ja uusi tontin numero on 3. Suojeltavan alueen osan merkinnästä poistetaan indeksinumero, määräys pysyy samana. ELY-keskuksen antamaan lausuntoon viitaten korttelialueen määräyksiin on lisätty, että vähittäiskaupan liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoistavarankaupan liiketiloja. Lisäksi korttelialueelle on lisätty määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Muilta osin korttelialue määräyksiin ja merkintöineen säilyy ennallaan.

4.3.2 Muut alueet

Katualue

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 30.3.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Pelto-ojan tien varrelle on osoitettu meluste. Kyytitien katualueelle on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et). Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Kyytitien eteläpuolella kulkee maanalaista johtoa varten varattu alue.

VP, Puistoalue

Puistoalueen rajausta suhteessa katualueeseen on tarkistettu. Puistoalue kapenee Kyytitien puolelta 213 m². Pikkukappaleen puistoalueelle on lisätty määräys melusteesta sekä avo-oja ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo).

EV, Suojaviheralue

Suojaviheralueen rajausta suhteessa katualueeseen on tarkistettu. Suojaviheralue kapenee Kyytitien puolelta 2 526 m². Alueelle on lisätty merkintä luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeälle alueelle (luo). Avo-ojan merkintää on laajennettu sekä lisätty ohjeellinen hulevesialtaan ala.

et, ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue

Kyytitien pohjoispuolelle, Pelto-ojan tien itäpuolelle katualueelle osoitetaan ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

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

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta rakentamiseen, sillä kaavassa ei osoiteta uutta rakennusoikeutta. Kaavan toteuttamisen yhteydessä tehdään putkensiirtoja.

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

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

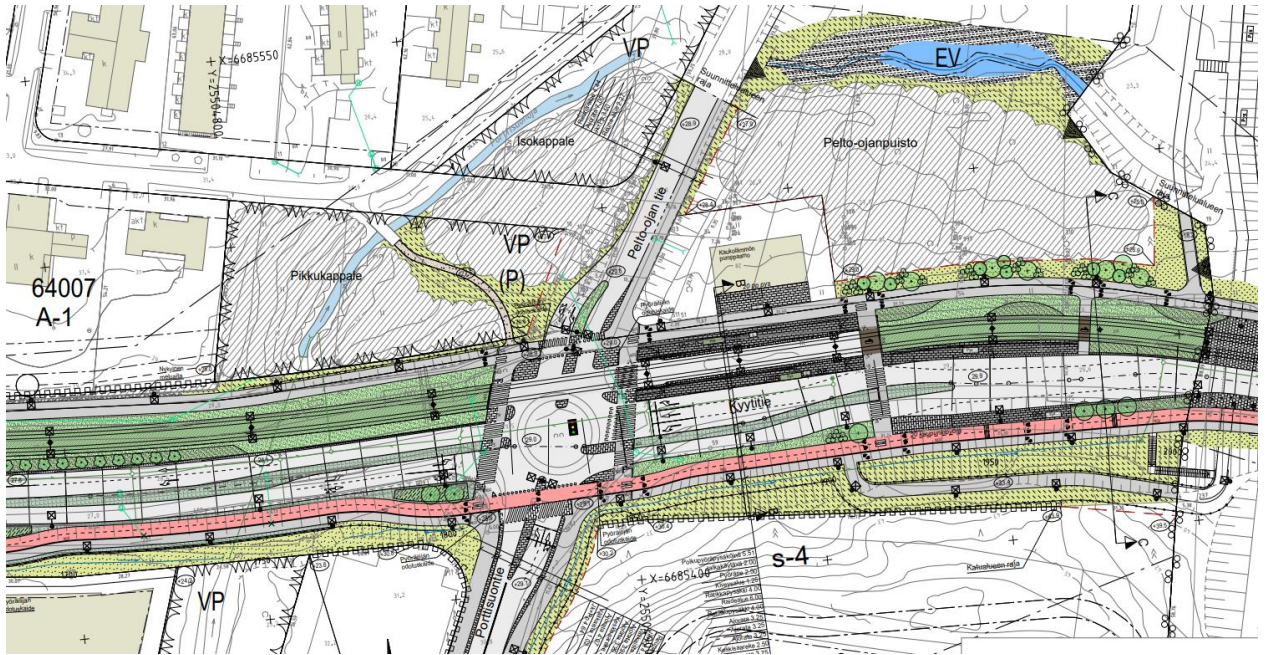
Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Kaavassa osoitetaan varaukset melusteille Pelto-ojan tien katualueelle sekä Pikkukappaleen puistoalueelle. Kyytitien pohjoispuolelle, Pelto-ojan tien itäpuolelle katualueelle osoitetaan ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumpaamoja varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

