

Vallinojan osayleiskaavan selostus

Pinja-Liina Jalkanen

Julius Krötzl

Helsingin yliopisto

11.12.2018

Sisällysluettelo:

Johdanto	2
Vallinoja alueena (yleistä)	2
Historia	2
Rakenne	3
Väestö (sosioekonominen rakenne)	4
Palvelut	5
Ympäristö	5
Maaperä ja rakennettavuus	6
Liikenne	7
Erityispiirteet	8
Suunnittelutilanne	8
Tavoitteet ja kehityskuva	9
Visio	9
Maakuntakaavan ja yleiskaavan asettamat tavoitteet	9
Mitoitustavoitteet	11
Toimenpiteet	12
Osayleiskaava ja sen selostus	13
Asuminen	13
Työpaikat ja palvelut	14
Liikenne	14
Virkistys	16
Kulttuuriympäristö	16
Luonnonympäristö	16
Ympäristön häiriötekijät	17
Osayleiskaavan vaikutukset	17
Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen	17
Taloudelliset vaikutukset	17
Kulttuurivaikutukset	19
Sosialiset vaikutukset	19
Luontovaikutukset	20
Kirjallisuutta	21
Liitteet	24
Liite 1. Ilmakuva vuodelta 2017	24
Liite 2. Maaperäkartta	25
Liite 3. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta	26
Liite 4. Ote Vantaan yleiskaavasta	27

Liite 5. Työpaikat vuonna 2015	28
Liite 6. Osayleiskaavaluonnonkseen 11.12.2018 kartta	29
Liite 7. Yleiskaavamerkinnät ja määräykset	30

Johdanto

Vallinoja alueena (yleistä)

Vallinojan suunnittelualue sijoittuu Vantaalle Korson suuralueelle, käsittäen osia Vallinojan, Korson, Leppäkorven ja Metsolan kaupunginosista. Pienaluejako suunnittelualueella vastaa kaupunginosajakoa. Pohjoisessa alue rajautuu Keravan ja Tuusulan kunnanraajoihin.

Alueen maaperä on pääosin savea. Alueen halki virtaavat Rekolanoja sekä siihen laskevat Myllyniityn- ja Fallinpellonojat. Vallinoja, ruotsiksi Fallbäcken, on nimetty samannimisen ojan mukaan (Vantaa 2016: 238). Alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävin kohde on Lehmiston tila, jonka pääärakennus on vuodelta 1917. (Vantaa 2016: 238)

Päärata kulkee alueen itäisen osan halki. Korson asema sijaitsee heti suunnittelualueen etelärajan eteläpuolella. Vantaan nykyisin voimassa olevassa, vuoden 2007 yleiskaavassa on asemavaraus suunnittelualueen pohjoisreunassa, Korson ja Savion asemien puolivälissä. Alueen laidolla, Rekolanojan laakson reunoilla on pientaloasutusta Lehmustontien varrella ja pääradan itäpuolella. Helsinki-Vantaan lentoaseman pääkiitotien (04R/22L) jatke kulkee Rekolanojan laakson länsireunan yli.

Historia

Korson suuralue, johon Vallinoja kuuluu, käsittää Itä-Vantaan pohjoisosan. Alueen kehitys vauhditti 1880–90 lukujen taitteessa, kun Korson asema otettiin käyttöön. Asema rakennettiin, koska radalle tarvittiin lisää ohituspaikkoja. Korson seutu oli tuolloin syrjäistä aluetta, mutta asema rakennettiin sinne, koska se sijaitsi Tikkurilan ja Keravan asemien

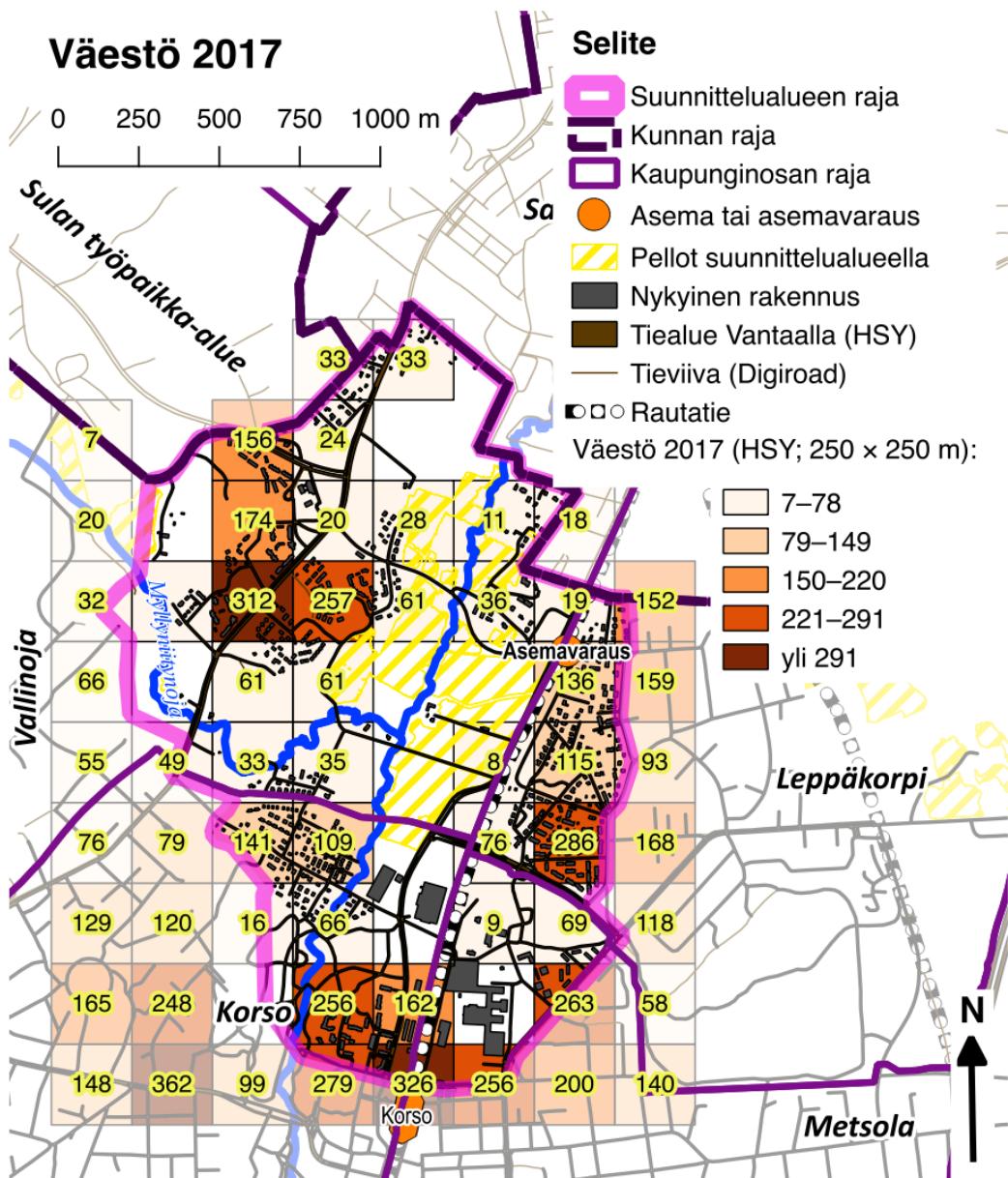
puolivälissä. Alueen rajat Tuusulan ja Keravan kanssa olivat vuosikymmenten ajan poliittisen kiistelyn kohteena, ja tilanne ratkesi vasta valtioneuvoston päättettyä vuonna 1953 koko nykyisen Korson suuralueen liittämisestä Helsingin maalaiskuntaan, sittemmin Vantaan kaupunkiin. (Vantaa 2016; 203, 210–211)

Vallinojan kaupunginosan ensimmäinen asutettu alue on viljelyksille raivattu Rekolanjoen laakso (Vantaa 2016; 238). Alueen asutus on yhä harvaa, ja Rekolanjoan sekä Pääradan välinen alue on edelleen enimmäkseen peltoa. Pääradan itäpuolin osa suunnittelualueesta kuuluu Leppäkorven kaupunginosaan. Leppäkorpi on omakotitaloalueutta, jonka rakentaminen on aloitettu 1950-luvulla ja jatkunut näihin päiviin asti. Suunnittelualueeseen koko kaupunginosan pinta-alasta kuuluu noin kolmannes.

Suunnittelualueeseen kuuluu myös osa Metsolan kaupunginosasta. Kyseisellä alueella sijaitsee Toyota Oy:n Suomen pääkonttori. Yhtiön tilat ovat Vantaan modernin teollisen rakennusperintökohteiden listalla. (Vantaa 2016; 218)

Rakenne

Alue on nykyisin harvaan rakennettua ja pääosa alueesta on maa- ja metsätalousaluetta. Asumista alueesta on noin 30 prosenttia ja työpaikka-alueita alle 10 prosenttia. Alueella on 647 rakennusta, joista 626:n kerrosala on saatavissa. Yksi rakennuksista on 30 183 m² laajuisen teollisuushalli. Koko alueen tehokkuus kyseinen teollisuushalli mukaan laskien on ainoastaan 0,09. Keskimääräinen tonttitehokkuus on pientaloalueille tyyppillinen 0,15 (Vantaa 2018a; MML 2018)



Väestö (sosioekonominen rakenne)

Vantaa alueittain 2015 -julkaisun (Vantaa 2016) mukaan Vallinojan kaupunginosassa asuu 1 778 henkilöä. Leppäkorven kaupunginosassa, josta noin kolmannes kuuluu suunnittelualueeseen ja loppukin Vallinojan asemavarauksen vaikutusalueeseen, asuu saman julkaisun (Vantaa 2016; 224) mukaan 2 461 henkilöä. Vertailun vuoksi viereisessä Korsossa asuu noin 7 300 henkilöä (Vantaa 2016). Helsingin seudun ympäristöpalveluiden väestörudukkoon (HSY 2018) perustuvan tarkastelun mukainen nykyinen koko

suunnittelalueen väestömäärä käsittää kaikkiin alueen kaupunginosiin kuuluvat alueet on 6 700 henkilöä. Tämä tarkastelu on esitetty kuvassa 1. Toisaalta SeutuCD'17:n (Tilastokeskus 2015; Väestörekisterikeskus 2017) avulla tehdyn paikkatietotarkastelun mukaan Vallinojan osayleiskaavan suunnittelalueella asuu nykyisin 3 177 asukasta ja alueella on yhteensä 617 työpaikkaa, joista 141 on julkisyhteisöjen työpaikkoja ja 476 yritysten työpaikkoja. Mitoitusnäkökulmasta tiedot alueen nykyisestä väestöstä ovat näin ollen jossakin määrin ristiriitaisia.

