



Vantaa

002455 Vantaan ratikka: KUUSIKKO

Kuninkaala ja Hakkila



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 23.8.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002455. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Katualuetta kaupunginosassa 64, Kuninkaala sekä kortteli 66134 ja osa kortteliä 66053 sekä katualue kaupunginosassa 66, Hakkila.

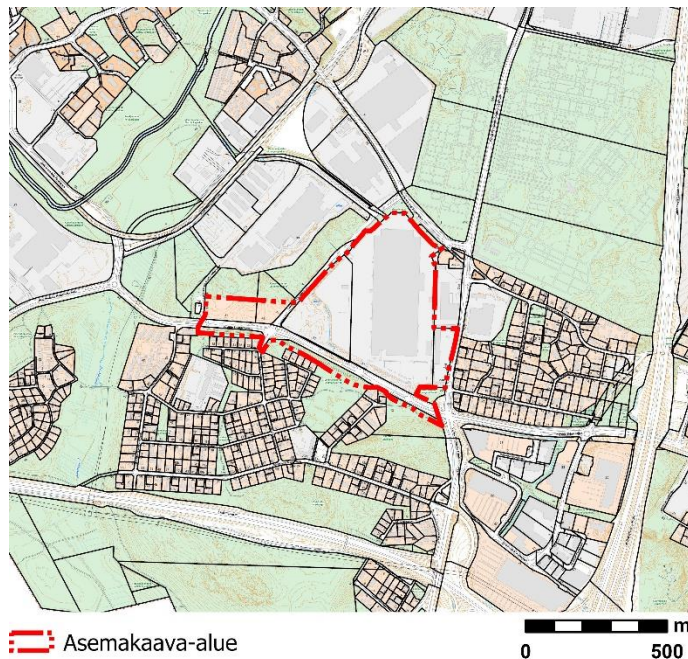
Tonttijaon muutos:

Kortteli 66134 ja osa kortteliä 66053 kaupunginosassa 66, Hakkila.

Asemakaavamutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuypäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Kuninkaalan ja Hakkilan kaupunginosissa Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Kyytitien katualuetta, joka rajautuu idässä Vanhaan Porvoontiehen ja lännessä Tukkukaupankujaan. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuuos vaikuttaa.

Kuva 1. Suunnittelualan 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 puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman "Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus" nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.

- Mielenpaineet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut palautteet eivät koskeneet Kuusikon kaavamuutosaluetta 002455, mutta yksi palautteista koski Kuusikon kaavamuutosalueen lähiympäristöä.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 7.10.2021 ja ne esiteltiin 7.10.-20.10.2021. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 21.4.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 21.4.-12.5.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 29.4. sekä 10.5.2022. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 21.4.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Tänä aikana vastaanotettiin 12 mielipidettä ja 1 muu tiedustelu.
- Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 (koko ratikan linja).

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	5
2. Lähtökohdat.....	7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	7
2.2 Suunnittelutilanne	17
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	24
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	24
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	24
3.3. Asemakaavan tavoitteet	27
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	28
4. Asemakaavan kuvaus.....	29
4.1 Kaavan rakenne	29
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	30
4.3 Aluevaraukset.....	31
4.4 Kaavan vaikutukset.....	31
4.5 Ympäristön häiriötekijät	40
5. Asemakaavan toteutus	41
6. Kaavatyöhön osallistuneet.....	41
7. Asemakaavan seurantalomake	42
8. Asemakaavakartta ja -määräykset	44

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake
- Asemakaavakartta ja -määräykset

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- WSP Finland Oy (10.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kyytiellä välillä Tukkukaupankuja-Vanha Porvoontie, 58640_1_Kyytitie.
- WSP Finland Oy (10.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kyytiellä välillä Tukkukaupankuja-Vanha Porvoontie, 58640_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 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021
- 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, 20.4.2022

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle Kyytitiellä sekä Kuusikon raitiotiepysäkille. Muutoksessa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyllä, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

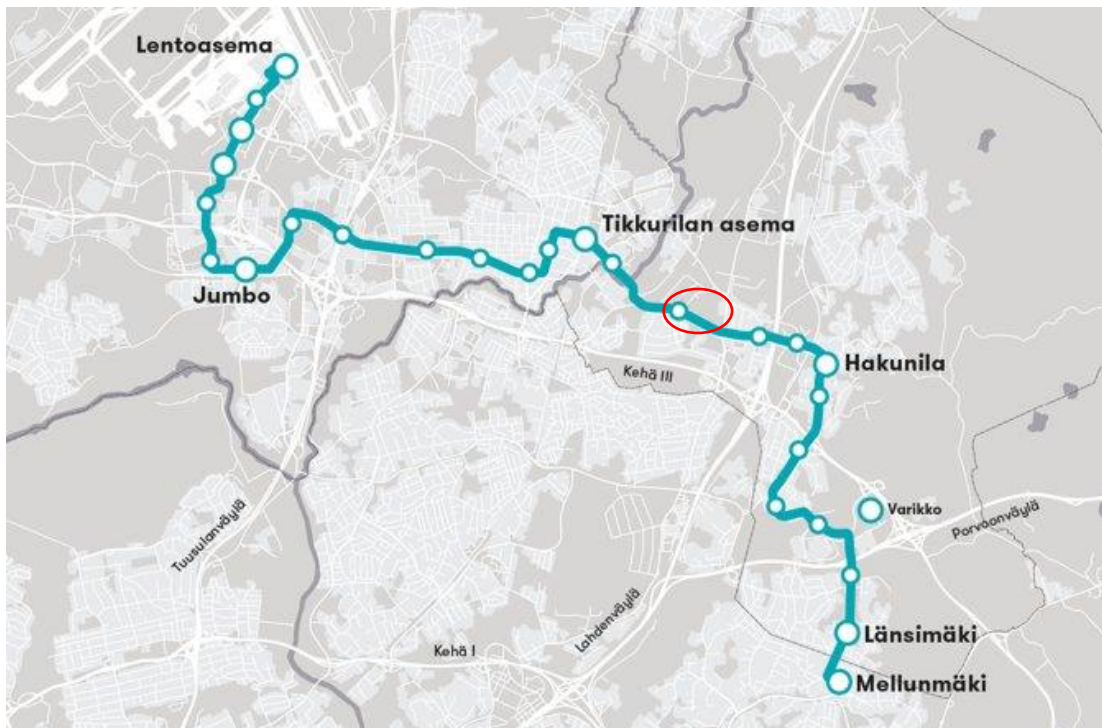
Asemakaavamuutoksella muutetaan toimistorakennusten korttelialuetta (KT), teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialuetta (TVKT) sekä lähivirkistysalueita (VL) osin katualueeksi. TVKT-korttelissa esitetään uusi tonttijako ja rakennusoikeus jaetaan tonttijaon mukaisesti tonteille. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Asuinkorttelin 64039 suojaksi on kaavassa Kyytitien katualueelle osoitettu meluste. Lisäksi kyseiselle asuinkorttelille on esitetty ajoneuvoliittymäkielto Kyytitien puoleiselle rajalle. Kaavassa on annettu melu- ja tärinäsuojaukseen, pilaantuneiden maiden kunnostamiseen sekä kaupunkikuvaan 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.

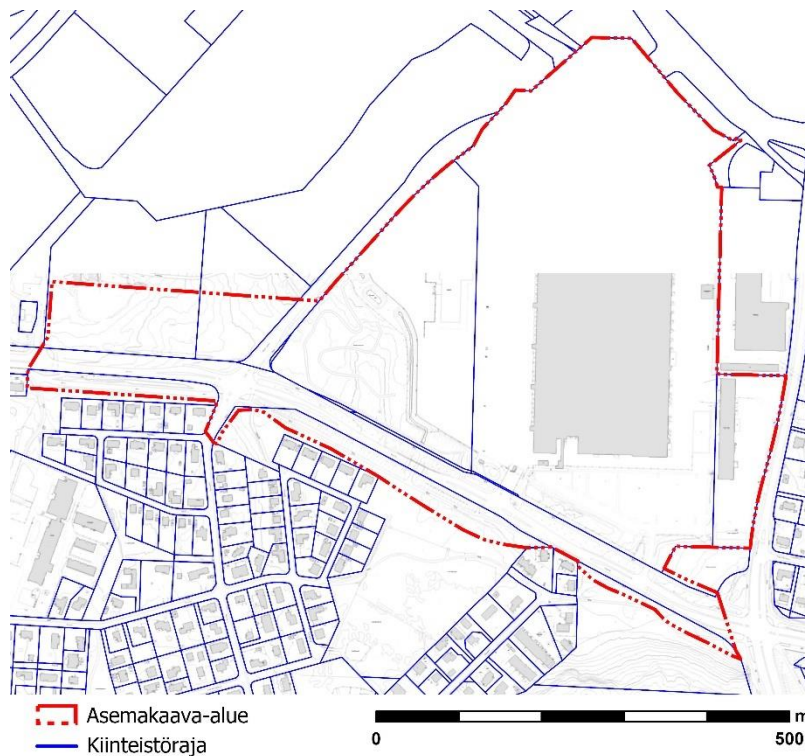
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatko-suunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kuusikon kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella ympyrällä.



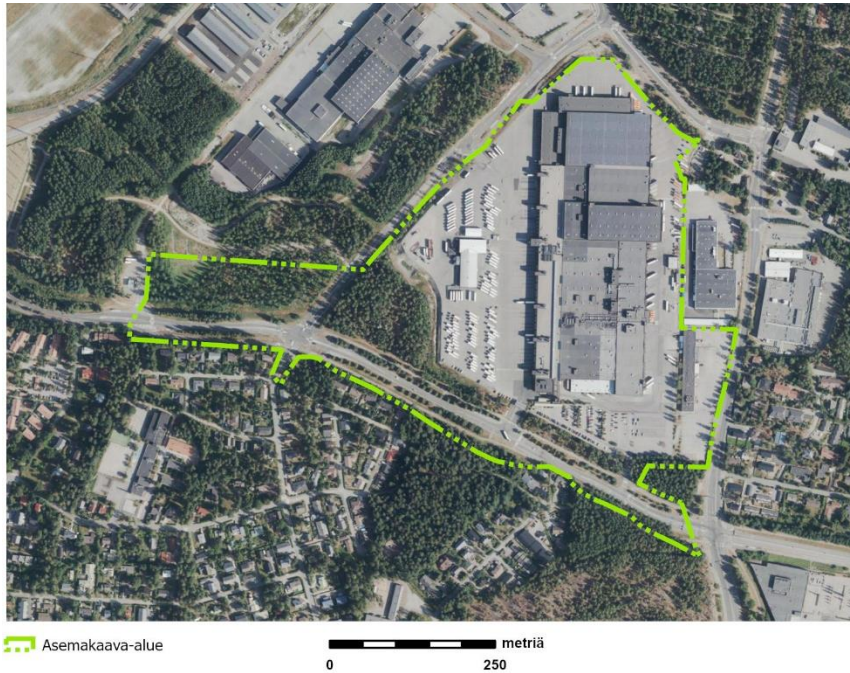
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee pääosin Hakkilan kaupunginosassa, kaava-alueeseen kuuluu pieni osa Kuninkaalan kaupunginosassa sijaitsevaa katualuetta. Alue kuuluu Tikkurilan suuralueeseen, joka käsittää Tikkurilan keskustan ja sen lähiympäristön alueet. Matkaa Tikkurilan rautatieasemalle on noin kaksi kilometriä ja lentokentälle vajaa kahdeksan kilometriä. Kyytitien pohjoispuolelle sijoituu Vantaan Akselin yritysalue ja eteläpuolelle Kuusikon asuinalueita sekä viheralueita. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 29,9 ha.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue on ollut vielä 1970-luvulle asti metsää, pääasiassa tiheää kuusikkoa. 1980-luvulla rakentuneen Jokiniementien (nyk. Kyytitie) myötä alueen maisema on muodostunut vähitellen nykyiselleen. Vanhaa metsää on yhä melko runsaasti jäljellä. Kaavamuutosalueelle sijoittuu Keskon keskusvarasto, jonka piha-alue on pääasiassa laajaa asfalttikenttää. Kyytitie ja Kanervantie rajaavat alueen maisematiloja. Näkymät alueella ovat pääasiassa katujen suuntaisia, jotka rajautuvat ympäröivään kasvillisuuteen.

Suunnittelualueella ei sijaitse valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita.

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 raporteja 38/2021*).

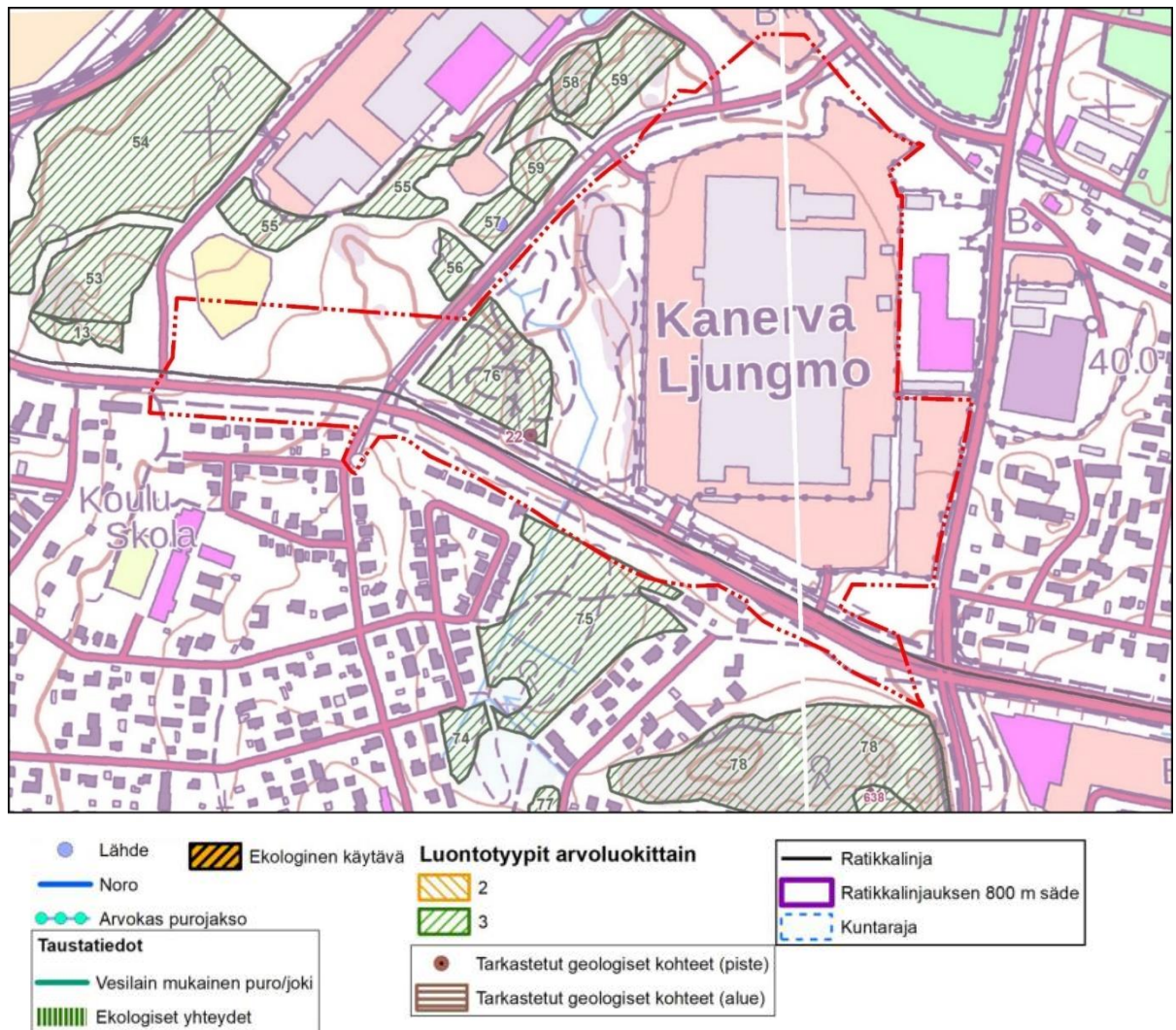
Selvityksessä kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet 50 m säteellä raitiotien linjauksesta ja ratikkalinjaan liittyvät asemakaava-alueet (pl. Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkojen luontoselvityksessä kartoitetut alueet) sekä lepakoiden todennäköiset ruokailualueet 800 m säteellä ratikkalinjasta. Lisäksi tarkastettiin alueella sijaitsevien geologisten kohteiden tila ja arvioitiin kaavan mukaisten ekologisten yhteyksien säilyvyys. 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 raporteja 38/2021*).

