SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 22.05.2023

Protokollets försättsblad ... 1
1 § Sammanträdets laglighet och beslutförhet ... 4
2 § Justering av protokollet ... 5
3 § Utvärderingsberättelsen för år 2022 ... 6
- Utvärderingsberättelse 2022 pdf ... 8
4 § Vanda stads bokslut 2022 ... 141
- Vanda Stads Bokslut 2022 ... 149
- Vanda stad revber 2022 ... 432
5 § Vandaspårans byggande ... 434
- Vantaan ratikan hankesuunnitelma ... 448
- Vantaan ratikan rakentaminen, ryhmäpuheenvuorot kv 22.5.2023 § 5 ... 550
- Pirjo Luokkala avvikande mening fge 22.5.2023 §5 ... 563
- Äänestysraportit kv 22.5.2023 § 5 ... 568
6 § Dispositionsplan för spårvägen YK0049 ... 580
- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023 ... 589
- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset, 17.1.2023 ... 590
- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II) ... 613
- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti, 17.1.2023 ... 714
- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023_peitetty ... 763
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023 ... 834
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi, 8.12.2022 ... 874
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset, 2.9.2022 ... 1011
7 § Detaljplaneändring 002485 och ändring av tomtindelningen, 64 Fastböle/Vandaspåran: Åkerbäcken ... 1045
- 002485 asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023 Vantaan ratikka Pelto-oja_allek ... 1052
- 002485 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, Vantaan ratikka: Pelto-oja ... 1053
- 002485 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Pelto-oja ... 1100
8 § Detaljplaneändring 002452 och ändring av tomtindelningen, 94 Håkansböle/Vandaspåran: Håkansbölebacken ... 1117
- 002452 asemakaavan muutosehdotus 18.4.2023 Vantaan ratikka Hakunilanmäki_allek ... 1124
- 002452 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, Vantaan ratikka: Hakunilanmäki ... 1125
- 002452 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Hakunilanmäki ... 1184
9 § Detaljplaneändring 002458 och ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 63 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby ... 1195
- 002458 Asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023, Vantaan ratikka: Viertola ... 1204
- 002458 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023, Vantaan ratikka_Viertola ... 1205
- 002458 Muistutukset ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Viertola, ei sis. henkilötietoja ... 1265
- 002458 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Viertola ... 1270
10 § Remissdebatt om ekonomiplanen 2024–2027 ... 1287

SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 22.05.2023

11 § Centerns fullmäktigegrupp och 24 andra ledamöters motion om att återställa arbetsron i skolorna i Vanda 1288

- Keskustan valtuustoryhmän ja 24 muun valtuutetun aloite vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha 1289

12 § Socialdemokratiska fullmäktigegruppens och 6 andra ledamöters motion om ett uppföljningsprogram för Vanda som ökar byggandet av ARA-objekt inom den sociala bostadsproduktionen 1290

- Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 6 muun valtuutetun aloite Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma 1292

13 § Manav Phulls och 17 andra fullmäktigeledamöters motion om att söka en systerstad i världens största demokrati, Indien 1294

- Manav Phullin ja 17 muun aloite sisarkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta 1295

14 § Paula Lehmuskallios och 2 andra ledamöters motion om att få en skola till Fagersta 1296

- Paula Lehmuskallion ja 2 muun valtuutetun aloite koulun saamiseksi Vaaralaan 1297

15 § Sammanträdet avslutat 1298

Anvisningar för sökande av ändring 1. Besvärsanvisning 1299

Anvisningar för sökande av ändring 2. Upphandlingsrättelse och rättelseyrkande i upphandlingsärende 1302

Anvisningar för sökande av ändring 3. Upphandlingsrättelse och besvär till marknadsdomstolen 1303

Anvisningar för sökande av ändring 4. Besvärsförbud 1307

Stadsfullmäktiges sammanträde

Tid 22.5.2023 kl. 18.00–23.58
Plats **Stadshuset, Dickursby**

Deltagare

Ledamöter	Närvarande	Ledamöter	Närvarande
Lindtman Antti, ordförande	x	Luokkala Pirjo	x
Kaira Lauri, I vice ordförande	x (ordf. § 5, kl. 19.40–20.00, 22.00–22.45)	Multala Sari	x
Veltheim Erika, II vice ordförande	x	Niikko Mika	x (§ 3–15, kl. 18.08–23.58)
Abdi Faysal	x	Norrena Vaula	x (§ 1–5*, kl. 18.00–23.33)
Ahokas Siri	x (på distans)	Norres Lasse	x
Aidanjuuri Tanja	x	Nummela Nina	x
Aura Anssi	x	Orlando Carita	x
Dehghan Milad	x	Orpana Anitta	x
Demiri Funda	x	Phull Manav	x (§ 1–5, kl. 18.00–23.48)
Eerola Antero	x	Raja-Aho Maarit	x
Eklund Tarja	x	Rautavaara Maija	-
Friman Reija	x	Rokkanen Sakari	x
Hakala Heli	x	Rämö Eve	x
Hall Anu	x	Räsänen Minna	x
Hartikainen Janne	x	Saimen Tuukka	-
Iivarinen Oskari	x	Sainio Jari	-
el Issaoui Naima	x	Saramo Jussi	-
Järä Juha	x	Sillanpää Minttu	x
Jääskeläinen Jouko	x	Siniketo-Pietilä Katja	x
Kaiju Susanna	x	Stirkkinen Matilda	-
Kaimio Tuire	x	Suoniemi Juha	x
Kanerva Sami	-	Särkelä Jussi	x
Karhu Suvi	x	al-Taee Hussein	x
Karlsson Patrik	x	Tahvanainen Säde	x
Kasonen Mika	x	Tamminen Ida	x
Kaukola Ulla	x	Tawasoli Eva	x
Kauppinen Sirpa	x	Tikkanen Eeva	x
Kiljunen Kimmo	x (§ 3–15, kl. 18.15–23.58)	Tuomela Tiina	x
Kivimäki Otso	x	Vacker Marjo	x
Kähärä Sirkka-Liisa	x	Valtanen Hanna	x
Kärki Niilo	x	Weckman Markku	x
Lehmuskallio Paula	x	Viilo Mikko	x
Letto Pirkko	x	Åstrand Stefan	x

Lundell Kai-Ari	x		
*Avlägsnade sig efter den första omröstningen			
Ersättare		**Närvarande**	
Minna Erkkilä		x	
Tuomas Mutanen		x	
Ranbir Sodhi		x	
Mari Hynninen		x	
Jari Jääskeläinen		x	
Pekka Virkamäki		x	
Tia Seppänen		x (§ 5*–15, kl. 23.33–23.58)	
*Anlände till sammanträdet efter den första omröstningen			
Stadsstyrelsens ledamöter		**Närvarande**	
Karinen Ville		x	
Tammi Visa		x	
Ungdomsfullmäktiges representant		**Ungdomsfullmäktiges ersättare**	
Anni Juulia Tuomainen	x		
Övriga deltagare		**Närvarande**	
Viljanen Ritva, stadsdirektör		x	
Kalske Katri, biträdande stadsdirektör		x	
Åstrand Riikka, biträdande stadsdirektör		x	
Anttila Tero, biträdande stadsdirektör		x	
Ruusula Matti, ekonomi- och strategidirektör		x	
Tolvanen Kaisu, tf. informationsdirektör		x	
Pennanen Sari-Anna, stadsjurist		x	
Kolju Niina, jurist		x (§ 5, kl. 19.55–21.00)	
Takala Matias, teknisk sekreterare, ansvarig förvaltningssakkunnig		x	
Lentämäki Tiina, teknisk sekreterare, förvaltningssekreterare		x	
Toivonen Janne, protokollförare		x	

Sammanträdets laglighet och beslutförhet

Konstaterades

Underskrifter

Ordförande Antti Lindtman Lauri Kaira

Protokollförare Janne Toivonen

Justering av protokollet

Tid och plats måndag 29.5.2023, elektroniskt

Maarit Raja-Aho Sakari Rokkanen

Protokollet är framlagt

Tid och plats 31.5.2023, på Vanda stads webbplats paatokset.vantaa.fi.

1 §

Sammanträdets laglighet och beslutförhet

Kungörelsen om stadsfullmäktiges sammanträde har publicerats på stadens webbsidor 15.5.2023 och varje fullmäktigeledamot har tillsänts en personlig sammanträdeskallelse per e-post.

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 1

Förslag:
Stadsfullmäktige konstaterar
a) vilka ledamöter som är närvarande och
b) att sammanträdet är lagligt och beslutfört.

Behandling:
Ordföranden konstaterade att ledamöterna Sami Kanerva, Maija Rautavaara, Matilda Stirkkinen, Jari Sainio, Jussi Saramo och Tuukka Saimen begärt befrielse från att närvara vid detta fullmäktigesammanträde på grund av arbets-, reseförhinder eller av personliga skäl.

I stället för dem kallades i samma ordningsföljd Minna Erkkilä, Tuomas Mutanen, Ranbir Sodhi, Mari Hynninen, Jari Jääskeläinen och Pekka Virkamäki.

Ordföranden konstaterade att 65 ledamöter är närvarande.

Beslut:
Ordföranden konstaterade att sammanträdet var lagligt sammankallat, lagligt och beslutsfört.

Ordföranden konstaterade följande ändringar i stadsfullmäktiges sammansättning under sammanträdet:

under behandlingen av § 3 kl. 18.08 anlände ledamoten Mika Niikko till sammanträdet, varefter 66 ledamöter var närvarande.

under behandlingen av § 3 kl. 18.15 anlände ledamoten Kimmo Kiljunen till sammanträdet, varefter 67 ledamöter var närvarande.

under behandlingen av § 5 kl. 23.33 avlägsnade sig ledamoten Vaula Norrena av personliga skäl från sammanträdet och ersättaren Tia Seppänen anlände i hennes ställe, varefter 67 ledamöter var närvarande.

under behandlingen av § 5 kl. 23.48 avlägsnade sig ledamoten Manav Phull från sammanträdet av personliga skäl, varefter 66 ledamöter var närvarande.

2 §

Justering av protokollet

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 2

Förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att
a) välja två protokolljusterare till att förrätta justeringen av protokollet i stadshuset måndagen den 29 maj 2023 kl. 16.00 och
b) lägga fram det sålunda justerade protokollet på stadens webbsidor (www.vantaa.fi/paatoksenteko) från och med onsdagen den 31 maj 2023.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att
a) välja Maarit Raja-aho och Sakari Rokkanen till protokolljusterare för att förrätta justeringen av protokollet elektroniskt måndagen den 29 maj 2023 kl. 16.00 och
b) lägga fram det sålunda justerade protokollet på stadens webbsidor (www.vantaa.fi/paatoksenteko) från och med onsdagen den 31 maj 2023.

3 § **Utvärderingsberättelsen för år 2022**

VD/10133/00.03.00.00/2020

SH/KS/JT/KW

Enligt kommunallagen ska revisionsnämnden bedöma om de mål för verksamheten och ekonomin som fullmäktige satt upp, har nåtts i kommunen och kommunkoncernen och om verksamheten är ordnad på ett resultatrikt och ändamålsenligt sätt. Revisionsnämnden ska också för varje år lämna en utvärderingsberättelse fullmäktige, i vilken resultaten av utvärderingen presenteras. Fullmäktige behandlar utvärderingsberättelsen i samband med bokslutet.

Revisionsnämnden har behandlat 2022 års utvärderingsberättelse vid sina sammanträden 1.2., 8.3., 5.4., 19.4. Och 3.5.2023.

Revisionsnämnden 3.5.2023 § 5

Stadsrevisorns förslag:
Nämnden beslutar att
a) godkänna utvärderingsberättelsen för år 2022 och notera jävsammandraget,
b) befullmäktiga stadsrevisorn till att vid behov utföra tekniska justeringar i utvärderingsberättelsen för år 2022,
c) presentera utvärderingsberättelsen för år 2022 för stadsfullmäktige för kännedom, och
d) föreslå för stadsfullmäktige att utvärderingsberättelsen förs till stadsstyrelsen för åtgärder.

Protokollet justeras och godkänns genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Det antecknades att följande personer på grund av jäv inte deltog i behandlingen och beslutsfattandet för följande verksamheters del:
- Kaimio Tuire stadskulturnämnden,
- Weckman Markku VAV-yhtymä Oy,
- Ahokas Siri stadsmiljönämnden,
- Friman Reija social- och hälsovårdsnämnden,
- Iivarinen Oskari stadsmiljönämnden,
- el Issaoui Naima nämnden för fostran och lärande och VAV-yhtymä Oy,
- Phull Manav nämnden för fostran och lärande,
- Suoniemi Juha Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy,
- Särkelä Jussi VAV-yhtymä Oy,
- al-Taee Hussein nämnden för fostran och lärande,
- ersättare Eerola Antero, social- och hälsovårdsnämnden,
- ersättare Järä Juha stadskulturnämnden,
- ersättare Tarja Eklund stadsmiljönämnden.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Protokollet justerades och godkändes genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

_____

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 3

Revisionsnämndens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att
a) anteckna utvärderingsberättelsen för år 2022 för kännedom, och
b) skicka utvärderingsberättelsen till stadsstyrelsen för åtgärder.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Bilagor:
- Utvärderingsberättelsen 2022

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1. Besvärsförbud

Närmare information:
Sari Hännikäinen, stadsrevisor, tfn 050 302 6473, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

VANDA STAD
UTVÄRDERINGSBERÄTTELSE 2022

REVISIONSNÄMNDEN 3.5.2023

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING ... 3

1 STADSSTRATEGI OCH LEDNING ... 7

1.1 UTFALLET AV DE OPERATIVA MÅLEN ... 7
1.1.1 Utfallet av de bindande målen 2022 i moderstaden ... *7*
1.1.2 Utfallet av stadsfullmäktiges mål för koncernbolagen ... *18*
1.2 STADENS EKONOMI OCH UTFALLET AV DE EKONOMISKA MÅLEN ... 20
1.2.1 Moderstadens ekonomi och bokslut ... *20*
1.2.2 Hela stadskoncernens ekonomi ... *29*
1.2.3 Investeringar ... *33*
1.2.4 Jämförelse av de stora städerna ... *35*
1.3 PERSONAL ... 38

2 SOCIAL- OCH HÄLSOVÅRD ... 44

2.1 BARNSKYDD, I SYNNERHET OMHÄNDERTAGANDE OCH PLACERINGAR UTOM HEMMET ... 44
2.2 MISSBRUKAR- OCH MENTALVÅRDSTJÄNSTER ... 51

3 STADSKULTUREN ... 60

3.1 IDROTTSSERVICEN OCH FRÄMJANDE AV VÄLFÄRDEN ... 60
3.2 UNDERSTÖD SOM STADSKULTURNÄMNDEN DELAR UT ... 66

4 FOSTRAN OCH LÄRANDE ... 72

4.1 SMÅBARNSPEDAGOGIK ... 72
4.2 DAGHEMMET KOIVUKYLÄN PÄIVÄKOTI SOM INVESTERINGSOBJEKT ... 81
4.3 FRÄMJANDE AV DE STUDERANDES VÄLBEFINNANDE VID GYMNASIESKOLORNA I VANDA ... 83

5 STADSMILJÖN ... 90

5.1 SERVICEOMRÅDET GATOR OCH PARKER ... 90
5.2 SERVICEOMRÅDET FASTIGHETER OCH LOKALER ... 98
5.3 MILJÖCENTRALEN ... 105

6 VANDA ENERGI AB ... 112

7 UPPFÖLJNING AV IAKTTAGELSERNA I UTVÄRDERINGSBERÄTTELSEN 2021 ... 120

8 REVISIONSNÄMNDENS UPPGIFTER OCH VERKSAMHET ... 125

BILAGA 1 ... 130

VANDA STAD

05/2023
Revisionsnämnden/extern revision
Omslagsbild: Vanda Energi Ab

SAMMANFATTNING

1. Enligt bokslutsrapporteringen uppnåddes tolv av 2022 års bindande mål i sin helhet. Femton mål uppnåddes delvis och elva mål uppnåddes inte alls. Revisionsnämnden hade en annan åsikt om genomförandet av två mål och fäste dessutom uppmärksamhet vid hur genomförandet av vissa mål mättes. Tydliga mätare ger bra utgångspunkter för utvärderingen av målen och visar huruvida verksamheten har styrt saker och ting i den önskade riktningen.

2. Vanda stads ekonomiska resultat visar ett överskott 2022. Också lånestocken minskade. Även stadskoncernens resultat visar ett överskott, men koncernens lånestock ökade en aning. Stadens ekonomiska ställning har förbättrats de senaste åren och genom att upprätthålla en balanserad ekonomi kan man förbereda sig på förändringar i ekonomin.

3. Tillgången på yrkeskunnig personal har försämrats i både den offentliga och den privata sektorn de senaste åren. Vanda satsar på personaltillgänglighet med ett nytt tillgänglighetsprogram. Nyckelåtgärder är lön och premier, arbetsgivarstödd utbildning och investeringar i närledarskap. Dessutom utvecklas en rekryteringsmodell som utgår från sökanden. Övergången till det nya HR-systemet gick smidigt tack vare omfattande förhandstestning och förberedelser.

4. I tillgången på socialarbetare inom barnskyddet finns riksomfattande utmaningar. Personalbristen och det ökade servicebehovet har för egen del bidragit till att de lagstadgade tidsfristerna för bedömning av servicebehovet och kunddimensioneringen enligt barnskyddslagen har överskridits i Vanda. Regionförvaltningsverket i Södra Finland förelade ett betydande vite för att påskynda lösandet av situationen. Välfärdsområdet tar över uppföljningen och iordningställandet av situationen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 3 §

5. Antalet användare inom missbrukar- och mentalvårdstjänsterna har ökat till samma nivå som före coronarestriktionerna. Serviceenheten har fått ökade resurser, försökt förbättra kundhänvisningen och tagit fram nya serviceformer. Tillgången till tjänster har varit på en relativt god nivå. I fortsättningen rekommenderas att man fortsätter att söka efter metoder för effektivisering av missbrukar- och mentalvårdstjänsternas tillgänglighet.

6. I idrottsservicens utbud har man beaktar motionärer i olika åldrar. I skolorna och läroanstalten förebyggs utslagning genom stöd för att hitta hobbyer som man gillar. Det erbjuds också kostnadsfria hobbymöjligheter. Inom serviceproduktionen försöker man alltid när det är möjligt ta hänsyn till kundernas mångfald, exempelvis mångkulturalitets-, tillgänglighets- och könsperspektiven.

7. Stadskulturnämndens process för utdelning av understöd till organisationer och sammanslutningar styrs av de allmänna och de understödsspecifika principerna för beviljande av understöd som stadsstyrelsen och stadskulturnämnden har godkänt. Om understödsansökningar informeras i olika kanaler och för organisationer hålls också informationsmöten om understödsfrågor. Understöden är en viktig stödform för organisationer och en smidig understödsprocess stödjer för egen del organisationernas verksamhetsförutsättningar.

8. Småbarnspedagogiken lider under allvarlig personalbrist. Framför allt råder det brist på arbetstagare som uppfyller de skärpta behörighetsvillkoren. Den betydande ökningen av sjukfrånvaro och den dåliga tillgången på vikarier gör situationen än mer utmanande. Staden har bland annat stöttat personalens utbildning och kvalificering för uppgifterna. Man har också fäst uppmärksamhet vid tillgången på personal från andra kulturer.

9. Daghemmet Koivukylän päiväkoti representerar fin träarkitektur. Daghemmet var det första byggprojektet där kolavtrycket påverkade jämförelsegrunderna för anbud. Trots det svåra världsläget färdigställdes daghemmet så gott som inom tidsplanen och till en lägre totalkostnad än vad som beräknats.

10. Städerna i huvudstadsregionen samt Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt utvärderar tillsammans främjandet av barns och ungas välbefinnande. I Vanda fokuserade utvärderingen på gymnasieelever. Enligt utvärderingen har de studerandes välbefinnande främjats enligt de satta målen. Utmaningarna framför allt i tillgången på psykologer samt det ökade servicebehovet gör det svårare att få tjänster inom elevhälsan. Elevhälsan bär även upp vissa sådana studeranden, vars situation skulle kräva tjänster inom sjukvården.

11. Serviceområdet Gator och parker planerar, anlägger och underhåller stadsinfrastrukturen som är väl synlig för alla kommuninvånare. Det är samtidigt fråga om en betydande tillgångspost för staden. Serviceområdet har börjat utreda stadsinfrastrukturens växande reparationsskuld och i fortsättningen är det viktigt att baserat på utredningen få till stånd en plan för att få bukt på reparationsskulden.

12. Reparationsskulden och grundförbättringsbehovet för Vandas fastighetsegendom har minskat i flera år. Reparationsskulden har skötts med reparationsinvesteringar motsvarande slitaget och genom att sälja och riva byggnader i dåligt skick. Personalunderskottet inom serviceområdet Fastigheter och lokaler är cirka tio procent. Utmaningarna är bristen på utbildningsplatser och det låga antalet kvalificerade arbetstagare som söker lediga tjänster. I enskilda fall har man kunnat utnyttja lärande på jobbet i rekryteringen.

13. Miljöcentralen spelar en viktig roll för tryggandet av en trygg livsmiljö och verkställandet av det långsiktiga miljöprogrammet som ingår i Vandas strategi, färdplanen för resursklokhet. Uppmärksamhet bör fästas vid tillräckliga resurser för verkställandet samt vid orsakerna till att åtgärder försenas och eventuella följder av förseningarna.

14. Vanda Energi Ab var på grund av skäl relaterade till försörjningsberedskapen orsakade av kriget i Ukraina tvungen att fortsätta använda kol i energiproduktionen. Bolaget effektiviserar energiproduktionen och utökar sin verksamhet ytterligare med hjälp av nya investeringar. Samtidigt försöker bolaget uppnå målet att avstå från användningen av fossila bränslen till 2026 och göra energiproduktionen koldi-

oxidnegativ till 2030. Vanda Energi Ab:s verksamhet har varit förenligt med stadens intressen och bolagets mål stödjer i hög grad Vanda stads mål att uppnå koldioxidneutralitet till 2030.

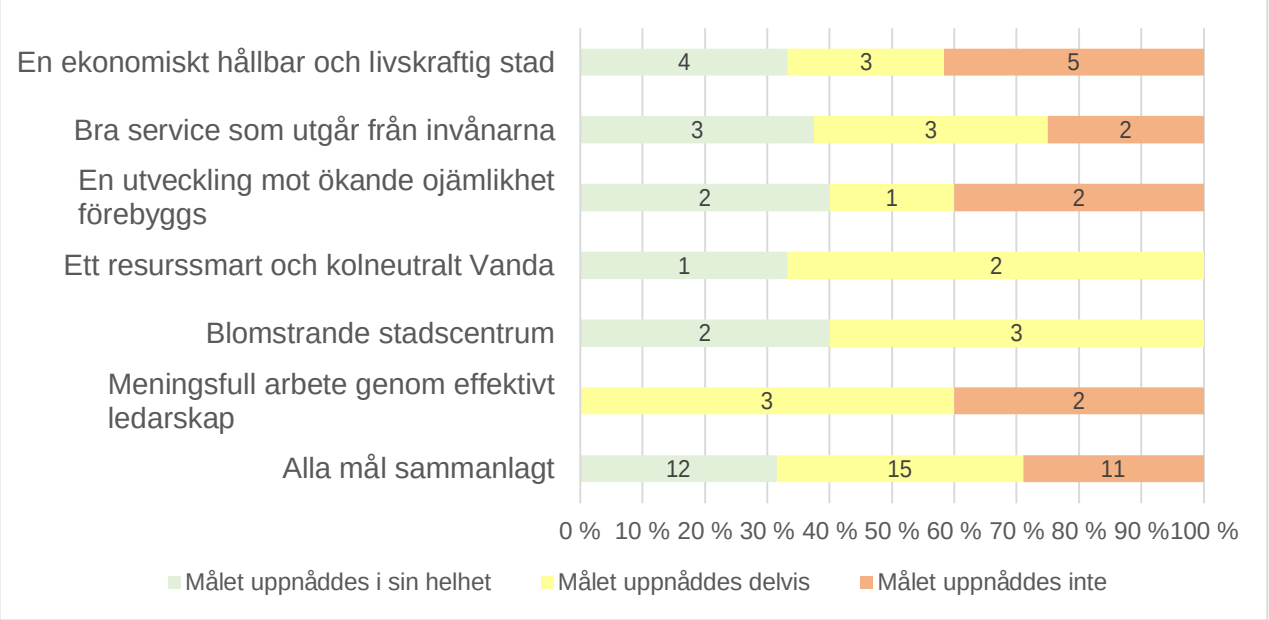
1 STADSSTRATEGI OCH LEDNING

1.1 Utfallet av de operativa målen

1.1.1 Utfallet av de bindande målen 2022 i moderstaden

För år 2022 hade man satt upp sammanlagt 38 mål. Figuren nedan presenterar kortfattat målutfallet enligt bokslutsrapporteringen. Figuren visar utfallet av målen enligt strategins prioriteringsområden och utfallet som helhet.

Figur: Det rapporterade utfallet av det strategiska målen 2022



Enligt rapporteringen uppnåddes 32 procent av målen i sin helhet, 39 procent av målen delvis och 29 procent av målen inte alls.

En ekonomiskt hållbar och livskraftig stad		
Bindande mål 2022	Rapportering i bokslutet	Revisionsnämnden
1. En kontrollerad utveckling av driftsekonomins utgifter	Målet uppnåddes inte.	
2. Produktivitets- och tillväxtprogrammet genomförs enligt planerna	Målet uppnåddes i sin helhet.	
3. Staden får sammanlagt 45 miljoner euro i markförsäljningsvinster, markarrendeinkomster och avtalsersättningar.	Målet uppnåddes delvis.	

4. Vandas mark- och bostadspolitiska program uppdateras	Målet uppnåddes i sin helhet.	
5. Man ska se till att stadskoncernens helhet av innehav är ändamålsenlig och stöder stadens serviceproduktion	Målet uppnåddes i sin helhet.	
6. Arbetsmarknadsstödets kommunandel börjar minska i och med kommunförsöket	Målet uppnåddes inte.	
7. Kundernas arbetslöshetsperioder förkortas i kommunförsöket	Målet uppnåddes inte.	
8. Arbetslösheten minskar	Målet uppnåddes delvis.	Observera
9. Vanda är en företagsmiljö med dragningskraft	Målet uppnåddes inte.	
10. Yrkesutbildning som motsvarar kraven i arbetslivet i Vanda.	Målet uppnåddes i sin helhet.	
11. Plan för genomförandet av ett IB-kontinuum som en del av campuset för lärande	Målet uppnåddes delvis.	Målet uppnåddes inte.
12. Vandas anseende och dragningskraft förbättras	Målet uppnåddes inte.	

Mål med många mätare

Flera av de strategiska målen innehöll flera mätare. Om enbart en del av mätarna uppnås, skulle det underlätta utvärderingen att det tydligt framgår av rapporteringen vilka mätare som har uppnåtts och vilka inte. Nedan som exempel mål 8.
Under mätarnas utfall har man här efter varje mätare angett huruvida mätaren uppnåddes (U) eller inte uppnåddes (UI). På så sätt vet läsaren med en gång vilka mätare som har uppnåtts och vilka inte.

Bindande mål 8. Arbetslösheten minskar.

Mätare	*Mätarnas målnivå*	*Mätarnas utfall*	*Målets utfall*
Antalet långtidsarbetslösa	4 115	5 237 (**UI**)	Målet uppnåddes delvis.
Antalet arbetslösa under 30 år	3 600	2 852 (**U**)	
Antalet arbetslösa med ett annat modersmål än national-språken	6 000	5 885 (**U**)	

Bindande mål 11. Plan för genomförandet av ett IB-kontinuum som en del av campuset för lärande.

Utvärderingskriterium	Rapportering i bokslutet	Revisionsnämndens utvärdering
Planen har utarbetats.	Målet uppnåddes delvis.	Målet uppnåddes inte.

Mätaren för det bindande målet är en entydig on/off-mätare, enligt vilken planen antingen har färdigställts eller inte färdigställts. Enligt rapporteringen har planen utarbetats för ett program som inte nämns i målet, men inte för den plan som uttryckligen har satts som mål. Utarbetandet av denna plan har bara inletts. Målet har därmed inte uppnåtts.

Bra service som utgår från invånarna		
Bindande mål 2022	Rapportering i bokslutet	Revisions-nämnden
13. Besökstider till hälsostationsmottagningar ordnas snabbbare	Målet uppnåddes inte.	
14. Andelen äldre som bor hemma hålls på den uppnådda nivån och nivån på välbefinnandet upprätthålls	Målet uppnåddes i sin helhet.	Observera
15. Klienten får service inom munhälsovården bättre och enligt behovet	Målet uppnåddes inte.	
16. Hobbyutbudet för barn och unga utökas och hobbyernas tillgänglighet förbättras	Målet uppnåddes delvis.	Observera

17. De kanaler som den utvidgade läroplikten erbjuder når fram till ungdomarna i Vanda	Målet uppnåddes delvis.	
18. Nivån på stadens beredskapsplanering förbättras	Målet uppnåddes i sin helhet.	
19. Lokalerna är i gott tekniskt skick och inomhusförhållandena samt tillgängligheten uppfyller kraven och inomhusluftsymtomen är under kontroll	Målet uppnåddes delvis.	Observera
20. Ett övergripande åtgärdsprogram för en digital övergång utarbetas	Målet uppnåddes i sin helhet.	

Bindande mål 14. Andelen äldre som bor hemma hålls på den uppnådda nivån och nivån på välbefinnandet upprätthålls.

För detta mål finns en mätare:

- Andelen personer fyllda 75 år som bor i sitt eget hem, utan behov av tjänster eller med hjälp av tjänster som stödjer boendet i hemmet.

Mätaren var numerisk och målvärdet uppnåddes. Dock är själva målet formulerat enligt följande ”andelen äldre som bor hemma hålls på den uppnådda nivån och nivån på välbefinnandet upprätthålls”, medan det saknas en kvalitativ mätare för mätning av nivån på välbefinnandet hos personer fyllda 75 år som bor hemma. Revisionsnämnden är tvungen att åter konstatera att det är viktigt att utveckla mätarna så att kvaliteten på hemmaboendet blir synligt.

Bindande mål 16. Hobbyutbudet för barn och unga utökas och hobbyernas tillgänglighet förbättras.

För detta mål finns två mätare:

- Andelen av deltagare som utövar någon fritidsaktivitet minst en gång i veckan, procent (enkäten Hälsa i skolans avsnitt för ett målområde).
- Antalet deltagare i projektet Hobbyernas Vanda för vilka detta är den enda hobbyn antal (enkät till deltagarnas familjer).