Palvelut

Suunnittelalueella ei nykyisin ole kaupan lähipalveluja. Lähimmät kaupan lähipalvelut sijaitsevat Korson ja Savion asemien ympäristössä. Vallinojan suunnittelalueella sijaitsee kaksi päiväkotia, Vallinojan ja Leppäkorven päiväkodit. Lisäksi alueella sijaitsee Leppäkorven alakoulu sekä Vantaan seudun steinerkoulu, joka sisältää luokka-asteet 0–9 sekä pienen erityislukion.

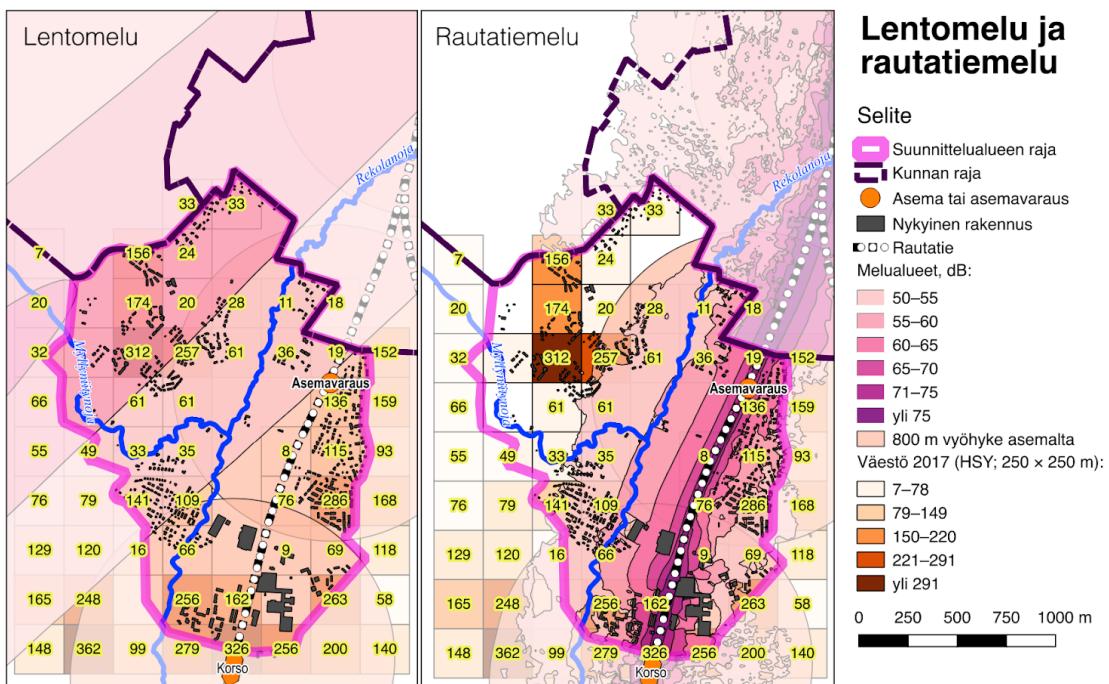
Ympäristö

Suunnittelalueen nykyiset puistot pohjoisesta etelään ovat Anttilanpuisto, Peukaloisenpuisto, sekä suunnittelalueen eteläreunassa Korsossa, suurelta osin varsinaisen suunnittelalueen ulkopuolella sijaitseva Ankkapuisto.

Ankkapuistossa on vuosina 2016–2017 tehty ruoppaus- ja siltatöitä. Puisto on yksi Vantaan kestävän ympäristörakentamisen pilottikohteista, johon liittyen siellä on vuonna 2018 toteutettu uusiomassahanke, jossa on selvitetty puiston lampien ruoppauksessa syntyneiden massojen soveltuvuutta puiston maastonmuotoiluun ja istutusalueiden toteuttamiseen. Vuonna 2019 töitä on tarkoitus jatkaa viherrakennustöillä (Vantaa 2018b).

Suunnittelalueen länsiosa on kokonaisuudessaan yli 55 dB:n lentomeluvyöhykkeellä. Kyseinen melualue on rakentamista merkittävästi vaikeuttava ympäristöhaitta, jolta ei voida suojaata meluesteiden tapaisten teknisten varotoimien avulla. Myös suunnittelalueen halki

kulkeva päärata aiheuttaa meluhaittoja, mutta tähän voidaan vaikuttaa meluestein ja rakennussuunnittelulla. Alueen nykyinen melutilanne on esitetty kuvassa 2.

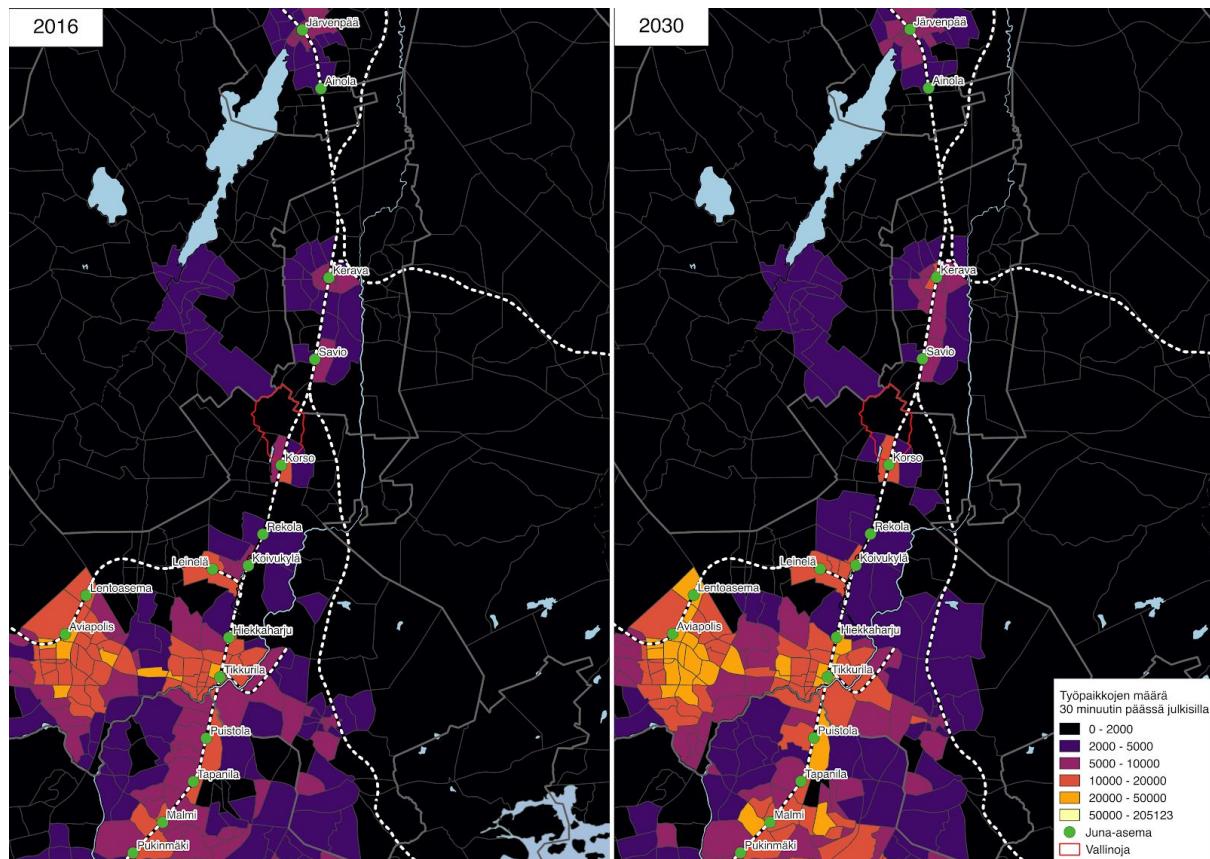


Kuva 2. Lento- ja rautatiemelualueet osayleiskaavan alueella sekä alueen nykyinen väestö. Kartalla näkyvät myös alueen nykyiset rakennukset.

Maaperä ja rakennettavuus

Valtaosa alueen maaperästä on savimaata, jolle rakentaminen on suhteellisen kallista ja rakennukset joudutaan useimmiten paaluttamaan. Ainoastaan alueen luoteiskolkassa on jonkin verran kallio- ja soramaata, mutta näillä alueilla lentomelu ylittää 55 dB:n raja-arvon, jotien niille ei voida osoittaa asuinrakennuksia. Alueen lounaisrajalla on jonkin verran moreenimaata, jolla rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti tiiviin moreenin varaan.

Liikenne



Kuva 3. Työpaikkojen saavutettavuus julkisilla vuosina 2016 ja 2030.

Kuvassa 3 on esitetty Vallinojan ympäristön työpaikkasaavutettavuus vuosina 2016 ja 2030. Kuvan kartassa käytetty aineisto perustuu HSL:n laatimaan Helsingin seudun työssäkäytäntöalueen kysytäytäntöihin, eli HELMET-malleihin (HSL 2016a; HSL 2016b; Tilastokeskus 2014). Vuoden 2016 skenaario perustuu nykytilan matka-aikoihin sekä maankäyttötietoihin, kun taas vuoden 2030 mallissa on otettu huomioon uudet liikennehankkeet HLJ 2015 -suunnitelman mukaisesti (HSL 2015) sekä maankäytön ennusteet MAL 2019 -suunnitelman mukaisesti. Vuoden 2030 liikennehankkeissa on useita pikaraitiotieitä, kuten muun muassa Raide-Jokeri Itäkeskuksesta Keilaniemeen, Raide-Jokeri 2 Malmin sairaalasta Kontulaan, Viikin-Malmin raitiotie sekä Pohjois-Pasilan, Käpylän, Vihdintien, Tuusulanväylän, Munkkivuoren, Kalasataman ja Kruunusiltojen raitiotiet. Mallissa ei kuitenkaan ole otettu huomioon Vallinojan mahdollista lähijuna-asemaa ja sen

tuomia maankäyttömuutoksia, sillä ne eivät sisälly HLJ 2015 eikä MAL 2019 -suunnitelmiin. Aineisto kattaa koko Helsingin seudun työssäkäyntialueen, mukaan lukien Uudenmaan maakunnan ja Riihimäen seutukunnan liikenteen ja se on jaettu 1 918 pienalueeseen.