Kanervan metsä Kyytitien ja Kanervantien kulmassa on rajattu arvokkaaksi luontotyyppikohteeksi (kuivahko kangasmetsä). 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. (*Faunatican raporteja 38/2021*)

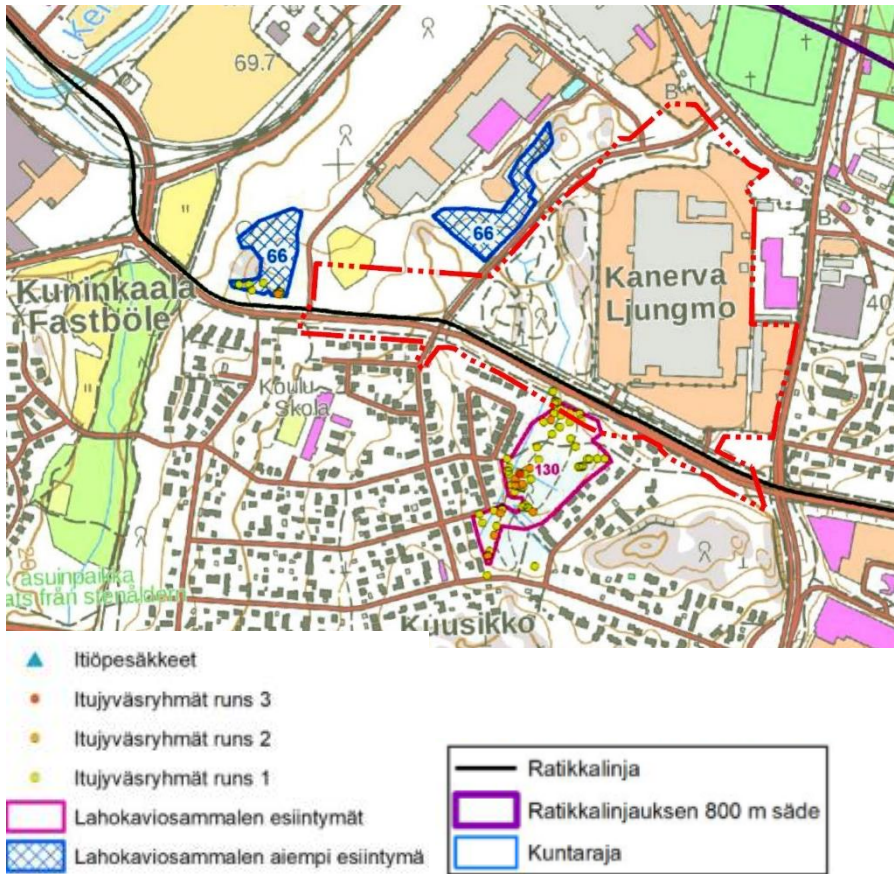
Suunnittelualueelle sijoittuu arvokas geologinen kohde, Kanervan lohkarie, korttelin 66053 suojava-heralueella.

Suunnittelualan läpi kulkevan Kyytitien eteläpuolella todettiin luontoselvityksessä lahokaviosammaleen esiintymäkuvioiden ydinalue (3,13 ha). Kaikki selvityksessä löydetty lahokaviosammaleen esiintymäkuviot saivat laajan vertailuaineiston keskiarvoa heikomman pistemäärän ja tällä perusteella esiintymät eivät ole lahokaviosammaleen suotuisan suojelutason säilyttämiselle merkittävä kohde.

Luontoselvityksessä suunnittelualueelta ei tehty lepakkohavaintoja, mutta viereisiltä alueilta tehtiin useita pohjanlepakkohavaintoja ja yksittäinen viiksi-/isoviiksisipiipahavainto. Suunnittelualueelta ei tehty myöskään havaintoja erityisesti huomioitavista lintulajeista. Lähialueilta havaittiin mm. peukaloinen, puukiipijä, sirittäjä ja tiltaltti.



Kuva 5. Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet. (Faunatican raportteja 38/2021).



Kuva 6. Lahokaviosammalhavainnot. (Faunatican raporteja 38/2021).

Vesistöt ja vesitalous

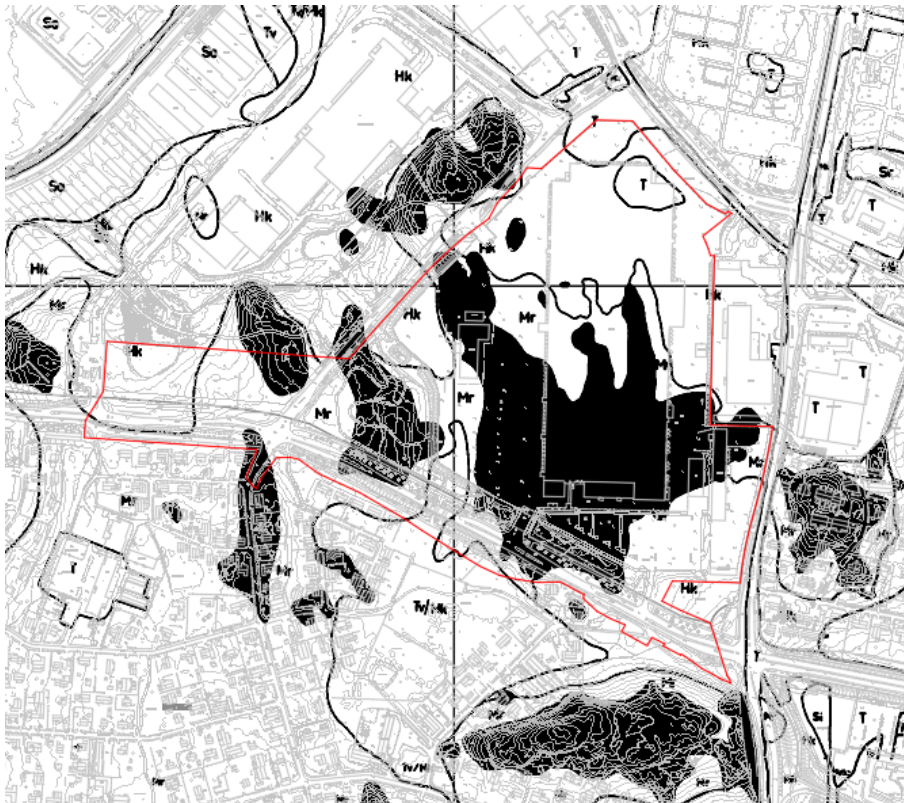
Kaava-alueelle ei sijoitu vesistökohteita. Alue on suurelta osin asfaltin peittämää, kadun viereiset alueet ovat kasvillisuuden peitossa.

Alue ei ole pohjavesialuetta. Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Valkealähde I pohjaveden muodostumisalueeseen.

Kaavamuutosalue kuuluu itäiseltä osaltaan Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Kuivatus perustuu avo-ojiin ja osittain viemärointiin.

Maaperä

Suunnittelualan maaperä on pääosin kitkamaata (moreenia ja hiekkaa) sekä kallioista aluetta. Alueen pohjoisosassa on täyttöalueita. Pohjatutkimusten mukaan päällimmäisenä maakerroksena on n. 0,2–3,0 m kerros täyttöä. Osassa kairauksissa päällimmäisenä kerroksena näkyy paksuimmillaan n. 1,6 m kerros turvetta. Täyden/turpeen alla on pääosin silttiä, hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet noin 1,55–17,9 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.



Kuva 7. Maalajikartta.

Topografia

Alueella maaston korkeusvaihtelu on hyvin pientä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kuninkaalan kaupunginosassa oli vuoden 2015 alussa 2842 asukasta. Vuoden 2021 alkuun mennessä määrä kasvoi hieman, jolloin asukkaita oli 2888. Hakkilassa puolestaan oli vuoden 2015 alussa 1381 asukasta. Vuoden 2021 alussa asukkaita oli hieman vähemmän, 1318. Uusia asuntoja on rakentunut 2000-luvulla hyvin maltillisesti, etenkin Hakkilan alueelle on rakentunut vain muutamia uusia asuntoja vuosien 2000 ja 2018 välisenä aikana. Alueiden väestöstä valtaosa on aikuisväestöä.

Vuonna 2021 tehdyn ennusteen mukaan Kuninkaalan kaupunginosan väestömäärä kasvaisi vuoteen 2031 mennessä 3240 asukkaaseen. Hakkilassa puolestaan asukasmäärä pienenisi vuoteen 2031 mennessä 1266 asukkaaseen. (*Vantaan kaupunki, 2021.*)

Asuminen

Suunnittelualueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Kyytitien eteläpuoli on pientalovaltaista Kuusikon asuinalueita. Suunnittelualueen itäpuolella sijaitsee Hakkilankallion pientalovaltainen asuinalue.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualue on osa Vantaan Akselin yritysalueita. Suunnittelualueelle sijoittuu Kesko Oyj:n keskusvarasto. Muita työpaikkoja tai palveluita kaavamuutosalueelle ei sijoitu. Hakkilalla on pitkät perinteet teollisesta toiminnasta ja kaupunginosan teollisuusalue on Vantaan vanhimpia. Vantaan

Akselin yritysalue jatkuu suunnittelualueelta pohjoiseen, jonka lisäksi suunnittelualan läheisyydessä sijaitsee polttoainejakelun kylmäasema sekä Kuusikon alueella kaksi päiväkotia ja alakoulu.

Kuninkaalassa, Kehä III:n ja Lahdenväylän risteyksen tuntumassa sijaitsee Porttipuiston palvelukeskittymä, joka painottuu rakentamiseen ja huonekaluihin. Palvelukeskittymän vuoksi kaupunginosassa on enemmän työpaikkoja kuin alueella asuu työkäisiä. Hakkilan elinkeinoelämä on painotunut teollisuus- ja yritystoiminnan ympärille. Myös siellä työpaikkoja on väestömäärään nähden moninkertaisesti.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijoittuu Tikkurilan keskustarakenteen ulkopuolelle. Suunnittelualueella sijaitsee pääasiassa teollisuustoimintaan liittyviä toimintoja sekä viheralueita. Suunnittelualan eteläpuolella sijaitsee väljää pientaloasutusta. Kyytitie on alueen merkittävä elementti, sillä sitä kautta on yhteys Tikkurilan keskustan sekä Lahdenväylän suuntaan.

Kyytitien etelä- ja pohjoispuoli eroavat kaupunkikuvallisesti toisistaan. Tien eteläpuoli on pienipiirteistä ja vihreää pientaloaluetta, joka on muotoutunut nykyiselle 70- ja 80-luvuilla. Pohjoispuolta taas dominoi teollisuusrakennukset ja niiden toiminnan tarvitsemat asfalttikentät. Kyytitien reunoilla on säilynyt vanhaa metsää, joka sulkee näkymiä ympäröiviin alueisiin.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kiinteät muinaisjäännökset

Alueella sijaitsi 1930-luvulla kuusi huvilaa, joista kaksi sijaitsi samalla palstalla. Alue sai silloin nimen ”Sexan”. Myöhemmin, vuonna 1949, maasta myytiin alueelle palstoja pääasiassa ruotsinkielisille rintamamiehille. Nykyinen rakenne alkoi muodostua 1980-luvulla Kanervantien rakentamisen myötä. Sen jälkeen rakentui nykyinen Kyytitie, joka synnytti alueen nykyisen ilmeen. Ennen näiden teiden rakentamista alue oli pääasiassa tiheää kuusikkoa. Vanhaa kasvillisuutta on säilynyt osittain. Muutoin historiallista kerrostumaa on vähän nähtävillä tielinjauksien vuoksi.

Kaava-alueella ei sijaitse kulttuuriperintökohteita tai kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Kaava-alueen pohjoispuolella sijaitsee kaksi asemakaavalla suojeltua 1920-luvulta olevaa rakennusta. Kohde on Hakkilan eli Malmarsin kievari, johon kuuluu torppa ja aitta. Paikalla on toiminut kestikievari 1700-luvulta lähtien. Paikalla toimii nykyään kivimyymlä ja ulkonäyttelyalue.

Kaava-alueen länsipuolella, Kyytitien pohjoispuolella, nykyisen Nesteen kylmäaseman vieressä, sijaitsee kiinteä muinaisjäännös Fastböle (Kuninkaala). Tielinja on merkitty Fastbölen 1770-luvun isojakokartalla. Kyseessä on Fastbölen ja Haxbölen historiallisia kyliä yhdistänyt tielinjaus. Tie on ulkoilualueella ja sen kylkeen on pystytetty tien historiasta kertova opastaulu. Tämän lisäksi kylmäaseman takana sijaitsevassa metsässä on toinen kiinteä muinaisjäännös, Kanervanummi. Kohde on mahdollinen tervahauta.

Kaava-alueen pohjoispuolella tielinjaus Tikkurilantie – Malmarintie – Kaskelanrinne, alueen lounaispuolella tielinjaus Vanha Kuninkaalantie – Markkulantie sekä kaava-alueen itäpuolella Vanha Porvoontie ovat *Vantaan historiallisen tiestön inventoinnissa 2018 (Vantaan kaupunki)* luokiteltu kulttuurihistoriallisesti merkittäviksi kohteiksi R2.



Kuva 8. Historialliset rakennuskohteet, muinajäännökset ja rakennusperintökohteet suunnittelualueen ympäristössä.

Virkistys

Suunnittelualueen ympäristössä sijaitsee runsaasti virkistysalueita. Alue yhdistyy pohjoisessa ja etelässä sen ympäristössä sijaitseviin laajoihin lähivirkistysalueisiin. Alueen läheisyydessä sijaitsee kuntoratoja ja hiihtolatu.

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.

Joukkoliikenne

Tikkurilan keskustasta alueelle pääsee julkisella liikenteellä noin 15–20 minuutissa. Suunnittelualueella sijaitsee Kyytitien, Lindmaninkorven, Sammaltien ja Markkulantien linja-autopysäkit.

Kävely ja pyöräily

Alueelta on sujuvat kevyen liikenteen yhteydet kaikkiin ilmansuuntiin. Kyytitien eteläpuolella on yhdistetty kävely- ja pyörätie, joka on osa pyöräbaanaa ja pyöräilyn laatukäytävää. Keskon korttelin kohdalla ja siitä itään myös Kyytitien pohjoispuolella on yhdistetty kävely- ja pyörätie. Alue liittyy laajaan pää- ja paikallispyörätieverkostoon.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueella on rakennettua vesihuoltoa. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohdot sijaitsevat Kyytitiellä (800 SG 2018).

Lisäksi alueella kulkevat Sammaltien vesijohto (200 m 1980), joka on liitetty Kyytitien runkovesijohtoon.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hiekkaharjussa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 8000 m³, HW = +80 ja NW = +73.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 75 ja ylin on noin + 85. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemärointi

Kaavamuutosalueen lähin yleinen jätevesiviemäri sijaitsee Kyytitiellä (315 M 1979).

Alueen jätevedet kootaan Keravajoen vierellä kulkevaan DN1200 jätevesien runkoviemäriin, josta ne johdetaan Kielotien runkoviemäriin, Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemärointi ja hulevesien virtausreitti

Kaavamuutosalueen lähin yleinen hulevesiviemäri sijaitsee Kyytitiellä (500 B). Kuivatus perustuu suurimmalta osaltaan avo-ojiin.