I rapporteringen om den första mätaren konstateras att resultaten från den inriktade enkäten från 2022 inte är jämförbara med de målvärden som fåtts från enkäten Hälsa

i skolan. Eftersom utfallsvärdena och målvärdena inte är jämförbara går det inte att utvärdera resultatet för målets första mätare.

I målets andra mätare granskades andelen deltagare för vilka detta var den enda ledda fritidsaktiviteten. Utgångsnivån var 32 procent och målet var en ökning av andelen. Utfallet var 34 procent, vilket innebär att målets andra mätare uppnåddes. Målet kan anses ha uppnåtts delvis.

Bindande mål 19. Lokalerna är i gott tekniskt skick och inomhusförhållandena samt tillgängligheten uppfyller kraven och inomhusluftsymtomen är under kontroll.

För detta mål finns två mätare:

- Lokalernas tekniska skick och inomhusluftens kvalitet fastställs regelbundet genom kontroller. Åtgärder genomförs baserat på underhålls- och reparationsprogram med en prioritetsordning.
- Symtomen på grund av dålig inomhusluft minskar efter reparationer.

För den första mätaren rapporteras att åtgärder gjordes planmässigt och alla begäranden om att undersöka inomhusluften besvarades. Att lokalernas tekniska skick och inomhusluften fastställs regelbundet genom kontroller, vilket anges i målet, förblev något oklart. Menade man med detta att skicket på alla lokaler observeras regelbundet? Nu nämns i rapporteringen att man i en del fastigheter har en digital uppföljning av förhållandena, man uppenbarligen förverkligas ännu inte den regelbundna uppföljningen av lokalernas tekniska skick och inomhusluften i alla lokaler.

För den andra mätaren rapporteras att man före reparationer för att få ordning på inomhusluften har gjort en enkät för symtomkartläggning bland personalen i lokalen som ska repareras. Enligt rapporteringen har man på grund av välfärdsområdesreformen inte kunnat genomföra en enkät efter reparationerna. Utfallet av målnivån för målets andra mätare, att symtomen av inomhusluften minskar efter reparationer, kan inte utvärderas. Som helhet torde det kunna det uppskattas att målet har uppnåtts delvis.

En utveckling mot ökande ojämlikhet förebyggs		
Bindande mål 2022	Rapportering i bokslutet	Revisions-nämnden
21. Vandaborna känner delaktighet och gemenskap, andelen personer som känner sig ensamma minskar	Målet uppnåddes inte.	Observera
22. Den psykiska hälsan hos ungdomar stöds genom snabbare tillgång till service och utveckling av servicen	Målet uppnåddes inte.	Observera
23. Barn och barnfamiljer stöds genom en grundlig bedömning av deras servicebehov och tjänster för tidigt stöd för att minska barnskyddsbehovet	Målet uppnåddes i sin helhet.	Observera
24. Regionala ojämlikheter förebyggs genom att utvidga programmet för positiv särbehandling	Målet uppnåddes i sin helhet.	
25. Att minska utslagning och antalet avhoppare från skolan	Målet uppnåddes delvis.	Observera

Bindande mål 21. Vandaborna känner delaktighet och gemenskap, andelen personer som känner sig ensamma minskar.

För detta mål finns två mätare:

- Känner sig ofta ensam % (enkäten Hälsa i skolans avsnitt för ett målområde).
- Indikator för delaktighet (enkät om delaktighet).

Målgruppen för den första mätaren är mycket begränsad (eleverna i åk 4 och 5 och eleverna i åk 8 och 9 i målskolorna). Revisionsnämnden oroar sig för antalet invånare som känner sig ensamma. Enligt enkäten om delaktighet, som ingår i den andra mätaren, har upplevelsen av delaktighet minskat från början av 2022 till slutet av 2022. Revisionsnämnden oroar sig för att upplevelsen av delaktighet minskar och anser att det är viktigt att resultaten analyseras.

Bindande mål 22. Den psykiska hälsan hos ungdomar stöds genom snabbare tillgång till service och utveckling av servicen.

För detta mål finns tre mätare:

- Väntetiden till tjänsterna hos elevhälsans kuratorer och psykologer samt vid Ungdomscentralen Nuppi.

- Ungdomarnas respons på tjänsten (till exempel NPS).
- Besättningsgraden av skolpsykologvakanserna.

Målets utfall mäts med tre omfattande mätare. Revisionsnämnden fäster uppmärksamhet vid det stora antalet mätare för ett mål och mätarnas omfattning.

Bindande mål 23. Barn och barnfamiljer stöds genom en grundlig bedömning av deras servicebehov och tjänster för tidigt stöd för att minska barnskyddsbehovet.

Målnivån för mätaren, som var antalet kunder inom barnskyddets öppenvård, uppnåddes. Detta innebär att målet uppnåddes i sin helhet. Såsom det konstaterades i anslutning till utvärderingen av barnskyddet (punkt 2.1) har serviceområdet haft svårigheter att genomföra bedömningarna av servicebehovet inom den lagstadgade tidsfristen. Revisionsnämnden funderar på om detta har inverkat på uppnåendet av målet.

Bindande mål 25. Att minska utslagning och antalet avhoppare från skolan.

För detta mål fanns fyra mätare, varav två mätte två olika faktorer. Målnivån uppnåddes delvis för tre av mätarna. För mätaren gällande minskning av mobbningen fanns inga målvärden och därmed gick det inte att utvärdera huruvida mobbningen hade minskat.

Revisionsnämnden oroar sig för att klart över hälften av eleverna som läser finska som andraspråk (F2) presterar i den lägsta femtedelen vad gäller läskunskaperna. Mätaren gäller elever i årskurs 2, men satsningar i F2-elevernas språkinlärning är viktigt på alla utbildningsstadier.

Mätare	*Mätarnas målnivå*	*Mätarnas utfall*	*Målets utfall*
Varias avbrottsprocent, alla	Avbrottsprocent högst 10 %	11,3 % (**UI**)	Målet uppnåddes delvis.
Varias avbrottsprocent, under 20-åringar	Avbrottsprocent högst 8 %	8,8 % (**UI**)	
Bedömningsverktyget Lukuseula, alla klasser i årskurs 2 standardiserade enligt F2-eleverna (finska som modersmål och finska som andraspråk)	Antalet elever bland alla elever i årskurs 2 vars prestationer ligger i den lägsta femtedelen minskar	Finska som modersmål elever (**UI**) Finska som andraspråk (**U**)	
Data om elevernas välbefinnande som genererats av applikationen Schoolday	Upplevelsen av mobbning minskar under år 2022 (åk 4 och 7)	Schoolday-mätningarnas utgångsdata har fåtts	

Ett resurssmart och kolneutralt Vanda		
Bindande mål 2022	Rapportering i bokslutet	Revisionsnämnden
26. Åtgärderna för att minska utsläppen främjas i syfte att uppnå kolneutralitet senast 2030 (Ett kolneutralt Vanda 2030)	Målet uppnåddes delvis.	Observera
27. Andelen hållbara färdsätt ökar	Målet uppnåddes delvis.	Observera
28. Den cirkulära ekonomin främjas	Målet uppnåddes i sin helhet.	Observera

Bindande mål 26. Åtgärderna för att minska utsläppen främjas i syfte att uppnå kolneutralitet senast 2030 (Ett kolneutralt Vanda 2030).

För detta mål finns fyra mätare:

- Växthusgaserna minskar. I beräkningen beaktas utsläppen från värme, el, trafik, industri och arbetsmaskiner, avfallshantering och jordbruk.
- Klimatsamarbetet mellan näringslivet och staden har inletts (klimatpartnerskap).
- Den biologiska mångfalden läggs till som en ny väg i färdplanen för resursklokhet. I den ingår den långsiktiga strategin med tillhörande mätare för att trygga den lokala naturen och den biologiska mångfalden.
- Införandet av klimatbudgetering utreds.

Enligt rapporteringen av den första mätaren för det bindande målet fås utsläppsdata för 2022 under våren 2023. Utfallet för 2022 är ännu inte känt vid tidpunkten för rapporteringen. Enligt rapporteringsdata för 2021 har de totala utsläppen inte minskat enligt målen.

Av rapporteringen av den andra mätaren för det bindande målet kan man dra slutsatsen att klimatarbetet gentemot företag har utvecklats. Däremot framgår det inte av rapporteringen hur klimatsamarbetet har genomförts.

Den tredje och fjärde mätaren (biologisk mångfald som en ny väg i färdplanen för resursklokhet och utredning av införandet av klimatbudgetering) genomfördes och målet kan anses ha uppnåtts delvis.

Bindande mål 27. Andelen hållbara färdsätt ökar.

Målets mätare, passagerarmålet för kollektivtrafiken 130 000 resenärer per vardagsdygn (utfall 126 126) och målet för cyklingsindexet 1 136 (utfall 964), uppnåddes inte. Mätaren anger inte direkt vilken ändring som har skett i andelen hållbara färdsätt.

Bindande mål 28. Den cirkulära ekonomin främjas.

För detta mål finns en mätare:

- Den cirkulära ekonomin har inkluderats i styrningen av markanvändningen och byggandet samt i upphandlingskriterierna.

Målnivån är att man har skapat en modell för beaktande av den cirkulära ekonomin och att denna modell styr stadens egen verksamhet. Enligt rapporteringen har staden

deltagit i projekt men modellen har endast skapats för Aviapolis del. Målet kan anses ha uppnåtts. Revisionsnämnden fick inte klarhet över hur främjandet av den cirkulära ekonomin förverkligas i stadens verksamhet i en större omfattning.

Blomstrande stadscentrum		
Bindande mål 2022	Rapportering i bokslutet	Revisions-nämnden
29. Stadscentrum och gamla förorter utvecklas	Målet uppnåd-des delvis.	Observera
30. MBT-målsättningarna förverkligas	Målet uppnåd-des delvis.	
31. Antalet färdigställda småhus ökar till 450 bostäder	Målet uppnåd-des i sin hel-het.	
32. Planeringen av Vandaspåran framskrider på ett heltäck-ande sätt i enlighet med de ramvillkor som stadsfullmäktige godkänt	Målet uppnåd-des delvis.	
33. Antalet evenemang i Vanda ökar	Målet uppnåd-des i sin hel-het.	

Bindande mål 29. Stadscentrum och gamla förorter utvecklas.

För detta mål finns tre mätare:

- Framstegen i beredningen och genomförandet av de tväradministrativa ut-vecklingsprogrammen för centrumen.
- Beräkning av centrumens livskraft.
- Genomförande av Vandas förortsprogram.

En av mätarna (utarbetande av utvecklingsprogram) genomfördes inte, för en mätare (beräkning av centrumens livskraft) saknades data för 2022 och en mätare (genom-förandet av projekten i förortsprogrammet) genomfördes. Målet kan anses ha upp-nåtts delvis.

Det vore bra att även använda invånarenkäter i mätningen av hur väl utvecklingen av stadscentrum och gamla förorter har lyckats.

Meningsfullt arbete genom effektivt ledarskap		
Bindande mål 2022	Rapportering i bokslutet	Revisions-nämnden
34. Dickursby lokalprojekt framskrider enligt tidtabellen	Målet uppnåddes inte.	
35. Personalens arbetshälsa och återhämtning från belastningen under arbetsdagen förbättras	Målet uppnåddes delvis.	Målet uppnåddes inte.
36. Kvaliteten på chefernas coachande ledarskap förbättras	Målet uppnåddes inte.	
37. Arbetsgemenskaperna har en förmåga att attrahera och hålla kvar personal	Målet uppnåddes delvis.	
38. En kontrollerad övergång till välfärdsområdet	Målet uppnåddes delvis.	

Bindande mål 35. Personalens arbetshälsa och återhämtning från belastningen under arbetsdagen förbättras.

För detta mål finns tre mätare:

- God återhämtning från belastningen under arbetsdagen (Kommun10).
- Arbetsgemenskapen har målsättningar (Kommun10).
- Sjukfrånvaro på grund av psykisk ohälsa minskar (sjukfrånvaro på grund av psykisk ohälsa i procent).

Av målets tre mätare uppnåddes två inte alls och i en mätare uppnåddes målvärdena endast delvis. Därmed uppnåddes målet inte.

Slutsatser:

Revisionsnämnden hade en annan åsikt om utfallet av två mål. Dessutom anmärkte nämnden på mätaren för åtta mål. Anmärkningarna gäller den totala avsaknaden av målvärden eller utfallsvärden i mätarna, avsaknaden av aktuella utfallsvärden som beskriver situationen under 2022, omfattande mätare och att en mätare inte helt motsvarar målet. I fråga om ett mål påpekade nämnden dessutom svårigheterna i tillgången till tjänsten, som möjligtvis kan ha bidragit till att antalet kunder i tjänsten har hållit sig på den målsatta nivån. Som ett allmänt önskemål framförde nämnden att

man i anslutning till mål som har flera mätare tydligt anger vilka mätare som har uppnåtts och vilka inte.
Uppgifterna som fåtts från rapporteringen av målen väcker också oro hos revisionsnämnden för antalet invånare som känner sig ensamma och för försämringen av upplevelsen av delaktighet under 2022. Nämnden oroar sig också för att klart över hälften av finska som andraspråk-eleverna (F2) presterar i den lägsta femtedelen vad gäller läskunskaperna. Mätaren för detta mål gäller eleverna i årskurs 2. Satsningar på språkundervisningen i alla utbildningsstadier är viktigt för att kunna förebygga utslagning effektivt.

1.1.2 Utfallet av stadsfullmäktiges mål för koncernbolagen

Stadsfullmäktige godkände 31.12.2021 i samband med budgeten de bindande ekonomiska och operativa målen för dottersamfunden. Målen förnyades i sin helhet 2021 och för budgetperioden 2022 vidareutvecklades målsättningen ytterligare. Målen har förenhetligats och förenklats för att förbättra tydligheten och förutsägbarheten i ägarstyrningen av och rapporteringen om koncernbolagen. För målen har man skapat målkategorier och målen för varje koncernbolag fastställs utifrån dessa.

Stora dotterbolag
Målen för de stora dotterbolagen har delats in i ekonomiska och operativa mål, kvalitetsmål, personalmål och ansvarsmål.

För **Vanda Energi Ab** hade man satt fyra mål, varav de ekonomiska målen, målet för arbetssäkerheten och målet för personalnöjdheten uppnåddes helt. Målet för begränsning av klimatförändringen uppnåddes delvis. Vanda Energis mål, mätarna för målen och bolagets situation beskrivs närmare i utvärderingsberättelsens avsnitt 6.

För **VAV Yhtymä Oy** hade man satt åtta mål. Av de ekonomiska målen uppnåddes målet för det skattemässiga resultatet och kostnaderna för underhållet. Målet för bostadsproduktionen uppnåddes inte. På detta inverkade bland annat det svåra marknadsläget, ARA-produktionens jämförelsevis höga kostnadsnivå, det låga antalet tomter och VAV:s personalbrist inom byggherreverksamheten. Av verksamhets- och kvalitetsmålen uppnåddes målet för bevarande av bostadsbeståndets värde och hyrbarhet. Målet för kundnöjdheten uppnåddes inte, vilket berodde på att hyresgästerna

var missnöjda med fastighetsskötselns verksamhet. Fastighetsskötselns omorganisering slutfördes i slutet av 2022. De två personalmålen uppnåddes. Ansvarsmålet, som handlade om stöd till stadens kolneutralitetsmål, uppnåddes delvis.

För **VTK Kiinteistöt Oy** hade man satt tre mål. Det ekonomiska målet uppnåddes i sin helhet. Verksamhets- och kvalitetsmålet, som handlade om hälsosamma, trygga och trivsamma lokaler (inklusive förbättringar av inomhusluften) uppnåddes delvis. Stödet för stadens kolneutralitetsmål uppnåddes i sin helhet. Målnivån för målets mätare för energibesparing överskreds med god marginal tack vare utnyttjandet av kondensvärmen i Myrbacka idrottspark.

För **Vantaan tilapalvelut Vantti Oy** hade man satt fem mål. Det ekonomiska målet uppnåddes i sin helhet. Man lyckades inte höja kundnöjdheten. Målet för personalens frånvaro uppnåddes i sin helhet, men sjukfrånvaro låg något över målnivån. Frånvaro ökade mot slutet av året. Stödet för stadens kolneutralitetsmål uppnåddes inte alls. Den sammanlagda mängden bioavfall per måltidsgäst minskade något jämfört med det föregående året, men målnivån uppnåddes inte. Målet för minskningen av måltidsservicens kolavtryck var att införa en kalkylator för kolavtrycket. Detta uppnåddes ännu inte.

För **Mercuria kauppaoppilaitos Oy** hade man satt åtta mål, som alla uppnåddes i sin helhet. Nettoresultatet överskred målnivån och åtgärderna enligt byggnadens långsiktsplan för underhållet genomfördes. De övriga målen rörde målinriktade studerandeår, respons från studeranden och arbetslivet, personalens stämning på jobbet, stödet för kolneutralitetsmålet samt genomförandet av ansvarskampanjer.

Fastighetsbolagens mål

Fastighetsbolagen hade som mål att tygla fastigheternas underhållskostnader så att den relativa ökningen av underhållskostnaderna är mindre än ändringen av jämförelseindexet Kostnadsindex för fastighetsunderhåll som publiceras av Statistikcentralen. Vid tidpunkten för rapporteringen hade man inte tillgång till indexdata för hela året, och man har i stället använt de senast publicerade uppgifterna. Enligt dessa uppnåddes målet i sin helhet i åtta bolag och inte alls i sex bolag. Som en förklarande

faktor nämns den allmänna kostnadsökningen och de höga energikostnaderna. För två bolag hade det ifrågavarande målet inte satts.

Det andra målet var att de årliga åtgärderna enligt långsiktsplanen skulle genomföras på ett kolneutralt och resurssmart sätt samt att byggnadernas livslängd skulle beaktas i planen. Målet uppnåddes i sin helhet vid tolv bolag. Vid tre bolag uppnåddes målet delvis och i ett bolag inte alls.

Det tredje målet var att använda förnybar energi så att all el som förbrukas produceras till 100 procent med förnybar energi. Samtliga bolag hade ett elavtal om förnybar energi. Fyra bolag hade inte exakt kännedom om avtalets innehåll.

1.2 Stadens ekonomi och utfallet av de ekonomiska målen

1.2.1 Moderstadens ekonomi och bokslut

I den vidstående tabellen finns siffror från budgeten, ändringsbudgeten och bokslutet för 2022 och siffror från bokslutet för 2021 för jämförelse.

Tabell: Driftsekonomi, budget och bokslut, i 1 000 euro

	Ursprunglig budget 2022	Ändrings-budget 2022	Bokslut 2022	Bokslut 2021
Inkomster sammanlagt	474 539	478 579	511 279	555 858
Utgifter sammanlagt	-1 852 185	-1 924 308	-1 905 308	-1 801 983
Verksamhetsbidrag	**-1 377 647**	**-1 445 729**	**-1 394 029**	**-1 246 125**
Skatteinkomster	1 161 000	1 202 000	1 203 661	1 131 636
Statsandelar	282 000	282 000	287 597	255 322
Finansiella intäkter och kostnader	23 219	23 430	26 353	25 764
Årsbidrag	**88 573**	**61 701**	**123 581**	**166 597**
Avskrivningar och nedskrivningar	-111 519	-111 519	-110 630	-105 247
Extraordinära inkomster och kostnader	0	0	50	0

Räkenskapsperiodens resultat	**-22 947**	**-49 746**	**13 001**	**61 350**
Ändring av reserver och fonder	2 371	2 371	-907	56
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**-20 575**	**-47 355**	**12 093**	**61 406**

Tabell: Skattefinansiering 2022, budget och bokslut, i 1 000 euro

	Ursprunglig budget 2022	Ändrings-budget 2022	Bokslut 2022	Bokslut 2021
Kommunal inkomstskatt	974 000	957 000	957 370	907 442
Fastighetsskatt	102 000	107 000	108 450	100 162
Andel av samfundsskatteinkomsterna	85 000	138 000	137 840	124 032
Skatteinkomster sammanlagt	**1 161 000**	**1 202 000**	**1 203 661**	**1 131 636**
Statsandelar	282 000	282 000	287 597	255 322
Skattefinansiering sammanlagt	**1 443 000**	**1 484 000**	**1 491 258**	**1 386 958**

Tabell: Investeringar, budget och bokslut 2022, i 1 000 euro

	Ursprunglig budget 2022	Ändrings-budget 2022	Bokslut 2022	Bokslut 2021
Bruttoinvesteringar	156 900	156 900	140 000	120 600
Nettoinvesteringar	150 100	150 100	115 500	96 700

Bruttoinvesteringsutgifterna är de sammanlagda investeringsutgifterna och nettoinvesteringsutgifterna är investeringsutgifterna efter avdrag av investeringarnas finansieringsandelar och försäljningsinkomsterna av anläggningstillgångar.

Axplock av utfallet för anslagsmålen (i förhållande till ändringsbudgeten) och av lånestocken 2022:

- Utfallet för verksamhetsintäkterna låg på ungefär 107 procent, intäkterna blev omkring 33 miljoner euro större än beräknat.
- Utfallet för verksamhetskostnaderna låg på ungefär 99 procent, kostnaderna underskreds med omkring 19 miljoner euro.
- Utfallet för skatteinkomsterna låg på ungefär 100 procent, inkomsterna blev omkring 1,7 miljoner euro större än beräknat.
- Utfallet för statsandelarna var ungefär 102 procent, dessa blev omkring 5,6 miljoner euro större än beräknat.
- Nettoutfallet för finansiella intäkter och kostnader var ungefär 3,2 miljoner euro större än beräknat (de finansiella intäkterna blev större än beräknat).
- Avskrivningarna och nedskrivningarna underskreds med ungefär 0,9 miljoner euro.
- Räkenskapsperiodens resultat var ungefär 13 miljoner euro, alltså närmare 63 miljoner euro bättre än prognosen.
- Stadsfullmäktiges ändringar i budgeten 2022: Driftsinkomsterna höjdes med ungefär 4 miljoner euro, driftsutgifterna sammanlagt med ungefär 72 miljoner euro. Dessutom höjdes de uppskattade beloppen för skatteinkomsterna med sammanlagt 41 miljoner euro.
- I budgeten 2022 förberedde man sig på en nettoupplåning på 63,3 miljoner euro. Som helhet minskade stadens externa lånestock (utan koncernkontot) med nästan 72 miljoner euro och den totala lånestocken med 83 miljoner euro.
- Bruttoinvesteringsutgifterna underskreds med ungefär 17 miljoner euro och nettoinvesteringarna underskreds med ungefär 34,6 miljoner euro.

Verksamhetsintäkterna överskreds i huvudsak på grund av coronaersättningarna till social- och hälsovården (23,5 miljoner euro) samt försäljningsvinsten för Vantaan Työterveys Oy (14,3 miljoner euro). Anmärkningsvärt i skatteinkomsterna var de stora samfundsskatteinkomsterna som förklaras av att utfallet av samfundsskatten var större än prognostiserat och av de förskott som företagen betalat.

Verksamhetsutgifterna underskreds främst på grund av att personalkostnaderna och anslaget som reserverats för kommunsektorns löneavgörande var mindre än prognostiserat. Det bör beaktas att verksamhetsutgifterna ändå ökade tydligt från uppskattningen den ursprungliga budgeten för 2022.

Anslagsökningarna till driftsutgifterna som beviljades i ändringsbudgeten allokerades till stor del till verksamhetsutgifterna inom social- och hälsovårdens verksamhetsområde (en ökning om cirka 57 miljoner euro). Verksamhetsområdet hade fortfarande extra utgifter på grund av Covid-19-pandemin och dessutom överskred verksamhetsområdets inköp av tjänster den ursprungliga uppskattningen. Den snörika vintern ökade kostnaderna för gatuunderhållet avsevärt och verksamhetsutgifterna för bruttoenheterna under stadsmiljöns verksamhetsområde ökades med 5,5 miljoner euro.

Investeringsanslagen underskreds i synnerhet för att tidpunkterna för genomförande av byggprojekt flyttades och för att projekt genomfördes till en lägre kostnad än vad som prognostiserats.

Utvecklingen av stadens ekonomiska situation

Nedan granskas stadens ekonomiska situation och uppkomsten av det kumulativa över-/underskottet samt nettokassaflödet från den egentliga verksamheten och investeringarna åren 2016–2022. Granskningen baserar sig på kalkyler från boksluten för de aktuella åren. Den interna finansieringens tillräcklighet genomgår en särskild granskning.

Uppkomsten av det kumulativa överskottet, i miljoner euro

År	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verksamhetsbidrag	-990,0	- 1 008,7	-1 072,5	-1 176,9	-1 226,3	-1 246,1	-1 394,0
Årsbidrag	178,8	164,0	112,6	49,1	166,8	166,6	123,6
Avskrivningar	-116,1	-123,6	-108,7	-115,2	-111,8	-105,2	-110,6
Resultaträkningens resultat + extraordinära inkomster	64,5	40,4	3,9	-62,7	55,1	61,3	13,0

Bokslutsdispositioner	0,3	1,2	1,2	0,2	-0,4	0,1	-0,9
Under-/överskott	64,8	41,7	5,2	-62,6	54,6	61,4	12,1
Kumulativt under-/överskott från tidigare räkenskapsperioder och den innevarande räkenskapsperioden[1]	425,0 (425,5)	467,2 (462,1)	467,3	404,7 (404,6)	459,3 (460,2)	521,6 (540,5)	552,6

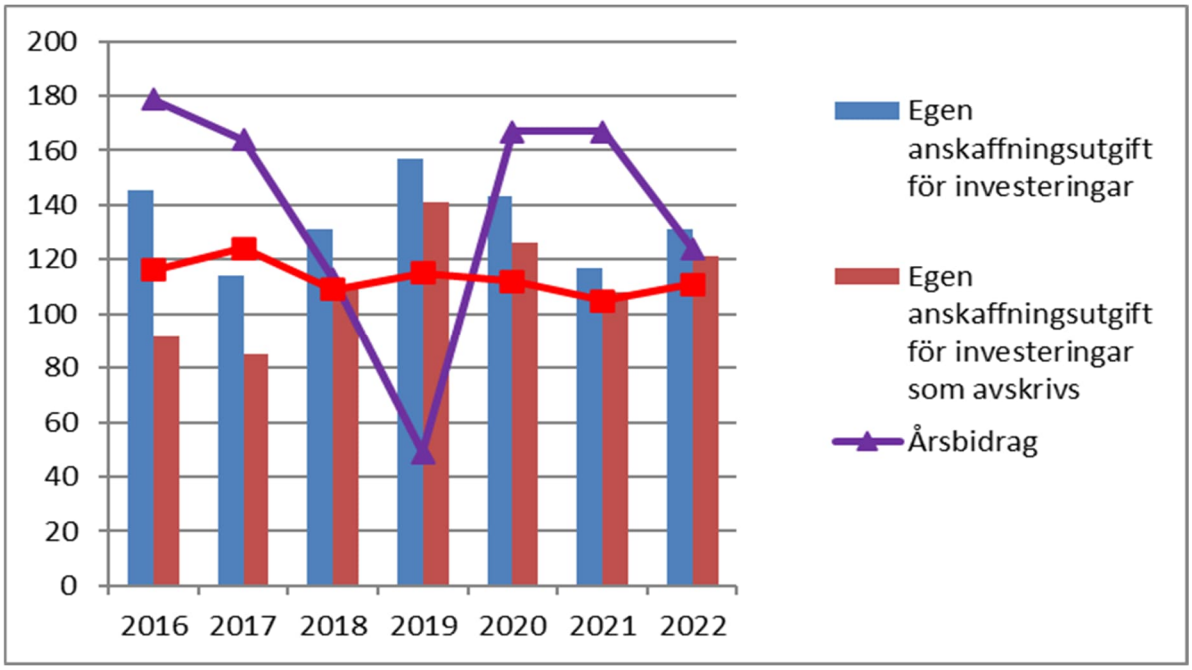
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde

År	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Årsbidrag	178,8	164,0	112,6	49,1	166,8	166,6	123,6
Extraordinära poster	1,8	0,0	0,0	3,3	0,1	0,0	0,0
Korrektivposter till internt tillförda medel	-48,9	-40,5	-40,9	-16,8	-31,4	-57,4	-46,4
Investeringar							
Investeringar i anläggningstillgångar	-146,7	-111,3	-134,8	-157,6	-144,9	-120,6	-140,0
Finansieringsandelar för investeringar	1,3	0,7	3,9	0,9	2,1	4,0	8,7
Överlåtelseinkomster från tillgångar som hör till bestående aktiva	68,8	50,6	66,7	26,9	40,0	75,9	62,2
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	55,2	63,4	7,6	-94,2	32,6	68,6	8,2

Det kumulativa överskottet uppgick till cirka 553 miljoner euro i slutet av 2022. Verksamhetsbidraget (skillnaden mellan verksamhetsintäkterna och verksamhetskostnaderna minskade med 148 miljoner euro jämfört med 2021. Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde var positivt. Årsbidraget var 123 miljoner euro år 2022.

[1] I parentes anges det kumulativa överskottet från den föregående räkenskapsperioden, efter det att de rättelser som gjorts i överskottet efter bokslutet har tagits i beaktande.

I följande tabell granskas stadens ekonomi åren 2016–2022 med hjälp av investeringarna, årsbidraget och avskrivningarna. Investeringarna anges som egna anskaffningsutgifter, vilket innebär att investeringarnas finansieringsandelar dragits av från investeringarna. Med investeringar som avskrivs avses de årliga investeringsutgifterna efter avdrag av finansieringsandelana och dessutom investeringsutgifter som inte avskrivs, med andra ord investeringsutgifterna för markområden och aktier.



Produktivitets- och tillväxtprogrammet och ändringar i ekonomin

För Vanda stad har det utarbetats ett produktivitets- och tillväxtprogram 2021–2025 med vilket man svarar mot de långsiktiga strukturella ekonomiska utmaningarna. Åtgärder enligt produktivitets- och tillväxtprogrammet för 2022 var bland annat slopandet av Vandatillägget, försäljning av egendom inklusive fastigheter och kontorsfastigheter som hör till social- och hälsovårdens verksamhetsområde samt försäljning av aktier i bolag. Det uppskattades att dessa åtgärder skulle balansera ekonomin med ungefär 10,5 miljoner euro. Alla åtgärder genomfördes inte, men målet i euro uppnåddes.