Kuvassa 3 Vallinojan suunnitelma-alueen reuna on merkitty punaisella viivalla kartan keskellä. Kartta kertoo, kuinka monta työpaikkaa voidaan saavuttaa kultakin alueelta 30 minuutin sisällä joukkoliikenteellä. Matka-aikojen lähtö- ja kohdepisteinä on käytetty kunkin pienalueen painopistettä ja reititykset perustuvat ns. ovelta-ovelle -laskentaan, eli niissä on huomioitu koko matkaketju, mukaan lukien kävely lähtöpisteestä lähimälle joukkoliikenepysäkille sekä mahdolliset vaihdot ja niihin kuluvat ajat. Kartan mukaan Vallinojan suunnittelualueen pohjoisosien työpaikkasaavutettavuus julkisilla on nykyisin heikkoa, sillä vain noin 400 työpaikkaa voidaan saavuttaa 30 minuutin sisällä. Vuonna 2030 samalta alueelta voidaan saavuttaa noin 500 työpaikkaa. Sen sijaan Korson ja Savion asemien saavutettavuuksien tarkastelu tarjoaa sopivan vertailukohdan mahdolliselle Vallinojan asemalle ja sen tuomille saavutettavuushöyrylle. Nykyisin Korson asemalta voidaan saavuttaa 11 000 työpaikkaa 30 minuutin sisällä, ja tulevaisuudessa työpaikkojen määrä 30 minuutin sisällä nousee 14 000:een. Savion asemalta voidaan nykyisin saavuttaa noin 7 600 työpaikkaa 30 minuutissa ja vuonna 2030 työpaikkojen määrä nousee noin 9 500:an. Vallinojan tulevan asuinalueen työpaikkasaavutettavuus tulee täten todennäköisesti olemaan jossain näiden kahden alueen välimaastossa.

Erityispiirteet

Alueen erityispiirteitä ovat sen sijainti pääradan varressa, sekä lentomelun suunnittelualueen länsiosalle asettamat huomattavat rajoitukset.

Suunnittelutilanne

Yleiskaavaa koskevat valtioneuvoston määräämät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka ovat tulleet lainvoimaiseksi 1.4.2018 (Ympäristöministeriö 2018). Lisäksi osayleiskaava-alueella on voimassa Uudenmaan maakuntakaava, joka sai korkeimman hallinto-oikeuden päättöksellä lainvoiman vuonna 2007. Vantaalla on voimassa Vantaan yleiskaava 2007, joka on tullut voimaan kuulutuksin 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010.

Tavoitteet ja kehityskuva

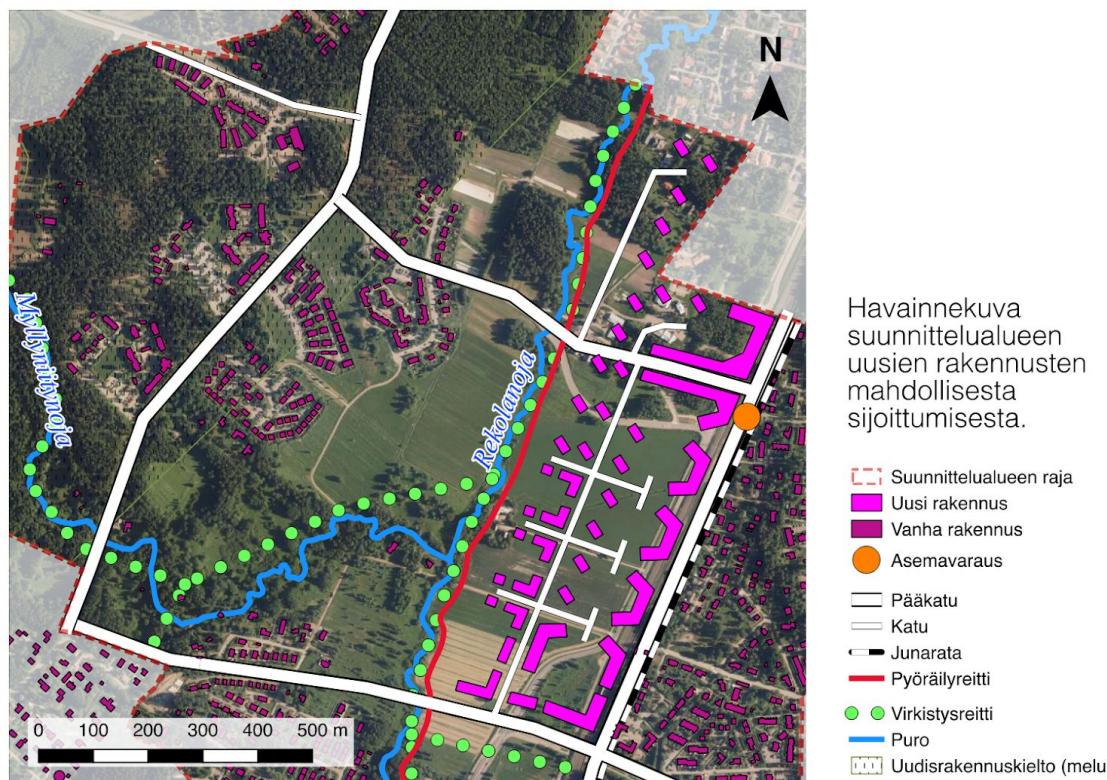
Visio

Tulevaisuudessa Vallinojan alue on tiiviisti rakennettu asuinvaltainen alue, jossa sijaitsee oma rautatieasema ja jolta on päärätaan tukeutuvat hyvät joukkoliikenneyhteydet. Alueen lähettyviltä löytyy runsaasti korkeatasoisia virkistysalueita, jotka jatkuvat eteläreunastaan luontevasti osaksi Korson Ankkapuistoa ja Metsopuistoa. Tällaisena alue toteuttaa Vantaan kaupunkistrategiaa, jonka painopisteisiin kuuluu kaupungin tiivistäminen samalla lähiliuontoa vaalien (Vantaa 2017). Vallinojan suunnittelun keskeinen tavoite on kytkeä alue nykyistä paremmin osaksi pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkkoa ja vähentää sitä kautta autoriippuvuutta. Vallinojan palvelut sijoitetaan alueen parhaiten saavutettavalle paikalle, aseman välittömään läheisyyteen. Pyöräily huomioidaan tärkeänä osana kestävän liikkumisen strategiaa, sijoittamalla korkealaatuinen pyöräilyn laatuyhteys radanvarteen tiiviin asuinrakentamisen alueelle. Vallinojan asema on tulevaisuudessa houkutteleva paikka oleskella ja käydä ostoksilla. Siitä muodostuu hyväni saavutettavuutensa ansiosta alueen solmukohta, joka palvelee laajasti lähialueen asukkaita.

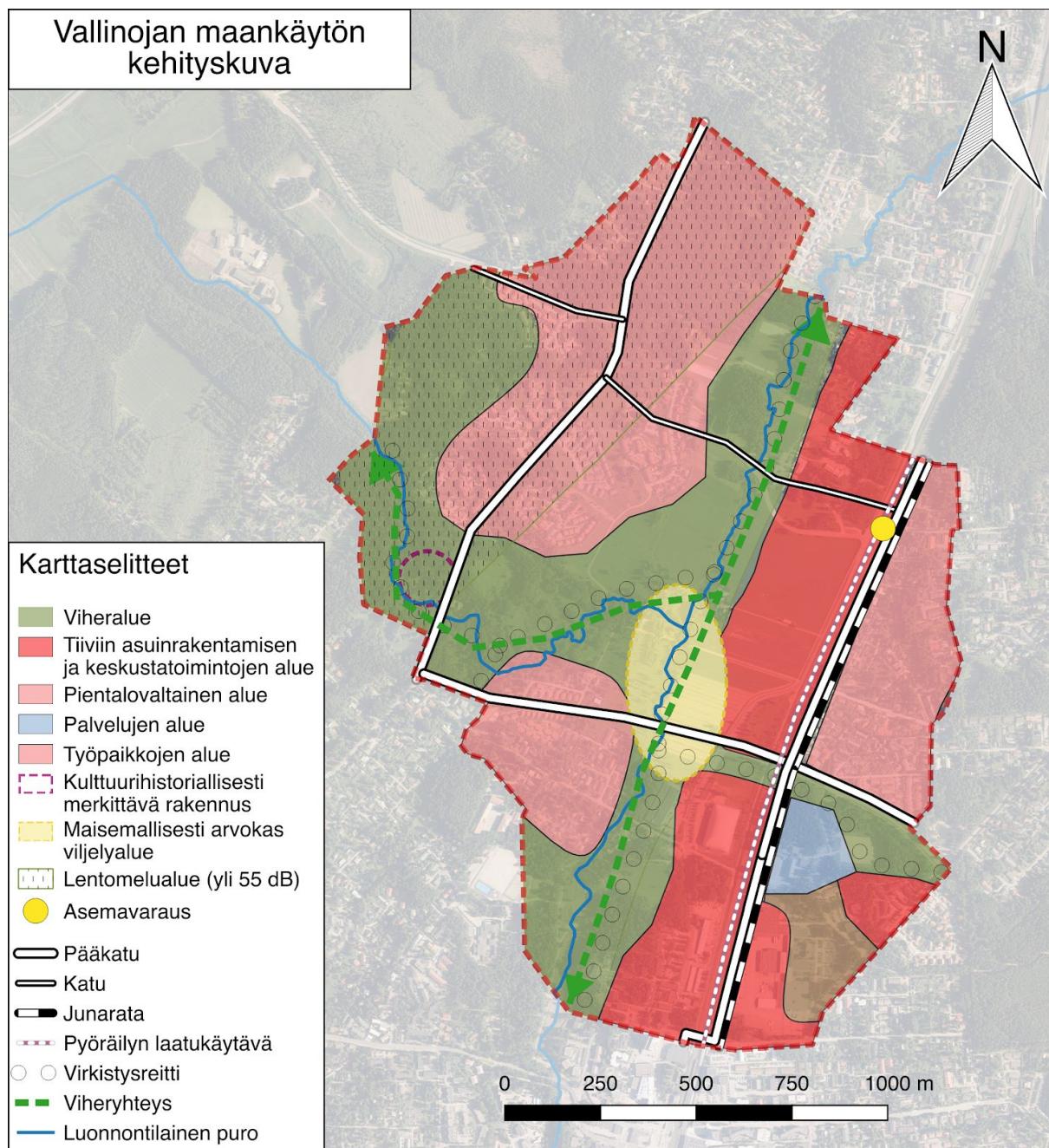
Maakuntakaavan ja yleiskaavan asettamat tavoitteet