Hulevedet johdetaan Kanervanummen viheralueen avo-ojiin, josta ne johtuvat Kanervikkotien hulevesiviemäriin ja sieltä Maarinojan kautta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpölinja kulkee Kyytitien molemmilla reunoilla.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Kyytitiellä ja Kanervantiellä.

Maakaasu

Maakaasuputki kulkee suunnittelualueen läntisellä puolella Kyytitien pohjoispuolella ja siirtyy Lindmaninkorven kohdalla Kyytitien eteläpuolelle.

Ympäristöhäiriöt

Melu

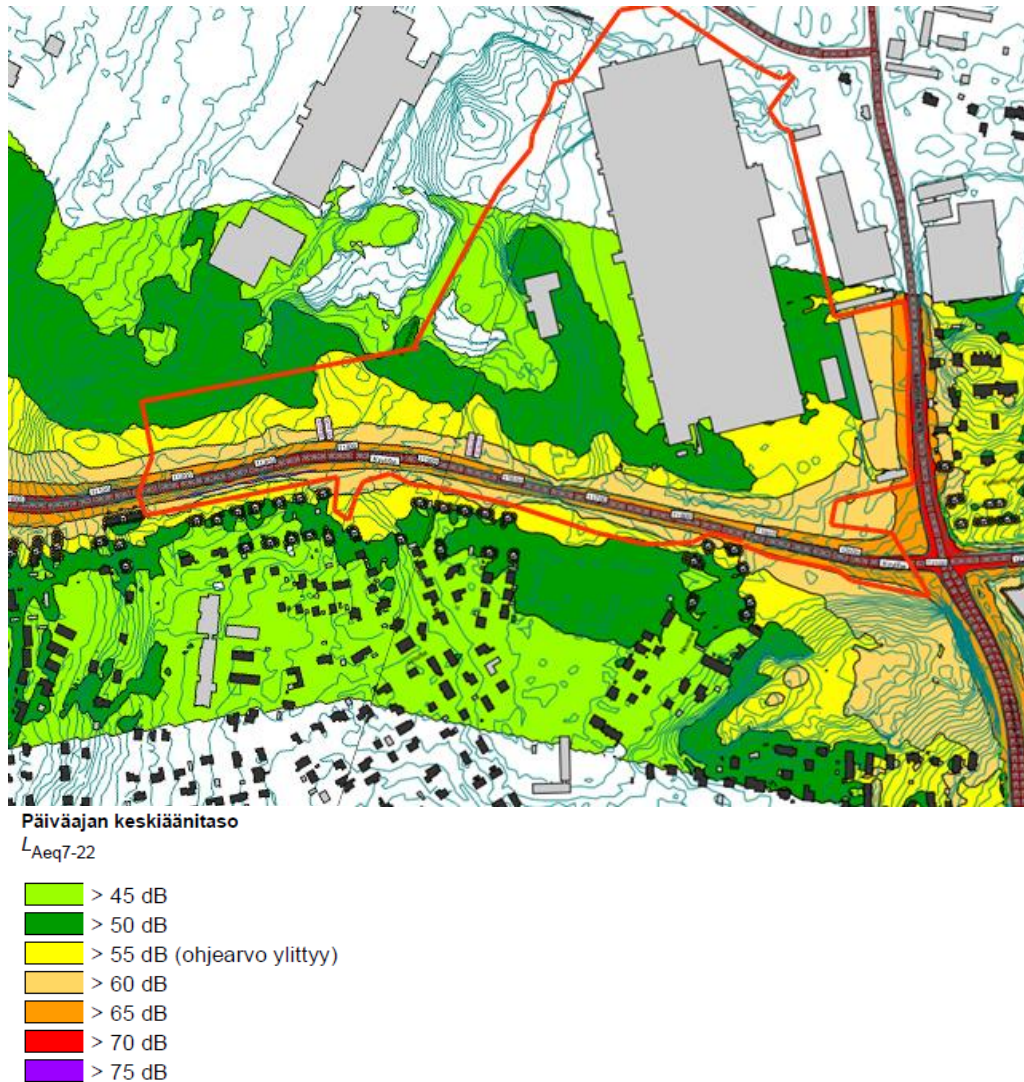
Yleiskaavan 2020 mukainen lentomelualue ei ulotu suunnittelualueelle.

Vantaan raitioradan meluselvityksen (Sitowise 20.4.2022) mukaan Kyytitie on alueen päämelunlähde, jossa päivämelu nousee 70–75 dB:n. Alueella sijaitsee raskasta liikennettä aiheuttavia logistiikkayrityksiä.

Kyytitien eteläpuolella on paaluvälillä 10900–11400 Heidehofintien ja Kanervantien välillä on rivi- ja omakotitaloja lähimmillään 20–35 metrin päässä Kyytitiestä. Alueella on meluvalli omakotitalojen suojana. Nykytilanteessa yli 55 dB meluvyöhyke ulottuu tietä lähimpänä olevien talojen oleskelupihoille ja myös yli 60 dB ylittyy osalla pihvoja. Meluvallin kohdalla omakotitalojen oleskelualueet ovat lähes kokonaan alle 55 dB ohjearvon. Melu kantautuu alueelle myös Kehä III:lta.

Paaluvälillä 11400–12000 Kanervantien–Vanha Porvoontien välillä on omakotitaloja 15–35 metrin päässä tiestä tien eteläpuolella. Nykytilanteessa ohjearvo ylittyy paaluvälillä 11800–11900

Lindmanninkorven ja Untipakkan viheralueiden välissä olevien Kyytitietä lähinnä olevien kolmen asuinrakennuksen oleskelupihoilla.

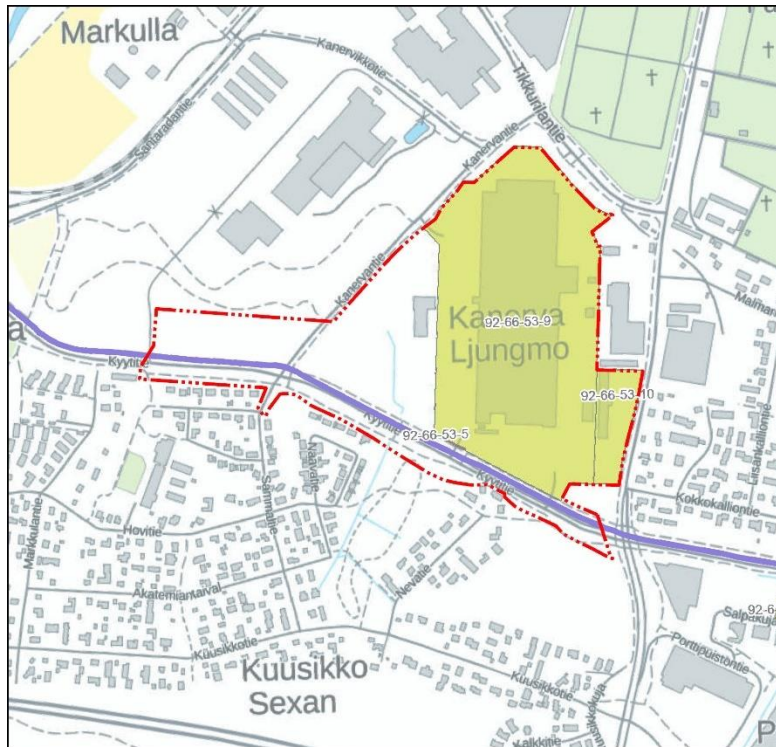


Kuva 9. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 20.4.2022).

Pilaantuneet maa-alueet

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

Suunnittelualueelta on selvityksessä merkitty Kesko Oyj:n keskusvaraston alue kiinteistöillä 92-66-53-5 ja 92-66-53-9 sekä HPY:n polttonestovarasto kiinteistöllä 92-66-53-10 tarkistettaviksi selvitystarpeiksi. Kohteet on selvityksessä luokiteltu toimiviksi kohteiksi, jonka maaperän tilan selvitys tulee ajankohtaiseksi maankäytön, omistajan tai haltijan muuttuessa tai jos haittoja ilmenee. Selvityksessä suositellaan, että isompien maankaivuutöiden yhteydessä otetaan yhteyttä myös viranomaisiin.



Kuva 10. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää (Golder Associates Oy 2020).

2.1.4 Maanomistus

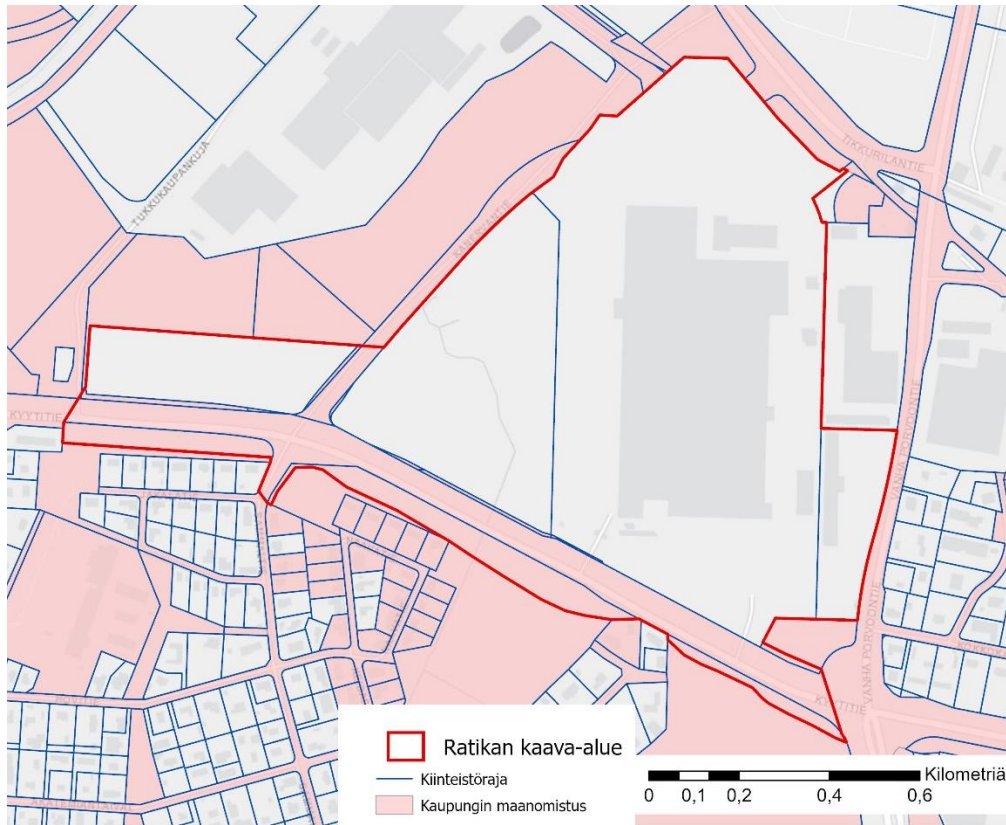
Vantaan kaupunki omistaa katualueet ja Kyytitien eteläpuoliset viheralueet.

Kiinteistöt omistajineen:

- Kiinteistöt 92-64-9901-0, 92-64-9903-1, 92-408-3-119, 92-66-9901-0 ja 92-408-4-155 omistaa Vantaan kaupunki.
- Kiinteistöt 92-66-131-3, 92-66-134-1, 92-66-131-4 ja 92-66-53-8 omistaa Kesko Oyj.
- Kiinteistöt 92-66-53-5, 92-66-53-9 ja 92-66-53-10 omistaa Logikor oy.

Lisäksi Vantaan kaupunki omistaa alueella määräalat:

92-66-131-4-M501, 92-66-131-3-M502, 92-66-53-5-M501.



Kuva 11. 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:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea ruudukko) sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (vaaleanruskea pystyviivitus). Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke -merkinnän suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyhin ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Suunnittelualueen läpi itä-länsisuunnassa kulkee maakaasun runkoputki (tumman harmaa viiva).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

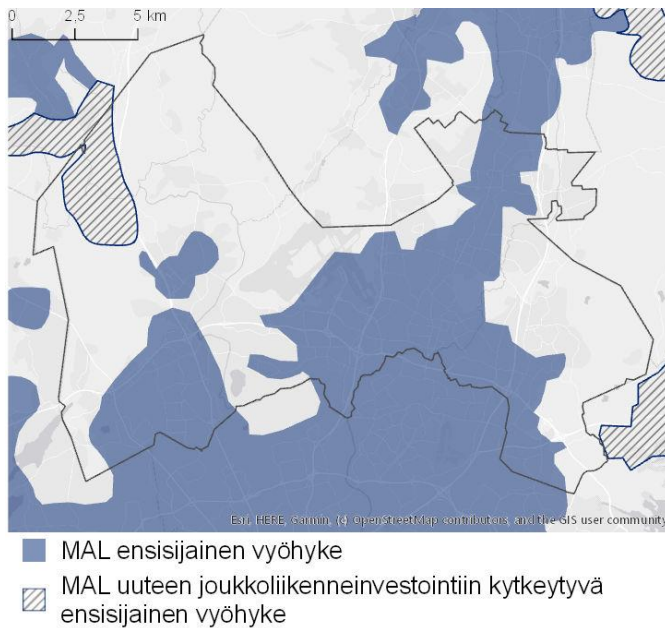


Kuva 12. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä ja kaava-alueen likimääräinen sijainti. Kaava-alue on osoitettu keltaisella ympyrällä kartan keskellä.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvuun 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 kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille.

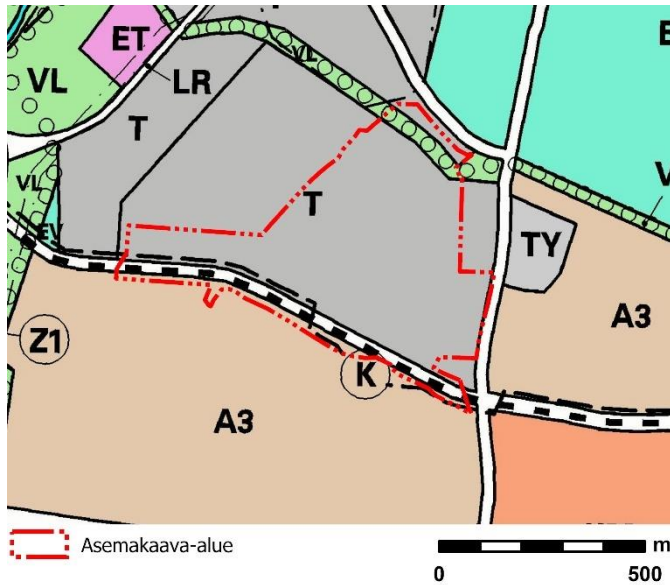


Kuva 13. Ote MAL 2019-suunnitelmasta.

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.

Vantaan ratikka on yksi MAL 2019 -suunnitelman seudullisen raitiotieverkoston laajentamisen viidestä pika-raitiotiehankeesta.

Yleiskaava 2007

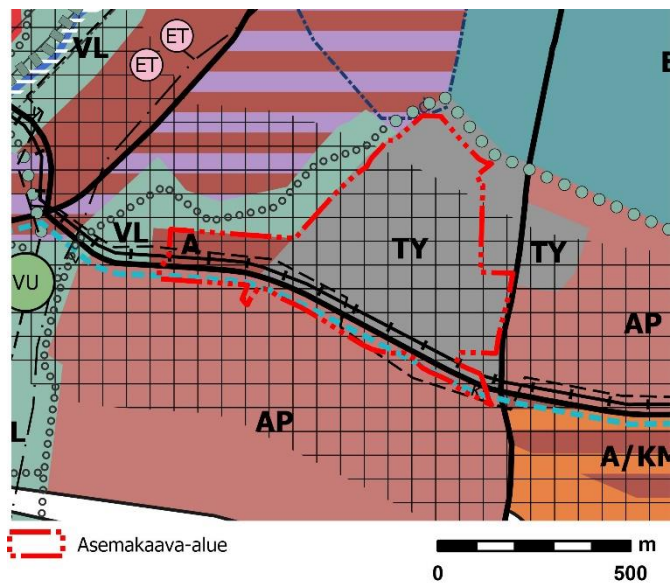


Kuva 14. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2007.

Voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 suunnittelualue on Kyytitien pohjoispuolella teollisuus- ja varastoaluetta (T) ja Kyytitien eteläpuolella pientaloaluetta (A3). Kyytitien varteen on merkitty maakaasun runkojohto (k). Kyytitien suuntaisesti on merkitty ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa raitiotienä.

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

Yleiskaava 2020



Kuva 15. Ote yleiskaavasta 2020. Kaava ei ole saanut lainvoimaa.

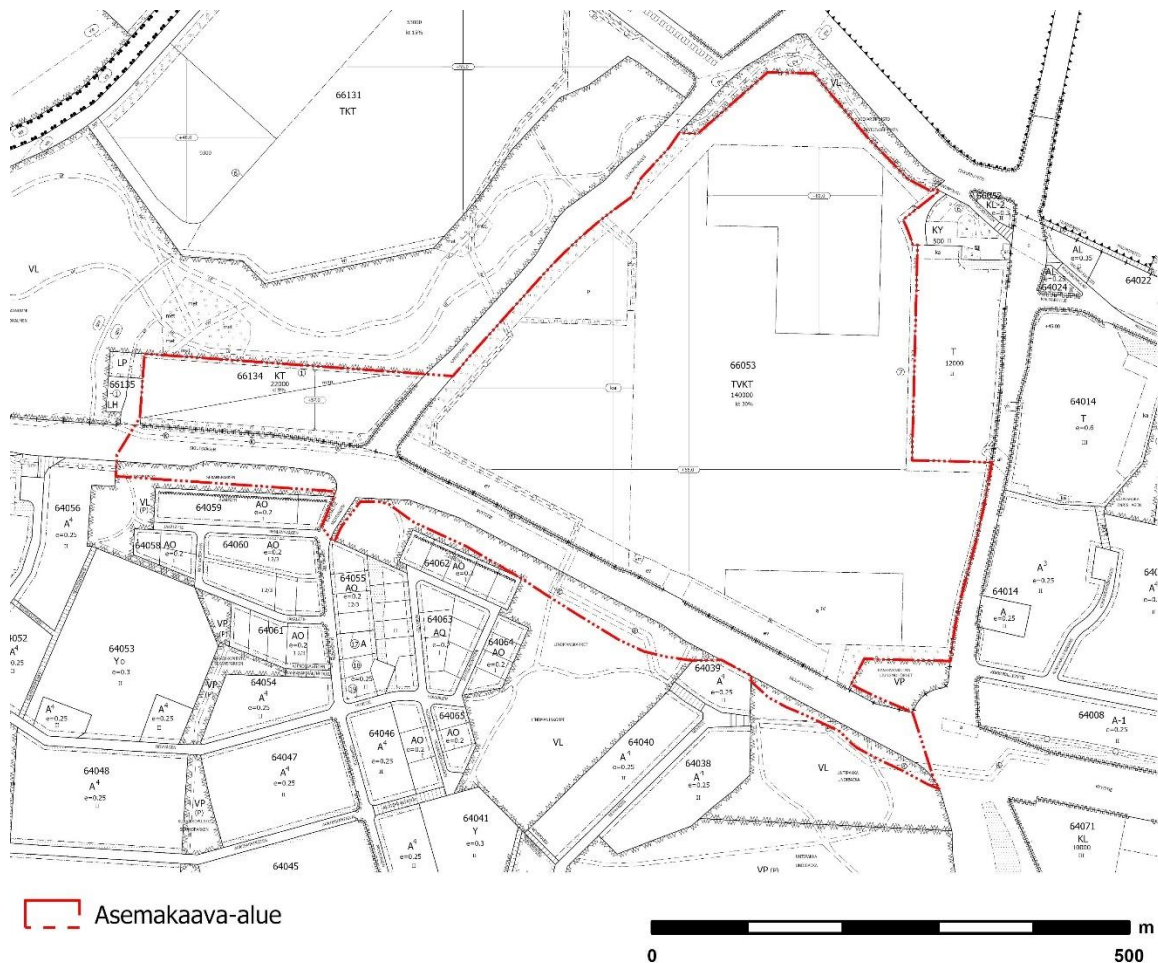
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssä suunnittelualue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen (#####). Alueelle on merkitty yleiskaavassa asuinalue (A), pientalovaltaista asuinalue (AP) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TY). Kyytitien suuntaisesti on osoitettu pyöräliikenteen baana (■■■■■) sekä raitiotien reitti (●●●●●). Lisäksi alueella kulkee maakaasun runkolinja (—_k_—).

Kaavahanke on yleiskaavan mukainen. Yleiskaavasta on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen eikä se ole saanut lainvoimaa. Helsingin hallinto-oikeus hylkäsi 28.6.2022 päätöksen myötä useimmat yleiskaavasta annetut valitukset.

Kaavakartasta kumottiin valitusten johdosta kolme kaavamääräystä; osa kaupallisten palveluiden alueista (KM), asuinaluevaraus Keravanjoen ja Santaradantien väliseltä alueelta sekä yksityiselle alueelle osoitetun suojelualuemerkinnän.

Yleiskaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Asemakaava



Kuva 16. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Kaavamuutosalueella on voimassa asemakaava 002094 (KV 18.11.2013). Suunnittelualue on voimassa olevassa asemakaavassa varasto- ja toimistorakennuksien korttelialuetta (TVKT), toimistorakennusten korttelialuetta (KT), katualuetta ja lähivirkistysaluetta (VL).

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 17. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Kyytitiellä (WSP Finland, 30.4.2019). Raitiotie-pysäkin odotustila on merkitty oranssilla ja bussipysäkin odotustila sinisellä.

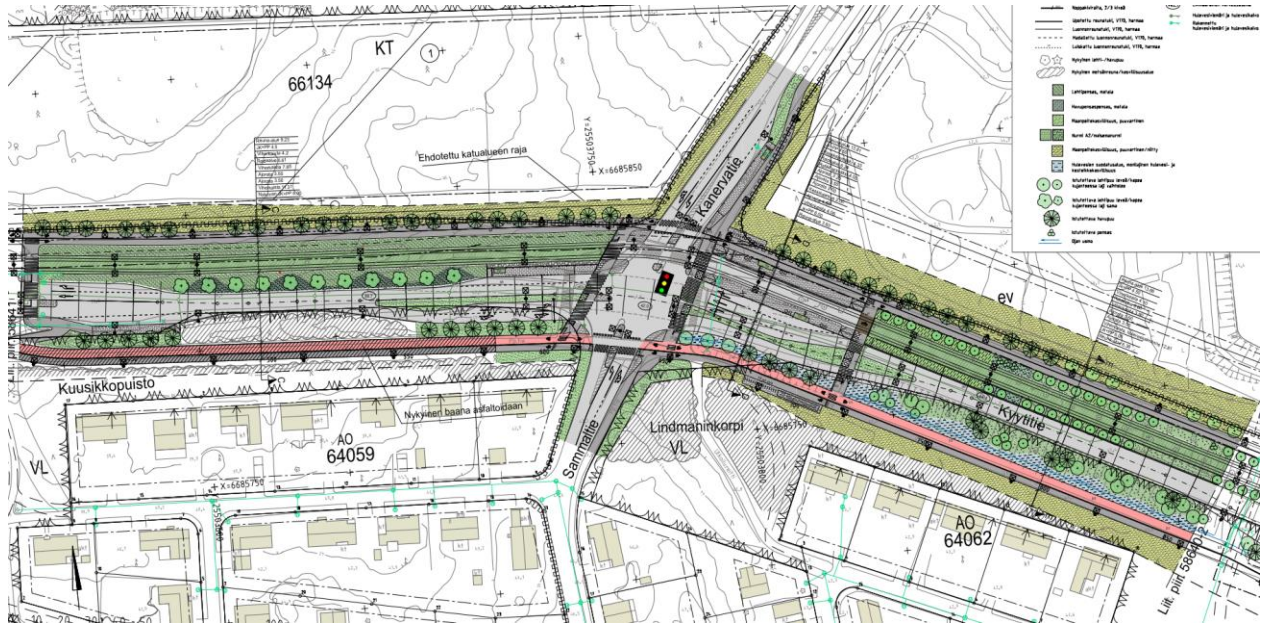
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. 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.

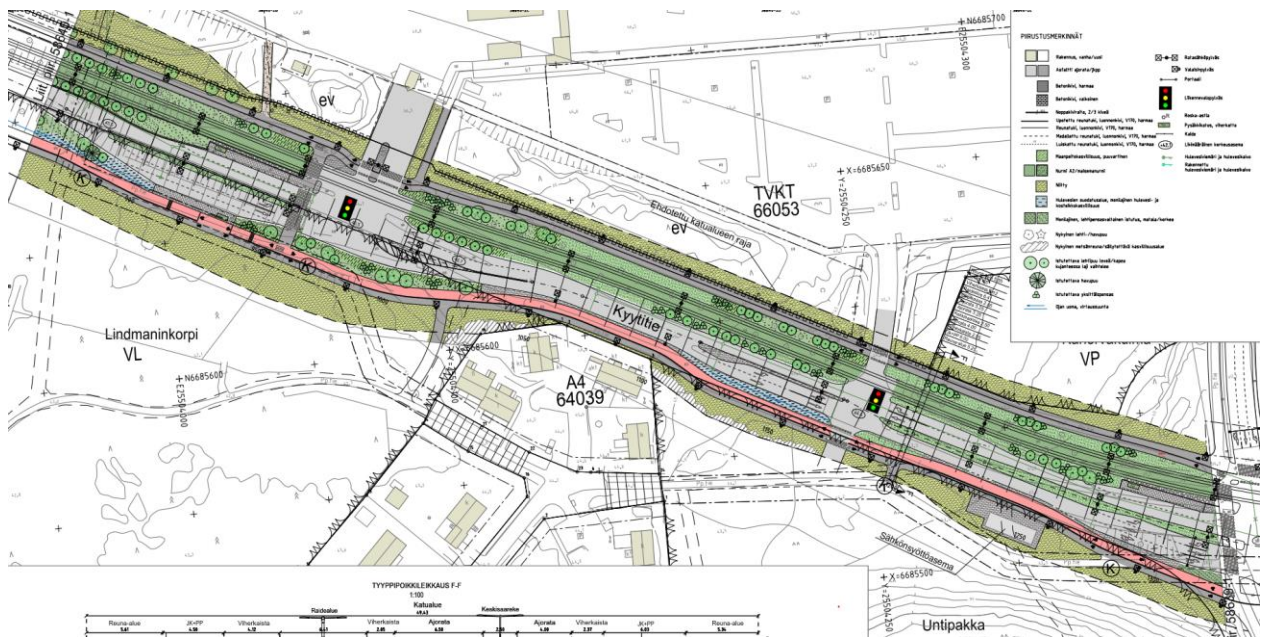
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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 2022 aikana.

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Kuusikon kaava-alueelle sijoittuvien suunnitelmien luonnokset valmistuivat 7.10.2021 ja 7.10.-20.10.2021 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 18. Kyytitie välillä Tukkukaupankuja – Kuusikon ratikkapysäkki (WSP Finland, luonnos 7.10.2021).



Kuva 19. Kyytitie välillä Kuusikon ratikkapysäkki – Vanha Porvoontie (WSP Finland, luonnos 7.10.2021).

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 jatko-suunnittelu 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 002455.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2022.

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 (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 yksi koski Hakkilan kaupunginosaa. Muilta osin osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet on kuvattu vuorovaikutusraportissa. Kaavaratkaisu ja mielipiteiden huomioiminen ratkaisussa on kuvattu kohdassa 4.

Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 (koko ratikan linja).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadusta palautteesta 1 kpl koski suunnittelualueetta tai sen lähiympäristöä.

Mielipide M58

Kyseessä on Kanervikkotiellä sijaitseva iso, 40 000m² kiinteistö, joka on aiemmin toiminut SOK:n logistiikkakeskuksena. Nyt suurin vuokralaisemme on Senaatti Kiinteistöt ja käyttäjänä Museovirasto. Suunnittelemme heille sinne isosti myös lisätiloja, joten sen kiinteistön käyttö työntekopaikanakin laajenee. Olisiko mahdollista saada ratikkapysäkkiä myös tämän läheisyyteen järkevällä kävelymatkan etäisyydellä? Lähellä on paljon myös muita toimijoita, kuten Kesko ja muut varastointia tarvitsevat yritykset, joten en ole vain yhden kiinteistön asialla.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutus

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 21.4.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 21.4.-12.5.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Kaava-alueen maanomistajille on lisäksi lähetetty 21.4.2022 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 29.4. ja 10.5. Nähtävillä olon aikana vastaanotettiin 2 puhelua puhelinaikojen ulkopuolella. Näistä 1 koski kaava-alueetta. Mielipiteitä vastaanotettiin yhteensä 12. Näistä yksi koski kaava-alueen ulkopuolista aluetta.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin seuraavat mielipiteet (tiivistettyinä):

Huomautettiin teollisuusalueelle osoitetuista määräyksistä, jotka ovat jo nyt voimassa olevassa kaavassa. Määräyksiä ei ole teollisuusalueen rakentamisen aikana huomioitu. Muun muassa melua syntyy enemmän ja sellaiseen kellonaikaan, mitä kaava ei salli. Korttelialueen rakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus ja ne tulee toteuttaa korkealuokkaisista materiaaleista. Tätä ei ole noudatettu.

Kaavoittajan vastine: Asemakaavan muutoksessa 002455 teollisuusalueelle osoitetaan samat määräykset kuin voimassa olevassa kaavassa. Rakennusvalvonta ja ympäristökeskus valvovat

kaavamääräysten toteutumista melun osalta.

Huomautettiin Jokiniementien muuttuneen Kyytitieksi.

Kaavoittajan vastine: Korjataan Jokiniementie -nimi Kyytitieksi kaavaehdotukseen.

Ratikka toivotaan mahdollisimman kauas asuintaloista eli Kyytitien pohjoisreunaan. Ihmeteltiin, miksi radan rakentamisen vuoksi katualuetta levennetään omakotitalojen suuntaan, kun Kyytitien pohjoispuolella on tilaa. Katualueen rajausta tulee aivan asuintonttien rajaan kiinni ja kadun ja korttelin välissä oleva suojaava viheralue poistuu, vieden viimeisenkin suojan raskasliikenteen melulta.

Kaavoittajan vastine: Ratikka sijoittuu Kyytitien pohjoisreunaan. Katu- ja puistosuunnitelmat ovat olleet nähtävillä 7.-20.10.2021. Näistä dokumenteista näkyy ratikan sijoittuminen katualueella. Katualuetta joudutaan leventämään myös etelän puolelle, jotta kevyenliikenteen väylää mahdollistetaan parantamaan ja rakentamaan pyöräilyn baana. Katualueelle sijoittuu myös katukasvillisuutta, mikä on huomioitu katualueen varauksessa.

Huomautettiin liikenteen tuottamasta melusta jatkuvan rekkaliikenteen vuoksi. Kuusikon pientaloalueen suuntaan ei ole rakennettu meluestettä, vaikka Keskon toiminnasta aiheutuu melua. Lisäksi huomautettiin, ettei Vanhan Porvoontien varrelle ole rakennettu meluaitaa. Sellainen tarvittaisiin noin 200-300 m matkalta.

Kaavoittajan vastine: Ratikan reitiltä on laadittu meluselvitys (Sitowise 20.4.2022). Meluselvityksessä on tarkasteltu ennustetilanteen melutasoja ja ehdotettu melusuojausta niille paikoille, joissa melutason kasvu ja ohjearvojen ylittyminen vaatii melusuojausta. Kyytitien varrelle tullaan rakentamaan meluselvityksen tulosten perusteella yksi uusi meluseinä suojaamaan Kuusikon pientaloaluetta. Muut alueella jo sijaitsevat melusuojaukset säilyvät.