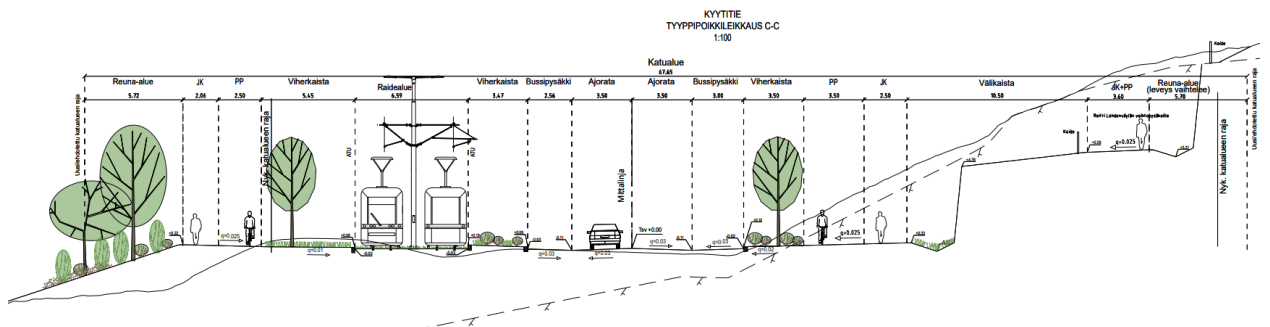
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys vaatii alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 30.3.2022*) perusteella maanpinnan täyttöjä ja leikkauksia erityisesti Kyytitien eteläpuolella kaava-alueen itäosassa. Toinen huomattava muutos koskee Kyytitien ja Pelto-ojan tien sekä Porttisuontien risteystä, joka muuttuu kiertoliittymästä liikennevalo-ohjatuksi liittymäksi.

Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*) mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaana uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.



Kuva 17. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta Kyytitiellä välillä Salpakuja-Lahdenväylä. (WSP Finland Oy 30.3.2023)



Kuva 18. Poikkileikkauspiirustus Kyytitieltä Lahdenväylän länsipuolelta. (WSP Finland Oy 30.3.2023)

Asuminen

Alueelle ei sijoitu ennestään asumista eikä kaavamuutoksessa alueelle osoiteta asumista.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

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

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

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa (Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset). Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu

loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

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

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Joulukuussa 2022 saatiin laskettua ensimmäiset osuudet Kyytitiellä ja Hakunilantiellä.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä (*Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022*) vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöverooverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverooverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2019 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 315 miljoonaa euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 337 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan +23 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana. Arvio päivitetään ratikan hankesuunnitelmaan keväällä 2023.

Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan valtio maksaa 30 prosenttia Vantaan ratikan suunnittelukustannuksista. Jos ratikka päätetään rakentaa, on mahdollista, että valtio maksaa 30 prosenttia rakentamiskustannuksista.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihteyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

Kaavan toteutuminen muuttaa Kyytitien pohjois- ja eteläpuolella pieniä osia lähivirkistysalueista katualueeksi. Muutokset koskevat pieniä alueita, eikä niillä ole vaikutusta aluetta ympäröiviin laajempiin virkistysalueisiin. Ratikan toteuttaminen parantaa suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuvien virkistysalueiden saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäänneksiin.

Liikenne

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kyytitiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Kyytitiän katualueen pohjoisosassa. Suunnittelualueelle sijoittuva kiertoliittymä on suunniteltu muutettavaksi liikennevalo-ohjatuksi liittymäksi. Ajoliittymiin ei esitetä muutoksia.

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

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle sijoittuu Lahdenväylän raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Kyytitiellä Pelto-ojan tien risteyksen itäpuolella. Kyseinen ratikkapysäkki toimii vaihtopysäkinä Lahdenväylän joukkoliikenteeseen. Katualuevarauksissa huomioidaan uudet kulkuyhteydet Lahdentien vaihtopysäkeille.

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävissä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmällä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (*Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022*).