Alueella on voimassa Uudenmaan maakuntakaava. Alueen voimassa oleva, tätä luonnosta edeltävä yleiskaava on Vantaan yleiskaava 2007. Vantaan yleiskaava 2020:n kehityskuvassa (Vantaa 2018c) Vallinojan alue on kuvattu junaradalta Rekolanojalle tiivistyvän maankäytön asuinvaltaisena alueena, jolla joukkoliikenneyhteydet luovat edellytyksiä maankäytön tiivistämiseen. Vallinojan lähiliikenteen junaa-asema on sijoitettu kehityskuvassa Anttilantien ja Urpiaisentien risteykseen. Rekolanoja on kuvattu osana kaupungin sisäistä viherrakennetta, joka tarjoaa asukkaille tärkeitä lähivirkistyspaikkoja. Lisäksi kehityskuvassa junarataa pitkin pohjois-eteläsuuntainen on sijoitettu korkeatasoinen nopean pyöräilyn laatuyhteys.

Vantaan kaupunkistrategian mukaisena tavoitteena on vahvistaa resurssiviisaasti nykyistä kaupunkirakennetta, sekä nostaa kestävillä liikkumismuodoilla, eli joukkoliikenteellä ja pyörällä matkustavien määriä. Lisäksi kaupungin tavoitteena on hyödyntää rohkeasti kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet. Nämä kaikki tavoitteet toteutuvat Vallinojan alueella, sillä alue tukee hyvään joukkoliikenteen palvelutasoon ja saavutettavuuteen sekä monipuolisiin palveluihin. Vallinojan osayleiskaavassa pyritään hyödyntämään eri alueiden vahvuudet sijoittamalla tiivein kerrostalovaltainen alue lähelle junarataa ja Vallinojan asemaa sekä pientalovaltaiset alueet kävelymatkan päähän asemalta, aluetta halkovan Rekolanojan ja virkistysalueiden läheisyyteen. Vallinojan alueella monipuoliset virkistys- ja luontoalueet sekä palvelut kohtaavat, tehdentä alueesta houkuttelevan asuinalueen ja vähentäen ylimääräistä liikkumistarvetta.



Kuva 4. Varhainen luonnos uusien rakennusten sijoittumisesta nykyisten peltoalueiden paikalle Rekolanojan ja pääradan väliin.



Kuva 5. Vallinojan alueen maankäytön kehityskuva.

Mitoitustavoitteet

Vantaan kaupungin liikenneinsinööri Tiina Hulkon mukaan (Hulkko 2018) jun-asema vaatii noin 10 000 päivittäisen käyttäjän potentiaalin. Osayleiskaavassa tämä potentiaali saavutetaan suunnittelemalla rakentaminen ensisijaisesti 10 minuutin kävelyetäisyydelle uudesta Vallinojan asemasta; tämä etäisyys vastaa lopullisen katuverkon muodosta riippuen noin 800 metrin etäisyyttä linnuntietä. Potentiaalia arvioitaessa on huomioitu myös

suunnittelalueeseen kuulumattomat, mutta aseman vaikutuspiiriin tulevat Leppäkorven pientaloalueen ja Keravan Savion pientaloalueen osat. Kuvassa 4 on esitetty varhainen luonnos rakennusten mahdollisesta sijoittamisesta rakennettavan aseman läheisyyteen pääradan ja Rekolanojan väliin. Mitoitustavoitteiden mukainen maankäytön kehityskuva on kuvassa 5. Taulukossa 1 on esitetty Vallinojan osayleiskaavan mitoituksessa käytetyt laskentaperusteet.

Taulukko 1. Vallinojan osayleiskaavan mitoituksen laskentaperusteet.

Alue	Pinta-ala (m ²)	Korttelia alueesta (%)	Korttelitehokkuus	kerros-m ² / asukas	Asukkaita
A1 & A1S	576659	80	1.1	50	10149
A2	156684	80	0.6	50	1504
A3	821599	75	0.2	50	2465
Yht.	1554942				14118

Toimenpiteet

Koska suuri osa 800 metrin etäisyydelle jäävästä alueesta on jo rakennettua Leppäkorven pientaloaluetta ja alueen länsireuna on voimakkaan lentomelualueen vaikutuspiirissä, tulee tähän asti rakentamattoman alueen rakentamisen olla hyvin tiivistä. Tämä on mahdollista saavuttaa rakentamalla aseman läheisyyteen radan varteen tiiviitä, urbaaneja kortteleita, joissa korttelitehokkuus on suurempi kuin 1,1. Erityisesti välittömästi Urpiaisentien varteen sijoittuvan rakennuskannan tulisi olla huomattavan korkeaa. Varsinkin aseman välittömässä läheisyydessä osa rakennuksista voi olla esimerkiksi tornityyppisiä yli 15-kerroksisia taloja. Rakennusten kerroskorkeuden on kuitenkin syytä olla Rekolanojan suuntaan laskeva siten, että lähimmäksi Rekolanojaan sijoittuvat rakennukset ovat ainoastaan kolmi–nelikerroksisia. Korkeaa rakentamista tukee myös myös rakennusten perustamiskustannuksia nostava maaperä.

Tiivistä ja urbaania uudisrakentamista uuden aseman ympäristössä voidaan tukea tutkimalla mahdollisuksia tiivistää nykyistä Leppäkorven asuinalueita.

Kaavoitettavan alueen eteläosa nivoutuu saavutettavuutensa puolesta luontevammin osaksi Korsoa, tukeutuen enemmän sen palveluihin. Myös tällä alueella on syytä suosia varsin tiheää ja urbaania rakentamista, jolloin koko alue nivoutuu lopulta kiinteäksi osaksi pääradan varren tiivistyvää kaupunkinauhaa.

Osayleiskaava ja sen selostus

Asuminen

Kaavassa on periaatteena, että tihein asutus keskitetään mahdollisimman lähelle junaa-asemia, ja että viheralueita säädetään mahdollisimman laajasti tai jopa pyritään laajentamaan. Korkein rakentaminen keskitetään tämän vuoksi pääradan varteen rakennettavan Vallinojan aseman ja Korson aseman väliselle alueelle. Radanpuoleisten A1-alueen rakennusten tulee aluetta koskevan kaavamääräyksen mukaan olla rakennettu siten, että ne suojaavat muuta aluetta radan ja sen läheisen tiealueen melulta. Kaavamääräyksessä on lisäksi linjattu rakennusten kerroskorkeudesta, että ”rakennusten kerroskorkeuden yleisen linjan tulee olla korkeimmillaan lähinnä rataa ja laskea Rekolanojaa kohti”. Tällä varmistetaan sekä rakennusten melusuojavaikutuksen riittävyyss että taataan myös radanvarren rakennusten ylimpiin kerroksiin avarat näköalat länteen päin.

Koska osayleiskaava-alueen eteläosan nykyiset liikunta- ja urheilutoimintoihin varatut alueet on kaavassa osoitettu asuinrakentamisen käyttöön, on näiden alueiden sisäliikuntatoimintoja vastaaviin tarpeisiin osoitettu kaavassa tilaa osayleiskaavan A1- ja A2-alueilta. Näiden liikuntatilojen tulee kaavamääräysten mukaan olla kaupunkiympäristöön soveltuvia.

Asuntoalueita on osayleiskaava-alueella yhteensä 155 hehtaaria, eli 61 prosenttia osayleiskaava-alueen pinta-alasta. Asuntoalueista 58 hehtaaria kuuluu A1-, 16 hehtaaria A2- ja 82 hehtaaria A3-alueeseen. Osayleiskaavan aluevarauksiin mahtuu yhteensä noin 14 000 asukasta.