Tonttien näkyvyys ja viihtyisyys laskee asukkailla Kyytitien varressa meluesteen vuoksi.

Kaavoittajan vastine: Melusuojaus on toteutettava melutasojen lisääntymisen myötä. Melu heikentää alueen viihtyvyyttä ja sillä on myös terveydellisiä vaikutuksia, joten melusuojaus on toteutettava. Meluseinille on annettu kaupunkikuvaan liittyvä kaavamääräys.

Oltiin huolissaan liikennemäärien lisääntymisestä alueella varsinkin Kyytitien ja Kanervannummentie ja Sammaltien risteyksessä. Keskon varaston raskasta rekkaliikennettä toivottiin siirrettäväksi Santaradantielle.

Kaavoittajan vastine: Kyseisen risteuksen läheisyyteen sijoittuu ratikan pysäkki, mikä voi vähentää henkilöautoliikennettä joukkoliikenteen paremman saavutettavuuden takia. Rekkaliikenteen siirtäminen Santaradantielle tulisi lisäämään raskasta liikennettä edelleen Kyytitiellä johtaen melutasojen kasvamiseen. Raskasta liikennettä tulee olemaan alueella niin kauan kuin teollisuus- ja varastotoiminta jatkuu alueella.

Virkistysalueen pienenemisestä oltiin huolissaan. Liikunta-alueen virkistysarvot ja koko pienenevät merkittävästi. Onko tarkoitus hävittää tonttien ja nykyisen kevyen liikenteen väylän väliset puut, jotka toimivat hyvänä näkö- ja meluesteenä Kyytitietä vasten?

Kaavoittajan vastine: Katualueen varaukseen sisältyy katuviheraluetta ja puita. Joitakin puita joudutaan poistamaan katutöiden takia, mutta poistuvat puut kompensoidaan uusilla. Vaikutukset

varsinaiseen virkistysalueeseen ovat pienet.

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, kestävyuden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

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

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

MAL-tavoitteet:

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

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

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

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 lähtökohdaksi 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 ja Hakuilan suuralueilla. Kuusikon kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavam muutoksella levennetään katualuetta Kyytitiellä muuttamalla pieniä osia korttelialueista ja lähivirkistysaluetta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin.

Osa toimistorakennusten korttelialueesta **66134/2 (KT)** muutetaan katualueeksi Kyytitien varrelta. Tontin rakennusala on tarkastettu huomioimaan kaasuputken tilavarauksen. Muilta osin kortteli määräyksineen ja merkintöineen säilyy voimassa olevan kaavan mukaisena.

Osa varasto- ja toimistorakennusten korttelialueesta **66053/11 (TVKT)** muutetaan katualueeksi Kyytitien varrelta. Korttelin tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot ja korttelin rakennusoikeus jaetaan tonteille tonttijaon mukaisesti. Muilta osin kortteli määräyksineen ja merkintöineen säilyy voimassa olevan kaavan mukaisena.

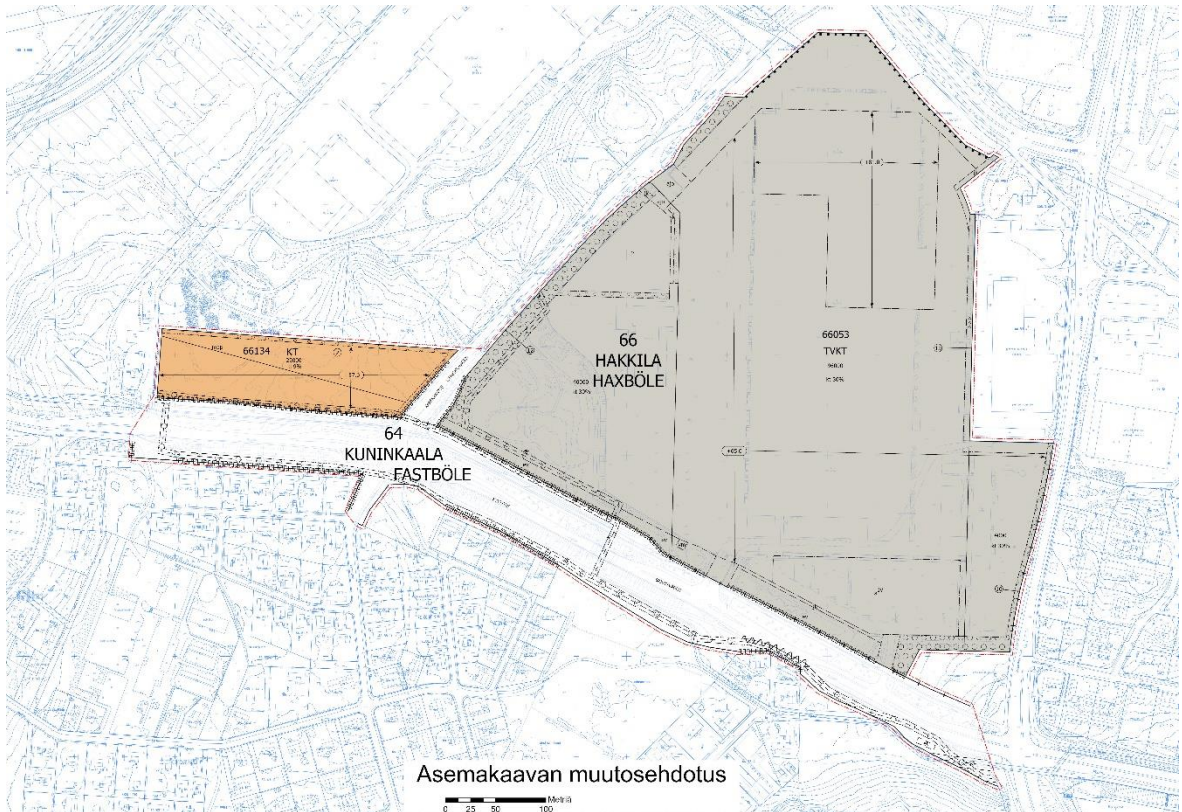
Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Kyytitien katualueen eteläosaan kortteleita 64039 64062, 64056 ja 64059 vasten.

Kyytitien eteläpuolisilta lähivirkistysalueilta **(VL)** kaistaleita muutetaan katualueeksi.

Kyytitien alueella maanalaiselle maakaasuputkelle osoitetaan uusi aluevaraus Kyytitien eteläpuolelle. Kyytitien pohjoispuoleinen kaasuputkivaraus säilytetään kaavassa ja poistetaan seuraavien kaavamuutosten yhteydessä, kun uusi kaasuputkilinjaus on toteutettu.

Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue **(et)** sähkönsyötöasemaa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle.

Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 1,7 ha. Kyytitien eteläpuolella, Sammaltien / Kanervantien risteyksen länsipuolella sijaitsee olemassa oleva meluvalli. Kyytitielle sijoittuu Kuusikon raitiotiepysäkki.



Kuva 20. Ote asemakaavan muutosehdotuksesta 23.8.2022

4.1.1 Mitoitus

Rakennusoikeuksiin tai pysäköintinormeihin ei tule muutoksia.

Kaava-alueen pinta-ala on 29,9 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 142200 k-m².

Toimistorakennusten korttelialueita (KT) kaavamuutosalueella on yhteensä 1,87 ha ja rakennusoikeutta on 2200 k-m². Korttelialue pienenee voimassa olevaan kaavaan verrattuna 1 565 m².

Varasto- ja toimistorakennusten korttelialueita (TVKT) kaavamuutosalueella on yhteensä 22,2 ha ja rakennusoikeutta on 140000 k-m². Korttelialue pienenee voimassa olevaan kaavaan verrattuna 4 211 m².

Lähivirkistysalue kapenee 1,7 ha.

Liikennealueita kaavamuutosalueella on yhteensä 5,84 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 2,3 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Suunnittelualueelle sijoittuu melueste, jonka sopimisesta kaupunkikuvaan on annettu kaavamääräys. Lisäksi suunnittelualueelle sijoittuvasta sähkönsyöttöasemasta on annettu kaupunkikuvallinen määräys. Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, hulevesien käsittelyyn ja kasvillisuuden istuttamiseen 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 kaupunkitilan 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, toimistorakennusten korttelialueeksi (KT) sekä varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TVKT). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

KT, Toimistorakennusten korttelialue.

Korttelialueen rajausta ja tontin rakennusala on tarkistettu. Muilta osin korttelialue määräytyneen ja merkintöineen säilyy ennallaan.

TVKT, Varasto- ja toimistorakennusten korttelialue.

Korttelialueen rajausta on tarkistettu. Tonttijakoa muutetaan ja rakennusoikeus jaetaan tonteille tonttijaon mukaisesti. Ajoyhteyksiä tonteille on tarkistettu. Muilta osin korttelialue määräytyneen ja merkintöineen säilyy ennallaan.

4.3.2 Muut alueet

Katualue

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 7.10.2021 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katu ympäristö mahtuvat alueelle. Kyytitielle ajokaistojen ja Nevatien asuinalueen väliin on osoitettu melueste.

et, ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue

Kyytitielen eteläpuolelle, Vanhan Porvoontien länsipuolelle katualueelle osoitetaan ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) katualueen sähkönsyöttöasemaa varten.

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 kestävä 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 väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

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

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

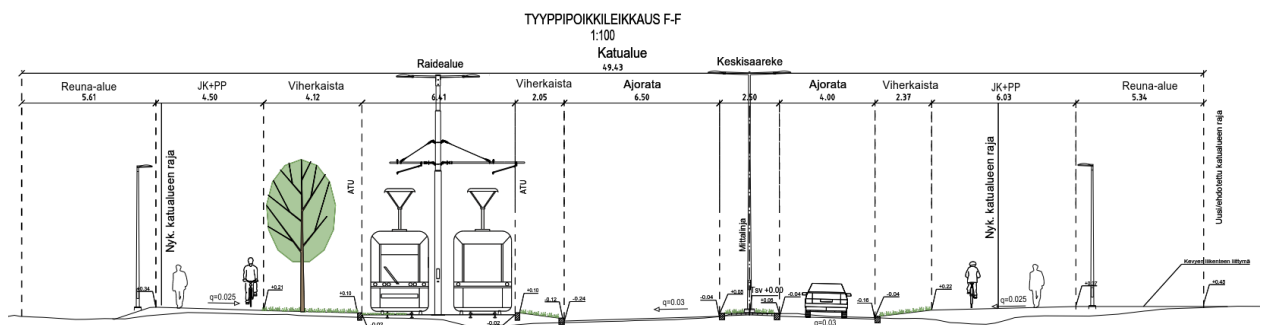
Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

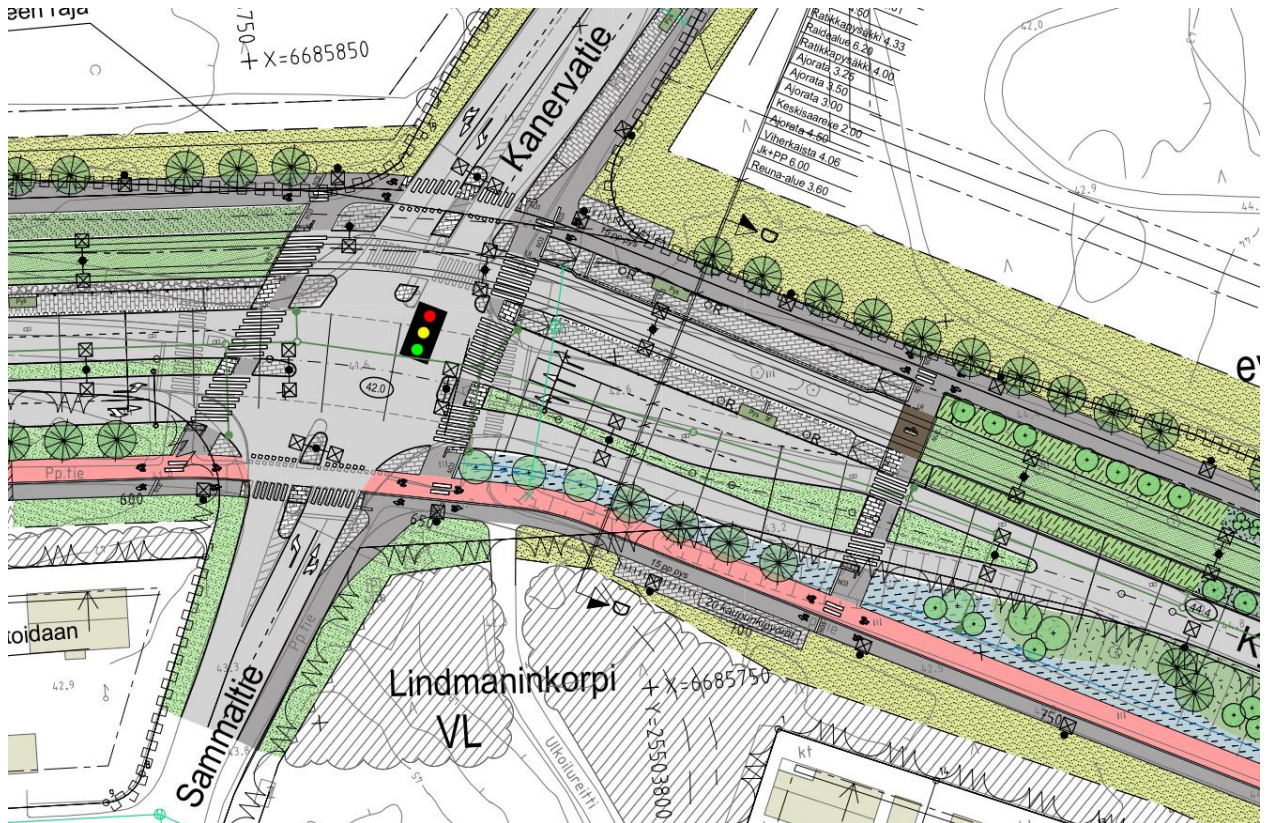
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*WSP Finland Oy 7.10.2021*) perusteella katualueen levenämisen myötä alueella ei ole tarvetta merkittävälle maanpinnan täyttöille tai leikkauksille. Katusuunnitelmaluonnoksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä ja luonnonkiveä), jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen levenämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on katusuunnitelmaluonnoksissa lisätty katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Kyytitielle on osoitettu kaavassa varaus melusteelle. Meluste tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi. Myös katualueelle rakennettavasta sähkönsyöttöasemasta (et) on annettu kaupunkikuvallinen määräys.



Kuva 21. Poikkileikkauspiirustus Kyytitieltä Kanervankulman ja Untipakkan viheralueiden kohdalta. (WSP Finland Oy 7.10.2021)



Kuva 22. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta Kuusikon raitiotiepysäkin kohdalta (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021). Pinnoitteiden ja istutusten käyttö on vaihtelevaa.

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 toteuttamisen investointikustannuksia on arvioitu ratikan yleissuunnitelman yhteydessä (Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset). Ratikan kustannukset muodostuvat radan rakentamiskustannuksista sekä liikennöintikustannuksiin sisältyvistä varikko- ja kalustokustannuksista. Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Kustannusarvio käsittää ratikan toteuttamisen vaatiman katukäytävän uudelleenrakentamisen sekä esimerkiksi samalla toteutettavia pyöräilyn laukukäytäviä ja kävely-yhteyksien parantamista.

Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan ratikan varren alueiden maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot sekä kiinteistöverokertymä ovat suuremmat kuin ratikan rakentamiskustannukset. Seuraavan 40 vuoden aikana tuloja arvioidaan olevan yhteensä 425 miljoonaa euroa, joka koostuu maanmyynti- ja maankäyttösopimustuloista 270

miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymän kasvusta 120 miljoonaa euroa ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta 35 miljoonaa euroa. Tulot 40 vuoden aikana olisivat siis 158 miljoonaa euroa enemmän kuin Vantaan rakentamiskustannukset. Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa Itäisen Vantaan saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

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

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäänöksiin.