Lahdenväylän raitiovaununpysäkiltä ratikan matka-ajat tulevat olemaan Tikkurilaan arviolta 6 minuuttia, Jumbon kauppakeskukseen arviolta 22 minuuttia, Lentoasemalle arviolta 34 minuuttia ja Mellunmäen metroasemalle arviolta 17 minuuttia (*Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021*).

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raitieliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

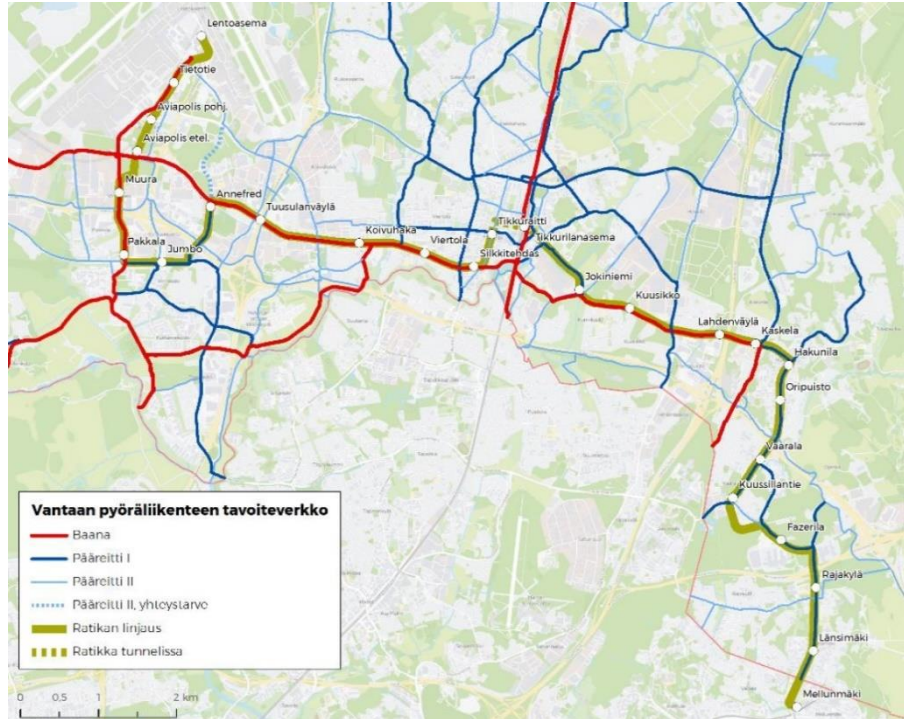
Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*). Parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit näkyvät asemakaavassa leveämpänä katualuevarauksena.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella (*WSP Finland Oy, 2020*), jossa Kyytitiän eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana. Baanat mahdollistavat nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti

pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Lahdenväylän viereisen Pelto-ojan tien bussipysäkin kohdalle on esitetty 20 kaupunkipyöräpaikkaa. Tien pohjoispuolella ratikkapysäkin vieressä on paikka pyöräpysäköinnille, jossa on 20 pyöräpaikkaa.



Kuva 19. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020).

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

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Alueelle on rakennettu vesihuolto kohdan 2.1.3. mukaan. Katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti vaikuttavat vesihuoltolinjojen siirtotarpeisiin radan läheisyydessä.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja. Pelto-ojan puistoon on varattu ohjeellinen ala hulevesialtaalle, jota voi hyödyntää hulevesien viivyttämisessä.

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista Porttisuonojaan. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa.