I och med social- och hälsovårdsreformen som trädde i kraft i början av 2023 uteblev verksamhetsområdet med den största budgeten från stadens budget. Samtidigt minskade stadens skattesats från 19 procent till 6,36 procent. Andra osäkerhetsfaktorer som också kommer att påverka stadens ekonomi i fortsättningen är exempelvis

varaktigheten för och effekterna av kriget i Ukraina, utvecklingen av sysselsättningen, utvecklingen av räntenivån, befolkningstillväxten och flyttrörelsen. Med tanke på en balanserad ekonomi är skatteinkomsternas och statsandelarnas framtida utveckling i förhållande till utgiftsökningen viktig. Om man lyckas hålla årsbidraget nära den nuvarande nivån, hålls ekonomin i balans och investeringar kan finansieras i huvudsak med internt tillförda medel.

Slutsatser:
Vanda stad gjorde ett bra ekonomiskt resultat för 2022. Resultatet förbättrades dels tack vare engångsposten från försäljning av egendom (aktierna i Vantaan Työterveys Oy), coronaersättningarna och den tydliga ökningen av samfundsskatteinkomsterna. Vanda stads överskott i balansräkningen växte ytterligare, investeringar kunde finansieras med internt tillförda medel och även lånestocken minskade. Stadens ekonomiska ställning har stärkts de senaste åren. Genom att upprätthålla en balanserad ekonomi kan staden förbereda sig på olika slags förändringar i ekonomin.

Affärsverken[2]

Mellersta Nylands räddningsverk

Ekonomins utfall 2022 (i 1 000 euro)

Mellersta Nylands räddningsverk	**Budget 2022**	**Bokslut 2022**
Omsättning och övriga rörelseintäkter	41 893	42 195
Rörelsekostnader	-40 520	-41 059
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 705	-1 633
Rörelseöverskott/(-underskott)	**-333**	**-497**
Finansiella intäkter och kostnader	0	1
Överskott (underskott) före reserver	-333	-496

[2] Tabellerna för jämförelse av affärsverkens ekonomi har komprimerats på så sätt att resultaträkningens poster för den ordinarie verksamhetens intäkter och kostnader har sammanslagits till en post.

Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	0	303
Ökning (-) eller minskning (+) av frivilliga reserver	0	0
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	-333	-193

I budgeten hade det reserverats 2,5 miljoner euro för investeringar, utfallet i bokslutet var 547 000 euro.

De bindande anslagsposterna i budgeten för Mellersta Nylands räddningsverk utgörs av rörelseöverskottet/-underskottet och bruttoinvesteringarna. I budgeten som räddningsverkets direktion godkände för 2022 var de bindande anslagen ett rörelseunderskott på -333 000 euro och bruttoinvesteringar på 2,5 miljoner euro. I bokslutet var räddningsverkets rörelseunderskott -497 000 euro. Utfallet av bruttoinvesteringarna var lägre än budgeterat. Stadsfullmäktige godkände avvikelsen från den bindande nivån i räddningsverkets underskott på sitt sammanträde 27.3.2023. Orsaker till att underskottet var större än prognostiserat var bland annat den höga inflationen och överskridandet av kostnader inom IT-tjänsterna på grund av förberedelserna inför välfärdsområdesreformen.

Affärsverket för mun- och tandhälsa

Ekonomins utfall 2022 (i 1 000 euro)

Affärsverket för mun- och tandhälsa	**Budget 2022**	**Bokslut 2022**
Omsättning och övriga rörelseintäkter	25 593	25 904
Rörelsekostnader	-25 298	-25 432
Avskrivningar och nedskrivningar	0	0
Rörelseöverskott/underskott	**295**	**472**
Finansiella intäkter och kostnader	-210	-201

Överskott (underskott) före reserver	84	271
Ökning (-) eller minskning (+) av frivilliga reserver	0	0
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	84	271

Investeringarna bokfördes 2021 enligt leasingprincipen, vilket innebär att det inte finns några bruttoinvesteringar att bokföra i balansräkningen.

De bindande posterna i budgeten för affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda var utbetalning av 7 procents ränta på lånet till Vanda stad och 7 procents ersättning för grundkapitalet samt rörelseöverskott och bruttoinvesteringar. I euro uppgick posterna som skulle betalas till staden 2022 sammanlagt till ungefär 227 000 euro, vilket affärsverket betalade till staden. Affärsverket gjorde inga investeringar.

Inverkan på stadens ekonomi

Affärsverkens ekonomiska inverkan på hela Vandas överskott var 2022 ungefär 78 000 euro positiv.

Slutsatser:
De bindande anslagsposterna för affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda genomfördes. Räddningsverkets bindande anslagspost, investeringar, underskred planen men rörelseunderskottet som var den andra bindande anslagsposten blev större än beräknat. Stadsfullmäktige godkände avvikelsen i räddningsverkets underskott i mars 2023. Organiseringsansvaret för båda affärsverken övergick 1.1.2023 till Vanda och Kervo välfärdsområde och affärsverken avvecklades 31.12.2022 genom beslut som Vanda stadsfullmäktige fattade 19.12.2022.

1.2.2 Hela stadskoncernens ekonomi

I följande tabeller jämförs moderstadens och hela koncernens bokslutsuppgifter från 2022 och viktiga bokslutsnyckeltal med varandra.

Hur stadens och hela koncernens resultat bildats:

Miljoner euro	***Staden***	***Koncernen***
Verksamhetsintäkter	285,8	1 195,6
Verksamhetskostnader	-1 679,8	-2 389,7
Andel i intressebolags vinst och förlust	-	9,5
Verksamhetsbidrag	-1 394,0	-1 184,5
Skattefinansiering (inkluderar statsandelar)	1 491,3	1 494,2
Finansiella intäkter och kostnader	26,3	-51,1
Årsbidrag	123,6	258,6
Avskrivningar och nedskrivningar (inkl. planenliga avskrivningar, differenser vid eliminering och nedskrivningar)	-110,6	-220,9
Extraordinära poster	-	-
Ökning av reserver	-	-
Ökning av fonder	-	-1,2
Bokslutsdispositioner	-0,9	-8,7
Skatter under räkenskapsperioden	-	-3,7
Kalkylmässig skatt	-	-0,2
Minoritetsandelar		
Räkenskapsperiodens över-/underskott	12,1	23,9

Jämförelse av stadens och hela koncernens viktiga nyckeltal (siffran för 2021 i parentes):

	Staden	**Koncernen**
Årsbidrag, % av avskrivningarna	111,7 (158,3)	117,0 (147,5)
Internt tillförda medel för investeringar, %	94,1 (142,9)	61,4 (79,0)
Ackumulerat överskott, euro per invånare	2 275 (2 180,7)	3 587,0 (3 462,1)
Lånestock, euro per invånare[3]	3 323,0 (3 721,3)	8 596,7 (8 259,4)
Låneskötselbidrag	1,7 (2,1)	1,5 (2,2)
Relativ skuldsättning %	57,9 (62,4)	101,9 (100,8)
Lån och hyresansvar (milj. euro)	1 456,9 (1 547,2)	2 514,1 (2 413,9)

Den interna finansieringen täckte åter moderstadens avskrivningar och investeringar. I koncernen täckte den interna finansieringen avskrivningarna och 61 procent av investeringarna. Nyckeltalet för låneskötselbidraget var 1,7 för staden och 1,5 för koncernen. Nyckeltalet visar att stadens och koncernens interna finansiering skulle ha räckt till för att betala räntorna på och amorteringarna av det främmande kapitalet år 2022 i sin helhet. Den relativa skuldsättningen anger storleken på hela skuldbördan, och 2021 förbättrades detta nyckeltal en aning för moderstadens del och försämrades för koncernens del. Moderstaden och koncernen har fortfarande en stor skuldbörda, men man har kunnat minska skulderna de senaste åren. Moderstadens skulder fortsatte att minska under 2022, medan koncernens skulder ökade en aning. För att kunna återbetala skulden skulle koncernen behöva intern finansiering för lite mer än ett år, och för moderstadens del skulle 57,9 procent av den interna finansieringen gå åt till att återbetala hela skulden.

[3] De invånarspecifika siffrorna har beräknats med hjälp av Statistikcentralens slutgiltiga befolkningsstatistik om Vandas invånarantal per den 31.12.2022 (242 917 invånare).

Kriskommunskriterierna

Enligt 118 § i kommunallagen (410/2015) ska kommunen och staten tillsammans utreda kommunens möjligheter att garantera sina invånare de tjänster som lagstiftningen kräver och vidta åtgärder för att trygga förutsättningarna för tjänsterna, om de i lagen fastställda förutsättningarna för utvärderingsförfarande i en kommun som har en speciellt svår ekonomisk ställning (kriskommunsförfarande) uppfyllds. Kriterierna som utgör förutsättningen för att inleda utvärderingsförfarandet (kriskommunskriterierna) förnyades år 2019 och de tillämpas för första gången år 2022 baserat på nyckeltalen från boksluten för åren 2020 och 2021.

Enligt 118 § i kommunallagen kan ett utvärderingsförfarande inledas om åtminstone det ena av följande kriterier för underskottet uppfylls:

Kriterier	**Situationen i Vanda**	**Uppfylls kriteriet**
Ett utvärderingsförfarande kan inledas om kommunen inte har täckt underskottet i kommunens balansräkning inom den tidsfrist som anges i 110 § 3 mom. (fyra år).	År 2020 var överskottet i Vandas balansräkning ungefär 460 miljoner euro. År 2021 var överskottet ungefär 540 miljoner euro.	**Kriteriet uppfylls inte**
Ett utvärderingsförfarande kan dessutom inledas om underskottet i kommunkoncernens senaste bokslut är minst 1 000 euro per invånare och i det föregående bokslutet minst 500 euro per invånare.	År 2020 var överskottet i Vandas koncernbokslut 3 163 euro per invånare. År 2021 var överskottet 3 462 euro per invånare.	**Kriteriet uppfylls inte**

Ett utvärderingsförfarande kan också inledas om de ekonomiska nyckeltal för kommunens och kommunkoncernens ekonomi som beskriver tillräckligheten eller soliditeten i kommunens finansiering två år i följd har uppfyllt gränsvärdena enligt tabellen.

Kriterier	Situationen i Vanda	Uppfylls kriteriet
Förhållandet mellan årsbidraget och avskrivningarna i kommunens koncernresultaträkning är under 80 procent.	År 2020 var förhållandet mellan årsbidraget och avskrivningarna 163,9 procent. År 2021 var det 147,5 procent.	**Kriteriet uppfylls inte**
Kommunens inkomstskattesats är minst 2,0 procentenheter högre än den vägda genomsnittliga inkomstskattesatsen för alla kommuner. Kommunernas genomsnittliga inkomstskattesats var 19,96 år 2020 och 20,02 år 2021[4].	Vandas inkomstskattesats år 2020 och 2021 var 19.	**Kriteriet uppfylls inte**
Beloppet av lån och hyresansvar per invånare i kommunens koncernbokslut överskrider det genomsnittliga beloppet av lån och hyresansvar i alla kommuners koncernbokslut med minst 50 procent. Genomsnittet var 8 795 euro år 2020 och 9 083 euro år 2021. Gränsvärdet år 2020 var därmed 13 193 euro och 13 625 euro år 2021.[5]	I Vanda var beloppet av lån och hyresansvar per invånare i kommunens koncernbokslut 9 960,4 euro år 2020. I Vanda var beloppet av lån och hyresansvar per invånare i kommunens koncernbokslut 10 091,4 euro år 2021.	**Kriteriet uppfylls inte**
Det kalkylmässiga låneskötselbidraget i koncernbokslutet är under 0,8.	Det kalkylmässiga låneskötselbidraget i Vanda koncernbokslut 2020 var 1,4. År 2021 var det kalkylmässiga låneskötselbidraget i Vanda koncernbokslut 1,3.	**Kriteriet uppfylls inte**

[4] Källa: Kuntien veroprosentit 2021 (kuntaliitto.fi), läst 14.4.2022

[5] Kommuner som befinner sig i en särskilt svårt ekonomisk ställning – finansministeriet (vm.fi), Länk från sidan: Ekonomiska nyckeltal per kommunkoncern enligt boksluten för åren 2020 och 2021, tabell med gränsvärden, läst 21.4.2023

Slutsatser:
Stadens ekonomiska situation utvecklades positivt 2022. Stadens resultat visade ett överskott och lånestocken fortsatte att minska. Utgifterna ökade från den ursprungliga budgeten men ökningen av den interna finansieringen höll ekonomin i balans. Även stadskoncernens resultat var positivt och koncernens överskott växte. Koncernens lånestock ökade något från det föregående året och nyckeltalen för koncernens skuldsättning var något sämre än år 2021.

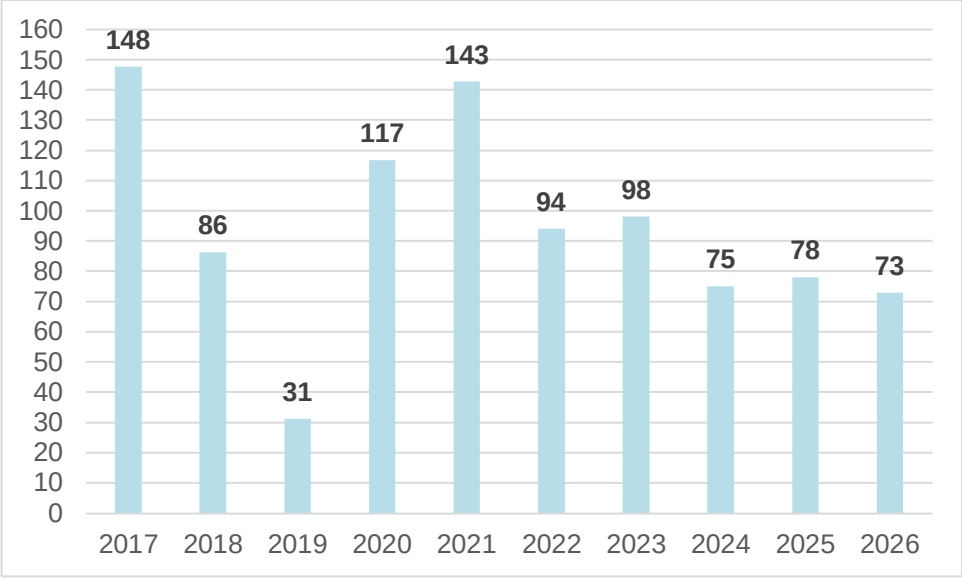
1.2.3 Investeringar

Jämförelse av investeringar[6]

Procentsats för investeringar genom intern finansiering

Det vidstående diagrammet visar Vanda stads procentsats för investeringar genom intern finansiering åren 2017–2026. År 2022 låg procentsatsen för den interna finansieringen fortfarande på en god nivå och investeringarna kunde täckas med intern finansiering. Siffrorna från och med år 2023 baserar sig på prognoser.

Diagram: Procentsats för stadens investeringar genom intern finansiering 2017–2026

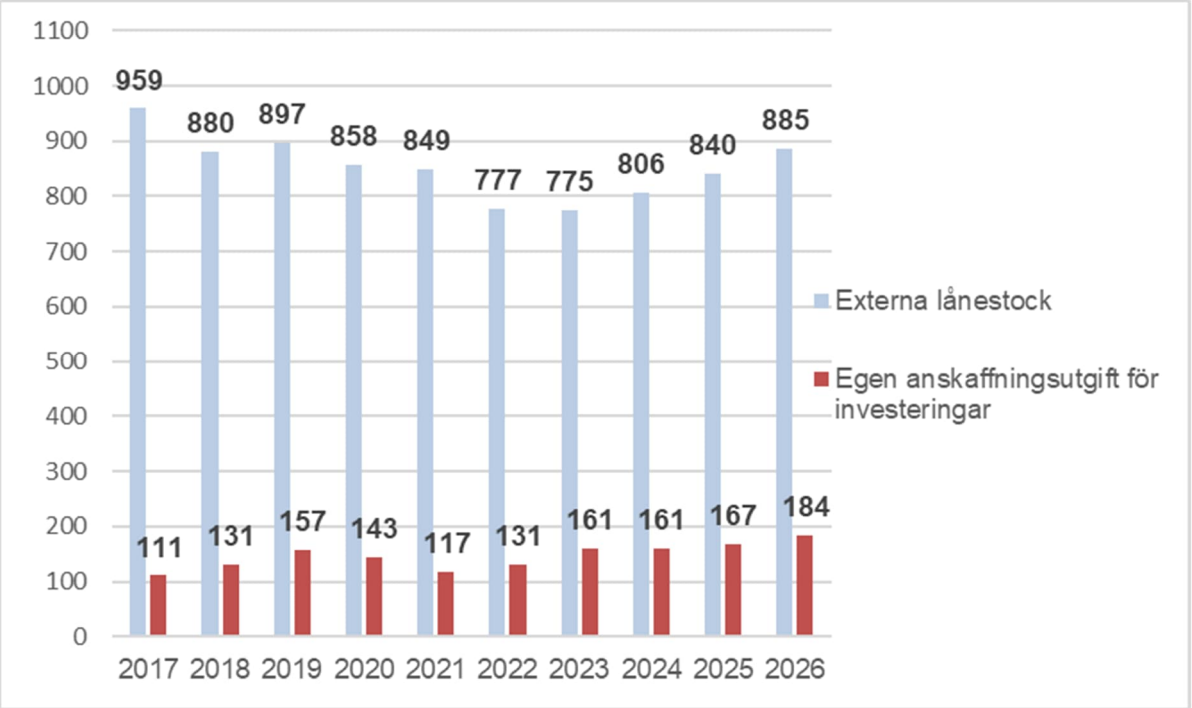


[6] Siffrorna har sammanställts från bokslutet för 2022 och stadens budget för 2023

Lånebelopp och investeringar[7]

I det följande beskrivs utvecklingen av den externa lånestocken och de egna anskaffningsutgifterna för investeringar sedan 2017 (siffrorna är i miljoner euro). Från 2024 utgör talen prognoser i ekonomiplanen för 2023–2026.

Diagram: Utvecklingen av lånestocken och de egna anskaffningsutgifterna för investeringar 2017–2026

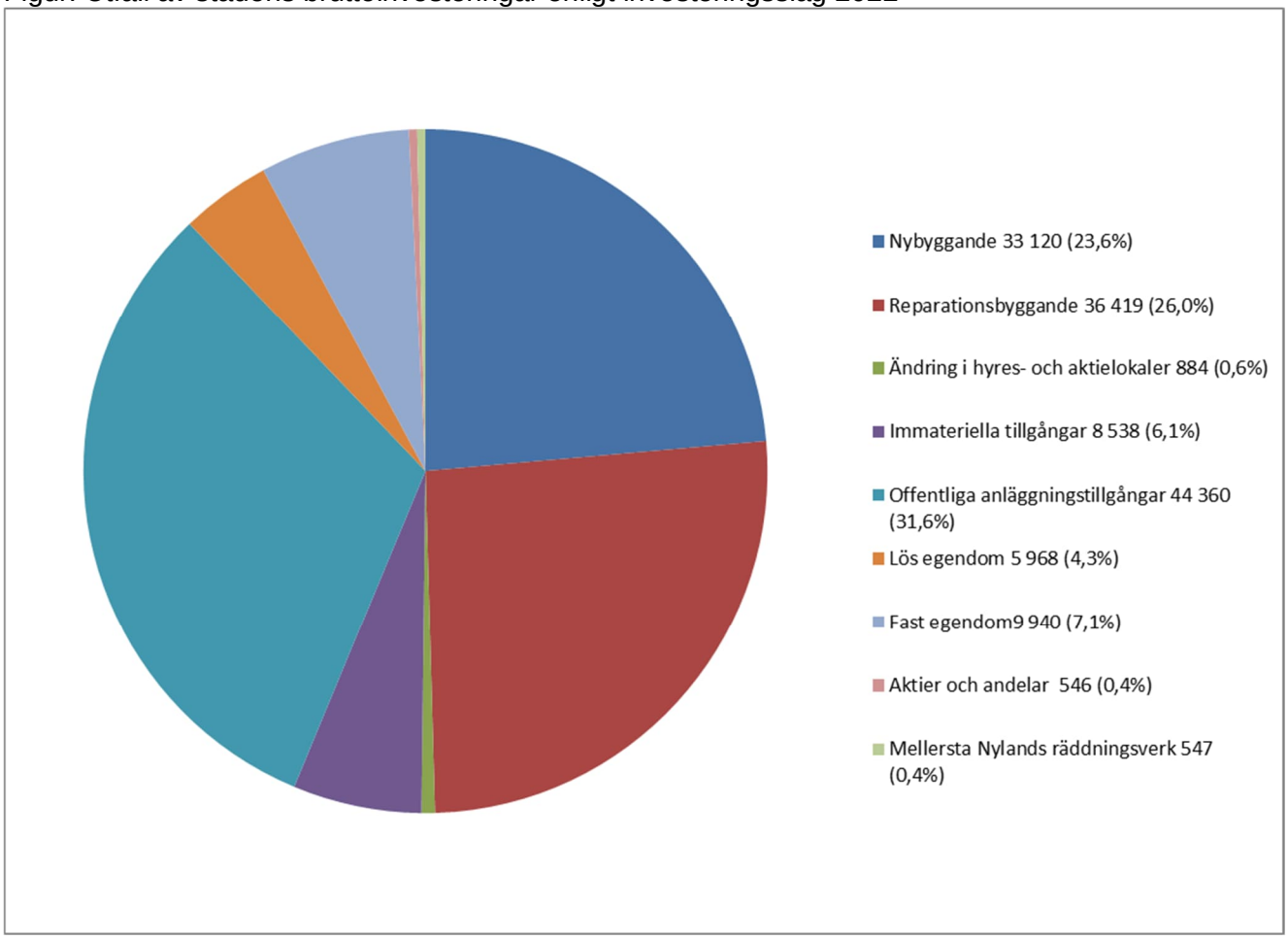


Fördelning av investeringar 2022

Intill beskrivs utfallstrukturen av stadens bruttoinvesteringar under 2022, siffrorna är i 1 000 euro. Investeringarna i byggandet (nybyggande och reparationsbyggande) och investeringarna i anslutning till de offentliga anläggningstillgångarna (till exempel byggande av trafik-, idrotts- och rekreationsområden) var de största investeringsslagen.

[7] Siffrorna har sammanställts från följande källor: stadens bokslut 2017–2022, stadens budget 2023 och ekonomiplan 2023–2026

Figur: Utfall av stadens bruttoinvesteringar enligt investeringsslag 2022



Slutsatser:

Staden interna finansiering täckte investeringarna under 2022 och procentsatsen för investeringar genom intern finansiering var 94 procent. Den egna anskaffningsutgiften för investeringar uppskattas under 2023–2026 variera mellan 161 och 184 miljoner euro. Enligt prognoserna kommer stadens externa lånestock att öka med ungefär 105 miljoner euro åren 2023–2026.

1.2.4 Jämförelse av de stora städerna

Nedan jämförs de viktigaste ekonomiska nyckeltalen för de sex största kommunerna från åren 2021 och 2022. Nyckeltalen har hämtats från städernas bokslut för 2022 som stadsstyrelserna har behandlat. För varje stad anges sju nyckeltal, sammanlagt visas alltså 42 nyckeltal. Klassificeringen av nyckeltalen baserar sig på Kommunförbundets definition. Under nyckeltalet för 2022 visas värdet för samma nyckeltal för 2021 i parentes.

Tabell: Klassificeringen av nyckeltalen som beskriver den interna finansieringens tillräcklighet

Nyckeltalen som beskriver den interna finansieringens tillräcklighet			
	Årsbidrag % av avskrivningar	Procentsats för den interna finansieringen	Ackumulerat över-/underskott/invånare, euro
God	**>130**	**>80**	**>300**
Nöjaktig	**70–130**	**55–80**	**0–300**
Svag	**<70**	**<55**	**<0**

Tabell: Nyckeltal för den interna finansieringen i de sex största städerna 2021–2022

	Esbo	Helsingfors	Uleåborg	Tammerfors	Åbo	Vanda
Årsbidrag % av avskrivningarna	174	189	280	114	126	112
	(201)	(185)	(130)	(170)	(164)	(158)
Internt tillförda medel för investeringar %	142	72	212	61	66	94
	(135)	(88)	(129)	(80)	(68)	(143)
Ackumulerat överskott, euro per invånare	3 402	10 850	4 705	2 434	1 196	2 275
	(2 756)	10 425)	(3 971)	(2 400)	(1 120)	(2 181)

Tabell: Klassificeringen av nyckeltalen som beskriver skuldsättningen

Nyckeltalen som beskriver skuldsättningen				
	Lånestock euro/invå-nare	Låneskött-selbidrag	Relativ skuld-sättning procent	Koncernens lånestock euro/invånare
God	**<1 600**	**>2**	**<33**	**<4000**
Nöjaktig	**1600–3000**	**1–2**	**33–60**	**4000–8000**
Svag	**>3 000**	**<1**	**>60**	**>8 000**

Tabell: Nyckeltal för skuldsättningen i de sex största städerna 2021–2022

	Esbo	Helsing-fors	Uleå-borg	Tam-merfors	Åbo	Vanda
Lånestock, euro per invånare	4 215	1 431	2 759	3 718	3 620	3 323
	(4 686)	(1 387)	(3 221)	(3 648)	(4 078)	(3 721)
Låneskötselbi-drag	2,3	8,1	3,2	3,8	1,0	1,7
	(4,8)	(8,2)	(1,4)	(5,2)	(1,0)	(2,1)
Relativ skuld-sättning %	65	45	49	62	61	58
	(70)	(40)	(60)	(60)	(66)	(62)
Koncernens (inkl. staden) lå-nestock euro/in-vånare	14 406	9 800	5 999	9 133	7 707	8 597
	(15 212)	(8 946)	(6 120)	(9 343)	(7 782)	(8 259)

De stora städernas nyckeltal för 2022 försämrades något jämfört med 2021. Av nyck-eltalen var 31 stycken oförändrade från år 2021, fyra nyckeltal utvecklades positivt och sju negativt. Av nyckeltalen låg 17 stycken på nivån god (21 år 2021), 14 stycken

på nivån nöjaktig (9 år 2021) och 11 nyckeltal på nivån svag (12 år 2021). I Uleåborg utvecklades tre nyckeltal positivt, i Vanda utvecklades ett nyckeltal positivt nyckel och två nyckeltal negativt, i Tammerfors utvecklades tre nyckeltal negativt, i Helsingfors och Åbo utvecklades ett nyckeltal negativt och i Esbo förblev nyckeltalen oförändrade. Esbo, Uleåborg och Helsingfors hade flest nyckeltal på nivån god (fyra st.).

Av nyckeltalen som beskriver den interna finansieringens tillräcklighet försämrades värdet från god till nöjaktig i fem städer, men i samtliga städer var värdet på detta nyckeltal ändå god eller nöjaktig.

Av nyckeltalen som beskriver skuldsättningen utvecklades i Uleåborg ett nyckeltal positivt. I Vanda utvecklades ett nyckeltal negativt och ett positivt och i Tammerfors utvecklades ett nyckeltal negativt. I de övriga städerna var nyckeltalen som beskriver skuldsättningen oförändrade från år 2021. Alla nyckeltal på nivån svag är nyckeltal som beskriver skuldsättningen.

1.3 Personal

Bindande personalmål

De bindande personalmålen (tabell nedan) gällde arbetshälsan och återhämtningen från belastningen under arbetsdagen, kvaliteten på chefernas coachande ledarskap, arbetsplatsernas förmåga att attrahera och hålla kvar personal samt en kontrollerad övergång till välfärdsområdet. Förverkligandet av målen utvärderas huvudsakligen utifrån resultaten från Kommun10-undersökningen. Enligt bokslutsrapporteringen uppnåddes målen delvis. Undantaget var förbättring av kvaliteten på det coachande ledarskapet, där det inte skedde några skedde förändringar i förhållande till utgångsläget, vilket innebär att målet att förbättra verksamhetens kvalitet inte uppnåddes. Revisionsnämndens utvärdering av målutfallet avviker i fråga om ett mål (bindande mål 35). Mätarna beskrivs närmare i utvärderingsberättelsens avsnitt 1.1.1.

Tabell: Bindande personalmål

Bindande mål	**Rapportering i bokslutet**
35. Personalens arbetshälsa och återhämtningen från belastningen under arbetsdagen förbättras.	Målet uppnåddes delvis. Inget verksamhetsområde uppnådde målet avseende återhämtningen från belastningen under arbetsdagen. Mätaren för arbetsplatsernas målsättning uppnåddes i hälften av verksamhetsområdena. Sjukfrånvaro på grund av psykisk ohälsa minskade inte enligt målet.
36. Kvaliteten på chefernas coachande ledarskap förbättras.	Målet uppnåddes inte. Kvaliteten har inte förändrats och det uppsatta målet uppnåddes inte.
37. Arbetsplatserna har förmåga att attrahera och hålla kvar personal.	Målet uppnåddes delvis. I hälften av verksamhetsområdena uppnåddes målet för Kommun 10-helhetsplaceringen.
38. En kontrollerad övergång till välfärdsområdet.	Målet uppnåddes delvis. Enligt Kommun10-resultaten upplevdes inom social- och hälsovården att övergången var smidig, men inte inom räddningsväsendet.

Resultaten från Kommun10-undersökningen

Personalens arbetshälsa följs upp med Kommun10-undersökningen som genomförs vartannat år. Undersökningen kartlägger vilka förändringar som sker i arbetet och vilka effekter dessa har på personalens hälsa och välbefinnande. Enligt resultaten för 2022 har verksamhetsområdenas helhetsplaceringar i huvudsak förbättrats jämfört med resultaten för två år sedan.

Programmet för personaltillgänglighet 2022–2024

Tillgången på yrkeskunnig personal har försämrats i både den offentliga och den privata sektorn de senaste åren. Vanda stad har satsat på att förbättra tillgången, i synnerhet inom områden med arbetskraftsbrist. Stadsstyrelsen godkände i oktober 2022 ett program för personaltillgänglighet för åren 2022–2024. Programmet är omfattande och gäller samtliga yrkesgrupper vid staden per den 1.1.2023.