Työpaikat ja palvelut

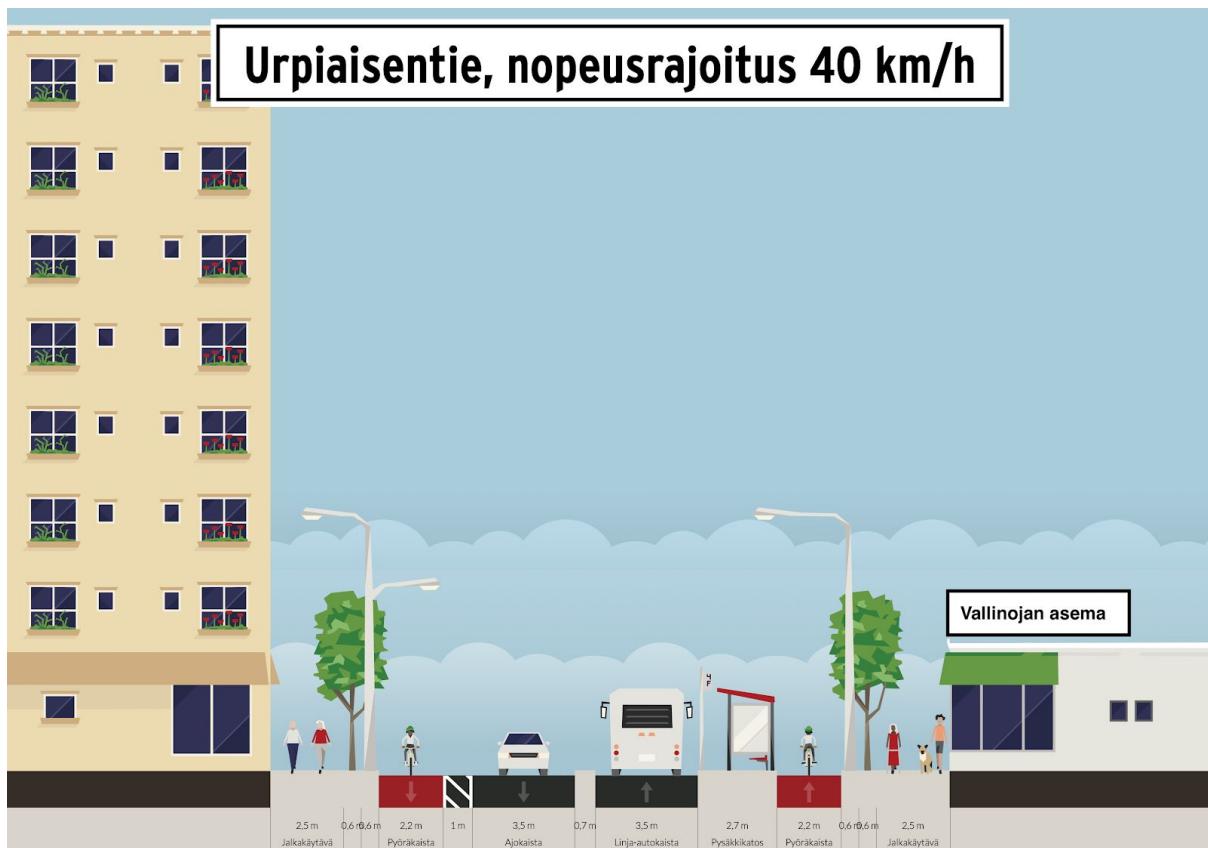
Osayleiskaavan työpaikka-alueet sijoittuvat kaakkoiskulmaan Metsolan TP-alueelle, jossa nykyisin on muun muassa Toyotan toimintaa. Lisäksi työpaikkoja on myös keskustatoimintojen alakeskuksessa Vallinojan aseman tuntumassa, jossa on A1- ja A1S-alueiden kanssa rinnakkainen C-merkintä, ja jonka voidaan sijoittaa yhteensä enintään 3 500 kerrosneliömetriä päivittäistavaramyymöltä. Kaavamääräykset sallivat myös asuinypäristöön soveltuviin työtiloihin sijoittamisen kaikille asuinalueille. Kaavan liikennejärjestelmäratkaisut tukevat muualla sijaitsevien työpaikkojen hyvää saavutettavuutta. Kaavan pohjoisin A1S-alue on erityisalue, jolla voidaan säilyttää nykyiset palveluasumisen toiminnot ja niihin liittyvät työpaikat sopeuttaen ne kuitenkin aiempaa urbaanimpaan ympäristöön. Julkisia palveluita sijaitsee myös Vallinojantien eteläpuolisella PY-alueella, jossa sijaitsevat alueen koulut ja niihin liittyvät työpaikat.

Liikenne

Kaavan merkittävin muutos nykyisin liikennejärjestelyihin on Vallinojan aseman rakentaminen. Asemavarauksen merkitys kaavaan johtuu Satakielenauktion kohdalle. Aseman toteuttaminen on kaavamerkinnöissä osoitettujen A1-alueiden rakentamisen väältämätön edellytys, koska nykyisten liikennejärjestelyjen välityskyky ei riittäisi alueen kasvavan väestön tarpeisiin. Vallinojan aseman joukkoliikenneterminaalista kaavamerkintä sallii myös liityntäpysäköintilaitoksen rakentamisen sekä auto- että pyöräliikenteelle. Auto- ja pyöräpysäköinnin huolellinen järjestäminen laajentaa Vallinojan aseman vaikutusaluetta ja täydentää sitä kautta koko joukkoliikennejärjestelmää. Erityisesti polkupyörien liityntäpysäköinnin järjestämiseen tulee kiinnittää huomiota, minkä vuoksi kaavassa on tätä koskeva määräys. Polkupyörien liityntäpysäköinnin tulisi olla suojauduva pyörävarkauksilta, sateelta ja lumelta ja sen tulee sijaita lähellä laiturialueita, jotta se mahdollistaisi sujuvan vaihtamisen pyörän ja lähijunan välillä.

Muita merkittäviä muutoksia nykyisiin liikennejärjestelyihin ovat Urpiaisentien ohjeellinen linjaaminen uudelleen kulkemaan kaavan vaikutusalueella radan viertä, Anttilantien linjauksen muuttaminen vastaamaan karkeasti nykyisen Satakielentie-nimisen tonttikadun

linjausta sekä Vallinojantien jatkaminen nykyisten Tilhikujan ja Tilhitien linjausia myötäillen Lehmustontielle. Tielinjausten muutokset ovat kuitenkin ohjeellisia, ja tarkemmat paikat voidaan määrittää asemakaavoituksessa tarkoituksenmukaisuuden perusteella kaavoitettavan alueen korttelisuunnitelmien tarkentuessa.



Kuva 6. Havainnekuva Urpaisentien liikennejärjestelyistä Vallinojan aseman läheisyydessä.

Asukasmäärän kasvusta aiheutuvan liikenteen kasvun aiheuttamien haittavaikutusten hillitsemiseksi kasvusta pyritään suuntaamaan niin suuri osa julkiseen liikenteeseen, pyöräilyyn ja kävelyyn kuin mahdollista. Alueen pyöräily-yhteyksien parantamiseksi kaavassa on osoitettu ohjeellinen pohjois–eteläsuuntainen pyöräilyn runkoyhteyden eli baanan linjaus. Baanalle on ohjeellinen linjaus Urpilaisentien suuntaiseksi radan varressa, mutta kaava sallii baanayhteyksien rakentamisen myös osaksi viheralueita, joiden kehittäminen on tärkeää myös kävely-yhteyksien parantamisen näkökulmasta. Koko kaavan alueella on lisäksi voimassa määräys, jonka mukaan pyöräilyn ja kävelyn yhteyksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Virkistys

Virkistysalueiden kehittäminen on kaavassa tärkeäässä roolissa. Maankäytön tehostamiseksi aiemmin liikunta- ja urheilutoimintojen käytössä ollut alue osoitetaan rakentamiseen, mutta kaava sallii kyseisellä alueella sijainneiden sisäliikuntatoimintojen sijoittamisen asuinalueiden osaksi urbaaniin rakennusympäristöön sopivalla tavalla. Lisäksi kaava sallii yksittäisen urheilukentän sijoittamisen virkistysalueiden osaksi, mikä antaa mahdollisuuden esimerkiksi jatkaa nykyistä jalkapallotoimintaa. Erityisen huomion kiinnittämisen pyöräilyn ja kävelyn yhteyksiin edellyttävä koko kaavan laajuinen yleismääräys puolestaan pyrkii varmistamaan, että niin hyötyliikunnan vaatimat liikenneyhteydet huomioidaan niin virkistysalueilla kuin asuinalueillakin. Kaavan pyrkimyksenä on poistaa nykyisten laajojen peltoalueiden muodostama estevaikutus ja varmistaa, että alueen puistot ja muut virkistysalueet nivoutuvat kiinteäksi osaksi lähialueiden metsiä sekä Korson Ankkapuistoa.

Kulttuuriympäristö

Osayleiskaavassa on huomioitu alueen nykyinen, maatalousvaltainen kulttuuriympäristö siten, että lähivirkistysalueita koskevan kaavamerkinnän määräyksissä edellytetään alueen peltomaisemien osittaista säilyttämistä joko peltoina tai niittyinä. Myllyniitynojan pohjoispuolelle sijoittuvilla Rekolanojan itäpuolisella alueella tähän on hyvät mahdollisuudet, koska kaava edellyttää näiden alueiden säilyttämisen kokonaisuudessaan virkistyskäytössä siltä osin, kun niitä ei vielä ole rakennettu. Kaava ei muuta alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden, Lehmiston tilan ja Vierumäen sivukoulun asemaa. Kaava säilyttää myös alueen eteläosassa sijaitsevan, Vantaan modernin teollisen rakennusperintökohteiden listalla olevan työpaikkakiinteistön nykyisessä työpaikkakäytössään.

Luonnonympäristö

Vaikka merkittävä osa alueen nykyisestä peltoalueesta tullaan rakentamaan, on luonto-ympäristön säilyminen varmistettu kaavassa jättämällä kaava-alueelle sitä pohjois-eteläsuunnassa sekä itä-länsisuunnassa halkovat vihersormet. Lisäksi Vallinojan

puron Tussinkosken alueen, jolla sijaitsee arvokas lehtokasvillisuuden vyöhyke, suojelemääräykset säilytetään nykyisellään.

Ympäristön häiriötekijät

Osayleiskaavaan on merkitty yli 55 desibelin LDEN-lentomeluvyöhyke, joka sisältää vuorokauden painotetun lentoliikennemelun. Kaavassa suunniteltu asuntorakentaminen sijoittuu alueille, joissa lentomelu on alle 55 desibeliä. Pääradasta tulevaa ratamelua on syytä torjua sekä meluesteillä, että rakennusteknisin ratkaisuin siten, kuin A1- ja A1S-alueita koskevien merkintöjen yhteydessä on kaavassa määritty. Osayleiskaavassa on yleismääräyksenä koko aluetta koskeva meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Tarkempi meluntorjunnan toteutus voidaan kuitenkin ratkaista vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Osayleiskaavan vaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen

Vallinojan osayleiskaava ohjaa alueen kasvua pääradan varrelle, jolloin suositaan kestäviä liikkumismuotoja, vältetään kaupunkirakenteen hajautumista ja säästetään samalla laajoja luontoalueita. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseksi on suotavaa, että Vallinojan asema on käytössä jo asukkaiden muuttaessa alueelle, jottei alueelle muuttaisi paljon asukkaita, joiden päivittäinen liikkuminen perustuu autoiluun.

Taloudelliset vaikutukset

Osayleiskaavan taloudelliset vaikutukset ovat jossakin määrin vaikeasti arvioitavissa; kustannusten tarkempi arvointi edellyttää väistämättä suunnittelun tarkentamista asemakaavatasoa vastaavin luonnoksin sekä täsmällistä tietoa kaupungin taloudesta, kuten toteutuneista tonttikaupoista, maanvuokrasopimuksen käytännöistä ja kiinteistöverotuksesta.