Ympäristöhäiriöt

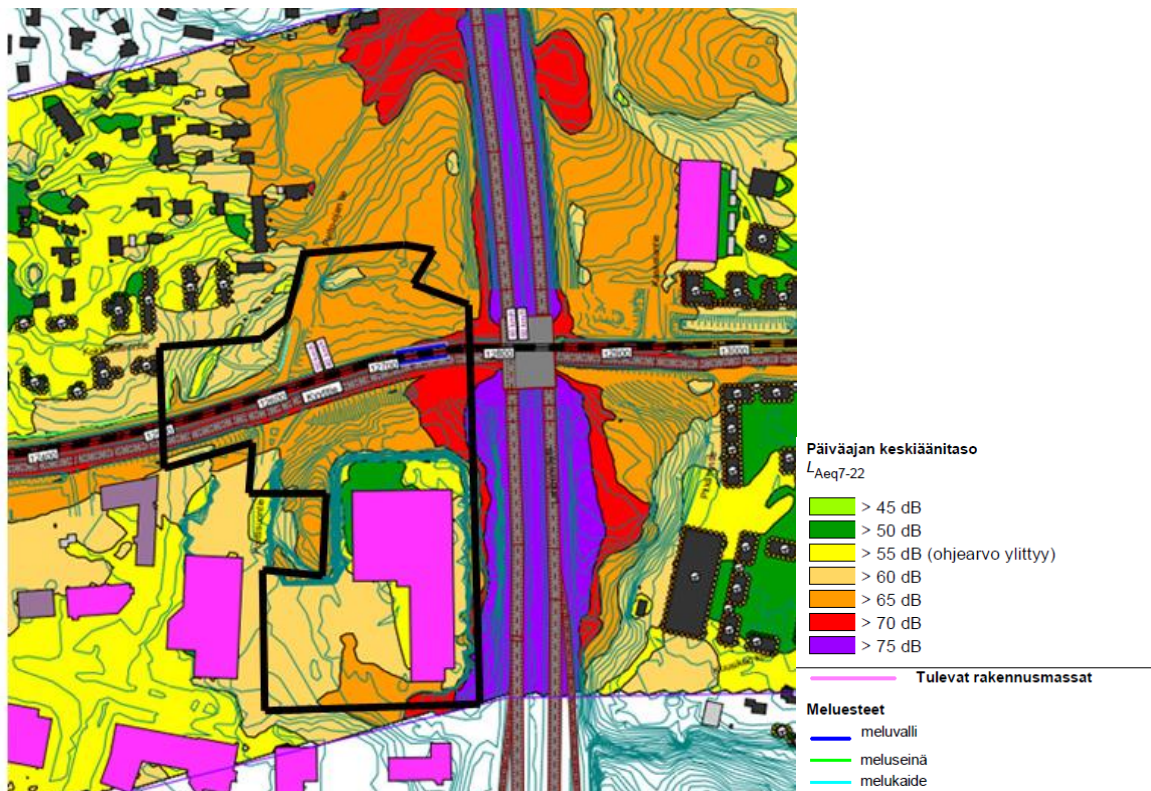
Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.8.2022 (Sitowise Oy). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Nykyisen paaluvälillä 12340–12525 sijaitsevan meluseinän kuntoa tarkastellaan Vantaan kaupungin toimesta myöhemmässä vaiheessa erikseen. Pelto-ojan tien varressa sijaitseva melueste säilyy.

Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitiotien yhteismelu ylittää ohjearvot suurella osalla pientaloalueen ulkoalueita. Tie- ja raitioliikenteen yhteismelun melun suurin keskiäänitaso (L_{Aeq} , päivä) herkkien kohteiden julkisivulla on 64 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin päiväajan keskiäänitaso julkisivuilla on 55 dB ja enimmäisäänitaso 67 dB. Raitiovaunun melu ei ylitä ohjearvoa 55 dB oleskelualueilla kaava-alueella.

Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylitä, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB. Ulkoilualueiden melutaso ei nouse hankkeen myötä kuin pienellä alueella ja raitiovaunun melu ylittää päiväajan melun ohjearvon vain osalla oleskelu-alueita.