I programmet granskas löner, premier och personalförmåner. Påverkansåtgärder används för att öka antalet startplatser inom utbildningar. Håll- och attraktionskraften stöds genom kunskapsbaserad ledning och närledarskap samt genom att säkerställa arbetsplatsernas förmåga att attrahera och hålla kvar personal. Flexibelt arbete möjliggörs och ansträngningar görs för att säkerställa att medarbetarna stannar kvar. Arbetsgivaren stödjer behörighetsutbildning. Man samarbetar med läroanstalter och gör det möjligt att genomföra den sista praktiken med lön. Man utökar användningen av processen för snabb rekrytering. Man kartlägger intresset för att arbeta som extra resurs hos anställda som ska gå i pension. Arbetsgivarimagen och rekryteringsmarknadsföringen utvecklas. Tillräckliga personalresurser spelar en stor roll för uppnåendet av de mål som stadsfullmäktige satt upp. Programmets effekt kan i detta skede ännu inte bedömas. Revisionsnämnden följer upp programmets framåtskridande och åtgärdernas effekt.

Löner, premier och personalförmåner

För att säkerställa tillgången på arbetskraft lanserar Vanda ett löneutvecklingsprogram för åren 2023–2024. Lönenivån bestäms enligt nationella kollektivavtal och tjänstekollektivavtal för kommunsektorn. Alla framtida kommunala kollektivavtal och tjänstekollektivavtal kommer att ha ett prövningsbaserat personligt tillägg som ett av löneelementen som kan användas för att premiera goda arbetsresultat under en längre tid. Dessutom har Vanda avsatt ett eget anslag på en miljon euro för utvecklingen av lönerna. Utöver monetära belöningar används förmåner som i princip riktar sig till hela personalen. Vanda stad erbjuder rekreationsmöjligheter på fritiden och rabatter på många ställen för hela personalen. Dessutom används lunchförmån, arbetsreseförmån samt idrotts- och kulturförmån. Beloppet för kultur-, motions- och rekreationsförmånen höjdes till 200 euro för 2023. En del av förmågan att attrahera och hålla kvar personal är omfattande företagshälsovård av hög kvalitet.

Tillgång till tjänster inom företagshälsovården

Terveystalo har producerat stadens företagshälsovård sedan juni 2022. Förändringen föregicks av försäljningen av aktierna i Vantaan Työterveys Oy, som staden ägde i sin helhet, till Terveystalo. Företagshälsovården var hårt belastad under 2022.

För att minska belastningen inom läkartjänsterna infördes i slutet av 2022 en sjukskötartjänst som har fungerat som önskat. Tillgången till tjänster har återgått till den normala nivån i början av 2023. Företagshälsovården för stadsmiljön och den finskspråkiga småbarnspedagogiken överfördes till Lääkärikeskus Aava 1.1.2023. Tillgången till tjänster är god.

Utvidgande av processen för snabb rekrytering

Snabbhet och flexibilitet är tillgångar vid rekrytering av kunnig arbetskraft. I Vanda har man testat en ny slags rekryteringsmodell som utgår från sökanden. I försöket publicerades kombinerade rekryteringsannonser om lediga platser för hälsovårare, sjukskötare och läkare. Målet var att den sökande inte ska behöva söka flera enskilda platser utan kan lämna in en gemensam ansökan. När ansökan har mottagits tar rekryteringsteamet omedelbart kontakt med den sökande, genomför en preliminär intervju per telefon och inleder ett samtal om den sökandes önskemål gällande platsen. Försöket har fått ett bra mottagande bland sökande. Under de kommande åren kommer vi särskilt att fokusera på rekrytering av personer till sakkunnig- och chefsbefattningar inom småbarnspedagogiken och stadsmiljön, som båda lider av brist på arbetskraft.

Införande av HR-systemet Hertta

HR-systemet Hertta togs i bruk i oktober 2022 i alla verksamhetsområden förutom social- och hälsovården och räddningsväsendet. Ibruktagandet föregicks av omfattande testning för att säkerställa en så smidig övergång som möjligt. Kontrollen av arbetsavtal och tjänsteförordnanden innan de sparas i systemet har haft den önskade effekten med tanke på att minimera antalet fel.

Löneutbetalningen har gått bra med tanke på förändringens omfattning. I oktober–december hanterades sammanlagt 36 838 lönespecifikationer och 15 433 kontakter, varav 3 361 gällde löneärenden. Antalet kontakter har inte förändrats jämfört med tidigare. 173 snabblöner betalades ut. Utmaningen är till exempel att hanteringen av vikarier i systemet. Staden samarbetar med Helsingfors och Esbo i systemutvecklingen.

Coronaviruspandemins effekter på personalen

Våren 2020 förändrades arbetslivet i grunden till följd av coronapandemin. Arbetet gjordes på nya sätt, vilket krävde nya rutiner, anvisningar och riktlinjer. År 2021 fortsatte den exceptionella pandemivardagen och situationerna växlade fort. Emellanåt återgick man på arbetsplatserna till en mer normal vardag med gemensamma möten. När situationen försämrades flyttade man många arbetsuppgifter till hemmakontoren eller gjorde specialarrangemang på arbetsplatserna. Stadens HR-tjänster reagerade på de föränderliga situationerna genom att stötta chefsarbetet och arbetsplatsernas vardag. Och ledningen av distansarbetet har lyfts fram kraftigt. Pandemiåren minskade sjukfrånvaro på stadsnivån i viss mån; totalt låg dessa på ungefär 4,4 procent. Med luftvägsinfektionerna som ökade hösten 2022 ökade också sjukfrånvaro. På hela stadens nivå låg sjukfrånvaro på 5,02 procent. Sjukfrånvaro för 2022 är på grund av systemförändringar en uppskattning.

Bild: Juhani Räty

Övergången av personalen till välfärdsområdet

Förberedningen av välfärdsområdet fortsatte 2022. I fråga om personalöverföringarna kartlades uppgifterna inom social- och hälsovården samt räddningsväsendet

som skulle flyttas. Dessutom gällde övergången till välfärdsområdet de arbetstagare som utförde mer än hälften av sina arbetsuppgifter inom stödtjänsterna för dessa. Arbetstagarna övergick som så kallade gamla arbetstagare och i samband med överföringen genomfördes vederbörliga samarbetsförfaranden. Syftet med samarbetsförfarandena är att trygga personalens möjlighet att påverka i frågor som gäller arbetet och arbetsplatsen. Enligt resultaten från 2022 års Kommun10-undersökning upplevde personalen inom social- och hälsovården att övergången gick kontrollerat. Enligt resultaten upplevde inte personalen inom räddningsväsendet att övergången var lika smidig. Lönebetalningen och personalförvaltningen för personalen som överfördes till välfärdsområdet övergick till HUS-Asvia i april 2022. Enligt räddningsverkets bokslut hade man på grund av förändringen inte tillgång till uppgifter om frånvaro.

Slutsatser:

Tillgången på yrkeskunnig personal har försämrats i både den offentliga och den privata sektorn de senaste åren. I Vanda reagerade man på situationen genom att utarbeta ett program för personaltillgänglighet. Centrala delområden i programmet är bland annat lönesättningen, närledarskapet och utveckling av arbetsgivarimagen. Tillräckliga personalresurser spelar en stor roll för uppnåendet av de mål som stadsfullmäktige satt upp.

I rekryteringen spelar snabbhet och smidighet nyckelrollen. I Vanda har man testat en verksamhetsmodell som utgör från sökanden och där man kombinerade platsannonserna för flera yrkesbeteckningar. På så sätt kan den sökande söka flera platser med en och samma ansökan. Sökanden kontaktas snabbt och man gör en preliminär intervju per telefon.

Vanda införde ett nytt HR-system, Hertta, i oktober 2022. Övergången i sin helhet gick smidigt tack vare omfattande förhandstestning och förberedelser. Med tanke på förändringens omfattning har lönebetalningen gått bra.

År 2022 förbereddes övergången av personalen inom social- och hälsovården samt räddningsväsendet till välfärdsområdet. Målet var en kontrollerad övergång, vilket realiserades för personalen inom social- och hälsovården. Personalen inom räddningsväsendet upplevde inte att övergången var lika smidig.

Rekommendationer:
Revisionsnämnden konstaterar att personalsituationen är utmanande inom flera tjänster som staden producerar. Detta påverkar till viss del också uppnåendet av de mål som stadsfullmäktige satt upp. Programmet för personaltillgänglighet och dess åtgärder ger bra verktyg för att ingripa i situationen. Ur regionalt perspektiv vore det viktigt att skapa rättvisa incitament. Enligt revisionsnämndens syn borde även antalet utbildningsplatser utökas, men nämnden konstaterar att staden knappast har möjlighet att påverka detta genom sina egna åtgärder.

2 SOCIAL- OCH HÄLSOVÅRD

Ansvaret för att ordna social- och hälsovårdens tjänster och räddningsväsendet övergick 1.1.2023 till Vanda och Kervo välfärdsområde. På grund av detta får man inte längre svar på utvärderingarna av dessa från verksamhetsområdena. Revisionsnämnden ansåg ändå att det var viktigt att ännu inkludera följande utvärderingar i utvärderingsprogrammet för 2022.

2.1 Barnskydd, i synnerhet omhändertagande och placeringar utom hemmet

Syftet med barnskyddet är att trygga barnets rätt till en trygg uppväxtmiljö, en harmonisk och mångsidig utveckling samt till särskilt skydd. Barnets föräldrar och andra vårdnadshavare har huvudansvaret för barnets välfärd. Myndigheter som arbetar med barn och familjer ska stödja föräldrar och vårdnadshavare i deras uppgift som fostrare samt sträva efter att erbjuda familjen nödvändig hjälp tillräckligt tidigt samt vid behov hänvisa barnet och familjen till barnskyddet. Barnskyddets uppgift är att stödja i fostran av och omsorg om barnet genom att ordna behövliga tjänster och stödåtgärder. Under de förutsättningar som anges i barnskyddslagen kan ett barn placeras utom hemmet eller andra åtgärder vidtas för att vården och omsorgen om barnet ska kunna ordnas. Placering utom hemmet är alltid den åtgärd som väljs i sista hand.

Processer

Ett barnskyddsärende inleds på ansökan eller när en socialarbetare eller någon annan anställd inom barnskyddet på något annat sätt fått kännedom om ett barn som eventuellt är i behov av barnskydd. En klientrelation inom barnskyddet börjar alltid genom att det finns ett behov, vilket socialarbetare bedömer i samband med en bedömning av servicebehovet. En klientrelation inom barnskyddet börjar när en socialarbetare utifrån en bedömning av servicebehovet konstaterar att 1) barnets uppväxtförhållanden äventyrar eller inte tryggar barnets hälsa eller utveckling, eller 2) barnet genom sitt beteende äventyrar sin hälsa och utveckling, och 3) barnet behöver tjänster och stödåtgärder enligt barnskyddslagen. En klientrelation inom barnskyddet börjar också då när brådskande åtgärder vidtas för att trygga barnets hälsa och utveckling till följd av att ett barnskyddsärende inletts.

Ibland konstateras i bedömningen av servicebehovet att lättare stödtjänster enligt socialvårdslagen är tillräckliga för familjens situation och att det inte finns egentliga barnskyddsbehov. Då uppstår inte heller en klientrelation inom barnskyddet. Stödtjänster enligt socialvårdslagen kan vara exempelvis rådgivning, ekonomiskt stöd, hemservice, terapi och ordnande av en stödperson. I stödtjänsterna som erbjuds och deras omfattning finns stora variationer mellan olika städer. I Vanda finns ett stort utbud av stödtjänster.

Ett omhändertagande är en lång process som regleras noga i lagen. Under processen görs ett omfattande samarbete mellan socialarbetarna, barnet och föräldrarna/vårdnadshavarna/andra personer som svarar för barnets vård och fostran. Det viktigaste är barnets bästa. Före omhändertagandet har familjen vanligtvis varit klient hos barnskyddet redan under en längre tid. En av förutsättningarna för omhändertagandet är också att åtgärderna inom öppenvården har visat sig vara otillräckliga eller att de är olämpliga eller inte möjliga med tanke på barnets bästa. De flesta omhändertagandena baserar sig på ett samtycke från barnets ena eller båda vårdnadshavare och samtycket från ett barn som fyllt tolv år. Om inget samtycke fås för omhändertagandet fattas beslut av förvaltningsdomstolen. Omhändertagande gäller tills vidare och det påverkar inte vårdnaden om barnet. Vid omhändertagande överförs beslutanderätten om barnets bostadsort, dagliga vård och fostran samt hälsovård till socialnämnden (numera till välfärdsområdet).

Personal

I tillgången på socialarbetare inom barnskyddet finns riksomfattande utmaningar. Speciellt stor är bristen på erfarna socialarbetare som har arbetat länge inom branschen. Enligt Kuusikkoraportti (2021) har vissa av landets sex största kommuner tagit i bruk rekryteringstillägg för att trygga tillgången på arbetstagare och personalstabiliteten, medan vissa städer har höjt socialarbetarnas löner. Mellan städerna råder en mycket hård konkurrens om arbetskraft i synnerhet i huvudstadsregionen.

Lönerna för socialarbetare inom barnskyddet i Vanda ligger på samma nivå som i de övriga städerna i huvudstadsregionen. Klientmängderna är dock större i Vanda än till exempel i Helsingfors och Esbo, vilket ökar belastningen i arbetet. I Vanda har man infört en tidsbegränsad incitamentsbonus i syfte att hålla kvar de nuvarande arbetstagarna inom barnskyddet. Utbetalningsgrunden för bonusen är den extra belastning som de lediga vakanserna orsakar. Belöningen av personalen har ökats och utvecklats även annars under åren 2021–2022. Bland annat används tackblomman, belöning av månadens arbetstagare och specialbelöningar. Anslagen till belöningar har ökats kraftigt 2022.

I Vanda har man reflekterat över orsakerna till svårigheterna att rekrytera personal till barnskyddet. Tillgången kan försämras till exempel på grund av arbetets dåliga image och för att arbetet upplevs vara belastande. De många skyldigheterna som föreskrivs i barnskyddslagen medför omfattande tjänsteansvar och kompetenskrav. Eftersom det är fråga om en service som erbjuds i sista hand, är situationerna i familjerna ofta svåra. I krävande kundsituationer får arbetstagarna stöd genom både individuell arbetsledning och arbetsledning i grupp. Också cheferna stöttar varandra. Arbetstagarnas höga yrkeskunnighet är en tillgång i svåra kundsituationer. Tacket från barnen, föräldrarna och familjerna bidrar också till att man orkar i arbetet.

Bild: Sakari Manninen

Genomförandet av lagstadgade tidsfrister

Enligt barnskyddslagen ska bedömningen av servicebehovet påbörjas senast den sjunde vardagen efter det att ärendet har inletts, och den ska bli klar senast tre månader från inledningen. De lagstadgade fristerna har överskridits i Vanda redan flera år i rad. Enligt barnskyddslagen är det ett bindande krav från och med 1.1.2022 att det högsta antalet klienter per socialarbetare är 35 barn. Vid tidpunkten för utvärderingen överskred det genomsnittliga antalet barn dimensioneringen. Det genomsnittliga antalet klienter för en socialarbetare har under åren 2019–2022 varierat mellan 37 och 47. Olika socialarbetare kan har mycket olika antal klienter. Situationen är särskilt utmanande inom barnskyddets öppenvård.

Enligt social- och hälsovårdsnämndens senaste utredning (4.10.2022 § 7) har coronapandemin och det ökade servicebehovet som den orsakade samt den serviceskuld som samtidigt ackumulerats inom basservicen speglats på antalet barnskyddsanmälningar och klienter inom familjesocialarbetet och barnskyddet. Familjernas situationer har blivit svårare och mer komplicerade. Allt fler familjer har många samtidiga utmaningar, såsom psykisk ohälsa, svårigheter med skolgången och osäker ekonomi. Också personalbristen och personalomsättningen, i synnerhet vad gäller socialarbetare, har bidragit till att tidsfristen för bedömningen av servicebehovet har överskridits. Regionförvaltningsverket beordrade med hot om ett vite på 800 000 euro Vanda stad att bland annat få ordning på antalet klienter per socialarbetare samt tillgången

till tjänster senast 23.12.2022. Dessutom skulle staden före utgången av 2022 tillställa regionförvaltningsverket en utredning om situationen och de åtgärder som vidtagits.

Kundrespons

I kundnöjdhetsenkäten på verksamhetsområdesnivå som genomfördes våren 2022 fick socialarbetet för barnfamiljer och barnskyddet snittbetyget 8,33 (8,65 år 2019). Högsta betyg gavs för sakligt bemötande, tillräcklig rådgivning och sakkunnig betjäning. Enligt de sämsta betygen har servicen som fåtts inte förbättrat klientens livssituation, inte getts tillräckligt snabbt och inte motsvarat klientens behov. Skillnaderna i resultaten är dock inte särskilt stora. Antalet svarspersoner har minskat kraftigt, år 2012 fick man in 287 svar och år 2022 bara 89 stycken. Trenden har varit densamma i alla tjänster inom social- och hälsovården. Enheterna använder också sina egna kundnöjdhetsenkäter.

Inom barnskyddet har antalet anmärkningar och klagomål varit drygt tjugo årligen. Anmärkningarna har bland annat handlat på förfarandet, beslutsfattandet och bemötandet av klienter. I vissa fall har klienten velat byta socialarbetare. Inom vården utom hemmet har anmärkningen ofta handlat om missnöjet för att det egna barnet blivit omhändertaget. I svaromålen har man i regel inte konstaterat några felaktiga förfaranden.

Den egna serviceproduktionen och köpta tjänster

De köpta tjänsterna utgör över hälften av barnskyddets hela serviceutbud. Andelen köpta tjänster varierar i de olika tjänsterna. Med tanke på dämpning av kostnadsökningen, servicens kvalitet, likvärdighet och en smidig serviceproduktion är andelen köpta tjänster inte på en optimal nivå. Köpta tjänster har i betydande grad använts för att täcka service- och resursbrister.

Tjänster inom barnskyddets vård utom hemmet ordnas både som egen serviceproduktion och som köpta tjänster. Tjänster köps i alla servicekategorier. Inom den egna serviceproduktionen är utbudet smalare, men enligt plan ska den utvidgas i välfärdsområdet under 2023. Inom de köpta tjänsterna finns det alltid flera serviceproducenter. Inom vården utom hemmet finns det baserat på Nylands konkurrensutsättning

ungefär 300 serviceproducenter. När utvärderingen gjords pågick en ny konkurrensutsättning.

Ur kostnadsperspektiv är familjevård det förmånligaste sättet att ordna vård utom hemmet och utifrån en övergripande granskning är också effekten bättre i familjevården. Anstaltsvård är i genomsnitt ett dyrt alternativ. Ju högre krav anstaltsvården uppfyller, desto högre blir även kostnaden. Anstaltsvård på krävande nivå ordnas inte alls som stadens egen service och över lag finns det få platser inom anstaltsvård på krävande nivå i landet. I Vanda har redan i flera år över hälften av vårddygnen ordnats som familjevård. Möjligheten att placera barnet i en familj som ingår i den närmaste kretsen utreds som ett alternativ, framför allt för de yngsta barnen.

Kvalitetsövervakning av tjänsterna

Inom barnskyddet genomförs övervakning separat för varje barn, vilket innebär att socialarbetaren övervakar att barnet får en god vård i sin plats för vård utom hemmet. I praktiken genomförs övervakningen genom att intervjua barnet och samtala med hen utan att andra personer är närvarande. Barnen kontaktar också själv aktivt socialarbetarna och berättar om hur de har det. Som stöd för stadens egna anstalter för vård utom hemmet och stadens kvalitetsarbete används en kvalitetsexpert.

De köpta tjänsterna inom vård utom hemmet övervakas i samarbete med kommunerna i Nyland. Övervakningen görs av arbetspar. I ramavtalet har antalet övervakningsansvarsbesök anpassats till befolkningsmängden i området. I Vanda görs årligen 40 övervakningsbesök. Fram till september 2022 hade 31 övervakningsbesök gjorts.

Vad gäller kvaliteten är framför allt personaldimensionering, behörighetskrav, begränsning av barnen och fostringsmetoder samt förutsättningar för läkemedelsbehandling på tapeten. I kvalitetsavvikelser och missförhållanden som upptäcks i övervakningen ingrips alltid genom styrning och övervakning. För att korrigera kvalitetsavvikelser och missförhållanden fastställs mål och genomförandet av åtgärder följs upp. Vid behov ingriper man med sanktioner på avtalsnivå. Betydande kvalitetsavvikelser kan leda till att samarbetet avslutas.

Slutsatser:

I tillgången på socialarbetare inom barnskyddet finns riksomfattande utmaningar. Speciellt råder det brist på erfarna socialarbetare som har arbetat länge inom branschen. Mellan städerna råder en hård konkurrens om arbetskraft i synnerhet i huvudstadsregionen.

Att hålla de lagstadgade tidsfristerna medför utmaningar. På många ställen har framför allt tidsfristen för färdigställande av bedömningen av servicebehovet, tre månader, överskridits. Coronapandemin och det ökade servicebehovet som den orsakade samt den serviceskuld som ackumulerats inom basservicen speglas på barnskyddet. Också personalbristen och personalomsättningen försvårar situationen. Enligt barnskyddslagen är det från början av 2022 ett bindande krav att det högsta antalet klienter per socialarbetare är 35 barn. Vid tidpunkten för utvärderingen överskred det genomsnittliga antalet barn dimensioneringen. För att åtgärda detta har man i Vanda genomfört flera omorganiseringar och omfattande utveckling av verksamheten under åren. Utvecklingsåtgärderna har dock inte förbättrat situationen på önskat sätt. Regionförvaltningsverket i Södra Finland förelade Vanda stad ett vite om 800 000 euro, som verket sedermera drog tillbaka i mars 2023. Välfärdsområdet tar över uppföljningen och iordningställandet av situationen.

De köpta tjänsterna utgör över hälften av barnskyddets hela serviceutbud. Köpta tjänster har använts för att täcka service- och resursbrister. Ur perspektivet för dämpning av kostnadsökningen, servicens kvalitet, likvärdighet och en smidig serviceproduktion vore det önskvärt att stärka den egna serviceproduktionen. Den egna serviceproduktionen planeras att stärkas i välfärdsområdet under 2023.

Inom barnskyddet genomförs övervakning separat för varje barn och syftet är att säkerställa att barnet får god vård på platsen för vård utom hemmet. Övervakning av de köpta tjänsterna inom vård utom hemmet görs i ett samarbete mellan kommunerna i Nyland. Man ingriper alltid i kvalitetsavvikelser och missförhållanden som upptäcks genom att ange mål och korrigerande åtgärder som följs upp. Vid betydande kvalitetsavvikelser kan samarbetet avslutas.

Rekommendationer:
Efter att barnskyddet har överförts till välfärdsområdet har revisionsnämnden begränsade möjligheter att framföra rekommendationer. För att de lagstadgade tidsfristerna i framtiden ska kunna hållas påminner revisionsnämnden om målen för utveckling av tjänsterna som avtalades i samband med välfärdsområdesreformen. Det är också bra att fästa uppmärksamhet vid personaltillgången för att den lagstadgade personaldimensioneringen ska förverkligas bättre i välfärdsområdet än i stadens tidigare verksamhet. Enligt revisionsnämnden är det viktigt att intensifiera samarbetet i de förebyggande tjänsterna och stödtjänsterna för familjer. I bemötandet av familjerna framhävs medvetenheten om seder och kulturer samt kompetensen om dessa mer än tidigare.

2.2 Missbrukar- och mentalvårdstjänster

Missbrukar- och mentalvårdstjänsternas organisation och tjänsterna som tillhandahålls

Serviceenheten för missbrukar- och mentalvårdstjänster tillhörde 2022 serviceområdet för hälsotjänster som ingår i social- och hälsovårdens verksamhetsområde. Inom missbrukartjänsterna genomförs poliklinisk, omfattande och systematisk bedömning, behandling och rehabilitering. De egna tjänsterna omfattar avgiftningsvård på anstalt samt avgiftnings- och rehabiliteringsservice som ges i hemmet. Baserat på bedömningen av servicebehovet kan man dessutom erbjuda behovsbaserad öppen- eller slutenvård som en köpt tjänst. Inom mentalvårdstjänsterna ordnas behandlingen av lindrig och medelsvår psykisk ohälsa i Vanda på hälsostationerna i resultatområdet för hälsotjänster. Om vården som ges inom primärvården inte är tillräcklig, fortsätter vården i den specialiserade sjukvården. Den specialiserade psykiatriska sjukvården produceras av HUS.

Operativa och ekonomiska mål samt åtgärder för att uppnå målen

Nedan listas serviceenhetens operativa mål samt utfallet för dem och åtgärder som vidtagits under 2022.

Tjänsternas produktivitet förbättras

För att förbättra tjänsternas produktivitet försökte man flytta över 10–15 patienter inom substitutionsbehandling till hälsostationerna för fortsatt vård. I början av året gjordes tre förflyttningar och i slutet av året planerades fyra förflyttningar. Problemet var att det inte fanns tillräckligt många patienter i ett sådant tillstånd att de kunde förflyttas.

Volymen av gruppbehandlingar utökas och Silta-tjänsten[8] etableras

Gruppverksamheten som minskat på grund av coronarestriktionerna ökade tydligt under 2022. I Silta-tjänsten deltog 56 kunder under 2022 och kundresponsen på tjänsten var god.

Utveckling av de digitala tjänsterna

Nya digitala servicelösningar som togs i bruk 2022 var telefontjänsten ACE[9] och terapinavigatorn. Terapinavigatorn är ett gemensamt utvecklingsprojekt för aktörer inom Första linjens terapier och HUCS[10] specialansvarsområde. I projektet främjas snabb tillgång till ändamålsenlig vård för personer med lindrig eller medelsvår psykisk ohälsa och utökas utbudet av behandlingar inom den offentliga primärvården. I navigatorn svarar kunden på ett anonymt frågeformulär på internet, som hen kan dela till en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården. Baserat på svaren kan patienten snabbt hänvisas till vård på rätt nivå. Personalen utbildas i standardiserade behandlingsformer och behandlingsformerna tas i bruk. Den enhetliga vårdhänvisningsmodellen stärker både patienternas jämlikhet och tilldelning av behandlingar individorienterat.

Förverkligandet av kundperspektivet i tjänsterna och utvecklingen av tjänsterna

Kundresponsenkäter lyfter fram kundernas perspektiv på tjänsterna. Kunderna deltar också i utvecklingen av nya tjänster och dessutom utnyttjas erfarenhetsexperter i servicedesignen.

[8] Tjänsten erbjuder intensivt, mångprofessionellt stöd för kunder som återvänder från anstaltsvård eller en fängelseperiod, tjänsten ges nära kunderna. Tjänsten utgör en del av kundens vårdkontinuitet som planeras under anstaltsperioden. Tjänsten inleddes i juni 2021.
[9] Ace är en kundservicelösning som använder flera kanaler och som skaffats för staden genom ett avtal mellan Vanda stad och Telia
[10] Helsingfors universitetscentralsjukhus

Förbättring av missbrukarvårdens effekt
Inom boendetjänsterna gjordes testning för hepatit C och HIV.
De flesta medarbetarna inom missbrukartjänsterna har deltagit i metodutbildningen om ACT (Acceptance and commitment therapy).

Enheten för förebyggande rusmedelsarbete ordnade under det innevarande året 25 utbildningar för Vanda stads personal. Dessutom erbjöds presentationer till läroanstalter och samarbetspartner.

Ekonomi
Den bindande ekonomiska målet gentemot stadsfullmäktige gäller hela verksamhetsområdet. Serviceenhetens utgifter uppgick år 2022 till ungefär 10,6 miljoner euro (9,7 miljoner euro 2021). Utgifterna överskred budgeten med ungefär 400 000 euro.

Utgifterna för köp av tjänster överskred prognosen. Man var framför allt tvungen att köpa läkartjänster mer än prognostiserat, eftersom man inte lyckades tillsätta de lediga läkarvakanserna. Utgifterna har också ökat på grund av det ökade antalet patienter samt för att läkemedlen och behandlingarna inom substitutionsbehandlingen har blivit dyrare.

Verksamhetsvolymer
Under 2020 hade missbrukar- och mentalvårdstjänsterna 6 587 kunder, år 2021 var antalet 6 683[11]. Enligt uppskattning kommer kundmängden att öka ytterligare under 2022. Användningen av vissa tjänster (gruppbesök och vissa tjänster som ges i hemmet) minskade i och med coronarestriktionerna 2020 och 2021, men även i dessa tjänster har användningen börjat öka igen under 2022. Antalet jourbesök inom missbrukartjänsterna samt narkotikabrukares besök inom social- och hälsorådgivningen är nästan oförändrade, men undantag för minskningen under coronaåret 2020. Vårdgarantin för kunderna i substitutionsbehandling (läkemedelsbehandling ska inledas inom tre månader efter beslutet) uppfylls.

[11] På grund av införandet av patientdatasystemet Apotti 2019 och organisationsförändringen som gjordes samma år kan kundantalet inte direkt jämföras med åren före 2020.

Personal

Tabell: Vakanser, besättningsgrad, avgångsomsättning och sjukfrånvaro inom missbrukar- och mentalvårdstjänsterna

	2019	2020	2021	31.3.2022
Vakanser	91	95	100	108
Lediga vakanser	21	11	11	11
Besättningsgrad	75 %	88 %	89 %	90 %
Extern avgångsomsättning (procent av alla fastanställda)	8,51 %	9,38 %	12,5 %	4,5 %
Sjukfrånvaro i procent	4,1	3,5	2,7	2,7

Personalresursen har kunnat ökas 2020–2022. I synnerhet har antalet psykiatriska sjukskötare ökats. Man har också lyckats höja besättningsgraden, som har förbättrats ytterligare från situationen i mars 2022. Utmaningarna är som störst i rekryteringen av hälsocentralsläkare och av två av tre vakanser är lediga vid tidpunkten för utvärderingen. Sjukfrånvaroprocenten har varit låg under utvärderingsperioden och hela tiden lägre än stadens genomsnittliga sjukfrånvaroprocent.

Enheten för missbrukar- och mentalvårdsarbete fick ganska bra resultaten i Kommun10-undersökningen 2020. Ur resultaten steg behovet av fortbildning fram som ett utvecklingsbehov.

Inom social- och hälsovårdens verksamhetsområde genomförs en gång i månaden en pulsenkät där man utreder stämningar bland personalen kring bland annat arbetshälsan och tillgången till stöd. I dessa enkäter varierade personalens uppskattning av tillgången till stöd inom missbrukar- och mentalvårdstjänsterna från 2,13 till 2,76 mellan januari och maj 2022. Utvecklingen går alltså åt rätt håll (skala 1–4, där 1 = dålig tillgång till stöd och 4 = berömlig tillgång till stöd). Vid enheten var uppskattningen av det egna orkandet i maj 2022 god 3,01, medan medelvärdet för verksamhetsområdet var 2,52 (skala 1–4, där 1 sämst och 4 bäst).