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 Vanha Porvoontien ja Kanervantien välillä kulkemaan katualueen pohjoisosassa. 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 Kuusikon raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Kyytitiellä Kanervantien / Sammaltien risteyksen itäpuolella.

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 82 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän jo 100 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkoliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä 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 yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*). Kuusikon raitiovaunupysäkillä ratikan matka-ajat tulevat olemaan

Tikkurilaan arviolta 4 minuuttia, Jumbon kauppakeskukseen arviolta 20 minuuttia, Lentoasemalle arviolta 31 minuuttia ja Mellunmäen metroasemalle arviolta 19 minuuttia (*Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021*).

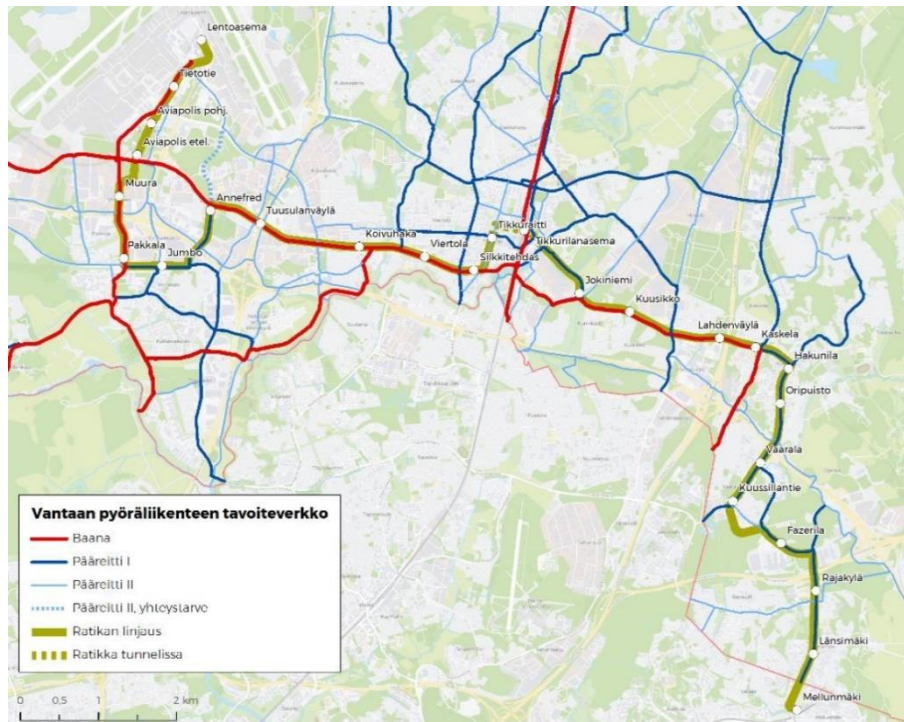
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

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 pyöräiliikenteen tarkastelu ratikan varrella (*WSP Finland Oy, 2020*), jossa Kyytitien eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana. Baanat mahdollistavat nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Reitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia, mutta niiden ei tarvitse muodostaa yhtenäistä verkkoa. Baanat ovat tavanomaisesti rata-, moottoritie- tai viherkäytäviä. Väylän tyyppi voi vaihdella ympäristön olosuhteiden mukaan. Baanat on eroteltu autoliikenteestä ja jalankulusta ja niiden suunnittelussa tavoitteena on minimoida risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa. Baanojen geometria on loiva pysty- ja vaakasuunnassa ja nousuja vältetään. Kuusikon raitiotiepepsäkin kohdalle on esitetty paikka pyöräpysäköinnille, jossa on tien kummallakin puolella 15 pyöräpaikkaa. Näiden lisäksi Kyytitien eteläpuolella on 20 kaupunkipyöräpaikkaa.

Kyytitien allittava Lindmanninkorven alikulkukäytävä poistuu. Alikulkukäytävälle tehtiin kantavuustarkastelu, jossa sillan kantavuus todettiin huonoksi.



Kuva 23. Vantaan pyöräiliikenteen 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

Vesijohtojen siirtotarpeet kohdistuvat lähinnä hulevesiviemäriin. Ojien poistumisen vuoksi hulevesiviemärintiä joudutaan alueella myös lisäämään.

Ratikan yleissuunnitelmassa esitetyn mukaan, asemakaavan muutosalueelle on rakennettava uutta hulevesiviemäriä n.780 metrin matkalle. Lisäksi HSY:n esisuunnitelmassa on esitetty vesijohtoja uusittavan nykyiseen kokoonsa yhteensä n. 200 metrin matkalta.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat tarkentuvat, kun Vantaan ratikan suunnitelmat täydentyvät jatkosuunnittelun yhteydessä.

Ympäristöhäiriöt

Melu

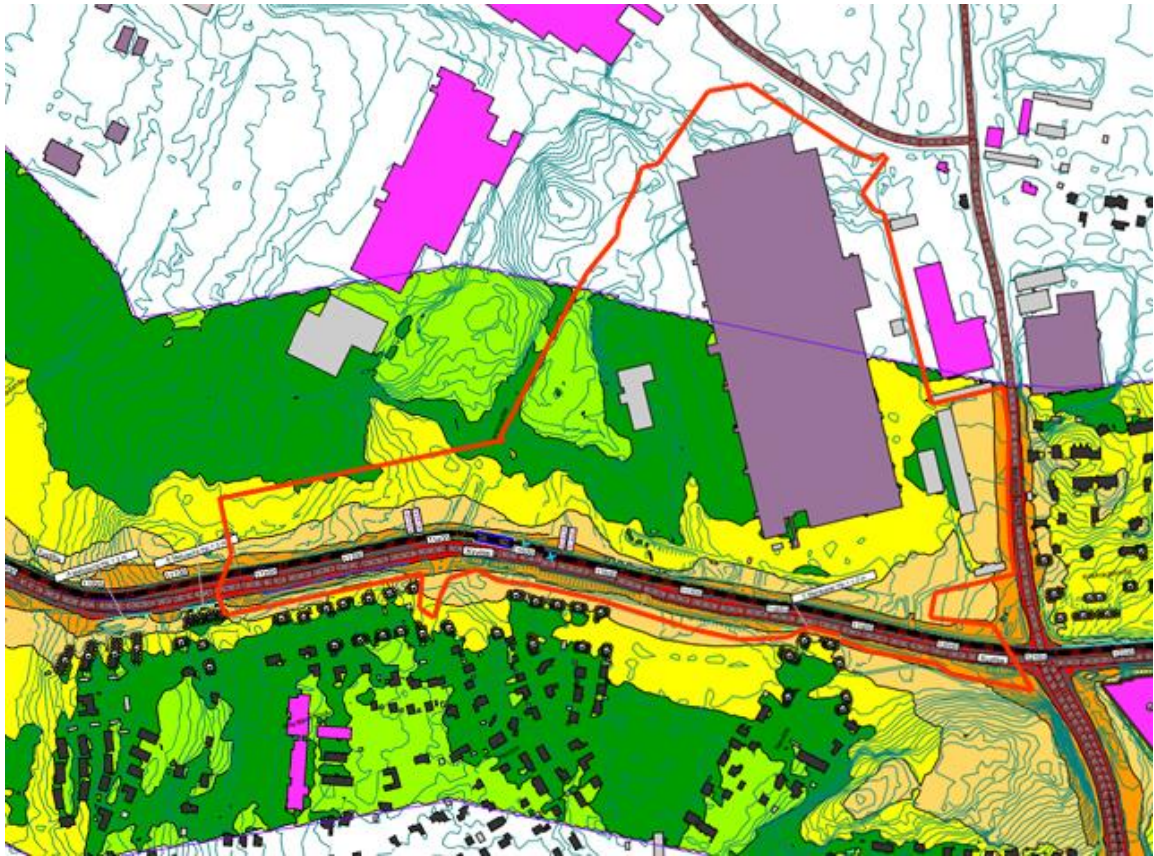
Raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on lähtökohtaisesti tieliikenteen melua alhaisempi. Suoralla osuudella ajettaessa merkittävin melun aiheuttaja on pyörän ja kiskon kontaktista aiheutuva vierintämelu, joka on tyypiltään tasaista. Ristikoiden ja vaihteiden kohdalla melu voi olla kolinatyyppistä ja kaarteissa pyörien osuessa kiskoon sivuttaisesti melu voi olla kirskuvaa. Raitiotieliikenteen meluhaittaa voidaan vähentää muun muassa kalustovalinnoilla, kiskojen automaattisella voitelulla ja rata-alueen säännöllisellä huollolla. Kiskojen kaarresäteet suunnitellaan mahdollisimman suurina kirskuntamelun esiintymisen vähentämiseksi. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.*)

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 20.4.2022 (*Sitowise Oy 2022*). 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).

Kyytitiellä välillä Kanervantie–Vanha Porvoontie sijaitsee omakotitaloja 15–35 metrin päässä tiestä tien eteläpuolella. Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 67 dB ja ohjearvot ylittyvät samoilla alueilla, kuin nykytilanteessakin. Raitiovaunun melu ei ylitä ohjearvoa 55 dB piha-alueilla. Ennustetilanteessa raitioliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 58 dB ja enimmäisäänitaso (LAm_{ax}) 75 dB. Hanke aiheuttaa kohteessa meluntorjuntatarpeen julkisivujen osalta. Oleskelualueiden meluntorjuntatarvetta ei aiheudu, koska ennustetilanteen melutason kasvu ei aiheudu raitiotiestä vaan katuliikenteen kasvusta, joka lähes kaksinkertaistuu. Sisämelun ohjearvot 35 dB ja 30 dB eivät alitu, kun rakennusten oletetaan olevan tavanomaisia ja julkisivun äänitasoeron olevan siten 30 dB. Sisämelun enimmäisäänitason 45 dB tavoitearvo ei ylity. Julkisivujen suojaksi esitetään 110 m pitkää melukaidetta, jonka torjuntavaikutuksen ansiosta sisämelun ohjearvot eivät ylity.

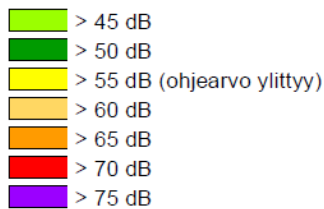
Kaavamuutosalueella Kyytitielle sijoittuu Kanervantien risteyksestä länteen päin nykyinen meluvalli, joka suojaa Kyytitien eteläpuolen pientaloja Kyytitien melulta. Toimistorakennusten korttelialueella sekä varasto- ja toimistorakennusten korttelialueella toimisto- ja liiketilojen ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristävyys ΔL lento- ja liikennemelua vastaan on oltava vähintään

30 dB. Varasto- ja toimistorakennusten korttelialueella lisäksi Vanhasta Porvoontiestä alle 30 metrin etäisyydelle rakennettavien toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 32 dB. Kaavamuutosalueelle ei sijoitu asumista.



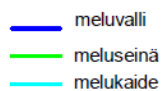
Päiväajan keskiäänitaso

$L_{Aeq7-22}$



— Tulevat rakennusmassat

Melusteet

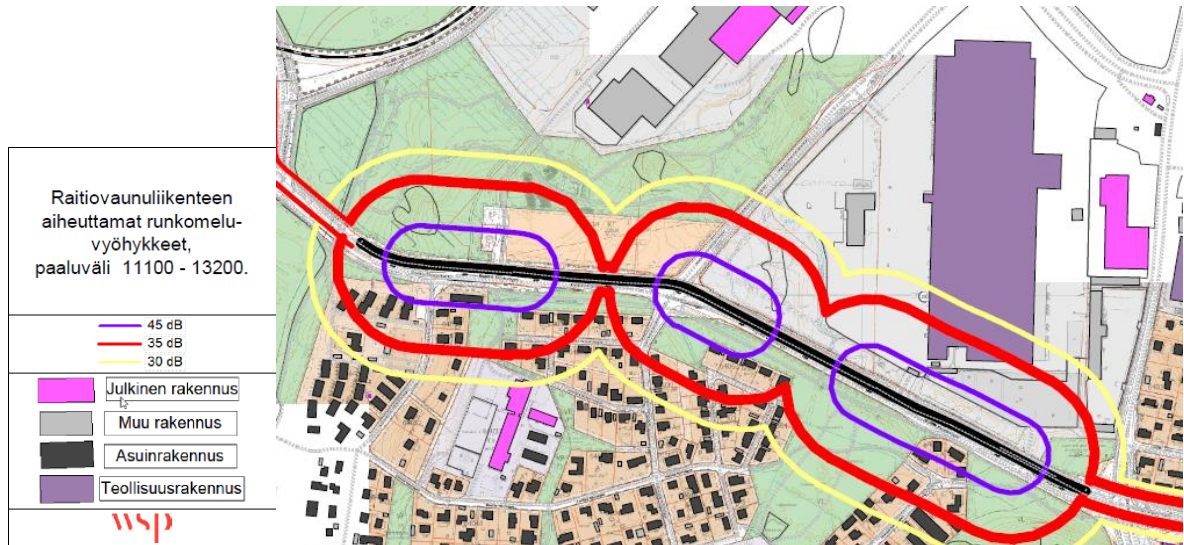


Kuva 24. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Kyytiellä (Sitowise Oy 2022). Kuvassa on esitetty myös suunnitellut rakennusmassat.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselivityksen (WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022) mukaan Kuninkaan ja Hakkilan alueella raitiotielinjaus sijoittuu paikoitellen kallioalueelle ja raitiovaunujen aiheuttaman 35 dB runkomeluvyöhykkeen arvioidaan ulottuvan noin 115 metrin etäisyydelle uloimmasta raiteesta. Noin 21 asuinrakennusta sijoittuu 30–35 dB runkomelualueelle, 23 asuinrakennusta 35–45 dB runkomelualueelle ja 7 asuinrakennusta >45 dB runkomelualueelle.

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 25. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Kuninkaan alueella, paaluväli 11100–13200 (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 raitiotieliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Määräys koskee olemassa olevia ja suunniteltuja rakennuksia ennen 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.

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

Ilmanlaatu

Itse raitiotieliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla henkilöautoliikenteen vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan liikkumistapojen muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen (Golder Associates Oy 2020) mukaisesti suunnittelualueella sijaitsee kaksi kohdetta. Suunnittelualueelle on selvityksessä merkitty Kesko Oyj:n keskusvaraston alue kiinteistöillä 92-66-53-5 ja 92-66-53-9 sekä HPY:n polttonestevärasa kiinteistöillä 92-66-53-10 tarkistettaviksi selvitystarpeiksi. Kohteet on selvityksessä luokiteltu toimiviksi kohteiksi, jonka maaperän tilan selvitys tulee ajankohtaiseksi maankäytön, omistajan tai haltijan muuttuessa tai jos haittoja ilmenee.

Kaavassa korttelialueilla on voimassa olevan asemakaavan mukainen määräys, jonka mukaan maaperä tulee tarvittaessa tutkia ja mahdollinen pilaantunut maaperä puhdistaa ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä.

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. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat 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*)

Kyytitien eteläpuolisista lähivirkistysalueista kaistaleita muutetaan katualueeksi. Alueiden luontoarvot eivät merkittävästi heikenny, sillä lähivirkistysalue on nykyisin pääasiassa kevyen liikenteen väylänä ja luiskattuna nurmialueena. Kaavamuutosalueella sijaitseva arvokas geologinen kohde, Kanervan lohkar, sijoittuu varasto- ja toimistorakennusten korttelialueen suojaviheralueelle ja säilyy. Kyytitien ja Kanervantien kulmassa sijaitseva arvokkaaksi luontotyyppikohteeksi määritelty kuivahko kangasmetsä säilyy suurimmilta osin koskemattomana katualueen laajenemisesta huolimatta. Vaikutus on suurin aivan risteyksessä, jossa kevyen liikenteen väylä siirtyy 9 metriä pohjoisemmaksi, mutta alue on nykyisin matalaa varpukasvillisuutta, joten vaikutuksia metsään ei juuri ole. Muilta osin kevyenliikenteen väylä siirtyy keskimäärin 1 metrin pohjoisemmaksi.

Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet. Kanervantien risteyksen tuntumaan, Kyytitien eteläpuolelle, on osoitettu monilajista hulevesi- ja kosteikkokasvillisuutta.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kokonaisuudessaan kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Turvealueella tulee tehdä massanvaihto turvekerroksen alapintaan asti.

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

Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.*)

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisääny nykutilanteeseen verrattuna. Alue on nykyisinkin pääsääntöisesti asfalttipäällysteistä.

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. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

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

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paullaat 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 Anna Hellén Tea Taponen Sari Simonen Kimmo Kangas Mikko Järvi	aluearkkitehti asemakaava-arkkitehti asemakaava-arkkitehti kaavatekninen koordinaattori kaavatekninen koordinaattori kaavoitusinsinööri
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko Sauli Hakkarainen Hannakaisa Markkanen	hankejohtaja suunnittelupäällikkö 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 Tero Iikkanen	projektipäällikkö kaavas suunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 23. päivänä elokuuta 2022

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti

Anna Hellén
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenvedo

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	01.08.2022
Kaavan nimi	002455 Hakkila 66 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	23.11.2020
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002455
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	29,9214	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	29,9214

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

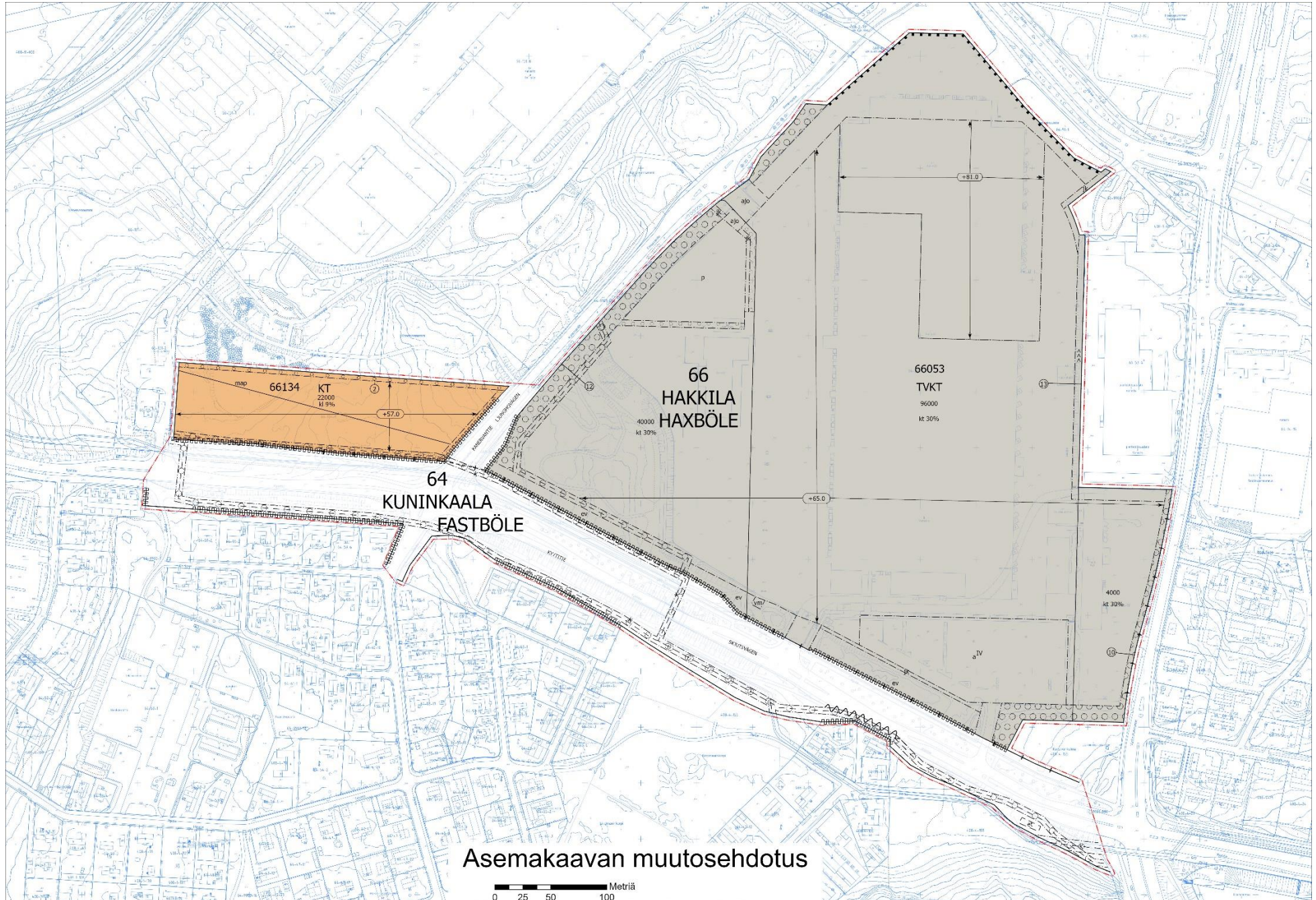
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	29,9214	100,0	142200	0,48	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,8731	6,3	2200	0,12	-0,1565	0
T yhteensä	22,2012	74,2	140000	0,63	-0,4211	0
V yhteensä	0,0000		0		-1,7400	0
R yhteensä						
L yhteensä	5,8471	19,5	0		2,3176	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

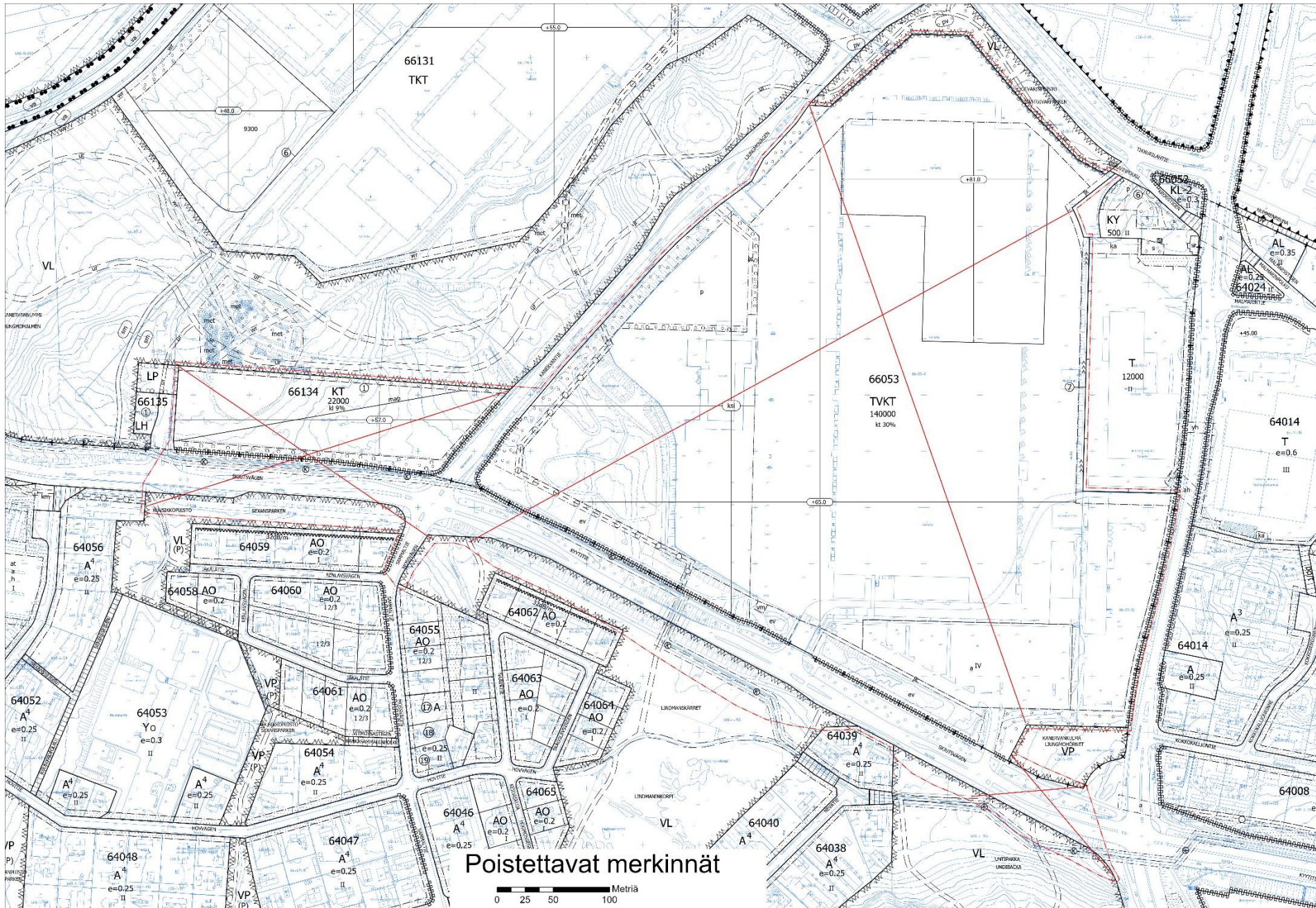
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

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

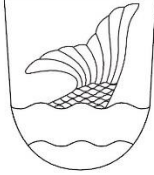
Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	29,9214	100,0	142200	0,48	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,8731	6,3	2200	0,12	-0,1565	0
KT	1,8731	100,0	2200	0,12	-0,1565	0
T yhteensä	22,2012	74,2	140000	0,63	-0,4211	0
TVKT	22,2012	100,0	140000	0,63	-0,4211	0
V yhteensä	0,0000		0		-1,7400	0
VP	0,0000		0		-0,0347	0
VL	0,0000		0		-1,7053	0
R yhteensä						
L yhteensä	5,8471	19,5	0		2,3176	0
Kadut	5,8471	100,0	0		2,3176	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						





Poistettavat merkinnät

<p>Kaava-alueen numero Planområdets nummer</p> <p>002455</p>	<p>Päiväys Datum</p> <p>23.8.2022</p>
<p>Vantaan kaupunki 002455 - Vantaan ratikka: Kuusikko</p> <p>Asemakaavan muutos Kaupunginosa 64, KUNINKAALA Katualuetta.</p> <p>Kaupunginosa 66, HAKKILA Kortteli 66134 ja osa korttelia 66053 sekä katualuetta.</p> <p>Tonttijaon muutos Kortteli 66134 ja osa korttelia 66053.</p> <p>1:2000</p>	 <p>Vanda stad 002455 - Vandaspåran: Sexan</p> <p>Ändring av detaljplanen Stadsdel 64, FASTBÖLE Gatuområde.</p> <p>Stadsdel 66, HAXBÖLE Kvarteret 66134 och del av kvarteret 66053 samt gatuområde.</p> <p>Ändring av tomtindelningen Kvarteret 66134 och del av kvarteret 66053.</p> <p>1:2000</p>

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KT**Toimistorakennusten korttelialue.**

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

Korttelialueelle saa rakentaa toimistorakennuksia ja liiketiloja.

Liiketilöiden rakennusoikeuden saa käyttää päivittäistavarakaupan tiloja varten. Päivittäistavarakauppa on toteutettava osana toimistorakennusta.

Tonttia ei saa käyttää avovarastointiin.

Korttelialuetta ei saa käyttää väliaikaiseen pysäköintiin, varastointiin eikä lumi- tai maamassojen säilyttämiseen.

Korttelialueelle tulee varata maantasokerrokseen tila muuntamolle. Muuntamon saa rakentaa kerrosalan lisäksi.

Kortteli tulee rakennuskokonaisuutena jäsentää siten, että se on Kyytiän suunnasta katsottuna polveileva, arkkitehtuuriltaan korkealuokkainen ja mittakaavaltaan sopusuhtainen.

Korttelialueen rakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus ja ne tulee toteuttaa korkealuokkaisista materiaaleista.

Toiminnalle välttämättömiä, suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennuskorkeuden enintään 3 metrillä ylittäviä rakennuksen osia, kuten porrashuoneita ja valokatteita saa rakentaa vähäisessä määrin.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för kontorsbyggnader.

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.

På kvartersområdet får det byggas kontorsbyggnader och affärslokaler.

Byggrätten för affärslokaler får användas för lokaler för dagligvaruhandel. Dagligvaruaffären ska ingå i kontorsbyggnaden.

Tomten får inte användas för öppen lagring.

Kvartersområdet får inte användas för tillfällig parkering, upplagring eller uppbevaring av snö- eller jordmassor.

I kvartersområdet ska i markolan reserveras plats för en transformator. Transformatorn får byggas utöver den anvisade våningsytan.

Kvarterets byggnadshelhet ska disponeras så att den sedd från Skjutsvägen är mångvinklad och arkitektoniskt högklassig och har harmoniska proportioner.

Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och stängsel ska bilda en enhetlig helhet och byggas av högklassiga material.

Sådana delar av byggnaden såsom trapphus och glastak som är nödvändiga för verksamheten och överskrider med högst 3 meter det största tillåtna våningstalet eller byggnadshöjden, får byggas i mindre omfattning.

002455

2/5

Toimisto- ja liiketilojen ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja liikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Pääsisäänkäynneiltä tulee olla sujuva, esteetön ja turvallinen yhteys kevyen liikenteen raitteille. Pääsisäänkäyntien yhteyteen tulee sijoittaa sääliä suojattuja, helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja yhteensä vähintään 1 paikka/ 5 työntekijää.

Maaston jyrkät korkeuserot on tarvittaessa muokattava luiskin tai/ ja tukimuurein. Jyrkkä luiska saa maksimissaan olla 1:3.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot 1 ap/ 50 k-m²

Liiketilat 1 ap/ 35 k-m²

Pysäköintialueet tulee rajata istutuksin.

Autopaikat tulee jäsentää puu- ja pensasistutuksin enintään 30 autopaikan yksiköiksi.

Korttelialueiden ja pysäköintialueen hulevedet on hallittava syntypaikalla määrällisesti ja laadullisesti. Puhtaat ja likaiset hulevedet on pidettävä erillään. Puhtaina hulevesinä pidetään kattovesiä, jotka tulee ensisijaisesti imeyttää maaperään. Likaantuneet hulevedet ja pysäköinti-, lastaus- ja purkulueilta tulee käsitellä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmällä ennen poisjohtamista ja järjestelmä on varustettava sulkuventtiilillä. Hulevedet on viivytettävä/ hidastettava ennen poisjohtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Ympäristön tila ei saa poisjohtettavista hulevesistä johtuen huonontua niitä vastaanottavassa vesistöissä tai pohjavesialueella. Rakennuslupaan on liitettävä Vantaan kaupungin hyväksymä hulevesien hallintasuunnitelma.

Ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä tulee maaperä tarvittaessa tutkia ja mahdollinen pilaantunut maaperä puhdistaa.

Katujen luiskat saavat ulottua kortteli- ja VL-alueelle.

Kortteli- tai katualueita VL-alueista erottavien tukimuurien perustuksia saa ulottaa VL-alueille.

Istutuksissa käytetään mäntyä ja niiden yhteyteen sopivia pensaita ja jaloja lehtipuita.

Varasto- ja toimistorakennusten korttelialue.

Korttelialueelle saa rakentaa varastorakennuksia ja niihin liittyviä toimisto- ja tuotantotiloja sekä enintään 500 k-m² henkilökunnan myymälätiloja.

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

Kemikaalien varastointi on järjestettävä turvallisesti siten, että ne eivät aiheuta vaaraa lähiympäristölle tai kiinteistöissä työskenteleville tai rajoita toimintaa lähikiinteistöillä.