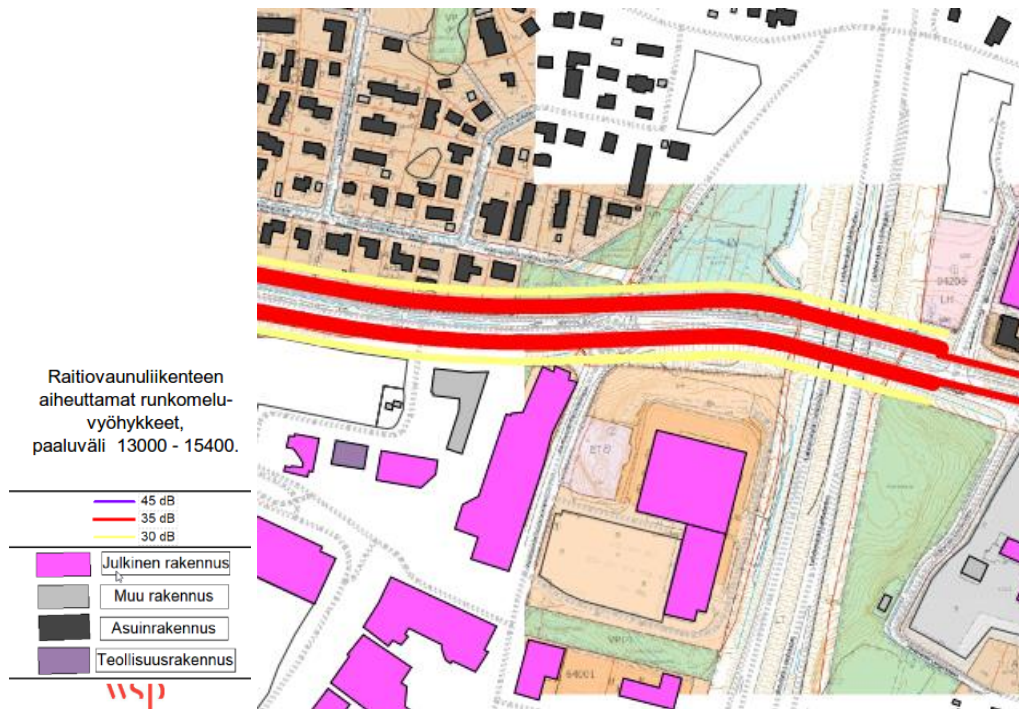


Kuva 20. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Kyytiellä (Sitowise Oy 31.8.2022). Kuvassa on esitetty myös suunnitellut rakennusmassat.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselvityksen (WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022) mukaan Pelto-ojan kaava-alueella ei runkomelu leviä katualueelta pientaloalueelle. Kaava-alueelle sijoittuva liikerakennus ei sijoitu runkomelun riskialueelle (45 dB).

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvona < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.



Kuva 21. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Kuninkaan alueella, paaluväli 13000–15400. (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022).

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

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

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

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

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

Kuva 22. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen (*Golder Associates Oy 2020*) mukaan suunnittelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu PIMA-kohteita.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katu ympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Porttisuonojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo pääosin rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön arvioidaan olevan vähäiset.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Katusuunnitelmaluonnoksissa (*WSP Finland Oy 30.3.2022*) Kyytitien katualuetta on suunniteltu leventää sekä sen etelä- että pohjoispuolelle. Tämä pienentää kaava-alueen viheralueiden määrää yhteensä noin 2 500 m². Katualueita on levennetty suunnitellun ratikan lisäksi myös Kyytitien ja Pelto-ojan tien risteuksen tuntumaan rakennetun kaukolämmön pumppaamorakennuksen johdosta, joka kaavassa on sijoitettu katualueelle et-merkinnällä.

Kaava-alueen pohjoisosan viheralueille sijoittuvat arvokkaat luontokohteet on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina luo-merkinnällä. Tämä parantaa näiden arvokkaiden luontokohteiden säilymisedellytyksiä. Porttisuonoja on merkitty kaavassa avo-ojan merkinnällä.

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen vaatii huomattavia maanpinnaleikkauksia Kyytitien eteläpuoleisella korttelialueella.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan kitkamaa-alueella rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti.

Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisääny nykytilanteeseen verrattuna.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (*Sitowise Oy, 13.5.2020*) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhailaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

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

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

kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

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

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020)*. Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta-aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO₂-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO₂-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO₂-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiili-neutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja värinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

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

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri

Vantaan ratikka:

Tiina Hulkko	hankejohtaja
Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
Hannakaisa Markkanen	tiedottaja

Kadut ja puistot:	Antti Auvinen Susanna Koponen	vesihuollon suunnittelu liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas Janne Karppinen	geotekniikkapäällikkö geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehtiAnna Sarikaya
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	15.11.2022
Kaavan nimi	002485 Kuninkaala 64 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	23.11.2020
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002485
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	7,0704	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	7,0704