Alla resultat gällande arbetstillfredsställelse och från pulsenkäter behandlas vid enheten på team- och enhetsmöten med personalen. Verksamheten utvecklas baserat på de utvecklingsbehov som lyfts fram. Utbildningsbehovet har tillgodosetts genom att öka fortbildningen.

Köpta tjänster

Av missbrukar- och mentalvårdstjänsternas budget allokeras 27 procent (cirka 2,7 miljoner euro) till köpta tjänster. Antalet kunder som fått köpta tjänster har legat på 300–350 kunder de senaste åren. Man har försökt minska mängden köpta tjänster genom att öka Vanda stads egna tjänster inom narkotikavården. Mängden köpta tjänster inom avgiftningsvården har minskat, men mängden köpta tjänster inom opioidsubstitutionsbehandlingen har ökat i flera år.

Kvaliteten hos de köpta tjänsterna övervakas genom inspektionsbesök. År 2022 gjordes sju inspektionsbesök. Dessutom håller man samarbetsmöten med serviceproducenterna och personalen samarbetar dagligen i kundärenden (telefonsamtal, rapporter om vårdperioder och vårdsamtal). I kvalitetsavvikelser ingrips utan dröjsmål. Erfarenheterna av och responsen på de köpta tjänsterna delas också med andra kommuner som köper missbrukar- och mentalvårdstjänster.

Uppsökande av vård, tjänsternas tillgänglighet

I den vidstående tabellen har man sammanställt information om uppsökande av olika missbrukar- och mentalvårdstjänster och om tjänsternas tillgänglighet.

Tabell: Uppsökande av olika missbrukar- och mentalvårdstjänster samt tjänstens tillgänglighet

	UPPSÖKANDE AV TJÄNSTEN	**TJÄNSTENS TILLGÄNGLIGHET**
MENTALVÅRDS-TJÄNSTER	Kontakt på eget initiativ till servicenumret, bedömning av vårdbehovet, hänvisning till rätt tjänst. Användning av Terapinavigatorn rekommenderas. Till fortsatt vård med remiss.	Bedömning av vårdbehovet hos psykiatriska sjukskötare vid hälsostationer fås samma dag. I september var kötiden till icke-brådskande vård 0–14 dygn för 29 procent av kunderna och 15–30 dygn för 63 procent av kunderna. 8 procent av kunderna hade väntat på en tid över en månad. I oktober 2022 stod tio kunder i vårdgarantikön, samtliga inom vårdgarantins tidsfrist.

MISSBRUKARVÅRDENS REHABILITERANDE ÖPPENVÅRDSTJÄNSTER	Missbrukarpolikliniker-nas jourmottagningar och öppna grupper är tillgängliga utan tidsbokning. Andra tjänster fås med tidsbokning.	Missbrukarpoliklinikernas jourmottagningar tar emot varje dag, de öppna grupperna under samma vecka. En ny kund får en tid på medarbetarens tidsbokningsmottagning eller i de slutna grupperna inom två veckor eller snabbbare.
NARKOTIKAVÅRDEN	Bedömning för och vård inom opioidsubstitutionsbehandling fås med remiss. Tjänsterna vid Vinkkari[12] uppsöks direkt och anonymt.	Opioidsubstitutionsbehandling fås inom vårdgarantin, i praktiken snabbare. Vinkkaris tjänster är tillgängliga alla vardagar.
TJÄNSTER INOM AVGIFTNINGSVÅRDEN, AVGIFTNING PÅ ANSTALT	Via öppenvårdens bedömning av vårdbehovet (missbrukarpolikliniker, hälsostationer, boendetjänster, andra enheter inom hälsovården) och med remiss. Vårdens brådskandegrad bedöms i ett samarbete mellan den remitterade och den mottagande enheten (1–3 dygn eller 3 veckor), som kommer överens om att reservera en plats för avgiftning på anstalt.	Den målsatta tiden för brådskande avgiftning på anstalt är tre dygn, och detta genomförs i genomsnitt i 95 procent av fallen. Den målsatta tiden för icke-brådskande avgiftning på anstalt är tre veckor. I regel kan en vårdplats för avgiftning ordnas inom 2–3 veckor. Avdelningsvård för inledande av substitutionsbehandling fås inom vårdgarantin, i praktiken snabbare. Plats på avdelningen reserveras redan i samband med samtalet om platsreservering.
TJÄNSTER INOM AVGIFTNINGSVÅRDEN, TJÄNSTER	Patienten kan söka sig till tjänsten genom att	Avgiftningsvård i hemmet erbjuds på vardagar och behandlingen inleds så

[12] Tjänsterna vid Vinkkari är avsedda för personer som injicerar droger. Vid Vinkkari får man information om narkotikabrukets hälsorisker, sjukdomar som överförs via blodsmitta och sexuellt överförda infektioner. I Vinkkari kan man byta använda sprutor mot nya, ta vaccinationer mot hepatit A och B samt testa sig för hepatit och HIV. På Vinkkarimottagningarna får besökaren rådgivning för att minska eller sluta med riskbeteendet samt information om behandlingsalternativ och socialtjänster. Källa: Vinkkari i Dickursby | Vanda

SOM GES I HEMMET	ringa eller genom hänvisning från öppenvårdens serviceenhet.	snart som möjligt efter kontakten, inom 1–3 dygn.

Inom missbrukar- och mentalvårdstjänsterna har situationen för tjänsternas tillgänglighet varit relativt god under 2022. En god tillgång till tjänster främjas också av den tidigare nämnda resursökningen, liksom av de åtgärder som gjorts för att effektivisera hänvisningen till vård (till exempel införandet av Terapinavigatorn). Råd och stöd erbjuds också till kundernas anhöriga och närstående, för vilka det finns bland annat familjeträffar och kamratstödsverksamhet i grupper.

Bild: Joel Haapamäki

Samarbetsinstanser

Enheten för missbrukar- och mentalvårdstjänster har ett omfattande samarbete med de andra enheterna inom stadens verksamhetsområde för social- och hälsovården. Centrala samarbetspartner vid staden är vuxensocialarbetet, barnskyddet, boendeservicen för rehabiliteringskunder inom missbrukar- och mentalvårdstjänsterna, tjänsterna för unga, studerandehälsovården och hälsostationstjänsterna. Enheten har dessutom ett omfattande samarbetsnätverk med organisationer i branschen. Samarbetet omfattar till exempel olika utbildningar i förebyggande rusmedelsarbete som hjälper enheterna inom social- och hälsovården att bättre än tidigare identifiera dessa problem och ordna ändamålsenlig service för kunden.

Aktuellt, coronapandemin, välfärdsområdesreformen

Till följd av coronapandemin och de därmed sammanhängande restriktionerna och indragningarna av tjänster har vissa kunders tillstånd försämrats, eftersom de inte fick vård i ett tidigt skede. Under coronapandemin pausades bland annat gruppbehandlingarna och väntetiden till olika tjänster blev längre. Situationen har nu börjat normaliseras och tjänster erbjudas som vanligt.

I beredningen av välfärdsområdesreformen finns vid enheten för missbrukar- och mentalvårdstjänster en beredningsgrupp. Kundgruppernas ökade storlek och förenhetligandet av verksamhetsmodellerna torde orsaka utmaningar i tjänsternas tillgänglighet och tillräcklighet i det nya välfärdsområdet.

När välfärdsområdet inleder verksamheten uppstår ett samarbetsgränssnitt mellan rusmedelsarbetet som ordnas av staden och enheten för förebyggande rusmedelsarbete som övergår till välfärdsområdet. Enheten har ett kontinuerligt samarbete med stadens andra verksamhetsområden och organisationer i branschen. Enheten ordnar olika informations-, konsultations- och utbildningstjänster i anslutning till det förebyggande rusmedelsarbetet och detta samarbete kommer att fortgå efter att välfärdsområdesreformen har trätt i kraft. Likaså kommer samarbetet i anslutning till främjandet av hälsa och välfärd (till exempel att reagera på narkotikaproblem på gatorna och trygghetsarbete på stadens nivå) med staden att fortsätta, och för detta finns starka samarbetsstrukturer.

Slutsatser:

Målen för enheten för missbrukar- och mentalvårdstjänster för 2022 rörde till stor del utveckling av tjänsterna. Som åtgärder i anslutning till utvecklingen av tjänsterna lanserades nya tjänster och effektiviserades kundhänvisningen. Också effektivisering av kundperspektivet, förtydligande av informationen om tjänsterna och förbättring av tjänsternas effekt var åtgärder som främjade utvecklingen av tjänsterna under 2022. I ekonomin överskreds enhetens utgifter. De egna läkarvakanserna har inte kunnat tillsättas och man har därmed varit tvungen att använda mer köpta tjänster än vad som beräknades. Dessutom har utgifterna ökat på grund av prishöjningarna för läkemedel för substitutionsbehandling och köpta tjänster.

Besöksvolymerna inom vissa tjänster vid enheten för missbrukar- och mentalvårdstjänster har under 2020 och 2021 minskat jämfört med tidigare år på grund av restriktionerna under coronapandemin. I synnerhet grupbesök och besöksvolymerna inom tjänster som ges i hemmet minskade. År 2022 har situationen normaliserats och besöksvolymerna håller på att återgå till det normala, i vissa tjänster till och med överskrida nivån före coronapandemin.

Positivt med tanke på resultatet och personalens välbefinnande var den låga sjukfrånvaroprocenten. Också efterlevnaden av vårdgarantin ger positiva signaler om tjänsternas smidighet.

Missbrukar- och mentalvårdstjänsternas resurser stärktes 2022 och tjänsternas tillgänglighet är på en relativt god nivå. Enheten har förberett övergången till välfärdsområdet som sker i början av 2023. Åtminstone för det förebyggande rusmedelsarbetet kommer det att finnas ett gränssnitt mot stadens tjänster även efter övergången.

Revisionsnämnden konstaterar att tillgången till missbrukar- och mentalvårdstjänster har varit relativt god under 2022, vilket innebär att de ökade resurserna och de olika åtgärderna som stärkt vårdhänvisningen har haft positiva effekter. För dem som behöver missbrukar- och mentalvårdstjänster kan tröskeln att uppsöka tjänster vara hög. Då är det viktigt att effektivisera kundhänvisningen och underlätta uppsökandet av tjänster.

Rekommendationer:

Revisionsnämnden påminner om målen för utveckling av tjänsterna som avtalades i samband med välfärdsområdesreformen. Tjänsternas tillgänglighet bör förbättras även i fortsättningen. Att öka samarbetet med organisationer som representerar olika stödgrupper skulle kunna vara ett sätt att förbättra informationsförmedlingen om enhetens tjänster till olika kundgrupper.

3 STADSKULTUREN

3.1 Idrottsservicen och främjande av välfärden

Idrottsservicens serviceområde ansvarar för ordnandet av stadens idrottstjänster, underhållet och utvecklingen av idrottsanläggningarna samt stödet för idrottsorganisationernas och -klubbarnas verksamhet. Lokalreserveringsenheten administrerar vid sidan av serviceområdets egna lokaler även fritidsanvändningen av lokaler i daghem, skolor och läroanstalter. Idrottsservicens serviceområde verkar också som aktiv samarbetspartner tillsammans med olika organisationer som ordnar motions- och idrottsevenemang

Verksamhetens mål

I serviceområdets resultatkort ställs flera mål för år 2022. Nätverket av näridrottsplatser som omfattar hela Vanda utvecklas och stärks. I byggandet av idrottsplatser och serviceutbudet utnyttjas också extern finansiering. Digitala tjänster, till exempel virtuell gympa, kompletterar det konventionella serviceutbudet. Arbetsplatsernas förmåga att attrahera och hålla kvar personal främjas genom kontrollen över arbetet och påverkansmöjligheter.

Ekonomiska mål

Det bindande ekonomiska målet gentemot stadsfullmäktige gäller hela verksamhetsområdet. Inkomsterna under 2022 var 5,0 miljoner euro (70 000 euro över ändringsbudgeten) och utgifterna 26,6 miljoner euro (0,4 miljoner euro under ändringsbudgeten). Utfallet för 2022 påverkades av coronan, rekryteringsutmaningarna och minskningen av antalet besökare i simhallarna och på gymmen i början av året.

Personal

År 2022 var personalantalet 142 och besättningsgraden för vakanser 94 procent. De mest kritiska yrkesgrupperna vad gäller tillgången är badstrandsvakter, idrottsanläggningsskötare, simhallspersonal, idrottsinstruktörer (i synnerhet ledare till virtuella gympapass) samt specialister på välbefinnandecoachning. Lediga jobb söks ofta av nyutexaminerade unga. Det är svårare att locka arbetstagare med längre erfarenhet. Personalstabiliteten är på en god nivå.

Personalens arbetshälsa följs upp med Kommun10-undersökningen som genomförs vartannat år. Granskningen av helhetsnivån visar att resultaten har förbättrats sedan den föregående mätningen. Arbetsbelastningen och den upplevda stressen har ökat. Också arbetets etiska belastning har ökat. Enligt resultaten har ledarskapet utvecklats i en positiv riktning.

Kundrespons

Invånarna kan lämna respons på idrottsplatserna och -tjänsterna via responskanalen. Vid alla idrottsplatser finns visuellt enhetliga tavlor med uppmaning om att anmäla underhållsbehov på platsen eller inom tjänsten (idrottsplatsens skick, trasiga redskap, belysning) eller lämna utvecklingsförslag (nya idrottsplatser, ledd verksamhet). Responsen förmedlas automatiskt till rätt instans och svarstiden kortas ned. Missförhållanden åtgärdas så snabbt som möjligt. Önskemål beaktas när tjänsterna planeras och utvecklas.

De idrottspolitiska riktlinjerna 2030

Fritidsnämnden godkände Vanda stads idrottspolitiska riktlinjer i januari 2021. Riktlinjerna styr målen för och åtgärderna inom idrottsservicens serviceområde under de kommande åren för att främja Vandabornas fysiska aktivitet och välbefinnande. När riktlinjerna utarbetades hörde man invånare och föreningar i Vanda med hjälp av en enkät till kommunborna.

Viktiga delar i servicenätet för idrotten är utvecklingen av utegymmen, näridrottsplatserna och idrottshallarna i anslutning till skolorna samt totalrenoveringarna av simhallarna. Servicenätet kompletteras med de nya projekten för Elmo simhall och idrottspark, utveckling av idrottsparken i Dickursby samt planeringen av idrottsparken i Kivistö. Privata projekt och partnerskapsprojekt kompletterar servicenätet. Servicekedjan bildas av tjänster på olika nivåer. Tjänsterna har indelats i närservice, områdesservice, service på stadsnivå och regional service baserat på idrottsplatstjänsternas tillgänglighet, influensområdets omfattning, serviceutrustningen och de strukturella egenskaperna.

Främjande av barns och ungas motion

Under Rörliga daghemmets första projektperiod utvecklades samarbetet mellan idrottsservicen och småbarnspedagogiken och möjliggjordes en aktivare vardag för barnen. Inom ramen för projektet inleddes också simundervisningen inom förskoleundervisningen. I Rörliga daghemmets fortsättningsprojekt som pågår just nu har man kartlagt lekplatserna i Dickursby och Björkby. Med hjälp av kartläggningen har daghemmen bättre möjligheter att utnyttja näromgivningen i sin verksamhet.

Sportkompisverksamheten har som mål att förebygga marginalisering bland grundskoleeleverna och skapa dem möjligheter att hitta en hobby som de gillar. Skolans kontaktpersoner (kuratorn, psykologen, hälsovårdaren, läraren) kan hänvisa till tjänsten elever som de bedömer kan ha nytta av sportkompisverksamheten. Verksamhetsmodellen för aktiva studier som används vid läroanstalterna på andra stadiet avses permanentas. I verksamhetsmodellen ingår individuell välbefinnandecoachning där de studerande vägleds mot hälsosamma levnadsvanor.

Enligt idrottslokalernas förnyade avgiftsgrunder kan lokaler beviljas kostnadsfritt till organisationer som kvalificerat sig för understöd för hobbyverksamhet med låg tröskel för barn, unga och familjer. Dessa organisationer får även använda basidrottsplatserna kostnadsfritt i sin verksamhet för barn och unga.

Främjande av motionen bland invånare i arbetsför ålder

Olika slags näridrottsplatser, såsom utegym, spel- och lekplatser, friluftsleder, skidspår och motionstrappor är kostnadsfritt tillgängliga för kunder i alla åldrar. Webbplatsen Hobihobi.fi samlar hobbyfunktionerna för Vandabor i alla åldrar på ett och samma ställe. Kvartersligan Vantaan Korttelilliga (vantaankorttelilliga.fi) erbjuder kostnadsfria bollspelserier för ungdomar från 15 år och uppåt.

Bild: Pertti Raami

Främjande av motionen bland äldre invånare

Sportkort 70+ ger fri tillgång till Vandas simhallar och gym på vardagar före klockan 16. Simhallen i Korso och gymmet vid äldrecentret i Björkby kan användas kostnadsfritt alla tider på dygnet. Alla Vandabor över 70 år kan få Sportkort 70+.

Kamratledarna, som är pensionärer som har fyllt 60 år, skapar varje säsong möjligheter att röra på sig exempelvis i gym-, badminton-, boccia- och promenadgrupper för nästan 1 000 äldre. Alla pensionärer som har fyllt 60 år kan vara kamratledare i volontärverksamheten. Den självstyrda verksamheten får använda stadens lokaler för motionsaktiviteter.

Inom projektet Ikiliikkuja genomfördes en enkät för att kartlägga hinder för att delta i ledd motion. Baserat på resultaten är de största hindren att man känner att kravnivån är för hög, att idrottsplatserna ligger på långt avstånd från hemmet eller att man saknar ledsagare/transport. Sju procent av svarspersonerna upplevde att motionsgrupperna var för dyra.

Mångkulturalitet och främjande av motion bland kvinnor

Av motionsunderstöden är handledarstödet för hobbyidrott ett bra stöd för den mångkulturella befolkningens motionsutövning. Stödet möjliggör idrottshobbyer för hundratals barn och unga från olika kulturer. Understöden som beviljas av stadskulturen behandlas närmare i utvärderingsberättelsens avsnitt 3.2. Man samarbetar med mångkulturella idrottsföreningar för att inrätta nya hobbyidrottsgrupper. Samarbete görs även med hjälp av olika slags projekt. Målet är att främja idkandet av motion även bland kvinnor och flickor som kommer från olika kulturer.

Efterfrågan på simundervisning för kvinnor är stor och undervisningsgrupperna har så gott som alltid varit fulla. Man samarbetar med simklubbar i Vanda för att utveckla simningen och vattenmotionen för kvinnor. Kvinnosim kan endast ordnas i simhallarna i Korso och Mårtensdal där det går att avgränsa yta i bassänghallen. I dagsläget når informationen om simtiderna som bara är avsedda för kvinnor inte målgruppen på ett omfattande sätt. Det är särskilt utmanande att nå ut till den mångkulturella befolkningen. Riktlinjen om baddräkter har förenhetligats med de övriga simhallarna i huvudstadsregionen. I simhallarna i Vanda har man sedan början av år 2023 fått använda en heltäckande baddräkt eller en burkini, förutsatt att plagget inte äventyrar användarens säkerhet.

Bild: Jari Huhtala

Effekter av coronapandemin

Åren 2020 och 2021 var exceptionella på grund av den globala coronapandemin. Utövandet av motion minskade på grund av coronarestriktionerna. Nedstängningen av simhallstjänsterna försvårade eller förhindrade helt motionsverksamheten för specialgrupper. Antalet deltagare i idrottssällskapens verksamhet minskade. För de privata aktörerna inom motionsbranschen orsakade restriktionsåtgärderna ekonomiska utmaningar. Pandemisituationen har lättat i Finland under 2022 och restriktionerna har kunnat slopas så småningom. Besöksmängderna har ännu inte återgått till samma nivå som före pandemin, även om kundmängderna på simhallarna och gymmen och inom ledd motion har ökat under hösten 2022.

Välfärdsområdesreformen och utvecklingsåtgärderna under 2023

Vanda har aktivt genomfört olika projekt och program som uppmuntrar motion och fysisk aktivitet. De nuvarande verksamhetsmodellerna har dock visat sig vara otillräckliga i bemötandet av utmaningen med en orörlig livsstil. För att rätta till situationen har man i Vanda utarbetat ett rörlighetsprogram där man har samlat de mest centrala åtgärderna för att öka motionerandet under de kommande åren. Programmet främjar samarbete över verksamhetsområdesgränserna och med välfärdsområdet.

Främjandet av hälsa och välfärd är en av de centrala uppgifterna som kommunerna och välfärdsområdena delar på. Främjandet av hälsa och välfärd samordnas i Vanda inom verksamhetsområdet för stadskultur och välfärd. Samarbetet kring barn och unga, som inletts tidigare med verksamhetsområdet för fostran och lärande samt social- och hälsovårdstjänsterna, avses fortsättas och intensifieras. Vanda ser för egen del till att hälsostationernas motionsrådgivning som gett goda resultat erbjuds även i fortsättningen. Samarbetet mellan staden och välfärdsområdet förvaltas genom planer för och avtal om kontaktytor.

Slutsatser:

Målen enligt resultatkortet har främjats. Det ekonomiska utfallet för 2022 påverkades av coronan, rekryteringsutmaningarna och minskningen av antalet besökare i simhallarna och på gymmen i början av året.

År 2022 var besättningsgraden för vakanserna 94 procent. De mest kritiska yrkesgrupperna vad gäller personaltillgången är badstrandsvakter, idrottsanläggningsskötare, simhallspersonal, idrottsinstruktörer samt specialister på välbefinnandecoachning. Lediga jobb söks ofta av nyutexaminerade unga. Det är svårare att locka arbetstagare med längre erfarenhet. Personalstabiliteten är på en god nivå. Resultaten från Kommun10-undersökningen har utvecklats positivt sedan den föregående mätningen, när de granskas som helhet. Belastningen på jobbet, den upplevda stressen och arbetets etiska belastning har ökat. Närledarskapet utvecklats i en positiv riktning.

Idrottsservicen har en viktig roll i förebyggandet av segregation och marginalisering. Serviceutbudet är mångsidigt och beaktar alla åldersgrupper. Privata tjänster och tjänster som produceras av organisationsfältet kompletterar stadens eget utbud. Också kostnadsfria tjänster erbjuds på olika håll i staden. Pandemin orsakade utmaningar för produktionen av idrottsservicen under 2020 och 2021. Under 2022 har man så småningom kunnat återgå mot en mer normal verksamhet, även om kundmängderna ännu inte har återgått till samma nivå som före pandemin.

Rekommendationer:
Revisionsnämnden konstaterar att segregation och marginalisering kan förebyggas genom idrottsservicen. Hälsa och välfärd främjas genom att erbjuda mångsidiga och delvis även kostnadsfria möjligheter till fysisk aktivitet och motion till Vandabor i alla åldrar. Revisionsnämnden anser att det är viktigt att hinder för fysisk aktivitet och motion bekämpas effektivt. I serviceproduktionen ska man alltid när det är möjligt ta hänsyn till kundernas mångfald, exempelvis mångkulturalitets- och könsperspektiven, samt tjänsternas tillgänglighet.

3.2 Understöd som stadskulturnämnden delar ut

Vanda stad delar ut understöd för att stötta evenemang och verksamhetsformer som främjar verksamhet som är i enlighet med Vanda stads värdegrund och uppnåendet av stadens strategiska mål och som stödjer stadens egen serviceverksamhet. Verksamheten som stöds ska basera sig på principerna för hållbar utveckling och för främjande av jämställdhet och likabehandling.

Bestämmelser och principer för beviljande av understöd

Enligt Vanda stads förvaltningsstadga beslutar stadsstyrelsen om beviljandet av understöd, om inget annat har bestämts. Stadskulturnämnden[13] beslutar inom sitt uppgiftsområde om principerna för beviljandet av understöd och stipendier. Den fattar också beslut om beviljandet av de nämnda understöden och övervakningen av användningen av de beviljade understöden i enlighet med bestämmelserna om verkställighet i budgeten samt om att föreslå avsevärda stipendier och utmärkelser till stadsstyrelsen.

Vanda stads allmänna principer för beviljande av understöd och stipendier

Vanda stadsstyrelse godkände på sitt sammanträde 13.12.2021 de allmänna principerna för beviljande av understöd och stipendier som trädde i kraft 1.1.2022. De allmänna principerna för beviljandet tillämpas i första hand på de understödsspecifika principerna som stadskulturnämnden har fattat beslut om.

Enligt de allmänna målen ska verksamheten som stöds bland annat vara i enlighet med Vanda stads värdegrund. Verksamheten som stöds ska basera sig på principerna för hållbar utveckling och för främjande av jämställdhet och likabehandling.

Enligt de allmänna principerna kan understöd sökas av föreningar och sammanslutningar med säte i Vanda och av sammanslutningar med säte på andra orter, om verksamheten riktas till Vandaborna. Understöd beviljas inte för verksamhet för vilken sammanslutningen har fått eller ska få understöd från någon annan myndighet inom staden eller någon annan understödsform från staden. De allmänna principerna omfattar även bestämmelser om ansökan om understöd, övervakning av användningen av understöden och återkrav av understöd.

De serviceområdesspecifika principerna för beviljande av understöd

[13] I början av år 2023 genomfördes inom stadskulturens verksamhetsområde en omorganisering och nämnden heter från och med 1.1.2023 nämnden för stadskultur och välfärd.

Vanda stads stadskulturnämnd godkände för sina serviceområden nya, mer specifika principer för de olika understödsformerna på sitt sammanträde 8.12.2021 och principerna trädde i kraft 1.1.2022. De serviceområdesspecifika principerna för beviljande av understöd gäller idrotts-, ungdoms- och kulturunderstöd samt understöd för främjande av hälsa och välfärd och för lokala samhällsaktiviteter.

De serviceområdesspecifika principerna för beviljandet kompletterar de allmänna principerna för beviljandet av understöd och stipendier. I de serviceområdesspecifika principerna för beviljande av understöd har man förtydligat formuleringar och tagit bort överlappningar med de allmänna principerna för beviljandet. Serviceområdena har dessutom olika slags regler för understödsformerna och kvalificeringen för understöd, som har inkluderats i deras principer för beviljandet av understöd. De allmänna principerna för beviljande av understöd och principerna som gäller specifika understödsformer finns på webbplatsen vanda.fi.

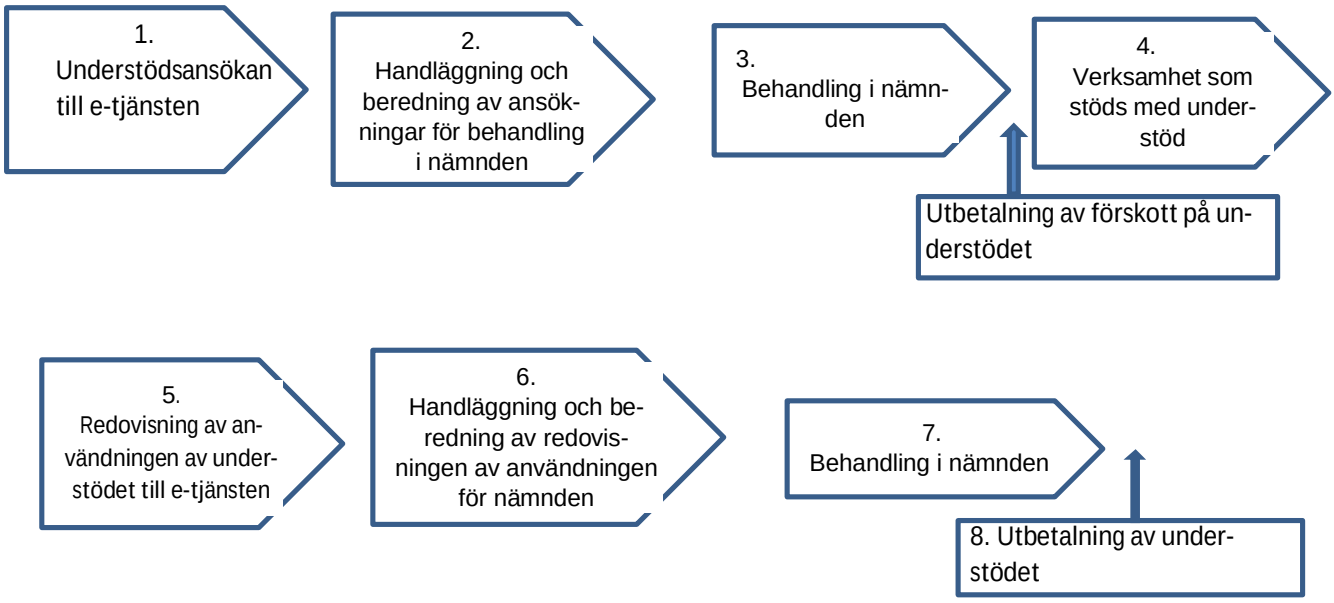
Understödsformer, information och handläggningsprocessen för understöd
Som understöd beviljas verksamhetsunderstöd och projektunderstöd. Därutöver finns andra inriktade understöd: Vanda stads marknadsföringsstöd, hyresstödet för idrott och understöd som beviljas privatpersoner (stipendier).

Verksamhetsunderstöd beviljas för grundläggande verksamhet enligt föreningens regler. Projektunderstöd beviljas i första hand för evenemang, projekt, produktioner, utställningar, kurser, läger och utflykter.

Information om understöden och om möjligheterna att ansöka om understöd sprids via flera kanaler: utlysning av understöd, stadens kommunikationskanaler och informationsmöten för organisationer (senast i januari 2023 distansmöte på Teams med information om understöden för 2023).

Handläggningsprocessen för understöd

Bild: Handläggningsprocessen för understöd som beviljas av stadskulturnämnden



Understödsansökningarna görs i första hand via stadens e-tjänst (Oma Vantaa). Nämnden får cirka 600 ansökningar per år. Understödsansökan kan även göras på en pappersblankett och lämnas till Vandainfos verksamhetsställen. Årligen inkommer fortfarande 5–15 ansökningar denna väg. För de flesta verksamhetsunderstöden inom de olika serviceområdena är ansökningstiden februari. För projektunderstöd gäller fortlöpande ansökan där ansökan ska lämnas in (vanligtvis minst 21 dygn) innan verksamheten inleds/evenemanget ordnas. Understödshandläggarna förbereder ansökningarna för behandling i nämnden. Vid behandling i nämnden fattar stadskulturnämnden beslut om beviljandet av understöd utifrån förslaget. Också ansökningar som föreslås avslås lämnas till nämnden för behandling, om inte den sökande tar tillbaka sina ansökan före sammanträdet. När nämndens beslut har vunnit laga kraft kan ett förskott på understödet betalas till den sökande.