Taulukko 2. Taulukon menoja arvioitaessa on käytetty apuna Kivisen (2017) selvitystä, jossa oli vertailtu katurakentamisen arvioituja ja toteutuneista kustannuksia. Katujen pituusarvio perustuu kaavoittajien olemassaolevien asuinalueiden perusteella tekemään arvioon. Arvio aseman rakennuskustannuksista perustuu tulkintaan Kehäradan hinta-arviosta (RHK & Vantaa 2003) ja toteutuneista kustannuksista (Metsäranta ym. 2018). Uuden pinta-aseman rakentamisen olemassaolevalle rataosuudelle on oletettu tulevan edullisemmaksi kuin Kehäradan kokonaan uusien asemien rakentaminen. Arvio myytyjen tonttien hinnasta perustuu Rakennuslehden kyselyyn (Häkkinen 2017). Alueen kiinteistöjen nykyisiä omistussuhteita ei selvitetty, eikä tonttimyyynnistä seuraavaa kiinteistöverotulojen kasvua tämän vuoksi huomioitu laskelmassa. Arvio muista menoista käsitteää mm. viherrakentamisen kustannuksia.

Menot	km	€ / km	yhteensä, €
Kokoojakatuja	6	1 300 000	7 800 000€
Tonttikatuja ja erillisiä pyöräteitä	10	800 000	8 000 000€
Vesihuolto	10	600 000	6 000 000€
Kaukolämpö	10	300 000	3 000 000€
Kadut ja kunnallistekniikka yht.			24 800 000€
Asema			10 000 000€
Muut rakentamisen menot (esimerkki)			10 000 000€
Rakentamisen menot yhteensä			44 800 000€
<hr/>			
Tulot			
	€ / m²	m²	yhteensä, €
Tonttien myynti, ¼ A1- ja A1S-alueiden pinta-alasta	300	150 000	45 000 000€
Tonttien vuokraus, 4 % myytyjen tonttien hinnasta, 5 v.	60	150 000	9 000 000€
Rakentamisen tuotot yhteensä			54 000 000€

Taulukossa 2 on kuitenkin esitetty suppea laskelma osayleiskaavassa kaavoitetun alueiden rakentamisen kunnalle aiheuttamista kustannuksista sekä karkea arvio kaavoituksen tuloksena saatavista kiinteistöjen myynti- ja vuokratuloista. Tämän arvion perusteella rakentaminen olisi joka tapauksessa kannattavaa, sillä sen aiheuttamat välittömät kustannukset tulisivat katetuksi jo pelkästään A1- ja A1S -alueiden kiinteistöjen myyntituloilla olettaen, että ¼ kyseisten alueiden pinta-alasta myydään tonttimaana 300 euron neliömetrihintaan.

Kulttuurivaikutukset

Vallinojan alueella voidaan tunnistaa useita kulttuurikerrostumia, joista pitkääikaisin ja eniten maisemaan vaikuttanut on Rekolanojan ympäristön maatalousyhdykskunta, joka perustuu

viljelyksiin. Alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävin kohde on Lehmiston tila, joka sijaitsee Lehmustontien varrella lähellä Tavitietä. Talon rakennusvuotta ei tarkalleen tiedetä, mutta arvio on vuonna 1900 (Suojanen 2013). Lehmiston tilan lisäksi Vallinojan osayleiskaava-alueella sijaitsee Vierumäen vanha sivukoulu, joka on peräisin 1940-luvulta, ja joka on Vantaan yleiskaava 2007:n inventoinnissa tunnistettu myös rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi kohteeksi (Vantaa 2007). Vallinojan omakotitaloalueiden rakentaminen on kytkeytynyt tiiviisti pääradan rakentamiseen. Leppäkorven omakotitaloalueen palstoittaminen aloitettiin jo 1940-luvulla ja omakotitalojen rakentaminen alkoi 1950-luvulla. Vilkkain rakentamisen vaihe sijoittuu 1980-luvulle, jonka jälkeen omakotitaloja on valmistunut runsaasti Leppäkorven alueelle sekä Lehmustontien varrelle.

Asuinalueiden tiivistyminen jatkaa Vallinojan alueella pitkään vallinnutta kehitystä. Uusi radan varrella sijaitseva kerrostaloalue muuttaa alueen luonnetta hyvin paljon, sillä tähän asti autolla liikkumiseen perustunut omakotitaloyhdyskunta muuttuu julkiseen liikenteeseen tukeutuviksi kerrostalo- ja pientaloyhdyskunniksi. Tavoitteena on yhdistää kerrostalo- ja omakotitaloalueet yhtenäiseksi pikkukaupungiksi. Tavoitteeseen pääseminen vaatii, että asemanseudusta tehdään houkutteleva ja että aseman ympäristössä on monipuolisia palveluja päivittäiseen tarpeeseen. Lisäksi kerrostaloalueelle pyritään luomaan sekoittunut asukasrakenne. Pientaloalueiden kulkuyhteydet Pääradan länsipuolella kulkevat kerrostaloalueiden kautta, mikä tuo rakenteellista yhteenkuuluvuutta alueelle.

Sosiaaliset vaikutukset

Vallinojan alueen rakentaminen tuo alueelle sekä positiivisia että negatiivisia ympäristövaikutuksia ihmisten elämänlaatuun ja -oloihin. Positiivisiin vaikutuksiin kuuluu muun muassa, että asutusta ympäröivät laajat ja yhtenäiset virkistysalueet. Lisäksi Tussinkosken arvokas luonnonsuojelualue sijaitsee alueella. Alueelta on myös lyhyt kävelymatka Leppäkorven maaumalalle. Vallinojan monipuolin asuntorakentaminen mahdollistaa asumisen samalla alueella eri elämänvaiheissa, mikä lisää juurtumista ja paikallistunnetta. Alueella on useita kouluja ja päiväkoteja, joissa voi opiskella aina lukioon saakka. Vallinojan aseman palveluvarustus ja palveluiden saavutettavuus on nykyistä huomattavasti parempi ja päivittäiset palvelut ovat lähellä niiden käyttäjiä. Lisäksi alueella on

erinomaiset joukkoliikennepalvelut ja Vallinojalta on suorat lähijunayhteydet useisiin aluekeskuksiin, kuten Korsoon, Keravalle ja Koivukylään. Alueelta on myös lyhyt junamatka Pasilaan ja Helsingin keskustaan.

Negatiivisiin sosiaalisiin vaikutuksiin kuuluu muun muassa, että alueen väestön moninkertaistuessa ja palvelujen ja työpaikkojen lisääntyessä myös liikenne, melu ja rauhattomuus lisääntyvät. Pieni omakotitaloyhteiskunta, jossa kaikki tuntevat toisensa, muuttuu suurehkoksi asuinalueeksi, josta pieni kylän henki vähenee ja erilaiset yhteistoimintamuodot jakautuvat pienempiin osiin. Lisäksi lähiympäristö muuttuu, kun metsien ja peltojen tilalle tulee rakennettua ympäristöä. Nykyisin matkustettaessa junalla alueen ohi, avautuu kauniita maisemia peltoaukeiden yli, jotka tulevaisuudessa muuttuvat kerrostaloiksi.

Luontovaikutukset

Suurin osa nykyisistä Vallinojan osayleiskaava-alueen metsäalueista säilytetään virkistyskäytössä, mutta rakentamisen seurauksena osa niistä kuitenkin häviää. Virkistysalueiden halki kulkee pohjois-eteläsuuntainen sekä itä-länsisuuntainen vihersormia, joiden varrelle suunnitellaan ulkoilureittejä.

Vallinojan osayleiskaavan länsilaidalla sijaitsee Tussinkosken luonnonsuojelualue, joka perustettiin vuonna 2017 (ELY-keskus 2017). Tussinkoski on osa Vallinojan puroa, jonka mukaan koko alue on saanut nimensä. Se on kirkasvetinen, Rekolanojaan laskeva puro ja sen vesi tulee pääasiassa alueen lähteistä. Vallinojan puronvarressa Tussinkosken kohdalla on arvokas lehtokasvillisuuden vyöhyke, jossa kasvaa vaateliaita ja Vantaalla harvinaisia lajeja, kuten lehtosinijuuria, lehtoleinikkiä, lehtopalsamia, mustakonnanmarjaa sekä muita rehevien laaksojen kasveja, kuten imikkää ja lehtokortetta (Suojanen 2015). Vantaan yleiskaava 2007:n yhteydessä tehdynä inventoinnissa Tussinkosken metsä onkin tunnistettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeänä alueena (Vantaa 2007). Tussinkosken luonnonsuojelualueen pinta-ala on kokonaisuudessaan 15,4 hehtaaria ja pinta-alasta suurin osa on osayleiskaava-alueen sisällä. Vallinojan purolaakso merkitään Tussinkosken alueen

osalta Vallinojan osayleiskaavaan luonnonsuojelualueeksi, jolla ei tule suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka saattavat vaarantaa alueen suojarvoja.

Kirjallisuutta

ELY-keskus (2017). Vantaalle uusia luonnonsuojelualueita 124 hehtaaria. 16.11.2017.

Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki

<<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/-/vantaalle-uusia-luonnonsuojelualueita-124-hehtaarria-uusimaa->>

HSL (2015). Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. *HSL:n julkaisuja* 3.

Helsingin seudun liikenne, Helsinki.

<https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/2015-03-03-hlj_2015-raportti.pdf>

HSL (2016a). Helsingin seudun työssäkäytialueen liikenne-ennustejärjestelmän

kysyntämallit 2014. *HSL:n julkaisuja* 21. Helsingin seudun liikenne, Helsinki.

<https://www.hsl.fi/sites/default/files/21_2016_kysyntamalliraportti.pdf>

HSL (2016b). Helsingin seudun työssäkäytialueen liikenne-ennustejärjestelmän

kysyntämallien 2014 data. Helsingin seudun liikenne, Helsinki.

HSY 2018 = Pääkaupunkiseudun väestötietoruudukko 2018. Helsingin seudun

ympäristöpalvelut HSY, Helsinki. <<https://hri.fi/data/fi/dataset/vaestotietoruudukko>>

T. Hulkko (2018). Liikennejärjestelmäsuunnittelu. Syksyn 2018 Yleiskaavoituskurssin
luento. Helsingin yliopisto, Helsinki.

A. Kivinen (2017). Suunnittelun eri vaiheissa arvioitujen kustannusten toteutuminen Kuopion
Saaristokaupungissa. Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytettyö.