Tonttia ei saa käyttää avovarasointiin.

Tontilla tapahtuvaa mittavampaa lumien varastointia saa tehdä näkösuojatulla tms. rajatulla alueella hallitusti ja rajoitetusti. Sulamisvedet eivät saa pilata maaperää eikä niitä saa johtaa sellaisenaan hulevesijärjestelmään.

Korttelialueella on varauduttava vesijohtoverkoston paineenkorotustarpeeseen ja sprinklerialtaan rakentamiseen.

Rakennuksia laajennettaessa ja julkisivujen korjaus- ja muutostöissä on otettava huomioon rakennusten alkuperäinen arkkitehtuuri, materiaalit ja väritys.

Toiminnalle välttämättömiä, suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennuskorkeuden enintään 3 metrillä ylittäviä rakennuksen osia, kuten porrashuoneita ja valokatteita saa rakentaa vähäisessä määrin.

Korttelialueen rakennusten, rakenteiden ja aitojen tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus ja ne tulee toteuttaa korkealuokkaisista materiaaleista.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller i kontors- och affärslokalers och motsvarande arbetslokalers ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Huvudentréerna ska ha smidiga, hinderfria och trygga förbindelser till gång- och cykellederna. I anslutning till huvudentréerna ska placeras skyddade och lättillgängliga cykelplatser totalt minst 1 cykelplats/ 5 anställda.

Branta höjdskillnader i terrängen ska vid behov formas med slanter eller/ och stödmurar. En brant slänt får vara maximalt 1:3.

Minimiantalet bilplatser:

Kontor 1 bp/ 50 m²-vy

Affärslokaler 1 bp/ 35 m²-vy

Parkeringsplatserna ska avgränsas med planteringar.

Bilplatserna ska med hjälp av träd- buskplanteringar delas in i enheter med högst 30 bilplatser.

Dagvattnen från kvartersområden och allmänna parkeringsplatser ska behäskas kvantitativt och kvantitativt där de uppkommer. Rent och orent dagvatten ska hållas isär. Med rent dagvatten avses vatten från tak och detta ska i första hand absorberas i marken. Orent dagvatten från parkerings-, lastnings- och lossningsområden ska behandlas i ett sand- och oljeavskiljningsystem innan de avleds och systemet ska förses med en avstängningsventil. Dagvattnen ska fördröjas eller uppbromsas innan de avleds till ett allmänt dagvattensystem. I de vattendrag och grundvattenområden som tar emot avledda dagvatten får dessa inte försämra miljös tillstånd. Till bygglovet ska bifogas en plan för dagvattenhantering som godkänts av Vanda stad.

Innan byggnadsarbetena inleds ska jordmänen vid behov undersökas och eventuell förorenad jord ska renas.

Gatornas ramper får sträcka sig in på kvarters- och VL-områden.

Grundläggningen till stödmurar som avgränsar kvarters- eller gatuområden från VL-områden får sträcka sig in på VL-områden.

I planteringarna används tallar samt sådana buskar och ädla lövträd som passar ihop med tallarna.

Kvartersområde för lager- och kontorsbyggnader.

På kvartersområdet får byggas lagerbyggnader och till dessa hörande kontors- och produktionsutrymmen samt högst 500 m² -vy affärsutrymmen för personalen.

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.

Upplagring av kemikalier ska anordnas på ett säkert sätt så att de inte orsakar fara för närmiljön eller till dem som arbetar i byggnaden eller begränsar verksamheten i närbelägna fastigheter.

Tomten får inte användas för öppen lagring.

Mer omfattande upplagring av snö på tomten får ske i kontrollerad och begränsad omfattning på områden som avskärmats mot insyn eller avgränsats på annat motsvarande sätt. Smältvattnen får inte förorena marken eller avledas som sådana i dagvattenssystemet.

Kvartersområdet ska ha beredskap för tryckhöjning i vattenledningsnätet vid behov och för byggande av en sprinklerbassäng.

Vid utbyggnad av byggnaderna och vid fasadernas reparations- och ändringsarbeten ska byggnadernas ursprungliga arkitektur, material och färgsättning tas i beaktande.

Sådana delar av byggnaden såsom trapphus och glastak som är nödvändiga för verksamheten och överskrider med högst 3 meter det största tillåtna våningstalet eller byggnadshöjden, får byggas i mindre omfattning.

Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och stängsel ska bilda en enhetlig helhet och byggas av högklassiga material.

TVKT

002455

3/5

Toimisto- ja liiketilöiden ja vastaavien työtöiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja liikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Vanhasta Porvoontiestä alle 30 metrin etäisyydelle rakennettavien toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Tontilla tapahtuvasta toiminnasta ei saa klo 22-7 aiheutua melua, joka ylittää Kyytitiellä ja Vanhan Porvoontiehen rajatuilla asuinkeiteistöillä melutason LAeq(22-07) 50 dB. Rakennuslupaun on liitettävä selvitys melusta ja suunnitelma sen torjumisesta.

Korttelialueen rakennukset ja piha-alueet tulee valaista siten, että rakennusten arkkitehtuuria korostetaan ja alueen jalankulkijoiden turvallisuus varmistetaan.

Korttelialueelle rakennettava pysäköintilaitos tulee toteuttaa siten, että se muodostaa kaupunkikuvassa arkkitehtuuriltaan ja valaistukseltaan merkittävän rakennuksen. Erityisesti tulee huomioida näkyvät Vanhan Porvoontien ja Kyytitiien suuntiin.

Korttelialueen sisäinen liikenne tulee järjestää siten, ettei tavaraliikenne aiheuta vaaraa henkilökuntaliikenteelle. Jalankulkualueet on kivettävä ja rajattava reunakivillä pysäköinti- ja istutusalueista.

Kievarinpuistoa vastaan tulee rakentaa kivimuri ja suoja-aita. Tukimuurin on oltava VL-alueen puolelta luonnonkivipintainen. Tukimuurin ja aidan tulee olla niin korkea, että moottoriajoneuvot ja perävaunut eivät näy pihoilta Kievarinpuiston ulkoilureille.

Pysäköintialueilta ja pysäköintilaitoksista varsinaisen varasto- ja toimistorakennuksen pääsisäänkäynnille johtavat jalankulkuyhteydet eivät saa ristetä samassa tasossa pihojen liikenneväylien kanssa.

Krouvinpolulle johtava jalankulkuyhteys on toteutettava siten, että se soveltuu pelastusliikenteelle.

Pääsisäänkäynneiltä tulee olla sujuva, esteetön ja turvallinen yhteys kevyen liikenteen reiteille. Pääsisäänkäyntien yhteyteen tulee sijoittaa säältä suojattuja, helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja yhteensä vähintään 1 paikka/ 5 työntekijää.

Alueen osan, jolle on kehitettävä Kanervantietä vasten puista ja pensaista tiheä reunavyöhyke, tulee pääsääntöisesti olla vähintään 14 metriä leveä.

Maaston jyrkät korkeuserot on tarvittaessa muokattava luiskin tai/ ja tukimuurein. Jyrkkä luiska saa maksimissaan olla 1:3.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot 1 ap/ 50 k-m²

Tuotantotilat 1 ap/100 k-m²

Maantasossa olevat henkilöautojen pysäköintialueet on erotettava muista piha-alueista vähintään 6 m leveällä istutusalueella, jolle on kehitettävä puista ja pensaista tiheä reunavyöhyke. Autopaikat tulee jäsentää puu- ja pensasistutuksin enintään 30 autopaikan yksiköiksi.

Varastot 1 ap/200 k-m²

Lisäksi vieraspysäköintiin on varattava autopaikkoja, joiden määrä ratkaistaan rakennusluvan yhteydessä.

Korttelialueiden ja pysäköintialueen hulevedet on hallittava syntypaikalla määrällisesti ja laadullisesti. Puhtaat ja likaiset hulevedet on pidettävä erillään. Puhtaina hulevesinä pidetään kattovesiä, jotka tulee ensisijaisesti imeyttää maaperään. Likaantuneet hulevedet ja pysäköinti-, lastaus- ja purkualueilta tulee käsitellä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmällä ennen poisjohtamista ja järjestelmä on varustettava sulkuventtiilillä. Hulevedet on viivytettävä/ hidastettava ennen poisjohtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Ympäristön tila ei saa poisjohtettavista hulevesistä johtuen huonontua niitä vastaanottavassa vesistöissä tai pohjavesialueella. Rakennuslupaun on liitettävä Vantaan kaupungin hyväksymä hulevesien hallintasuunnitelma.

Ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä tulee maaperä tarvittaessa tutkia ja mahdollinen pilaantunut maaperä puhdistaa.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller i kontors- och affärslokaler och motsvarande arbetslokaler ytterhölje ska vara minst 30 dB.

Kontorslokalernas ytterhölje i de lokaliteter som byggs på ett avstånd mindre än 30 meter från Gamla Borgvägen ska ha en ljudisoleringen ΔL på minst 32 dB.

Verksamheten på tomten får inte kl. 22-7 orsaka buller som överskrider bullernivån LAeq(22-07) 50dB i bostadsfastigheter som gränsar mot Skjutsvägen eller Gamla Borgvägen. Till bygglovet ska bifogas en utredning över bullret och en plan för hur det bekämpas.

Kvartersområdets byggnader och gårdsplaner ska förses med belysning på så sätt att byggnadernas arkitektur framhävs och fotgångarnas säkerhet i området tryggas.

Den parkeringsanläggning som byggs på kvartersområdet ska byggas på så sätt att den till sin arkitektur och belysning utgör ett framträdande i stadsbilden. Särskilt utsikterna mot Gamla Borgvägen och Skjutsvägen ska tas i beaktande.

Kvartersområdets interna trafik ska ordnas så att godstrafiken inte orsakar fara för persontrafiken. Områdena för gångtrafik ska stenläggas och avgränsas från parkerings- och planteringsområdena med kantstenar.

En stödmur och en skyddande inhägnad ska byggas mot Gästgivarparken. Stödmurens yta mot VL-området ska vara av natursten. Stödmuren och inhägnaden ska vara så höga att motorfordon och släpvnagnar inte syns från gårdsplanerna till friluftslederna i Gästgivarparken.

Fotgångarförbindelserna från parkeringsområdena och parkeringsanläggningarna till lager- och kontorsbyggnadens egentliga huvudentré får inte korsa i samma nivå med gårdsplanernas trafikleder.

Fotgångarförbindelsen till Krogstigen ska förverkligas så att den lämpar sig för räddningstrafik.

Huvudentréerna ska ha smidiga, hinderfria och trygga förbindelser till gång- och cykellederna. I anslutning till huvudentréerna ska placeras skyddade och lättillgängliga cykelplatser totalt minst 1 cykelplats/ 5 anställda.

Del av område där träd och buskar ska bilda en tät avgränsade zon mot Ljungmovägen ska i regel vara minst 14 meter bred.

Branta höjdskillnader i terrängen ska vid behov formas med slänter eller/ och stödmurar. En brant slänt får vara maximalt 1:3.

Minimiantalet bilplatser:

Kontor 1 bp/ 50 m²-vy

Produktionslokaler 1 bp/100 m²-vy

Personbilsparkeeringsområdena i marknivå ska avskiljas från det övriga gårdsområdet med ett minst 6 meter brett planteringsområde som ska förses med den en tät randzon av träd- och buskar. Bilplatserna ska med hjälp av träd- buskplanteringar delas in i enheter med högst 30 bilplatser.

Lager 1 bp/200 m²-vy

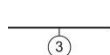



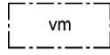
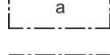
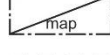
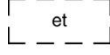


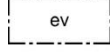
Dessutom ska bilplatser reserveras för gästparkering, deras antal bestäms i samband med bygglovet.

Dagvattnen från kvartersområden och allmänna parkeringsplatser ska behärras kvantitativt och kvalitativt där de uppkommer. Rent och orent dagvatten ska hållas isär. Med rent dagvatten avses vatten från tak och detta ska i första hand absorberas i marken. Orent dagvatten från parkerings-, lastnings- och lossningsområden ska behandlas i ett sand- och oljeavskjningsssystem innan de avleds och systemet ska förses med en avstängningsventil. Dagsvattnen ska fördröjas eller uppbromsas innan de avleds till ett allmänt dagvattensystem. I de vattendrag och grundvattenområden som tar emot avleda dagvatten får dessa inte försämra miljöns tillstånd. Till bygglovet ska bifogas en plan för dagvattenhantering som godkänts av Vanda stad.

Innan byggnadsarbetena inleds ska jordmänen vid behov undersökas och eventuell förorenad jord ska renas.

002455

4/5

	Katujen luiskat saavat ulottua kortteli ja VL-alueelle.	Gatornas ramper får sträcka sig in på kvarters- och VL-områden.
	Kortteli- tai katualueita VL-alueista erottavien tukimuurien perustuksia saa ulottaa VL-alueille.	Grundläggningen till stödmurar som avgränsar kvarters- eller gatuområden från VL-områden får sträcka sig in på VL-områden.
-+--+	Istutuksissa käytetään mäntyä ja niiden yhteyteen sopivia pensaita ja jaloja lehtipuita.	I planteringarna används tallar samt sådana buskar och ädla lövträd som passar ihop med tallarna.
_____	Kaupunginosan raja.	Stadsdelsgräns.
_____	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
_____	Osa-alueen raja.	Gräns för delområde.
_____	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och- nummer enligt bindade tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
66	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
HAKKI	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
66053	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
KYYTITIE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
96000	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
kt 30%	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää toimistotiloja varten.	Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna yggnadsrätten som får användas för kontorslokaler.
	Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.	Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.	Byggnadsyta där transformator får placeras.
	Auton säilytyspaikan rakennusala.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
	Maanalainen pysäköintitila.	Underjordiskt parkeringsutrymme.
	Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.	Området är reserverat för elmatningsstationen.
	Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	Pilen anger den sida av byggnadsytan där byggnaden ska tangera.
.....	Rakennettava muuri.	En mur som ska byggas.
	Suojaviheralueeksi varattu alueen osa.	Del av område som reserveras som skyddsgrönområde.
○ ○ ○ ○	Säilytettävä/istutettava puurivi.	Trädrad som ska bevaras/planteras.

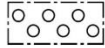
002455

5/5



Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.

Del av område där träd och buskar ska planteras.



Alueen osa, jolle on istutettava puita.

Del av område där träd ska planteras.



Katu.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Määräys koskee olemassa olevia ja suunniteltuja rakennuksia ennen 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

Gata.

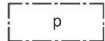
Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). Bestämmelsen gäller befintliga och planerade byggnader inom den anvisade markanvändningen i detaljplaner som godkänts före 31.12.2021.

Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.



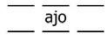
Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.

För områdets interna gångtrafik reserverad del av område.



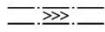
Pysäköimispaikka.

Parkeringsplats.



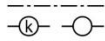
Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.

Riktgivande körförbindelse inom området.



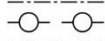
Avo-oja.

Öppet dike.



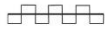
Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.

För naturgasledning reserverad del av område.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

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



Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.

Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisesti.

Området ska förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.

Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller hög nivå stadsbildsmässigt.

TONTTIJAKO

Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

TOMTINDELNING

För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via platteckningar annat bestämts.

<p>Kaupunkirakenne ja ympäristö Asemakaavoitus</p> <p style="text-align: center;">Marjaana Yläjääski Aluearkkitehti / Områdesarkitekt</p>	<p>Stadsstruktur och miljö Detaljplanering</p>
<p>Mittaus- ja geopalvelut Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.</p> <p>Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.</p> <p>Vantaalla / Vanda __. __. 20__</p> <p>Kimmo Junttila Kaupungeingeodeetti / Stadsgeodet</p>	<p>Mätning och geoteknik Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.</p> <p>Plankoordinaatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.</p>
<p>Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __. __. 20__</p>	<p>Godkänd av stadsfullmäktige __. __. 20__</p>