Mottagaren av understödet ska lämna in en redovisning av användningen av understödet inom den tid som fastställs i principerna om beviljande (vanligtvis på våren nästa år). Redovisningen lämnas in via e-tjänsten. Understödshandläggarna förbereder redovisningarna för behandling i nämnden och när nämnden har godkänt redovisningen betalas understödet ut till den sökande.

Avslag, återkrav och övervakning

En understödsansökan kan avslås om ansökan har inkommit för sent eller om begärda kompletteringar inte har lämnats in inom tidsfristen. Avslag kan meddelas även om kriterierna för understödsformen inte uppfylls, om verksamheten får något annat understöd för staden eller om understödsanslagen redan har använts.

När nämnden behandlar redovisningen av användningen av understödet kan det också beslutas att understödet inte betalas ut eller att det ska återkrävas. Detta kan ske om redovisningen har lämnats in för sent och begärda kompletteringar inte har lämnats in inom tidsfristen, om mottagaren av verksamhetsunderstöd inte har använt det beviljande understödet eller om mottagaren av projektunderstöd har fått mer pengar i förskott än vad det slutliga beloppet enligt redovisningen är. Årligen avslås och återkrävs några understöd.

I de allmänna principerna för beviljande av understöd finns bestämmelser om stadens rätt att kontrollera stödtagarens verksamhet, förvaltning och bokföring i den omfattning som den anser nödvändig för att försäkra sig om att understödet används enligt villkoren. Den interna revisionen har utfört kontroller av understöd årligen.

Understödsanslag 2022

Serviceområde	Understödsformer	Budget 2022	Kum. utfall 2022
Kommuninvånarservicen	Verksamhetsunderstöd	-1 063 478	-1 073 394
	Projektunderstöd	-161 600	-100 769
	UNDERSTÖD	-1 225 078	-1 174 163
Kulturservicen	Verksamhetsunderstöd	-694 850	-664 000
	Projektunderstöd	-115 145	-90 779
	Teater- och orkesterunderstöd	-537 000	-547 000
	UNDERSTÖD	-1 346 995	-1 301 779
Idrott	Verksamhetsunderstöd		-438 101
	Projektunderstöd	-1 404 552	-940 385
	UNDERSTÖD	-1 404 552	-1 378 486
Ungdom	Verksamhetsunderstöd	-328 100	-328 100
	Projektunderstöd	-164 372	-155 880
	UNDERSTÖD	-492 472	-483 980

För alla serviceområden har en liten del av understödsanslaget inte använts. Detta förklaras av att vissa organisationer inte har kunnat använda hela understödsbeloppet som beviljats till dem.

Aktuellt

I början av år 2023 genomfördes inom stadskulturens verksamhetsområde en omorganisering. Stadskulturnämnden heter från början av år 2023 nämnden för stadskultur och välfärd och verksamhetsområdet heter på motsvarande sätt verksamhetsområdet för stadskultur och välfärd. Förändringarna påverkar inte principerna för beviljande av understöd. Också systemet för ansökning av understöd ska förnyas, eftersom systemleverantören har lagt ner underhållstjänsterna för det nuvarande systemet. Det nya ansökningssystemet torde börja användas i juni 2023.

Välfärdsområdesreformen trädde i kraft i början av år 2023 och i och med detta övergick understödsverksamheten för organisationer som producerar tjänster inom social- och hälsovården till Vanda och Kervo välfärdsområde. Stadens och välfärdsområdets personal med ansvar för organisations- och delaktighetsarbetet samarbetade kring ärendet och förde en dialog om vilket som är det mest ändamålsenliga sättet att ordna understöden för organisationerna i fortsättningen. Som resultat av utredningsarbetet flyttades vissa organisationer som tidigare fått understöd från staden till välfärdsområdets understödsverksamhet. Organisationerna har fått information om ändringen och anvisningar om var de ska söka understöd i fortsättningen. Stadens understödshandläggare kommer att samarbeta med välfärdsområdets handläggare även framöver.

Slutsatser:

Med understöden som beviljas av stadskulturnämnden stöds sådan verksamhet vid organisationer, föreningar och andra sammanslutningar som främjar uppnåendet av Vanda stads strategiska mål. Verksamheten som stöds kompletterar också stadens egen serviceverksamhet.

Allmänna bestämmelser om stadens understöd finns i Vanda stads förvaltningsstadga, som ger stadskulturnämnden rätt att inom sitt eget serviceområde besluta om beviljande av understöd och stipendier samt att godkänna principerna för beviljande av de ifrågavarande understöden och stipendierna. Stadsstyrelsen har godkänt

de allmänna principerna för beviljande av understöd och stipendier och stadskulturnämnden har godkänt de understödsspecifika principerna för beviljande av understödsformerna i sitt serviceområde, som kompletterar de allmänna principerna. I principerna för beviljandet anvisas hela understödsprocessen från ansökan till redovisning av användningen. I principerna för beviljandet definieras till exempel vilken slags verksamhet som stöds, vad som krävs för att få olika understöd och hur användningen av understöden övervakas. Information om understöden som stadskulturnämnden beviljar och om kriterierna för beviljandet av dem samt om ansökan finns i flera kanaler.

Organisationernas verksamhet kompletterar delvis stadens egen serviceverksamhet och därför är det viktigt att samarbeta med organisationerna och stödja dem. För många organisationer kan stadens understöd vara den viktigaste finansieringen och en förutsättning för att ordna verksamhet.

Rekommendationer:
Det är viktigt att säkerställa att understödsprocessen är smidig och att informationen om understöden och ansökan om dem är lätt tillgänglig.

4 FOSTRAN OCH LÄRANDE

4.1 Småbarnspedagogik

Tjänsterna inom småbarnspedagogiken består av småbarnspedagogik som ordnas eller köps av kommunen samt av småbarnspedagogik och förskoleundervisning som ordnas med servicesedel och stöds med stödet för privat vård av barn. Systemet för småbarnspedagogik omfattar dessutom stödet för vård av barn i hemmet och tjänsterna inom den öppna småbarnspedagogiken, såsom klubb- och lekparkverksamhet samt öppen daghemsverksamhet. Kommunen har till uppgift att se till att det finns en plats inom småbarnspedagogiken för alla barn i kommunen. Småbarnspedagogikens serviceområde ansvarar för ordnandet av finskspråkig småbarnspedagogik, förskoleundervisning och förberedande undervisning för barn i småbarnspedagogiksåldern

som bor i Vanda. Småbarnspedagogikens tjänster ordnas enligt principen för närservice.

Verksamhetens mål

- Personalen utnyttjar ett sektorsövergripande samarbete för att stötta barnen och familjerna.
- Barnens emotionella färdigheter och kompisfärdigheter utvecklas. I detta utnyttjas kompetensen inom elevhälsan.
- Stödet för utvecklingen och lärandet genomförs i enlighet med lagstiftningen som uppdateras.
- Användningen av digitala arbetsmiljöer och kompetensen om dem stärks.
- Verksamhetsenheternas koncept för parallell ledning och arbetsparledning används och de utvärderas vid alla verksamhetsenheter under 2022.
- Utvecklande utvärdering och pedagogisk dokumentation rotas i verksamheten i enlighet med processen enligt planen för småbarnspedagogiken.
- Man förbereder sig på akuta och oväntade personalfrånvaro genom tillräckliga vikariearrangemang för att undvika avvikelser från personaldimensioneringen.

Ekonomiska mål

Det bindande ekonomiska målet gentemot stadsfullmäktige gäller hela verksamhetsområdet. Intäktsutfallet för 2022 var 16,3 miljoner euro (0,5 miljoner euro över ändringsbudgeten) och utfallet för utgifter var 192,7 miljoner euro (5,6 miljoner euro över ändringsbudgeten). Intäkterna från klientavgifter förverkligas inte som prognostiserat på grund av systemändringen. Efterfaktureringen av klientavgifter fortsätter under 2023. Utgifterna påverkades i synnerhet av de ökade personalkostnaderna. Seure[14] anlitades mer än prognostiserat på grund av ökad sjukfrånvaro och ökade assistentbehov hos barnen.

Personalens behörighetskrav, tillgång på personal och personalstabilitet

Behörighetskraven för personalen inom småbarnspedagogiken skärps. Enligt lagen om småbarnspedagogik ska från och med 1.1.2030 minst två tredjedelar av dag-

[14] Ett bemanningsbolag som ägs av Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, HUS, Västra Nylands välfärdsområde samt Vanda och Kervo välfärdsområde.

hemspersonalen i fostrings-, undervisnings- och vårduppgifter ha behörighet som lärare eller socionom inom småbarnspedagogik. Av dem ska minst hälften ha behörighet som lärare inom småbarnspedagogik. De övriga i personalen ska minst ha behörighet som barnskötare inom småbarnspedagogik.

I Vanda stöds utbildningen av lärare inom småbarnspedagogik till speciallärare samt utbildningen av barnskötare till lärare och socionomer inom småbarnspedagogik. På grund av utbildningskraven enligt lagen är läroavtalsutbildning ett alternativ endast för utbildning av barnskötare och assistenter. Läroavtalsutbildning för assistentuppgifter riktas i synnerhet till personer med invandrarbakgrund. Andelen barn med andra modersmål inom småbarnpedagogik är betydande, men av personalen har i genomsnitt endast åtta procent invandrarbakgrund.

Tabellen nedan visar besättningsgraden av vakanserna inom småbarnspedagogik med behörig personal åren 2020–2022. I personaltillgången finns stora utmaningar. I lediga vakanser arbetar antingen ingen eller personal som saknar formell behörighet till uppgifter i fråga. Barnskötare vikarierar för lärare inom småbarnspedagogik och lärare i sin tur för speciallärare inom småbarnspedagogik. Outbildade arbetstagare vikarierar vid behov för barnskötare. Avgångsomsättningen bland lärare inom småbarnspedagogik har ökat sedan 2019 (7,8 %) till 2021 (9,6 %). Den sedvanliga avgångsomsättningen per år ligger på ungefär fem procent. Problemet är att det inte finns sökanden till de lediga platserna.

Tabell: Besättningsgrad, behörig personal 2020–2022.

Beteckning	våren 2020	hösten 2020	våren 2021	hösten 2021	våren 2022	hösten 2022
Lärare inom småbarnspedagogik	63,8 %	63,6 %	65,6 %	59,7 %	57,5 %	57,0 %
Speciallärare inom småbarnspedagogik	68,9 %	77,8 %	76,9 %	84,8 %	67,0 %	51,0 %
Barnskötare	79,3 %	78,4 %	79,1 %	76,0 %	74,7 %	82,0 %

Personalens arbetshälsa följs upp bland annat med Kommun10-undersökningen som genomförs vartannat år. Småbarnspedagogikens Kommun10-resultat har legat över

genomsnittet för Vanda, även om resultaten sjönk lite i den föregående enkäten (2022). Det proportionellt sett sämsta resultatet har fåtts för de mätare som beskriver hur belönande arbetet är samt stressnivån. Tillgången på behörig personal påverkar i hög grad arbetshälsan och den upplevda belastningen bland personalen. Det som är positivt är att personalen inom småbarnspedagogiken upplever i genomsnitt mer sug i arbetet och att arbetet är meningsfullt.

Sjukfrånvaro har ökat kraftigt under 2022. Ökningen från det föregående året är rentav 82 procent. Som åtgärd för att hantera den oroväckande utvecklingen inleddes 2023 en lösningsorienterad dataanalys av sjukfrånvaro i samarbete med Keva[15]. Tillgången på vikarier är dålig. För att öka antalet reservpersonal samarbetar staden med Seure. Avsikten är att under 2023 även anställa egen reservpersonal.

Kundrespons

Småbarnspedagogikens styrka är de dagliga mötena med vårdnadshavarna när barnen lämnas och hämtas samt samtalskontakten som uppstår i samband med detta. Huvudstadsregionens (Vanda, Helsingfors, Esbo och Grankulla) gemensamma kundenkät genomförs vartannat år. Den senaste enkäten gjordes i slutet av 2022. Enkäten är ett viktigt verktyg i utvärderingen och utvecklingen av verksamhetens kvalitet. Vanda har i allmänhet fått bra resultat. År 2022 fick Vanda ett snittbetyg på 8,9. Högst betyg fick man för vårdnadshavarnas upplevda goda bemötande, barnets trivsel inom småbarnspedagogiken och i förskoleundervisningen samt möjligheten till mångsidig verksamhet och lek. I barnens delaktighet och påverkansmöjligheter finns ännu utrymme för utveckling.

Förebyggande av segregation och marginalisering

Småbarnspedagogiken spelar en betydande roll i att bekämpa segregationsutvecklingen. Extra resurser allokeras till de enheter där andelen barn med stödbehov och/eller andra modersmål är stor och/eller där personalsituationen är utmanande. En inkluderande verksamhetskultur utvecklas. Med en inkluderande verksamhetskultur menas att varje barn kan vara verksamt, utvecklas och lära sig i ett daghem som är gemensamt för alla och som ger alla barn likvärdiga möjligheter och delaktighet.

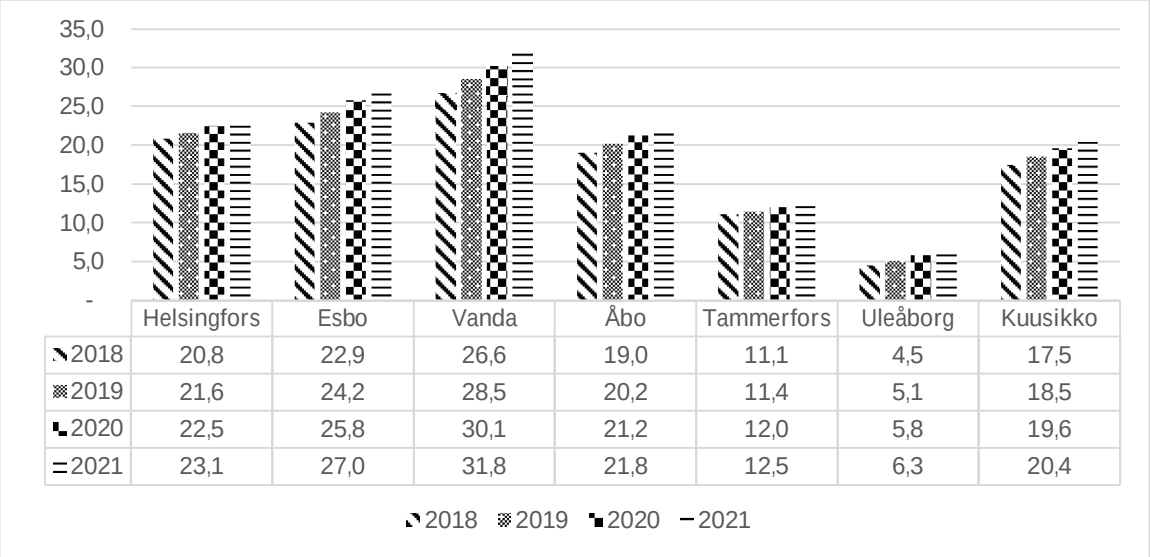
[15] Före detta Kommunernas pensionsförsäkring. Sköter pensionsärendena för kommunsektorn, staten, kyrkan, FPA:s personal, Finlands Bank och välfärdsområdena.

Inom småbarnspedagogiken har man bland annat utökat antalet språk- och kulturkoordinatorer och med statens specialunderstöd anställs utvecklingslärare samt barn- och familjehandledare. Med hjälp av statens coronastöd och stadens egen återhämtningsplan har man anställt extra personal för eftervården av effekterna av coronan. Resurserna har allokerats direkt till de enheter där man har identifierat effekter som är specifikt orsakade av coronan.

Inom småbarnspedagogiken i Vanda har det arbetat tre psykologer och fyra kuratorer. I daghemsmiljön har tjänsterna varit lättillgängliga och man har även nått ut till sådana familjer som annars kanske inte hade sökt hjälp. Arbetsparmodellen med en psykolog och kurator är ett starkt mångprofessionellt stöd även för personalen inom småbarspedagogiken. Fortsättningen för psykolog- och kuratorstjänsterna inom småbarnspedagogiken är osäker efter välfärdsområdesreformen.

I figuren nedan jämförs andelen barn i småbarnspedagogiksåldern som har något annat modersmål i landets sex största kommuner åren 2018–2021. Rapporten för 2022 publiceras sommaren 2023. Andelen barn i småbarnspedagogiksåldern som har något annat modersmål har ökat kraftigt, speciellt i huvudstadsregionen. I Vanda är andelen allra störst. I en flerspråkig miljö är det krävande att undervisa finska och för att barnen ska ha tillräckliga språkliga färdigheter för övergången till den grundläggande utbildningen krävs resurser. Om över 70 procent av barnen vid ett daghem har något annat modersmål är lönen för lärare inom småbarnspedagogik 200 euro högre, och om andelen barn med andra modersmål är över 50 procent är lönepåslaget 150 euro. Då har läraren ett större tilläggsansvar för språkundervisningen än i vanliga fall.

Figur: Andelen barn med andra modersmål av barnen i småbarnspedagogiksåldern (10 månader–6 år) i slutet av åren 2018–2021.

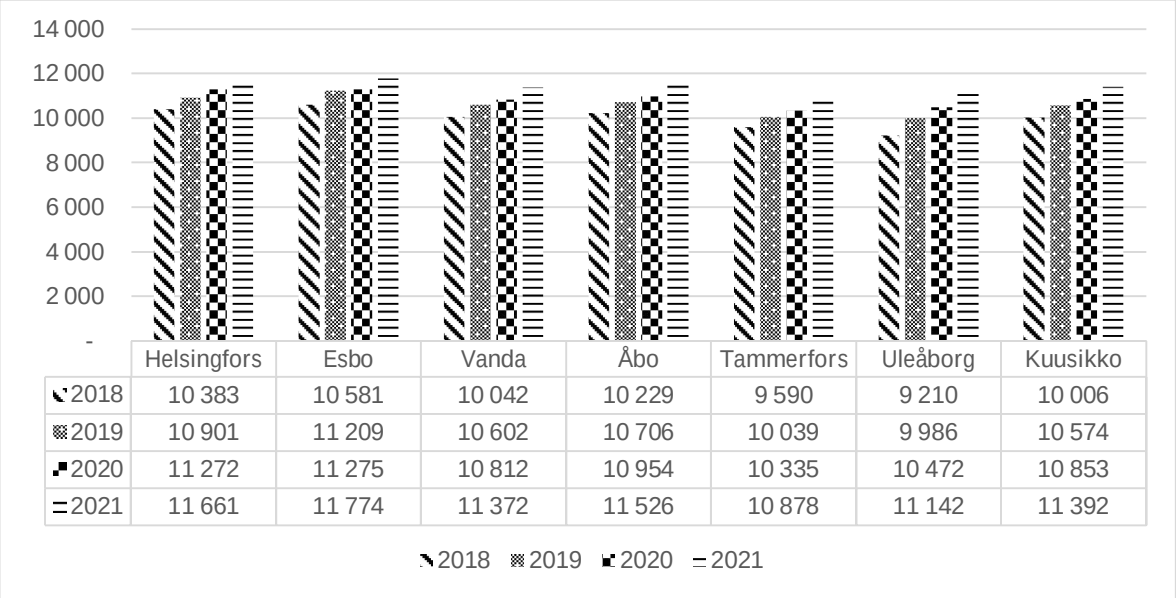


	Helsingfors	Esbo	Vanda	Åbo	Tammerfors	Uleåborg	Kuusikko
2018	20,8	22,9	26,6	19,0	11,1	4,5	17,5
2019	21,6	24,2	28,5	20,2	11,4	5,1	18,5
2020	22,5	25,8	30,1	21,2	12,0	5,8	19,6
2021	23,1	27,0	31,8	21,8	12,5	6,3	20,4

I figuren nedan jämförs kostnaderna per år för småbarnspedagogiken i landets sex största kommuner åren 2018–2021. Den årliga kostnaden per barn skiljer sig inte märkbart mellan landets sex största kommuner.

Bild: Sakari Manninen

Figur: Deflaterade kostnader per år och barn för barn i småbarnspedagogiksåldern (10 månader–6 år) åren 2018–2021.



	Helsingfors	Esbo	Vanda	Åbo	Tammerfors	Uleåborg	Kuusikko
2018	10 383	10 581	10 042	10 229	9 590	9 210	10 006
2019	10 901	11 209	10 602	10 706	10 039	9 986	10 574
2020	11 272	11 275	10 812	10 954	10 335	10 472	10 853
2021	11 661	11 774	11 372	11 526	10 878	11 142	11 392

2018 2019 2020 2021

Försöket med tvåårig förskoleundervisning 2021–2024

Undervisnings- och kulturministeriet (UKM) startade ett riksomfattande försök där en del av barnen inleder förskoleundervisningen redan i femårsåldern. Målet är bland annat att stärka den utbildningsmässiga jämlikheten, utveckla förskoleundervisningens kvalitet och effekt, få information om hur försöket påverkar barnens förutsättningar för utveckling och lärande samt sociala färdigheter. Kommunerna som deltar har valts ut genom ett slumpmässigt urval. Barnen är indelade i test- och referensgrupper i försöket. Barnen i testgruppen deltar i tvåårig förskoleundervisning, medan barnen i referensgruppen gör inte det. I Vanda ingår i testgruppen ungefär 500 barn och i referensgruppen ungefär 2 200 barn. UKM har fastställt grupperna och Vanda stad har inte kunnat påverka besluten. Utifrån vårdnadshavarnas respons har barnen lärt sig kompisfärdigheter och blivit modigare i att uttrycka sina egna åsikter.

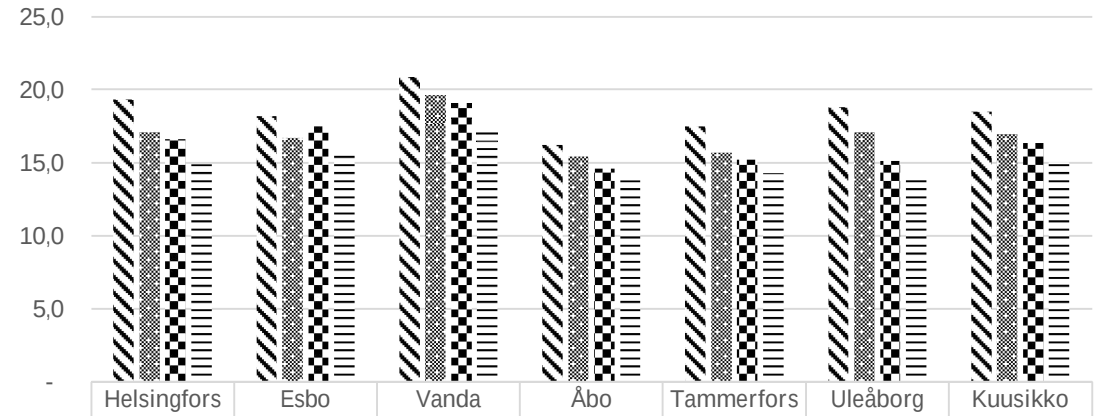
Effekten av slopandet av Vandatillägget till hemvårdsstödet

Lagstadgade ekonomiska understöd används för att stödja barnets föräldrar och andra vårdnadshavare med att ordna vården av barnet och sammanjämka arbete och familjeliv. Utöver de lagstadgade stöden kan kommunen efter eget övervägande betala ut ett kommuntillägg, som Vandatillägget. I augusti 2021 var fick 1 060 barn i Vanda kommuntillägg och kostnaden på årsnivå var 2,0 miljoner euro. År 2022 upp-

gick kostnaden till 1,1 miljoner euro. I enlighet med stadens produktivitets- och tillväxtprogram slopades hemvårdsstödets kommuntillägg från och med 1.8.2022 som en åtgärd som ska balansera utvecklingen av utgifter under 2022.

Figuren nedan visar en jämförelse av barn i småbarnspedagogiksåldern för vilka det betalades hemvårdsstöd i de sex största städerna i landet åren 2018–2021. Andelen har visat en fallande trend i samtliga av landets sex största städer. I Vanda används hemvårdsstöd mest av referensstäderna. Andelen stödmottagare med andra modersmål är 43,7 procent, medan deras andel av befolkningen i Vanda är 21,6 procent. Daghemsmiljön stödjer utvecklingen av barnens finskakunskaper. Effekterna från slopandet av tillägget kan än så länge inte ses. Andelen barn för vilka det betalades hemvårdsstöd i augusti 2022 var lika stor som året innan.

Figur: Andelen barn i småbarnspedagogiksåldern (10 månader–6 år) för vilka det betalades hemvårdsstöd åren 2018–2021.



	Helsingfors	Esbo	Vanda	Åbo	Tammerfors	Uleåborg	Kuusikko
2018	19,3	18,2	20,8	16,2	17,5	18,8	18,5
2019	17,1	16,7	19,6	15,4	15,7	17,1	16,9
2020	16,6	17,5	19,0	14,6	15,2	15,1	16,3
2021	14,9	15,6	17,4	13,8	14,3	14,1	15,0

Situationen inom faktureringen av avgifter för småbarnspedagogiken

Avgifterna för småbarnspedagogiken grundar sig på lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken. Avgifterna beräknas som en procentuell andel av familjens inkomster. Klientavgifterna justeras årligen och när avgiftsgrunderna ändras. Vanda stad har sedan augusti 2022 haft svårigheter med faktureringen av avgifter för småbarnspedagogiken. Orsaken har varit kunddatasystemet. Målet är att komma i kapp

med fakturorna före sommaren 2023. Fakturor skickas ut med tre veckors mellanrum, varvid mottagaren även kan få två fakturor per månad. Vid behov kan förfallodagen flyttas. Kunderna har informerats om detta.

Välfärdsområdesreformen

Från början av 2023 ansvarar välfärdsområdet för psykolog- och kuratorstjänsterna inom småbarnspedagogiken. Småbarnspedagogikens tre psykologer fortsätter sitt arbete under välfärdsområdets regi. För de fyra visstidsanställda kuratorerna inom småbarnspedagogiken har man fått tre års förlängning från välfärdsområdets projektfinansiering. Projektets fortsättning kontrolleras enligt villkoren för projektarbetet årligen.

Slutsatser:

De centrala verksamhetsmålen har främjats. Vad gäller ekonomin var utfallet för intäkterna från klientavgifter inte som prognostiserat. Detta berodde på systemändringen. Utgiftsutfallet påverkades av att man anlitade Seure mer än prognostiserat, vilket i sin tur orsakades av sjukfrånvaro och ökade assistentbehov.

I personaltillgången finns stora utmaningar. De skärpta behörighetskraven försvårar situationen ytterligare. Vanda stödjer personalens utbildning för att skaffa sig behörighet, till exempel utbildning till lärare inom småbarnspedagogik. Andelen barn med andra modersmål inom småbarnspedagogiken är betydande. I en flerspråkig miljö är det krävande att undervisa finska och för att barnen ska ha tillräckliga språkliga färdigheter för övergången till den grundläggande utbildningen krävs resurser.

Vanda deltar i ett riksomfattande försök med tvåårig förskoleundervisning där en del av barnen inleder förskoleundervisningen i femårsåldern. Försöket syftar bland annat till att stärka den utbildningsmässiga jämlikheten och att samla in information om hur försöket påverkar barnens förutsättningar för utveckling och lärande. Vårdnadshavarna har gett bra respons på försöket.

Vanda slopade hemvårdsstödets kommuntillägg från och med 1.8.2022 i enlighet med stadens produktivitets- och tillväxtprogram. Slopandet av Vandatillägget har än

så länge inte minskat hemvården av barn eller ökat efterfrågan på småbarnspedagogik.

Rekommendationer:
Småbarnspedagogiken lider under allvarlig brist på arbetstagare. Framför allt råder det brist på personal som uppfyller de skärpta behörighetskraven. Staden har bland annat stöttat personalens utbildning och kvalificering för uppgifterna. Personalbristen är dock ett riksomfattande problem och en enskild stad har begränsade möjligheter att påverka detta. Den betydande ökningen av sjukfrånvaro och den dåliga tillgången på vikarier gör situationen än mer utmanande.
Revisionsnämnden uppmuntrar småbarnspedagogiken att fortsätta att bekämpa personalbristen med alla till buds stående medel. Revisionsnämnden betonar språkundervisningens betydelse. Det är viktigt att säkerställa att barnen har tillräckliga kunskaper i det kommande undervisningsspråket vid övergången till grundläggande utbildning.

4.2 Daghemmet Koivukylän päiväkoti som investeringsobjekt

Daghemmet Koivukylän päiväkoti inledde verksamheten i september 2022. Till daghemmet överfördes barngrupperna från daghemmen Tarhapuiston och Minkkipuiston päiväkoti samt barngrupperna från Björkby daghemspaviljong. Daghemmet Koivukylän päiväkoti är ungefär 2 300 m^2 stort. Daghemmet har platser för 224 barn beräknat på yta samt en personalstyrka om 32 personer inom vård och fostran. Lokalerna är planerade så att de kan flexibelt anpassas efter behoven för barn i småbarnspedagogiks- och förskoleåldern. Vid sidan av lokalerna inomhus är gården en viktig del av daghemmets lärmiljö. Gården har planerats så att den erbjuder stimulans och stödjer de pedagogiska målen. Den uppmuntrar också till rörelse.

Projektplanering och konkurrensutsättning
Entreprenaden för Koivukylän päiväkoti var en totalansvarsentreprenad. I den valda entreprenadformen ansvarar entreprenören för både planeringen och genomförandet enligt de mål som beställaren ställer i projektplanen. Vanligtvis grundar sig daghemsinvesteringar på planer som utarbetats av staden, men i viss omfattning används

också totalansvarsentreprenader. Specialiteten hos Koivukylän päiväkoti är att byggnaden har timmerstomme. Lokalerna är i linje med stadens anvisning för daghemsplanering.

Som upphandlingsmetod användes förhandlat förfarande med Koivukylän päiväkoti som primärt objekt och det lite mindre daghemmet Ruusupuun päiväkoti som option. I anbudsinfordran förutsattes trästomme, att uteförråd och skyddstak utomhus har gröna tak, att man använder solpaneler och att energiförbrukningen är högst 85 kWh_E/m^2a. Kriterierna för jämförelse av anbuden i viktordning var: totalpriset 50 procent, funktionella kriterier (planlösning, markanvändning, stadsbild) 35 procent, lösningens kolavtryck 10 procent och den erbjudna garantitiden 5 procent. Koivukylän päiväkoti var den första entreprenadupphandlingen där kolavtrycket användes som jämförelsegrund.