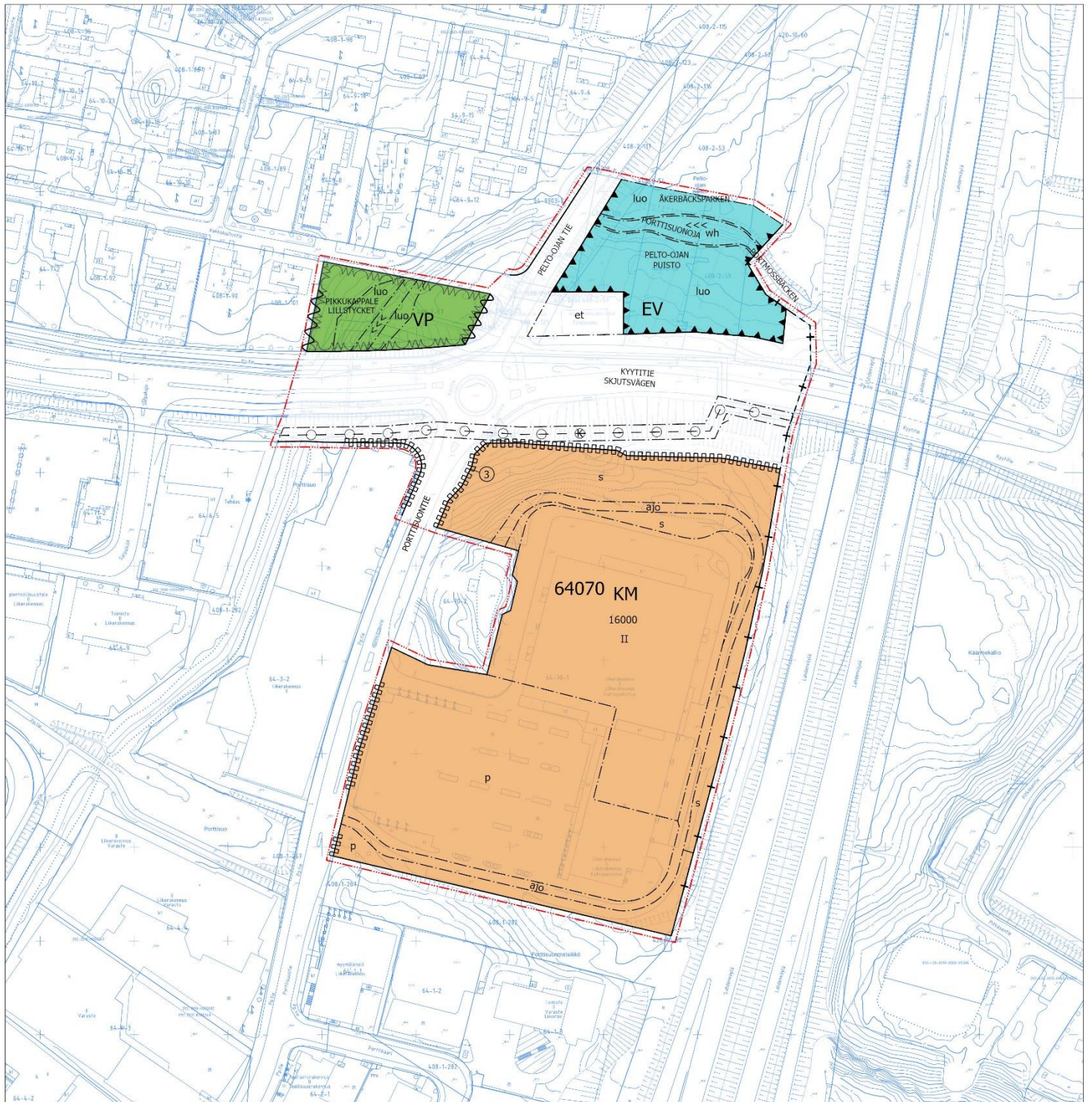
Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	7,0704	100,0	16000	0,23	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,3380	4,8	0		-0,0213	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,9994	28,3	0		0,2938	0
E yhteensä	0,6964	9,8	0		-0,2526	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]	
Yhteensä						
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos			
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]		
Yhteensä						