Savonia-ammattikorkeakoulu, Kuopio.

<http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/124811/Kivinen_Antti.pdf>

H. Metsäranta, Hillo, K., Pesonen H., Laakso, S. & Leskelä, E. (2018). Kehäradan
hankearvioinnin jälkiarvointi. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2018.

Liikennevirasto, Helsinki.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/149509/lts_2018-15_978-952-317-514-3.pdf>

MML 2018 = Maanmittauslaitos. *Kiinteistörekisterikartta* 2018. Viitattu 12.11.2018.

<<https://www.maanmittauslaitos.fi/kartat-ja-paikkatieto/asiantunnevalle-kayttajalle/tuotelevaukset/kiinteistorekisterikartta>>;
<<https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>>

RHK & Vantaa 2003 = Ratahallintokeskus & Vantaan kaupunki. *Marja-rata – yleissuunnitelma*. Vantaa & Helsinki 2003.

<<https://baltirail.files.wordpress.com/2009/09/keharata-marja-yleissuunnitelmaraportti-2003.pdf>>

A. Suojanen (2013). Äitienpäivän maahantuojan talo kukoistaa taas Korsossa. *Vantaan sanomat* 10.5.2013.

<<https://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/114432-aitienpaivan-maahantuojan-talo-kuoistaa-taas-korsossa>>

A. Suojanen (2015). Korson kätköissä virtaa Vallinoja. *Vantaan sanomat* 11.6.2015.

<<https://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/292546-korson-katkoissa-virtaa-vallinoja>>

Tilastokeskus (2014). Yritysten, julkisten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisojen toimipaikat 2014. *SeutuCD'16*. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsinki.

Tilastokeskus (2015). Yritysten, julkisten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisojen toimipaikat 2015. *SeutuCD'17*. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsinki.

Vantaa (2007). Yleiskaavan selostus. *Kaupsu* 15/2007, Vantaan kaupunki, Vantaa.

<http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118806_kaupsu_Vantaan_yleiskaava_171207.pdf>

Vantaa 2016 = Vantaa alueittain 2015. Vantaan kaupunki, tietopalveluyksikkö. Vantaa 2016.

<https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/124282_Vantaa_alueittain_2015.pdf>

Vantaa 2017 = Valtuustokauden strategia 2018–2021. Vantaan kaupunki, taloussuunnittelu.

Vantaa 2017.

<https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/136267_Valtuustokauden_strategia_2018-2021.pdf>

Vantaa 2018a = Vantaan rakennukset polygoneina. Vantaan kaupunki, mittausosasto. Vantaa 2018. <<https://www.avoindata.fi/data/fi/dataset/vantaan-rakennukset>>

Vantaa (2018b). Ankkapuisto ja Metsopuisto. Vantaan kaupunki, Vantaa. Viitattu 11.12.2018. <<http://www.vantaa.fi/ankkapuistojametsopuisto>>

Vantaa 2018c = Yleiskaava 2020: Tavoitteet. Kaupunginhallitus 22.1.2018. Vantaan kaupunki, Vantaa.

<https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaaw_wwstructure/137652_Rekolan_keskusta_Yleiskaavalliset_tavoitteet.pdf>

Väestörekisterikeskus (2017). Rakennustasoinen väestö (pks_vaki). *SeutuCD'17*, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsinki.

Ympäristöministeriö (2018). Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Päivitetty 29.3.2018. Ympäristöministeriö, Helsinki.

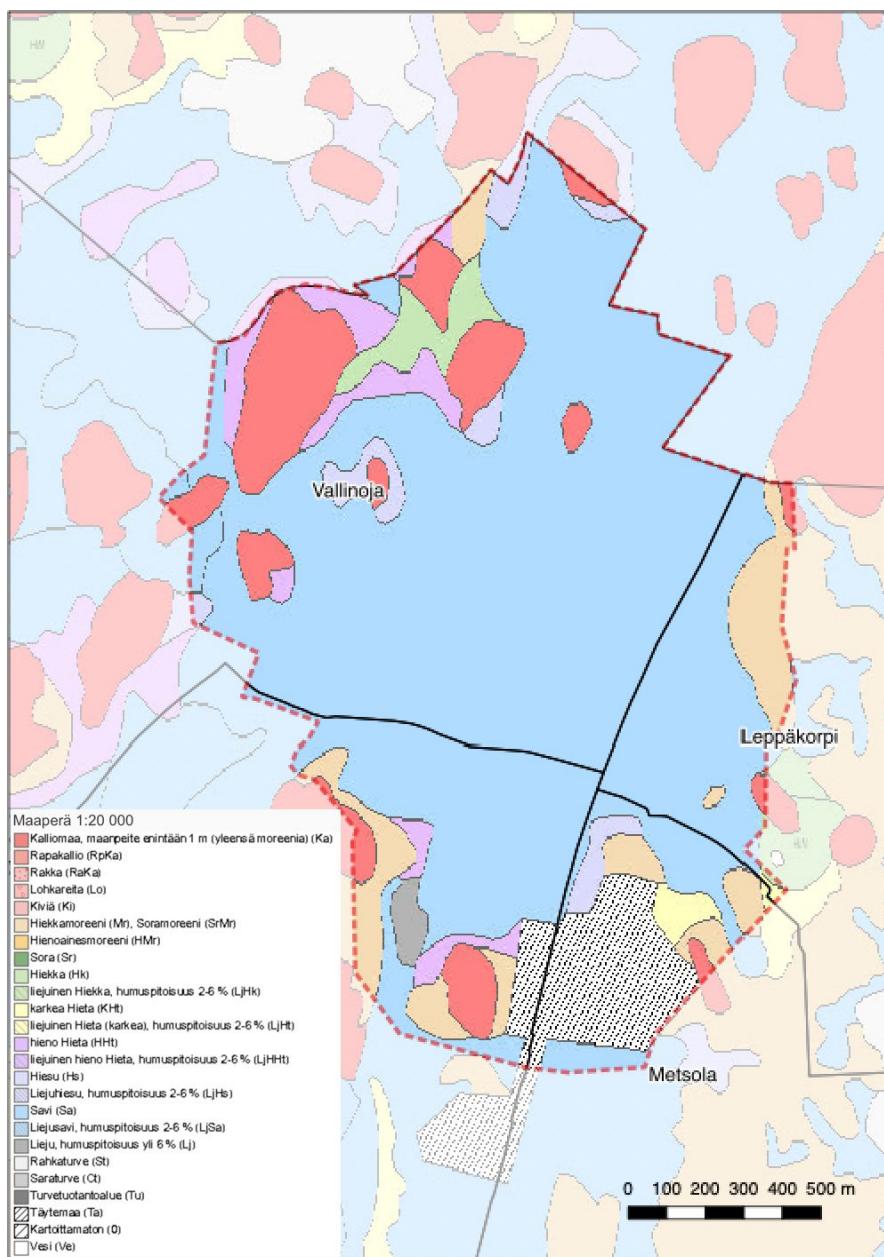
<[http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavitus/Maankayton_suunnitteluj_arjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet/Valtakunnalliset_alueidenkaytto_tavoitee\(13419\)](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavitus/Maankayton_suunnitteluj_arjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet/Valtakunnalliset_alueidenkaytto_tavoitee(13419))>