Byggprojektets genomförande enligt tidsplan och inom kostnadsramen
Daghemmet stod färdigt för användning i mitten av september 2022, medan målet var slutet av juli. Färdigställandet påverkades av de anmärkningar som inkommit under handläggningen av bygglovet samt störningar på marknaden och materialtillgången orsakade av coronan och kriget i Ukraina.

Det godkända riktpriset för daghemmet var 10,1 miljoner euro (moms 0 %). Den slutliga kostnadsprognosen vid tidpunkten för utvärderingen, inklusive alla projektkostnader, är 7,8 miljoner euro (moms 0 %). Baserat på prognosen kommer riktpriset att underskridas med drygt 2 miljoner euro. Den normala prisnivån för daghemsbyggen är cirka 4 700 euro/brm^2. I detta objekt är prisnivån enligt den slutliga kostnadsprognosen vid tidpunkten för utvärderingen cirka 3 600 euro/brm^2.

Utrymmes- och energieffektivitet
Objektets utrymmeseffektivitet motsvarar stadens planeringsanvisning och lokalprogrammet som utarbetats. Objektets jämförelsetal för energiprestanda, E-talet, är 57 kWh_E/m^2a, medan kravet för energiklass A enligt byggbestämmelserna är 100 kWh_E/m^2a, och stadens motsvarande krav i anbudsinfordran var 85 kWh_E/m^2a. Objektets huvudsakliga energikälla (cirka 93 %) är bergvärme. El används som reservkraftkälla, till exempel vid hård kyla.

Lokalernas anpassningsmöjligheter och tillgänglighet

Daghemmets utrymmeslösningar stämmer överens med den nya uppfattningen om lärmiljöer och stadens planeringsanvisningar. Exempelvis har man i grupprum använt flyttbara väggar med vilka rummen vid behov kan delas av. Höjdskillnaderna på tomten orsakade utmaningar under planeringsfasen. Den färdiga byggnaden uppfyller tillgänglighetskraven.

Slutsatser:

I projektet Koivukylän päiväkoti valde man att utnyttja en totalansvarsentreprenad där entreprenören ansvarar för både planeringen och genomförandet av projektet. Projektet var det första av sitt slag där kolavtrycket beaktades i jämförelsegrunderna för anbuden. Daghemmet färdigställdes så gott som inom tidsplanen trots det svåra världsläget. Också projektets kostnader håller på att underskrida kostnadskalkylen. Som lärdomar från projektet torde användningen av kolavtrycket och kolhandavtrycket som jämförelsegrunder i motsvarande anbudsinfordringar att öka i framtiden.

Revisionsnämnden konstaterar att daghemmet Koivukylän päiväkoti representerar fin träarkitektur. Att daghemmet färdigställdes så gott som inom tidsplanen och att kostnadskalkylen underskreds är fina prestationer med tanke på det svåra världsläget.

4.3 Främjande av de studerandes välbefinnande vid gymnasieskolorna i Vanda

Utvärderingen utgör en del av den gemensamma utvärderingen som gjorts av städerna i huvudstadsregionen samt Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt (HUS). Det gemensamma temat för utvärderingen var främjandet av målen för barns och ungas välbefinnande. I städernas utvärderingar utreddes hur målen för barns och ungas välbefinnande har förverkligats i grundskolorna och på andra stadiet. HUS utvärdering riktade sig mot uppnåendet av målen för mentalvårdstjänsterna för barn och unga samt rusmedelsvården för unga. Varje stad och HUS har publicerat sina egna promemorior om utvärderingarna. Av de separata utvärderingarna har man dessutom sammanställt en gemensam sammanfattningspromemoria. Den gemensamma sammanfattningspromemorian som sammanställts av utvärderingarna kan läsas på den externa revisionens webbplats.

Utvärderingens mål och omfattning

Målet var att utvärdera huruvida de studerandes välbefinnande har främjats vid gymnasieskolorna i Vanda enligt de satta målen. Målen för detta har fastställts i stadsstrategin samt i olika program och planer och de gäller bland annat barns och ungas delaktighet, välbefinnande, åtgärdande av inlärningsunderskottet samt förebyggande av segregation och marginalisering. Ett bindande budgetmål för 2022 är stödet för ungas psykiska hälsa genom att förkorta väntetiden till tjänster och utveckla tjänsterna. I Vandas utvärdering utreddes verksamheten i stödnätverket för välbefinnande, tillgången till tjänster, gymnasieelevernas möjligheter att delta och påverka, förebyggande av mobbning, gymnasieelevernas skoltrötthet, omfattande frånvaro och tillhandahållandet av stöd samt effekterna av välfärdsunderskottet till följd av coronapandemin och distansundervisningen. I utvärderingen granskades gymnasieskolorna i Vanda samt elevhälsan vid gymnasieskolorna. Elevhälsan omfattar kurators-, psykolog-, hälsovårdar- och läkartjänster. Psykiatriska sjukskötare och Ungdomscentralen Nuppi kompletterar och stödjer tjänsterna inom elevhälsan.

Stödnätverk för välbefinnandet

I gymnasieskolorna finns ett omfattande stödnätverk för välbefinnandet. En viktig del av stödnätverket är tjänsterna inom elevhälsan (hälsovårdare, läkare, psykolog och kurator). Vid läroanstalterna erbjuds även psykiatriska sjukskötarmottagningar som kompletterar den lagstadgade elevhälsan. Också den övriga personalen vid gymnasieskolorna arbetar som en del av stödnätverket. Samarbetsstrukturerna stärks årligen vid gemensamma träffar där man också lär känna de andra aktörerna i stödnätverket. Genom det mångprofessionella samarbetet säkerställer man att man agerar enligt den ungas bästa intresse i olika situationer. Vid behov och med den ungas samtycke bildar man en sektorsövergripande expertgrupp. I stället för att hänvisa den unga till nästa yrkesutbildade person, tar sammansättningen hänsyn till den ungas individuella behov. Elevhälsan, Ungdomscentralen Nuppi och den specialiserade sjukvården samarbetar för att stödja den ungas psykiska hälsa.

I den finskspråkiga gymnasieutbildningen har man testat en stödapplikation för de studerande. Applikationen kartlägger den studerandes stödbehov och hänvisar den unga vid behov till rätt sakkunnig eller till skriftligt stödmaterial. De studerande har gett bra respons på applikationen. Applikationen upplevs vara särskilt nyttig för de

studerande för vilka tröskeln till att be om hjälp är hög. När utvärderingen gjordes fanns applikationen bara på finska.

Tillgång till tjänster

Kuratorernas och psykologernas lagstadgade kunddimensioneringar uppfylls vid tidpunkten för utvärderingen vad gäller vakanser. Besättningsgraden av psykologvakanserna är anmärkningsvärt låg, vilket påverkar tillgången till mottagningstider. Datasystemen som används stödjer inte uppföljningen av kunder. I uppföljningen har man delvis varit tvungen att ta stöd av manuell statistikföring och experternas egen situationsbedömning. Nästan en femtedel av de studerande har inte fått en mottagningstid hos psykologen inom tidsfristen på sju arbetsdagar. Ofta kan andra stödåtgärder erbjudas under väntetiden. I den utmanande rekryteringssituationen hänvisas studeranden som normalt skulle vara kunder hos psykologen till kuratorerna. Servicesystemet är splittrat och resursbrist finns på många nivåer. Elevhälsan bär upp även sådana studeranden som skulle behöva tjänster inom sjukvården. Hälsovårdaren är anträffbar på vardagar och läkaren i genomsnitt under två vardagar per månad. Utvidgningen av Ungdomscentralen Nuppis verksamhet har förkortat väntetiden till tjänster.

Enligt resultaten från enkäten Hälsa i skolan (2021) upplevde majoriteten av gymnasieleverna i Vanda att tillgången till kuratorns mottagning varit bra. I Helsingfors och Esbo var andelarna lite lägre. Det var svårare att få en tid på psykologmottagningen. Situationen var ändå bättre än i referensstäderna.

Möjligheterna att delta och påverka

De studerandes möjligheter att delta och påverka har blivit bättre. De studerande uppmuntras att delta och påverka inom gymnasieskolorna, i sitt närområde och på riksnivå. De studerandes åsikter kartläggs till exempel när verksamheten utvecklas. Vid varje gymnasieskola finns en studerandekårsstyrelse som har möjlighet att delta i den gemenskapliga välfärdsgruppens sammanträden. Det svenskspråkiga gymnasiets lilla storlek erbjuder flexibla möjligheter att delta och påverka. Hösten 2022 skapades en metodbank för delaktighet. Metoder som lämpar sig för stärkande av barns och ungas delaktighet är exempelvis aktivt lyssnande, observation och arbete bland

barn och unga. Enligt resultaten från TEAviisari (2020) är påverkansmöjligheterna bättre i Vanda än i referensstäderna Esbo och Helsingfors.

Arbete för att skydda mot våld, mobbning och trakasserier

Vanda stadsstyrelse godkände i början av 2022 ett åtgärdsprogram för förebyggande av och ingripande i mobbning. Enligt programmet kan mobbning förebyggas genom att stärka välbefinnandet i gemenskapen samt genom att utveckla delaktighet och samverkan. Programmet innehåller åtgärder för ingripande i mobbning, till exempel anmälan om mobbning och medlingsverksamhet. I programmet nämns separat också ingripande i långvarig och svår mobbning. Omsättningen av programmet i praktiken avtalas i Vanda gymnasieskolors välfärdspärmar. Man har ett samarbete med vårdnadshavarna för att förebygga och ingripa i mobbning. I budgeten för 2023 har man förberett sig på att öka resurserna till hanteringen av de svåraste mobbningsfallen.

Enligt resultaten från enkätundersökningen till gymnasieelever, Lukiolaisbarometri (2022), upplever framför allt unga med andra modersmål och icke-binära ungdomar mobbning och våld. Icke-binära ungdomar och flickor utsätts oftare för sexuella trakasserier än pojkar. Enligt resultaten från enkäten Hälsa i skolan (2021) är mobbning inte särskilt vanligt i gymnasieskolorna. Mobbningen har också minskat under uppföljningsperioden 2017–2021. År 2021 förekom i Vanda mindre mobbning än i Helsingfors, men mer än i Esbo och Grankulla. Erfarenheter av sexuella trakasserier är vanligare bland flickor, medan erfarenheter av våld är vanligare bland pojkar.

Gymnasieelevernas skoltrötthet

Gymnasieelevernas skoltrötthet har ökat tydligt, framför allt hos flickor. De studerandes orkande har påverkats av den stora arbetsmängden som studierna kräver, de tidiga morgnarna och långa skoldagarna, den stora mängden självständigt arbete, det stora antalet uppgifter och uppgifternas otydlighet samt svårigheterna i olika skolämnen. Utmattningen kan visa sig som orkeslöshet, olika slags fysiska besvär, bristande motivation, rastlöshet, ångest och depressionssymtom. Ofta är det fråga om summan av flera faktorer. Under läsåret 2021–2022 delades till gymnasielärarna en videoutbildning om färdigheter inom psykisk hälsa. Utbildningen innehåller anvisningar och sätt att stödja de studerandes orkande på både skolgemenskapens och

individens nivå. När skoltrötthet upptäcks ordnas stödtjänster genom ett samarbete mellan flera aktörer. I läroanstalterna har man diskuterat tydligheten i målsättningar och klassrumsarrangemang som bidrar till arbetsro.

Enligt enkäten Hälsa i skolan (2021) har pojkarnas skoltrötthet hållit sig på en relativt jämn nivå under hela uppföljningsperioden, 2017–2021. Hos pojkar förekom skoltrötthet över lag mycket mindre än hos flickor. Studerande i Vanda upplevde mer skoltrötthet än studerande i Esbo, men mindre än studerande i Helsingfors. I Grankulla var förekomsten av skoltrötthet klart minst av referensstäderna.

Bild: Pekka Turtiainen

Ingripande i hög frånvaro och erbjudande av stöd

Enkäten Hälsa i skolan kartlade under 2017–2019 antalet olovliga frånvaro per vecka och månad. I dessa jämförelser hade studeranden i Vanda högre frånvaro än studerande i Esbo och Grankulla, men lägre frånvaro än studerande i Helsingfors. Frånvaro vid gymnasieskolorna i Vanda har ökat och uppföljningen av dem har utvecklats. Enligt TEAviisari-indikatorn (2020) var uppföljningen av frånvaro i Vanda på samma nivå som i Esbo och hela landets genomsnitt. I Helsingfors är uppföljningen av frånvaro något sämre än i referensstäderna.

I uppföljningen av och ingripandet i frånvaro följs i Vanda en gemensamt avtalad verksamhetsmodell. Vid hög frånvaro sammanställer man vid behov en mångprofessionell expertgrupp som stöd för den studerande och för att utreda situationen.

Åtgärdande av välfärdsunderskottet till följd av coronapandemin och distansundervisningen

Coronapandemin och distansundervisningen har påverkat gymnasieelevernas psykiska hälsa. Fler studerande än vanligt har hoppat av studierna, behövt längre studietider och koncentrerat sig endast på de obligatoriska ämnena. Tiden med distansundervisning har varit särskilt svår för de unga som hade svårigheter redan före coronan och de unga som har något annat modersmål än finska eller svenska. För de studerande har det erbjudits möjlighet att läsa om kurser, stödundervisning och undervisning i smågrupper. Aktörerna inom elevhälsan har vistats bland eleverna under raster, gjort besök på lektioner, hållit kontakt med de studerande under tiden med distansundervisning och vid behov kallat unga till mottagningarna. Någon täckande utredning av inlärningsunderskottet har inte gjorts.

Enligt resultaten från enkäten Hälsa i skolan (2021) upplever flickor i Vanda mer ensamhet och ångest än flickor i Esbo, men mindre än flickor i Helsingfors. Bland pojkar i Vanda placerar sig den upplevda ensamheten likaså mellan Esbo och Helsingfors. Pojkarna i Vanda upplever mindre ångest än pojkarna i Esbo och Helsingfors. Positivt är att de flesta ungdomarna i Vanda var nöjda med sitt liv. Merparten av gymnasieeleverna i Vanda upplevde att de fått stöd med frågor som rör stämningsläget av vuxna vid sin läroanstalt. Enligt resultaten från enkäten Hälsa i skolan (2021) var tillgången till stöd bättre i Vanda än i Esbo eller Helsingfors. Nöjdheten har dock minskat jämfört med tidigare år. I synnerhet har flickornas nöjdhet minskat avsevärt. Fenomenet kan ses även på hela landets nivå.

Genomförandet av målen för mentalvårdstjänsterna för barn och unga samt för rusmedelsvården för unga

Sammanfattningsvis kan det om resultaten från den gemensamma utvärderingen konstateras att samtliga städer i huvudstadsregionen har vidtagit åtgärder för att stärka mentalvårdstjänsterna för barn och unga. Personalen inom skol- och studerandehälsovården har ökats och personal har utbildats på bred front i användningen

av olika metoder för kort terapi. Trots utvecklingsarbetet är samarbetet mellan samt rollerna och uppgifterna för de organisationer som producerar tjänsterna inte tydliga och vård- och servicekedjorna är osmidiga. Detsamma gäller rusmedelsvården för unga. Personalbristen är en gemensam utmaning för städerna, HUS och välfärdsområdena. Speciellt svårigheterna i rekryteringen av läkare och psykologer är en central faktor som fördröjer tillgången till vård.

Slutsatser:

De studerandes välbefinnande har främjats enligt de satta målen. Den utmanande personalsituationen, framför allt tillgången på psykologer och läkare, samt det ökade servicebehovet försvårar tillgången till tjänster.

Vid gymnasieskolorna har de studerande ett stödnätverk som består av elevhälsans personal samt övrig personal. Vid behov bildar man en sektorsövergripande expertgrupp som tar hänsyn till den ungas individuella behov.

Kuratorernas och psykologernas lagstadgade kunddimensioneringar efterlevs vad gäller vakanser. Besättningsgraden av psykologvakanserna är anmärkningsvärt låg, vilket påverkar tillgången till mottagningstider. Nästan en femtedel av de studerande har inte fått en mottagningstid hos psykologen inom den lagstadgade tidsfristen. Ofta kan andra stödåtgärder erbjudas under väntetiden. Servicesystemet är splittrat och resursbrist finns på många nivåer. Elevhälsan bär även upp studeranden som skulle behöva tjänster inom sjukvården.

De studerandes möjligheter att delta och påverka har enligt enkätundersökningar blivit bättre. I synnerhet det svenskspråkiga gymnasiets lilla storlek erbjuder flexibla möjligheter att delta och påverka.

Åtgärdsprogrammet för förebyggande av och ingripande i mobbning, som godkänts av stadsstyrelsen, konkretiseras i de åtgärder som avtalats i gymnasieskolornas välfärdspärmar. Centralt i arbetet mot mobbning är att stärka välbefinnandet i gemenskapen och att utveckla delaktigheten och samverkan.

Frånvaro har ökat och uppföljningen av dem har utvecklats. I uppföljningen av och ingripandet i frånvaro följs en gemensamt avtalad verksamhetsmodell.

Coronapandemin och distansundervisningen har påverkat gymnasieelevernas psykiska hälsa. Skoltröttheten, ångesten och ensamheten har ökat tydligt, framför allt hos flickor. Tiden med distansundervisning har varit särskilt svår för de unga som hade svårigheter redan före coronan och de unga som har något annat modersmål än finska eller svenska. För de studerande har det erbjudits stödundervisning och undervisning i smågrupper. Aktörerna inom elevhälsan har vistats bland eleverna under raster.

Rekommendationer:
För att förkorta väntetiden till tjänster och kunna tillhandahålla tjänster som möter behoven i rätt tid påminner revisionsnämnden om målen för utveckling av tjänsterna som avtalades i samband med välfärdsområdesreformen. Det är viktigt elevhälsan tryggas tillräckliga resurser i välfärdsområdet.

Kommunens och välfärdsområdets gränsytor framhävs i främjandet av hälsa och välfärd. Revisionsnämnden anser det vara viktigt att samarbetet mellan de tjänster som stannar hos kommunen och de tjänster som överförts till välfärdsområdet fortsätter och utvecklas.

5 STADSMILJÖN

5.1 Serviceområdet Gator och parker

Gator och parker, organisation och tjänster
I stadens organisation hör serviceområdet Gator och parker till stadsmiljöns verksamhetsområde och verksamhet som lyder under stadsrumsnämnden. Serviceområdet omfattar sex serviceenheter: planering, anläggning, underhåll, tillstånd och övervakning, depån och spårvägen. Gator och parker ansvarar för planeringen, anläggningen och underhållet av det offentliga stadsrummet, tillståndsärenden för dessa samt för parkeringsövervakningen. Till serviceområdet hör stadens centraliserade

fordonshantering (depån) och planeringen av Vanda spårväg. I denna text används för gatu- och grönområden benämningen stadsinfrastruktur.

Operativa mål och åtgärder för att uppnå målen 2022
Serviceområdet Gator och parker deltar intensivt i genomförandet av stadens bindande strategiska mål 32 (planeringen av spårvägsstaden framskrider).

År 2022 framskred planeringen enligt följande:

- Förslaget till dispositionsplan för spårvägen färdigställdes som förväntat för beslutsfattande.
- Stadsmiljönämnden behandlade tio av 21 planförslag för spårvägens gatuområde, vilket är 48 procent (målet var över hälften).
- 39 procent av gatu- och parkplanerna var färdiga att läggas fram till påseende (målet var 90 %).

Planeringen framskred inte riktigt som tänkt, men man tog ändå steg framåt mot målet.

Gator och parker har skapat sitt eget resultatkort baserat på stadsmiljöns resultatkort. Serviceområdet satte upp bland annat följande mål:

- Stadens får 15,9 miljoner euro i avtalsersättningar för markanvändning.
- Man börjar utreda och dämpa stadsinfrastrukturens reparationsskuld.
- Personalens välbefinnande stärks.
- MATTI (markanvändningens verksamhetsmodell och datasystem) används och dess användning främjas fortsättningsvis.

Målen har kunnat genomföras med varierande framgång. Åtgärder i samband med genomförandet av målen presenteras närmare i följande avsnitt som behandlar ekonomin, personalen och verksamheten.

Ekonomi
Ett bindande ekonomiskt mål gentemot stadsfullmäktige är de sammanlagda intäkterna och utgifterna för alla bruttoenheter som lyder under stadsrumsnämnden. Depån som hör till serviceområdet Gator och parker är en enhet med nettobudget och

dess bindande ekonomiska mål är verksamhetsbidraget. I de vidstående tabellerna sammanfattas de driftsekonomiska nyckeltalen för bruttoenheterna inom serviceområdet Gator och parker samt för depån för åren 2020 och 2021 (bokslut) och 2022 (budget och utfall)

Tabell: Gator och parker bruttoenheter, ekonomiska nyckeltal 2020–2022 (i 1 000 euro)

	BOKSLUT 2020:	BOKSLUT 2021:	BUDGET 2022:	Utfall 2022
Driftsinkomster	36 275	25 896	20 134	25 603
Driftskostnader	-38 487	-40 211	-42 819	-46 263
Verksamhetsbidrag	-2 213	-14 315	-22 685	-20 660

Tabell: Depån, ekonomiska nyckeltal 2020–2022 (i 1 000 euro)

	BOKSLUT 2020:	BOKSLUT 2021:	BUDGET 2022:	Utfall 2022
Driftsinkomster	6 878	7 114	6 242	7 313
Driftskostnader	-5 113	-6 003	-5 355	-6 212
Verksamhetsbidrag	1 765	1 111	887	1 101

Bruttoenheternas utgifter överskred budgetuppskattningen. Den största faktorn bakom utgiftsöverskridningen är den snörika vintern, som ökade driftskostnaderna avsevärt (renhållningskostnader och i synnerhet snökörning) och orsakade fördröjningar i servicen. Depån uppnådde verksamhetsbidraget som var en bindande post. På intäktssidan har det försämrade och osäkra ekonomiska läget bland annat påverkat efterfrågan på tomter och avtalsersättningarna inom markanvändningen ligger lite under den nivå som uppskattades i budgeten.

Serviceområdets investeringar 2022

Serviceområdets investeringsbudget för 2022 var 40 miljoner euro, vilket fördelades enligt följande:

- Intäkter 2,0 miljoner euro

Utgifter per objekt:

- Trafikområden 21,7 miljoner euro
- Idrottsområden 2,9 miljoner euro
- Rekreationsområden 1,3 miljoner euro
- Miljöbyggande 4,0 miljoner euro

- Samprojekt 2,3 miljoner euro
- Spårvägen 7 miljoner euro

Utgifter netto 37,1 miljoner euro

Investeringsbudgetens nettoutgifter överskreds med ungefär en miljon euro.

Verksamheten ur ett bredare perspektiv

Den vidstående tabellen visar serviceområdets verksamhetsnyckeltal för 2020–2022.

Tabell: Verksamhetsnyckeltal, Gator och parker 2019–2022

Gator och parker	**2020**	**2021**	**2022**
Underhåll av trafikleder euro/m^2	1,89	1,90	1,91
Underhåll av anlagd gatugrönska	0,28	0,30	0,30
Underhåll av anlagd park (klass A) euro/m^2	0,54	0,55	0,57
Lass till deponier för jordmassor	54 700	58 877	56 861
Depån			
Årlig bränsleförbrukning liter/fordon	1 280	1 441	1 388

Kostnaderna för underhållet av trafikleder har ökat en aning 2021–2022, och en orsak till detta har varit de snörika vintrarna. I övrigt visar nyckeltalen ganska små variationer mellan jämförelseåren.

Bild: Sakari Manninen

Verksamhetsvolymerna kan beskrivas exempelvis genom omfattningen av de områden som ska underhållas. Det finns cirka 1 600 kilometer gator och gång- och cykelvägar, 860 hektar parkområden samt 3 000 hektar skog som ska underhållas. Dessutom tar man varje vinter emot i genomsnitt 15 000 snölass. Mängden varierar beroende på vädret. Vintern 2019–2020 tog man till exempel emot 66 snölass, medan antalet snölass vintern 2021–2022 var 54 672 stycken.

Personal

Den fastanställda personalen har varit relativt oförändrad de senaste åren, strax under 270 personer. Antalet visstidsanställda varierar mycket under året. Exempelvis ökar antalet visstidsanställda mycket under sommaren på grund av sommarjobbarna.

Personalomsättningen har ökat under 2021 och 2022. En orsak till detta är lönesättningen, som ligger på en bättre nivå i grannstäderna. Tillgången på arbetskraft, i synnerhet vad gäller specialexperter (till exempel Byggherreövervakning) har orsakat utmaningar redan under en tid Den ytterligare försämrade tillgången på arbetskraft påverkar hela infrastrukturområdet mer omfattande. Exempelvis råder brist på rörinstallatörer och underhållspersonal och situationen verkar förvärras. Till utmaningarna bidrar också den höga åldern bland personalen vid serviceområdet Gator och parker, där man kommer att ha stora personalavgångar på grund av pensioneringar.

I resultaten från Kommun10-undersökningen som mäter personalens arbetshälsa fanns stora skillnader mellan olika enheter vid serviceområdet och även olika typer av utmaningar i fråga om arbetsgemenskapen. I serviceområdet lyfte man då fram motivation och tidshantering som gemensamma utvecklingsområden. Motivation främjas genom samtal, uppföljning, kommunikation och belöningar. I tidshanteringen framhävs en god efterlevnad av reglerna för distansarbetet. Vid de olika enheterna valdes dessutom egna utvecklingsområden baserat på enkäten, med vilka man försöker svara mot de utmaningar som kom fram i enkäten. I 2022 års undersökning hade serviceområdets totalresultat förbättrats.

Serviceområdets sjukfrånvaroprocent har legat på strax under fyra procent under 2020–2021, vilket innebär att den är lägre än hela stadens genomsnittliga sjukfrånvaroprocent (strax över 4 procent). År 2022 steg sjukfrånvaroprocenten till över fyra procent.

Kundrespons, förebyggande av segregation

Serviceområdet Gator och parkers verksamhet syns i kommuninvånarnas vardag och påverkar den på många sätt. Således får vi också en stor mängd respons på verksamheten. Responsen är ofta negativ – den handlar om något som måste repareras. Vi försöker svara på responsen inom rimlig tid och åtgärda ärenden så fort det går. Under kraftigt snöfall hinner vi dock inte svara på responsen om plogning. Ofta har situationen redan åtgärdats (plogbilen har varit på plats eller är på väg) innan vi hinner behandla responsen.

Serviceområdet har medverkat i förebyggandet av segregation genom att effektivisera sommarunderhållet av gator och parker i de områden på vilka man tillämpar positiv särbehandling. I dessa områden har man dessutom genomfört deltagande budgetering[16].

Datasystemet MATTI

MATTI (markanvändningens verksamhetsmodell och datasystem) togs i bruk inom serviceområdet 2020. Användningen av systemet har gett många slags fördelar. Olika planer finns nu samlade på ett och samma ställe, MATTI-integrationerna gör informationshanteringen smidigare och dokument styrs till rätt ställen enligt planen för informationsstyrning. Ur systemet fås dessutom användbara kartbaserade bilder av planerings- och investeringsobjekt och tillstånden för det offentliga stadsrummet har kunnat göras tillgängliga för kommuninvånarna i karttjänsten.

Utvecklingen av systemet fortsätter och i samband med användningen av systemet uppstår ständigt utvecklingsidéer som förs framåt när resurserna tillåter detta. Vid sidan av utvecklingen av MATTI-systemet försöker man inom serviceområdet nu även få alla användare till samma linje, med andra ord etablera användningen av systemet

[16] Deltagande budgetering är en metod för invånarväxelverkan där invånarna erbjuds en kanal, via vilken de kan påverka användningen av stadens medel för en viss penningsumma (50 000 euro).

så att den är en bekant och naturlig del av arbetet. På så sätt betjänar systemet det grundläggande arbetet ännu bättre.

Reparationsskulden och investeringar

Reparationsskulden har inte direkt tillhört någon viss enhet inom serviceområdet Gator och parker, men nu arbetar man för att inrätta en enhet för egendomsförvaltning under anläggningsenheten. Enheten ska ansvara för tillgångarnas livscykelhantering och därmed även för ärenden i anslutning till reparationsskulden.

Gatuegendomens reparationsskuld uppskattas till ungefär 150 miljoner euro. Dessutom finns det 200 kilometer obebyggda gator i gamla småhusområden som i och med planläggningen har överförts från väglag till staden och som aldrig har anlagts (till exempel enskilda vägar och stugvägar). ”Anläggningsskulden” för dessa gator i småhusområden är ungefär 300 miljoner euro (summan överlappar delvis reparationsskulden för gator). Om inga reparationsåtgärder vidtas uppskattas gatuegendomens reparationsskuld öka till ungefär 360 miljoner euro till 2029. Parkernas reparationsskuld uppskattas till ungefär 50 miljoner euro.

Grundlig totalrenovering av gator kan i viss mån fördröjas genom att göra nya beläggningar, men för att stoppa och minska skulden krävs extra satsningar. Den nuvarande investeringsramen för de offentliga anläggningstillgångarna (cirka 40 miljoner euro, varav 7 miljoner euro just nu allokerats till Vanda spårväg) räcker inte för att minska reparationsskulden, utan går i huvudsak åt för nybyggnation enligt bostadsproduktionsmålet och avtalsobjekt. Att hålla reparationsskulden på den nuvarande nivån förmodas kräva en tilläggsinvesteringsbudget om ungefär 13 miljoner euro under de för de kommande tio åren. Enligt uppskattning skulle halvering av reparationsskulden kräva en tilläggsbudget om 21 miljoner euro under tio års tid.

Slutsatser:

Verksamheten inom serviceområdet Gator och parker är på många sätt kopplat till olika bygg- och underhållsåtgärder på stadsmiljöinfrastruktur. Serviceområdets verksamhet är relativt väl synlig i kommuninvånarnas vardag och får därmed även mycket uppmärksamhet. Serviceområdet ansvarar också för underhållet av en betydande tillgångspost.

Väderförhållanden har stor inverkan på serviceområdets driftsekonomi. De exceptionella väderförhållandena under 2022, i synnerhet de stora snömängderna, orsakade större underhållsbehov än normalt samt fördröjning i servicen på många områden. Detta ledde till att serviceområdet Gator och parkers driftskostnader överskreds. Dessutom har det osäkra ekonomiska läget orsakat osäkerhet också i serviceområdets driftsinkomster. Efterfrågan på tomter har varit mindre än uppskattat och avtalsersättningar från markanvändningen torde förbli lägre än vad som uppskattats i budgeten.