Alamerkinntät

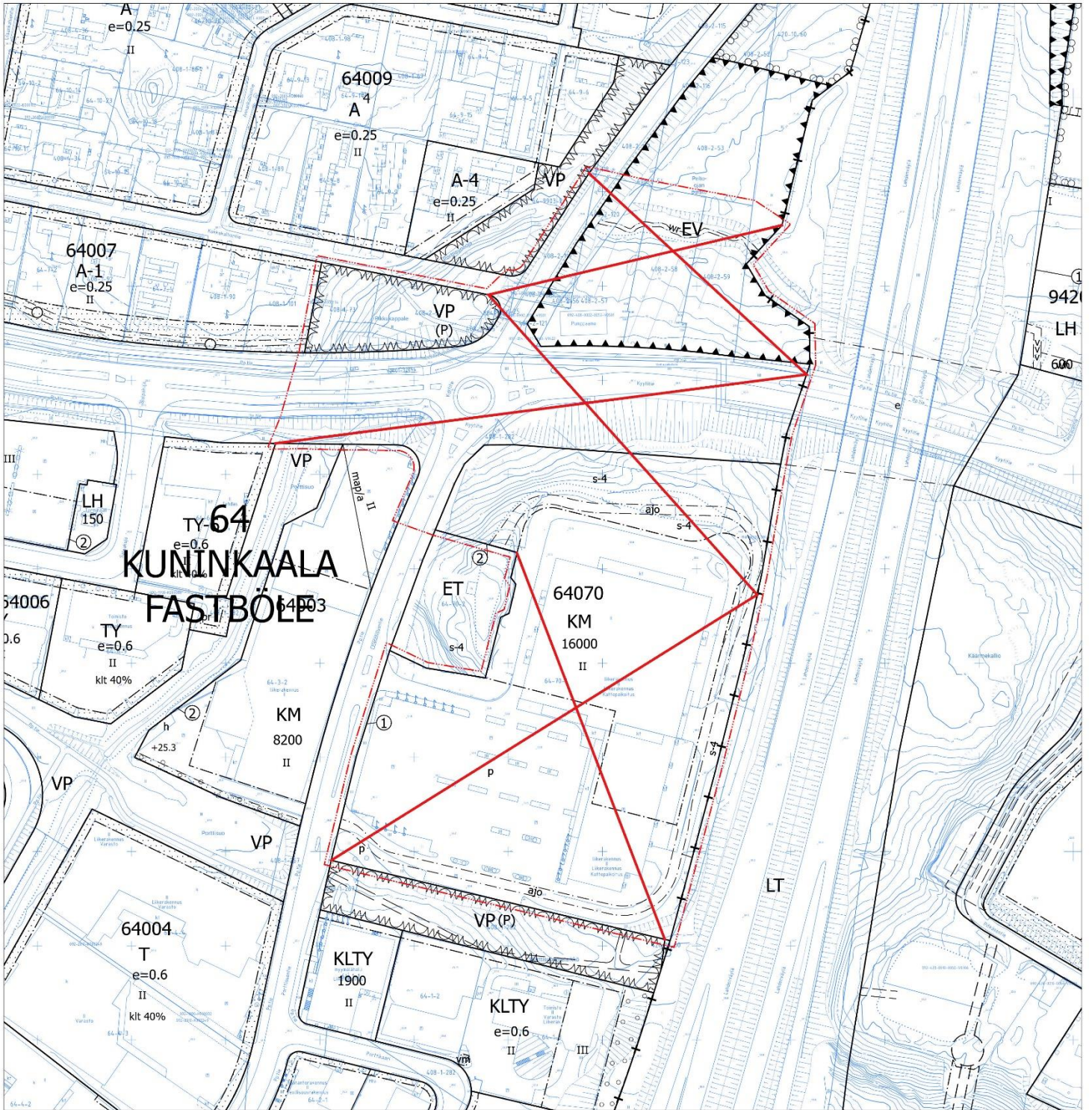
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	7,0704	100,0	16000	0,23	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199	0
KM	4,0366	100,0	16000	0,40	-0,0199	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,3380	4,8	0		-0,0213	0
VP	0,3380	100,0	0		-0,0213	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,9994	28,3	0		0,2938	0
Kadut	1,9994	100,0	0		0,2938	0
E yhteensä	0,6964	9,8	0		-0,2526	0
EV	0,6964	100,0	0		-0,2526	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



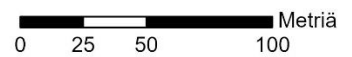
Asemakaavan muutosehdotus

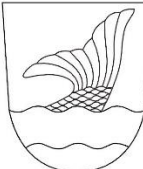
Vantaan kaupunki 18.4.2023





Poistettavat merkinnät



<p>002485 Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002485</p>	<p style="text-align: right;">1/2</p> <p>Päiväys Datum 18.4.2023</p>
<p>Vantaan kaupunki Vantaan ratikka: Pelto-oja</p> <p>Kaupunginosa 64, KUNINKAALA</p> <p>Asemakaavan muutos Osa korttelia 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet.</p> <p>Tonttijaon muutos Osa korttelia 64070. 1:2000</p>	<p style="text-align: center;"></p> <p>Vanda stad Vandaspåran: Åkerbäcken</p> <p>Stadsdel 64, FASTBÖLE</p> <p>Ändring av detaljplanen Del av kvarteret 64070 samt gatu-, rekreations- och specialområden.</p> <p>Ändring av tomtindelningen Del av kvarteret 64070. 1:2000</p>

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.

Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.

Rakennuksien julkisivuissa ja aidoissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja. Sisääntulo-osan tulee selvästi erottua.

Ilmastointi- tai muut tekniset tilat saavat ylittää suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Toimisto- ja ravitsemustilojen ulkokuoren ääneneristys tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Rakennusta ympäröiville pysäköimispaikoille on tasaisesti jaoteltuna istutettava 1 puu ja pensaita 200 neliometriä kohti.

Korttelialueelle saa sijoittaa kaksi mainostornia, joiden korkeus ja muoto määritellään rakennusluvan yhteydessä.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot	1 autopaikka/50 k-m ²
Liiketilat	1 autopaikka/35 k-m ²

Puisto.

Suojaviheralue.

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Osa-alueen raja.

Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.

På områden får inte placeras utrymmen för dagligvaruhandel.

Affärslokaler för detaljhandel får vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.

Byggnadernas fasader och stenmaterialer i inhägnaderna ska bestå av högklassigt material. Ingångspartiet ska tydligt markeras.

Ventilations- eller andra tekniska utrymmen får överskrida största tillåtna våningsantal eller byggnadsrätt.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iaktas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Ljudisoleringen mot trafikbuller i arbetsrummens och näringsinrättningarnas yttre skal ska vara minst 30 dB.

På parkeringsplatserna runtom byggnaden ska jämnt fördelat planteras ett träd och buskar per 200 kvadrater parkeringsyta.

I kvartersområdet får två reklamtorn placeras. Tornens höjd och utformning fastställs i samband med bygglovet.

Minimiantalet bilplatser:

Kontor	1 bilplats/50 m ² -vy
Affärslokaler	1 bilplats/35 m ² -vy

Park.

Skyddsgrönområde.

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Gräns för delområde.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

002485

2/2

<p>64</p> <p>KUNIN</p> <p>64070</p> <p>16000</p> <p>II</p> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0;"></div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">et</div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">wh</div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">luo</div> <hr style="width: 60px; margin: 5px 0;"/> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">ajo</div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">p</div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">>>></div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">(k) ○</div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">□□□□□</div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">~ ~ ~ ~ ~</div> <div style="border: 1px dashed black; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0; text-align: center;">s</div>	<p>Kaupunginosan numero.</p> <p>Kaupunginosan nimi.</p> <p>Korttelin numero.</p> <p>Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.</p> <p>Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.</p> <p>Rakennusala.</p> <p>Yhdyskuntateknistä huoltoja palvelevien rakennusten ja laitosten alue.</p> <p>Alue on varattu kaukolämmön pumppaamoja varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.</p> <p>Ohjeellinen hulevesialue.</p> <p>Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.</p> <p>Katu.</p> <p>Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.</p> <p>Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.</p> <p>Ajoyhteys.</p> <p>Pysäköimispaikka.</p> <p>Avo-oja.</p> <p>Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.</p> <p>Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.</p> <p>Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.</p> <p>Suojeltava alueen osa.</p> <p>Alueen osa, jonka maastomuotoja ei saa muuttaa. Kasvillisuutta tulee kehittää kasvupaikalle sopivin lajein.</p>	<p>Stadsdelsnummer.</p> <p>Stadsdelens namn.</p> <p>Kvartersnummer.</p> <p>Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.</p> <p>Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.</p> <p>Byggnadsyta.</p> <p>Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.</p> <p>Området är reserverat för fjärrvärmepumpstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.</p> <p>Riktgivande dagvattenområde.</p> <p>Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.</p> <p>Gata.</p> <p>Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stömljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.</p> <p>Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.</p> <p>Körförbindelse.</p> <p>Parkeringsplats.</p> <p>Öppet dike.</p> <p>För naturgasledning reserverad del av område.</p> <p>Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.</p> <p>Området skall förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.</p> <p>Del av område som ska skyddas.</p> <p>Del av område där terrängformerna ej får ändras. Vegetationen bör på växtplatsen utvecklas genom att plantera lämpliga växtsorter.</p> <p>MILJÖFÖRHÅLLANDEN</p> <p>Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten.</p> <p>Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Portmossbäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.</p> <p>TOMTINDELNING</p> <p>För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.</p>
<p>YMPÄRISTÖOLOSUHTEET</p> <p>Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.</p> <p>Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Porttisuonojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.</p>		
<p>TONTTIJAKO</p> <p>Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnoin ole toisin osoitettu.</p>		