Liitteet

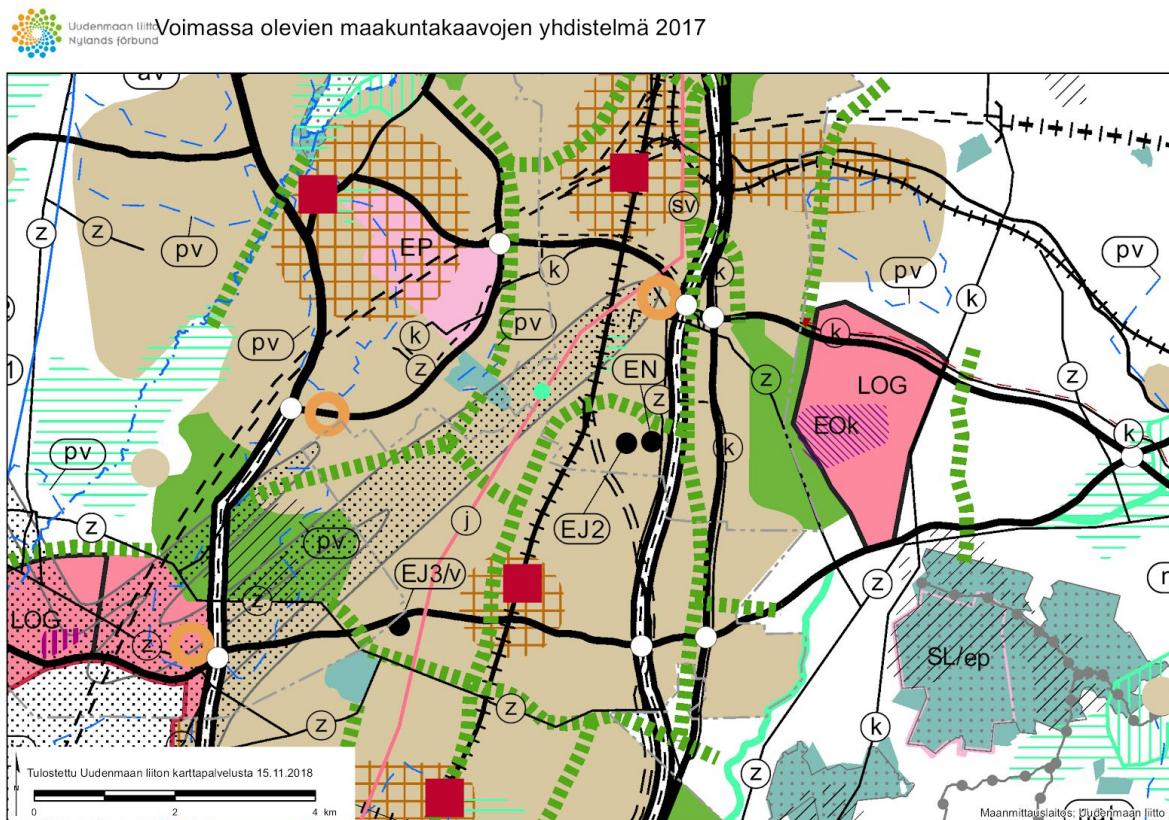
Liite 1. Ilmakuva vuodelta 2017



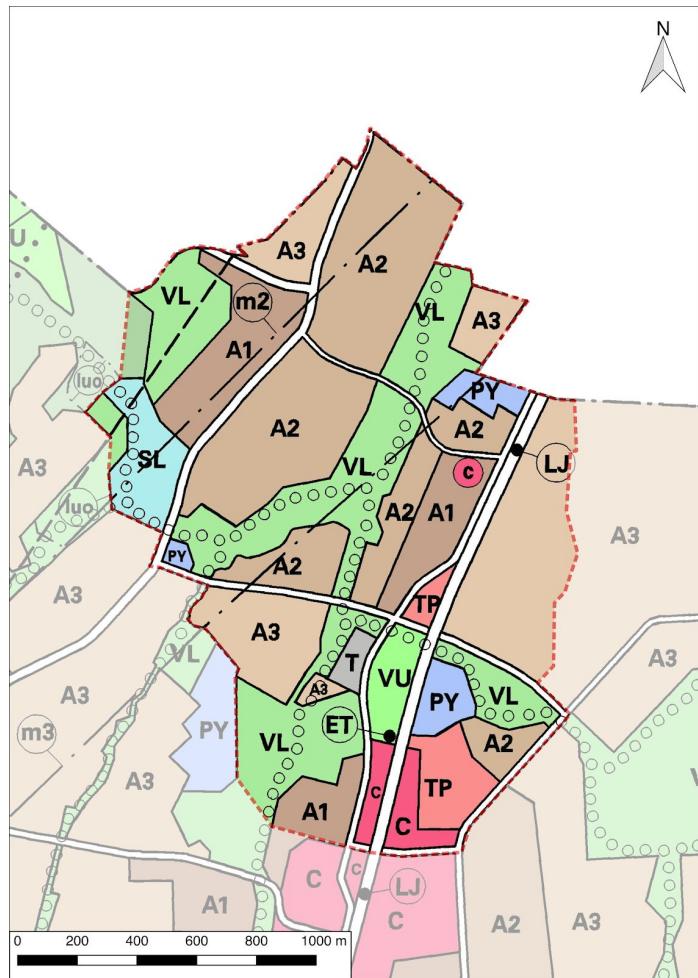
Liite 2. Maaperäkartta



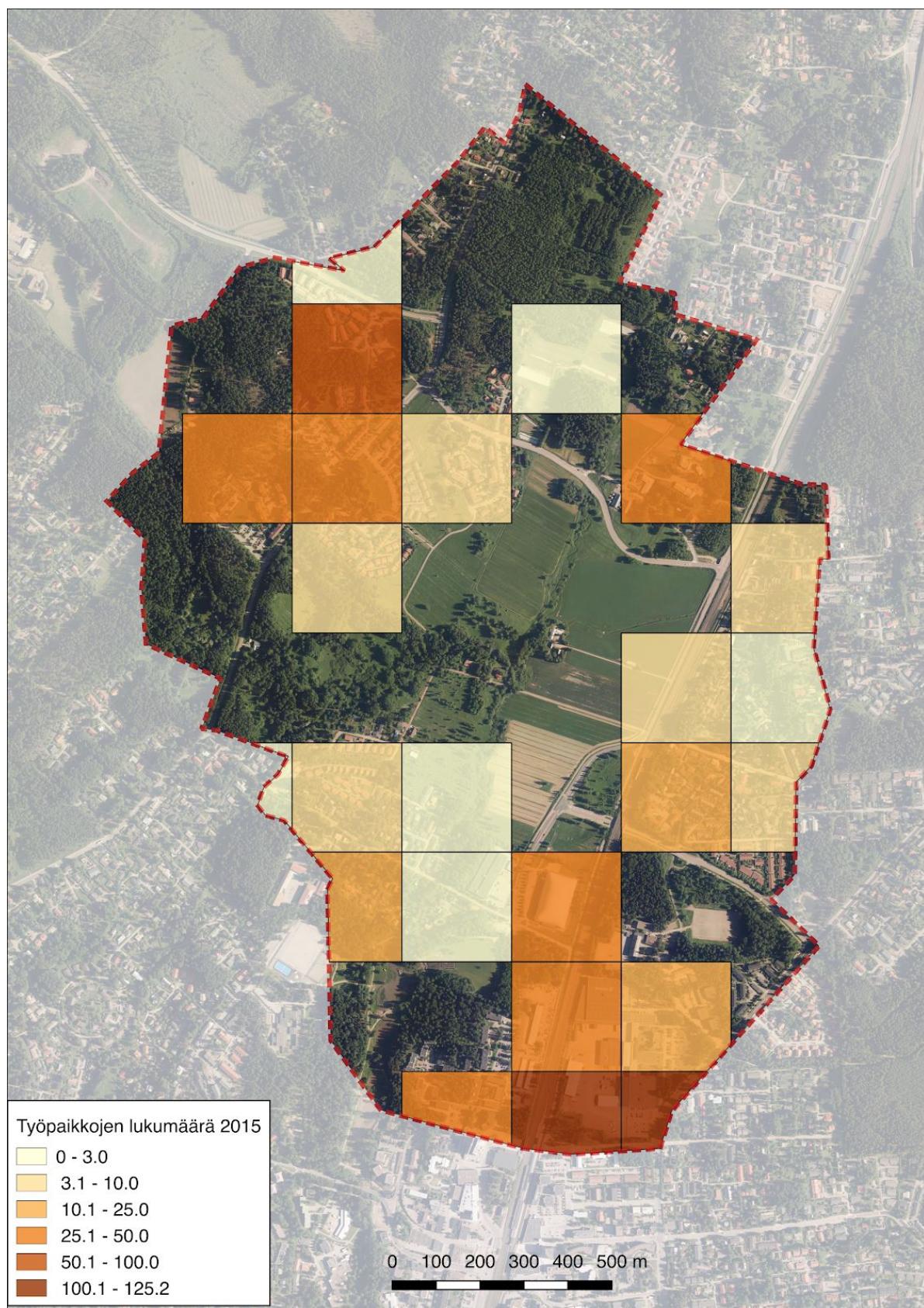
Liite 3. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta



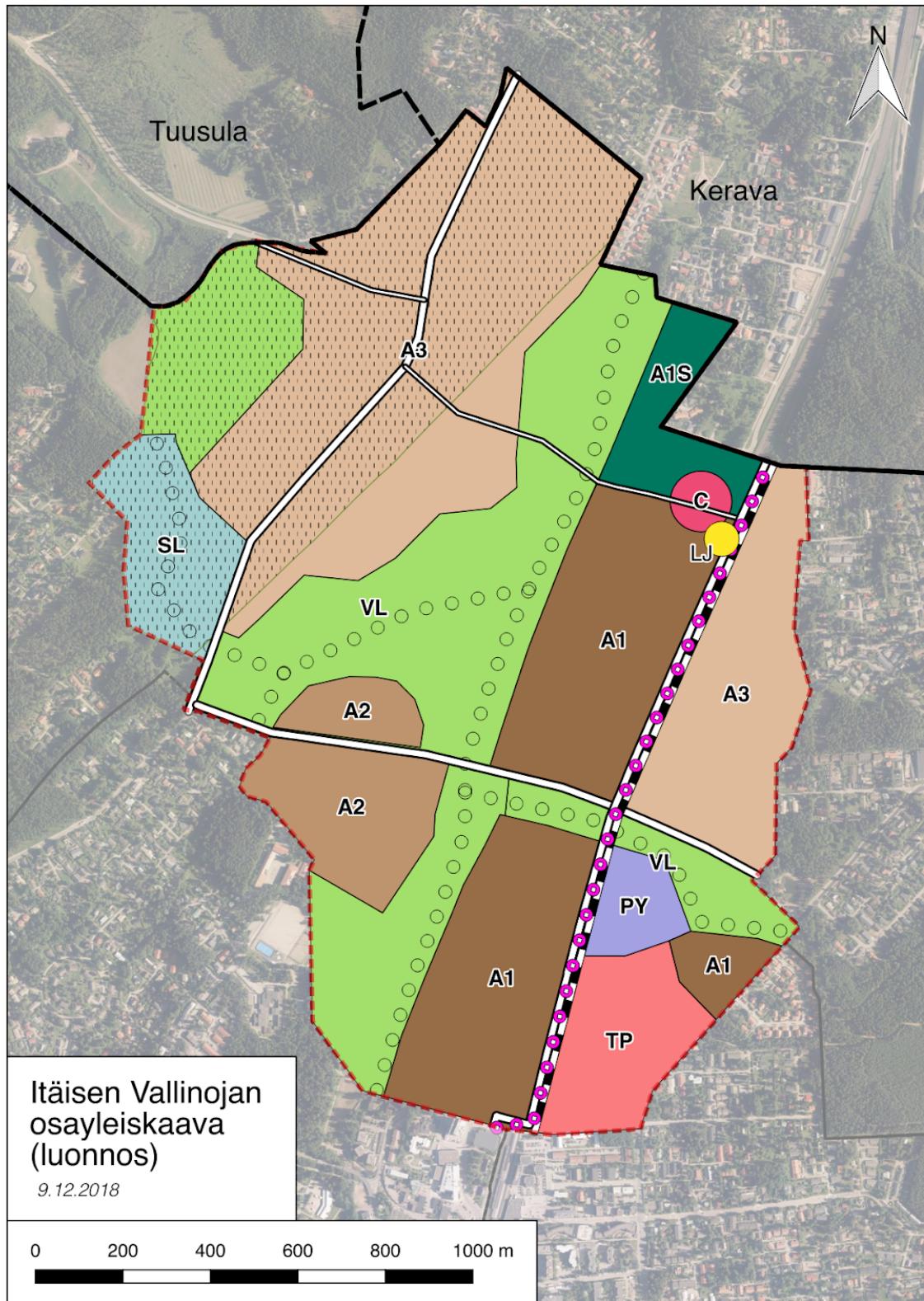
Liite 4. Ote Vantaan yleiskaavasta



Liite 5. Työpaikat vuonna 2015



Liite 6. Osayleiskaavaluonnonkseen 11.12.2018 kartta



Liite 7. Yleiskaavamerkinnät ja määräykset