Personaltillgången har hela tiden blivit svårare. Tillgången på vissa specialexperter har alltid varit utmanande, men nu påverkar arbetskraftsbristen redan alla yrkesgrupper. Personalens tillfredsställelse i serviceområdet har varierat mycket vid olika enheter. Serviceområdets totalresultat i 2022 års Kommun10-enkät hade förbättrats jämfört med den föregående enkäten.

Serviceområdet har ett nytt verktyg för kunskapsledning: MATTI (markanvändningens verksamhetsmodell och datasystem) som togs i bruk inom serviceområdet 2020. I systemet kan man automatisera arbetsprocesserna vid olika enheter inom serviceområdet, samla olika typer av dokument på ett och samma ställe samt producera olika typer av datamaterial om stadsmiljön som även kommuninvånarna kan utnyttja. För närvarande är det vid sidan av den kontinuerliga utvecklingen av systemet viktigt att rota användningen av systemet så att den är en naturlig del av verksamheten.

Serviceområdet Gator och parker kommer i fortsättningen att effektivisera egendomsförvaltningen av stadsinfrastukturen och uppföljningen av reparationsskulden. Vanda stads gatuegendoms reparationsskuld uppskattas till ungefär 150 miljoner euro och dessutom finns det 200 kilometer obebyggda gator i gamla småhusområden. Enligt uppskattning kommer gatuegendomens reparationsskuld att före 2029 öka till ungefär 360 miljoner euro, om inga åtgärder vidtas för att få bukt på den. De nuvarande investeringsanslagen för de offentliga anläggningstillgångarna går i stor utsträckning till nybyggnation och till att fullgöra skyldigheterna enligt markanvändningsavtal. För att stoppa reparationsskulden krävs tilläggsinvesteringar.

Rekommendationer:
Stadsinfrastrukturen bildar en avsevärd tillgångspost vars värde och värdebevarande måste säkerställas. Revisionsnämnden oroar sig för den ständigt växande reparationsskulden för stadens infrastrukturegendom och anser att de åtgärder inom serviceområdet som förbättrar uppföljningen av ovan nämnda aspekter är positiva. Nämnden rekommenderar att serviceområdet sammanställer en mer långfristig plan avseende metoder och satsningar som kan användas för att tygla reparationsskulden för stadsinfrastruktur. Åtgärderna för att tygla reparationsskulden för stadsinfrastruktur kommer att kräva avgöranden som fattas på hela stadens nivå.

5.2 Serviceområdet Fastigheter och lokaler

Serviceområdets tre serviceenheter är mät- och geotjänster, lokalledning samt fastighetsförvaltning och boende. En del av enheten för fastighetsförvaltning och boende omfattas av nettobudgeteringen. Serviceområdet ansvarar för att utveckla och omsätta stadens bostads- och markpolitiska riktlinjer. Den främjar för egen del utvecklingen av arbetsplatsområdena samt marknadsför och överlåter tomter för bostads-, service- och arbetsplatsbyggande. Till kärnuppgifterna hör även projektutveckling i anslutning till planeringen och genomförandet av investeringar, beredning och planering av samt byggherreverksamhet i anslutning till lokalprojekt och övervakning av byggandet. Nettoenheten ansvarar för förvaltningen av fastighetsportföljen och fastighetsförvaltningen för stadens servicelokaler samt för uthyrning av fast egendom och lokaler.

Verksamhetens mål
Serviceområdets huvudmål rörde i första hand omsättningen av de mark- och bostadspolitiska riktlinjerna samt riktlinjerna för fastighetsledningen. Kolneutralitet eftersträvas med hjälp av åtgärderna som fastställs i den uppdaterade färdplanen för resursklokhet i serviceområdets alla kärnfunktioner. Bland annat främjas åtgärderna enligt riktlinjerna för träbyggande och gröna tak. Trots det osäkra omvärldsläget är graden av genomförande för serviceområdets mål relativt positiv. De flesta målen uppnåddes helt eller delvis.

Ekonomiska mål

I bruttoenheter gäller det bindande ekonomiska målet gentemot stadsfullmäktige på nämndens nivå. Inkomsterna under 2022 uppgick till 39,8 miljoner euro (3,1 miljoner euro över ändringsbudgeten) och utgifterna till 27,3 miljoner euro (0,1 miljoner euro under ändringsbudgeten). Inkomstutfallet påverkades av att vinsterna från markförsäljningen underskred målet. Utgifterna påverkades av kostnaderna för fastighetsskötseln och underhållet av lokaler.

Nettoenhetens bindande ekonomiska mål är verksamhetsbidraget. Inkomsterna under 2022 uppgick till 197,8 miljoner euro (1,0 miljoner euro under ändringsbudgeten) och utgifterna till 106,9 miljoner euro (3,4 miljoner euro under ändringsbudgeten). Inkomstutfallet påverkades av att fastighets- och bostadsförsäljningarna flyttades till 2023. Verksamhetsbidraget utföll bättre än ändringsbudgeten.

Personal

I serviceområdet finns ungefär 190 vakanser. Personalunderskottet är omkring tio procent. Utmaningen är det låga antalet utbildningsplatser och att det inte finns tillräckligt mycket utbildade sökande till de lediga platserna. Personalbristen är inte ett problem bara i Vanda. Serviceområdets hållkraft upplevs vara god. Markanvändningens verksamhetsmodell och datasystem (MATTI) som används har visat sig vara en positiv hållkraftsfaktor. Lönenivån i Vanda är delvis jämförbar med grannstäderna, men det förekommer även stora skillnader. I vissa uppgifter på chefsnivån kan löneskillnaden vara upp till 500–600 euro per månad.

För att skaffa arbetskraft har man enskilda fall utnyttjat lärande på jobbet med fastanställning genast efter yrkesexamen som mål. I avtal inkluderas ofta en arbetsskyldighet för en viss tid. Om arbetsvillkoret saknas finns risk för att personen genast efter utexaminering går över till en annan arbetsgivare.

Åren 2020–2021 låg sjukfrånvaro på under två procent på grund av coronapandemin och det omfattande distansarbetet under den. År 2022 har sjukfrånvaro börjat öka när man delvis återgått till arbete på plats. Sjukfrånvaro ligger på en mycket måttlig nivå.

Kundrespons

Kundrespons samlas in på regelbundna möten med uppföljningsgrupperna och på informationsmöten avsedda för byggherrar. För byggherrar inom bostadsproduktion som är verksamma i Vanda ordnas årligen omkring 20 byggherremöten som även fungerar som forum för respons och utbyte av tankar. Responsen har i huvudsak varit god. Respons från kommuninvånarna samlas in en gång per fullmäktigeperiod med invånarbarometern.

Tillgången på företagstomter har ibland kritiserats. Vanda har en mycket liten reserv av företagstomter. I tomtöverlåtelsen måste man samtidigt granska stadens mål för arbetsplatser och skatteinkomster samt exploateringstalet för byggandet som planeras. Ibland är man tvungen att vänta en lång tid på ett lämpligt företag för att använda företagstomterna på bästa möjliga sätt.

Fastigheternas lokal- och energieffektivitet

I stadens budget har man under flera år satt upp allmänna produktivitetsmål för lokal- och energieffektiviteten. I tabellerna nedan beskrivs utvecklingen av mätarna för lokal- och energieffektiviteten under åren 2015–2022. I Vanda stads budget för 2023 fastställdes inte längre motsvarande mätare.

Tabell: Lokaleffektivitetens utveckling 2015–2022.

Mätare	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Lokaleffektivitet	3,8	3,9	3,7	3,9	3,7	3,69	3,67	3,72

I mätaren lokaleffektivitet har lokalytan i kvadratmeter relaterats till antalet invånare. Enligt budgeten kan mätarens jämförelsetal användas för att jämföra lokalytan för serviceproduktionen i städerna med efterfrågan på tjänster. Enligt långtidsuppföljningen har antalet kvadratmeter lokalyta i förhållande till antalet invånare i Vanda minskat med 2,1 procent.

Tabell: Energieffektivitetens utveckling 2015–2022.

Mätare	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Energieffektivitet (kWh/m^3)	59	62	63	63	69	60	69	69

Mätaren för energieffektivitet relaterar energiförbrukningen till byggnadsvolymen. Mätaren beskriver den specifika energiförbrukningen per år i stadens byggnader. Enligt långtidsuppföljningen har energiförbrukningen i förhållande till byggnadsvolymen ökat. För 2022 visas uppskattningen enligt budgeten.

Fastighetsskötsel och -underhåll

I fastighetsförvaltningssystemet är återanskaffningsvärdet[17] för byggnaderna som staden äger ungefär 1,53 miljarder euro och det tekniska värdet[18] ungefär 1,28 miljarder euro. Lokalerna som staden äger används i huvudsak av fostran och undervisning (skolor och daghem) samt stadskulturen. Undervisningslokaler för utbildning på andra stadiet samt social- och hälsovårdens lokaler ägs i huvudsak av koncernbolagen.

Serviceområdet utnyttjar i förvaltningen av fastighetsegendomen[19] den indexutredning av reparationsskulden som Trellum[19] tar fram. Utredningen har producerats sedan 2007. Utredningen möjliggör en tillförlitlig jämförelse av utvecklingen av byggnadernas värde och reparationsskuld samt totalrenoverings- och ombyggnadsbehov. Utredningen producerar tre olika nyckeltal för egendomsförvaltningen (reparationsskuld[20], totalrenoveringsbehov[21] och ombyggnadsbehov[22]).

[17] Återanskaffningsvärdet anger kostnaden för att bygga en ny, motsvarande byggnad på samma tomt

[18] Det tekniska värdet anger värdet som fås efter avdrag av värdeminskningen på grund av byggnadens ålder, användning, slitage, försämrade användbarhet och omoderna skick från byggnadens återanskaffningsvärde.

[19] Trellums indexutredningar av reparationsskulden har producerats årligen sedan 2007. År 2021 omfattade utredningen tolv städer. För Vandas del finns resultat sedan 2005. Indexet för reparationsskulden granskar skillnaden mellan det nuvarande skicket hos byggnaderna i stadens ägo och det skick som eftersträvas. Indexet för reparationsskulden och dess nyckeltal som följs upp årligen producerar information om effekten av åtgärder som gjorts på egendom.

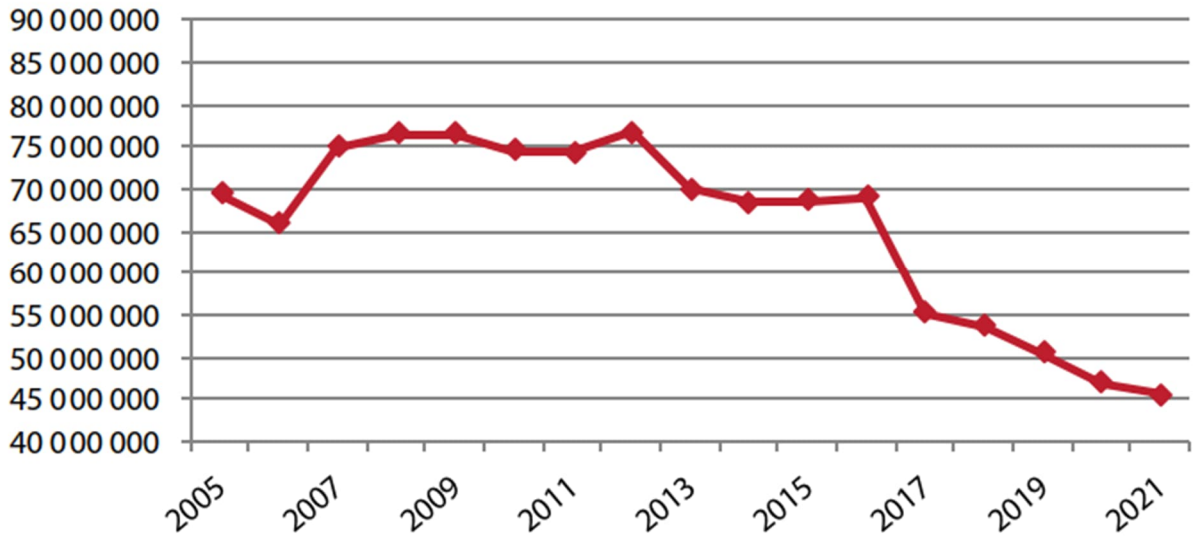
[20] Reparationsskulden beskriver det kalkylmässiga belopp som skulle ha gått åt på underhållet av byggnaden i syfte att hålla byggnaden i ett sådant fysiskt skick som motsvarar dess aktuella användning, men som inte har investerats. Reparationsskulden är skillnaden mellan den nuvarande konditionsklassen och den konditionsklass som eftersträvas för byggnaden. Reparationsskulden beräknas för alla byggnader med en konditionsklass på 75 procent och det skick som eftersträvas är en konditionsklass på 75 procent.

[21] Grundrenoveringsvärdet anger hur mycket pengar som borde investeras i de byggnader i fastighetsportföljen som är i dåligt skick för att få dem till ett utmärkt skick i förhållande till den ursprungliga nivån. Grundrenoveringsvärdet är skillnaden mellan den nuvarande konditionsklassen och den konditionsklass som eftersträvas för byggnaden. Grundrenoveringsvärdet beräknas för alla byggnader med en konditionsklass på 60 procent och det skick som eftersträvas är en konditionsklass på 90 procent. Vid grundrenovering repareras alla slitna byggnadsdelar till den ursprungliga kvalitetsnivån.

[22] Grundförbättringsvärdet anger hur mycket pengar som borde investeras i de byggnader i fastighetsportföljen som är i dåligt skick för att få dem till samma skick som nybyggda fastigheter med motsvarande användningsändamål. Grundförbättringsvärdet är skillnaden mellan den nuvarande konditionsklassen och den konditionsklass som eftersträvas för byggnaden. Grundförbättringsvärdet beräknas för alla byggnader med en konditionsklass på

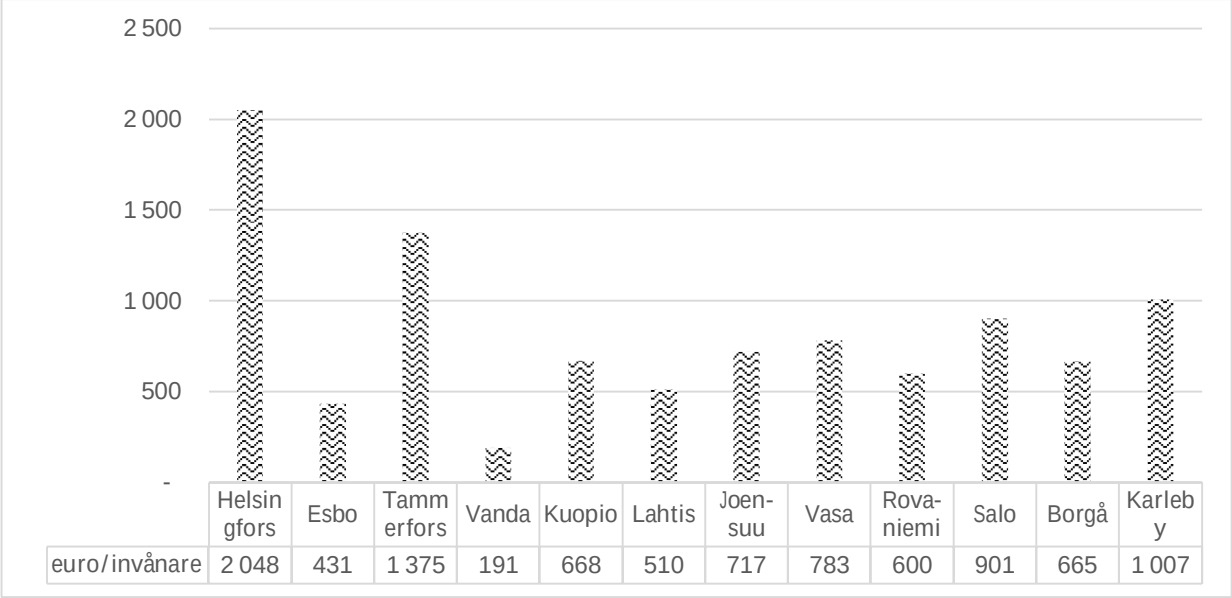
Reparationsskulden och ombyggnadsbehovet påverkas av slitaget på byggnaderna, samtliga investeringar som riktas till byggnaderna samt större underhållsarbeten, försäljning och rivning av byggnader samt förändringen i byggnadskostnaderna. Enligt indexutredningen av reparationsskulden har reparationsskulden och ombyggnadsbehovet för Vandas fastighetsegendom minskat i flera år. År 2021 var reparationsskulden ungefär 46 miljoner euro, vilket är den lägsta siffran under uppföljningsperioden och lägst av alla jämförelsestäder i förhållande till invånarantalet. Reparationsskulden har hållits i schack genom att investera i reparationer motsvarande slitaget samt genom att sälja eller riva byggnader som varit i dåligt skick.

Figur: Ändring i Vandas reparationsskuld 2005–2021 (euro)



60 procent och det skick som eftersträvas är en konditionsklass på 120 procent. Härvid tänker man att investeringen fördelas så att 2/3 används på grundrenovering (grundrenoveringsbehov = reparation av befintliga byggnadsdelar) och 1/3 på funktionella förändringar (nya byggnadsdelar till byggnaden som repareras).

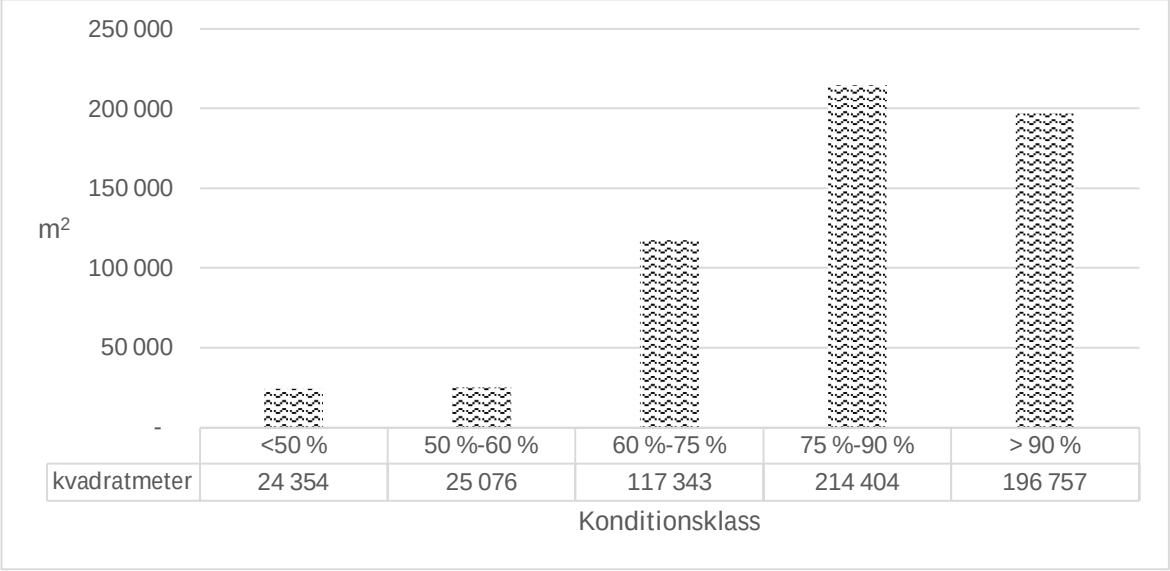
Figur: Reparationsskuld per stad 2021 (euro/invånare)



	Helsingfors	Esbo	Tammerfors	Vanda	Kuopio	Lahtis	Joensuu	Vasa	Rovaniemi	Salo	Borgå	Karleby
euro/invånare	2 048	431	1 375	191	668	510	717	783	600	901	665	1 007

Skicket hos fastighetsegendomen beskrivs med ett nyckeltal som kallas konditionsklass. Det finns fem konditionsklasser: under 50 % (svag), 50 %–60 % (hjälplig), 60 %–75 % (nöjaktig), 75 %–90 % (god) och över 90 % (utmärkt). Konditionsprofilen anger hur egendomen fördelas på olika konditionsklasser. Figuren nedan visar konditionsprofilen för Vanda stads fastighetsegendom 2021.

Figur: Konditionsprofil för Vanda fastighetsegendom 2021 (m^2)



	<50 %	50 %-60 %	60 %-75 %	75 %-90 %	> 90 %
kvadratmeter	24 354	25 076	117 343	214 404	196 757

Konditionsklass

Hur väl reparationerna lyckas följs upp med hjälp av symtomenkäter som görs före och efter åtgärderna. År 2021 genomfördes symtomenkäter vid åtta läroanstalter i Vanda där man hade gjort reparationer under sommaren 2021. Enligt enkätsvaren hade reparationsåtgärderna haft en positiv inverkan på symtomen. Staden har också omfattande, proaktiv verksamhet vad gäller inomhusluften, som omfattar bland annat konditionsbedömningar av byggnader, insamling av respons från användarna, justering av ventilationen efter behoven samt granskning av städningens kvalitet. I synnerhet efter reparationer som gjorts för att förbättra kvaliteten på inomhusluften kan man också installera ett kontinuerligt uppföljningssystem för insamling av mätdata om förhållandena och respons från dem som använder lokalerna.

När utvärderingen gjordes pågick undersökningar på grund av respons på problem med inomhusluften eller upplevda symtom i tre skolor, två daghem och två andra byggnader. Tiotals byggnader hade undersökts eller väntade på reparation. Reparationer görs systematiskt inom ramen för reparationsprogram, anslag och evakueringsutrymmen.

Slutsatser:
Serviceområdet har ett personalunderskott på ungefär tio procent. Utmaningarna är det låga antalet utbildningsplatser och kvalificerad arbetskraft som söker lediga tjänster. I vissa uppgifter ligger lönerna efter jämfört med grannkommunerna. MATTI-systemet som används har visat sig vara en positiv hållkraftsfaktor.

Kundrespons samlas in från företag exempelvis under byggherremöten. Responsen har i huvudsak varit god. Tillgången på företagstomter har ibland kritiserats. Vanda har en mycket liten reserv av företagstomter. Ibland är man tvungen att vänta en lång tid på ett lämpligt företag för att använda företagstomterna på bästa möjliga sätt.

I stadens budget har man under flera år satt upp mål för fastigheternas lokal- och energieffektivitet. Enligt långtidsuppföljningen har lokaleffektiviteten förbättrats med 2,1 procent. Energiförbrukningen i förhållande till byggnadsvolymen har ökat.

Enligt indexutredningen av reparationsskulden har reparationsskulden och ombyggnadsbehovet för Vandas fastighetsegendom minskat i flera år. År 2021 uppgick reparationsskulden till ungefär 46 miljoner euro. Reparationsskulden har hållits i schack genom reparationer motsvarande slitaget samt genom att sälja eller riva byggnader som varit i dåligt skick.

Rekommendationer:
Revisionsnämnden konstaterar att stadens fastighetsegendom är i relativt gott skick. Reparationsskulden har hållits i schack genom reparationsinvesteringar motsvarande slitaget och genom att sälja och riva byggnader i dåligt skick. Nämnden oroar sig för tillgången på yrkeskunnig arbetskraft och anser att det är bra att serviceområdet utnyttjar lärande i arbetet.

5.3 Miljöcentralen

Miljöcentralens organisation och uppgifter

Miljöcentralens serviceenhet ingår i stadsmiljöns verksamhetsområde. I enhetens uppgifter ingår ansvar för kommunens lagstadgade uppgifter inom miljöhälsovården och miljöskyddet, samordning av miljö- och klimatfrågorna och utveckling av miljöledningen i Vanda. Miljöcentralen är indelad i miljöskyddets och miljöhälsovårdens uppgiftsområden. Miljöskyddets uppgiftsområde omfattar miljötillsyn och miljöplanering. Miljötillsynen ansvarar bland annat för bulleranmälningar och beviljandet av miljötillstånd, och miljöplaneringen ansvarar för uppföljningen av miljöns tillstånd i Vanda samt för samordningen av färdplanen för resursklokhet. Miljöhälsovårdens uppgiftsområde ansvarar för livsmedelstillsyn, övervakning av detaljhandeln av tobak, övervakning av hälsoskyddet och veterinärvården.

Verksamhetsmål 2022

Av verksamhetsområdets och serviceområdets mål för 2022 hade miljöcentralen en stor del av ansvaret för eller medverkade att införa verktyget miljövakten, starta uppföljningen och planeringen av tryggandet av den biologiska mångfalden, temaåret för naturen med fågeltema och främja cirkulär ekonomi.

I miljöcentralens eget resultatkort fanns dessutom mer detaljerade mål för bland annat övervakningen av avloppsvatten i glesbygdsområden, slutförandet av bullerutredningen och uppstarten av handlingsplanen för bullerbekämpning samt uppdatering av miljöhälsovårdens beredskapsplan och av miljöhälsans anvisning.

Ekonomi

Ett bindande ekonomiskt mål gentemot stadsfullmäktige är inkomsterna och utgifterna för all verksamhet som lyder under stadsmiljönämnden. Miljöcentralens inkomstutfall var 1,08 miljoner euro (budget: 950 000 euro) och utgiftsutfall 3,87 miljoner euro (budget: 4,02 miljoner euro). Enhetens utgifter enligt budgeten underskreds något under 2022 och enhetens inkomster var något större än beräknat.

Verksamhetsvolymer

Den vidstående tabellen visar nyckeltal för miljöcentralens verksamhetsvolym 2020–2022. Volymen varierar något under olika år.

Tabell: Miljöcentralen, verksamhetsnyckeltal 2020–2022

Miljöhälsovården	**2020**	**2021**	**2022**
Tillstånd och anmälningar	273	334	421
Antalet kontroller	1 503	1 336	1 490
Veterinärens patienter	5 728	6 015	5 949
Miljöskydd			
Miljötillstånd, anmälningar och registreringar	93	174	121

Färdplanen för resursklokhet

Vanda stads färdplan för resursklokhet är ett program för verkställande av stadens strategi. I färdplanen sammanställs stadens åtgärder för bekämpning av klimatförändringen, utveckling av stadens resursklokhet och upprätthållande av den biologiska mångfalden. Målet för färdplanen för resursklokhet är ett kolneutralt Vanda 2030. Detta förutsätter att utsläppen av växthusgaser i Vandaregionen minskas med 80 procent från 1990 års utsläppsnivå, vilket betyder en minskning om i genomsnitt sju procent per år under perioden 2018–2030. Färdplanen utarbetades i ett omfat-

tande samarbete mellan sakkunniga från stadens olika verksamhetsområden och intressegrupper. Miljöcentralen samordnar genomförandet av färdplanen och verksamhetsområdena har egna miljöansvariga som har regelbundna gemensamma evenemang och som förmedlar information om miljöfrågor till verksamhetsområdet och information om verksamhetsområdes miljöåtgärder till miljöcentralen. Vanda stadsstyrelse godkände färdplanen för resursklokhet 18.6.2018. Färdplanen är indelad i vägar för olika miljöteman för vilka man har definierat mål. För målen för de olika vägarna har man definierat indikatorer med vilka man följer upp uppnåendet av målen. Vanda stadsstyrelse uppdaterade färdplanen 28.2.2022 och i samband med detta fogades till färdplanen två nya vägar. Målen för och åtgärderna inom de nya vägarna rör upprätthållandet av den biologiska mångfalden och stärkandet av kolsänkor.

Åtgärder enligt färdplanen åren 2021 och 2022

- Vanda Energis investeringar som syftar till kolneutral fjärrvärmeproduktion år 2030 är i färd att komma igång eller har kommit igång.
- Uppdateringen av dagvattenprogrammet inleddes år 2022 (och lämnas till fullmäktige för godkännande år 2023).
- Man har börjat göra utredningar av koldioxidsnålt byggande i samband med planläggning.
- När deponeringen av biologiskt nedbrytbart avfall på avstjälpningsplatser upphör kommer metanutsläppen att minska.
- Vanda har tre frivilliga green deal-avtal (utsläppsfria byggarbetsplatser, minskning av exponeringen för kemikalier i daghem och hållbar rivning). Green deal-avtalen är frivilliga avtal mellan staten och näringslivet eller exempelvis kommunsektorn. Med hjälp av green deal-avtalen söker man relativt snabba, genomförbara lösningar för att svara mot klimatutmaningar och främja cirkulär ekonomi i Finland. Miljöministeriet beslutade att belöna Vandas samtliga tre green deal-avtal med ett diplom för bästa åtagande för hållbar utveckling.
- Fler personer utbildade sig till ekostödpersoner och nu har Vanda sammanlagt 621 ekostödpersoner. Ekostödet är en verksamhetsmodell för beaktande av miljöfrågor på arbetsplatsen. För arbetsplatserna utses och utbildas ekostödpersoner som vid sidan av sitt eget arbete främjar miljömässigt hållbara verksamhetssätt och ökar miljömedvetenheten.

- Upphandlingarnas miljöansvar har utvecklats med hjälp av utvärderingsgruppen.

De viktigaste utmaningarna i genomförandet av färdplanen

- Utsläppen från fjärrvärmeproduktionen

Energikrisen till följd av kriget i Ukraina försvårar tillgången till energi och Vanda Energi Ab har varit tvungen att fortsätta använda även stenkol i fjärrvärmeproduktionen. Vanda Energi Ab:s nya investeringsprogram omfattar dock flera lösningar som i framtiden kommer att minska utsläppen från fjärrvärmeproduktionen.

- Trafiken

Prishöjningarna i kollektivtrafiken ökar privatbilismen och utsläppen. Å andra sidan har distansarbetet minskat pendlingen och på samma gång utsläppen.

- Naturförlusterna ökar och kollagren fortsätter att minska

Den växande staden är tvungen att bygga på grönområden och det är svårt att hitta föremål för kolkompensation i Vandas område.

- Den cirkulära ekonomins framåtskrider långsamt

Även om den cirkulära ekonomi har utvecklats, finns det ännu många utvecklingsområden i processerna för utnyttjande av material och byggnadsdelar.

- Delaktiggörande av invånare och företag

Delaktighetsarbete har gjorts, men mångformigt och mer omfattande delaktiggörande skulle kräva mer resurser.

- Den allmänna bristen på resurser i genomförandet av färdplanen.

Vandas växthusgasutsläpp minskade enligt målen 2019 och 2020, men år 2021 höll sig utsläppen på samma nivå som 2020.[23]

Den biologiska mångfalden

Tryggandet och främjandet av den biologiska mångfalden togs med i färdplanen 2022. I det följande listas miljöcentralens åtgärder för att trygga och främja den biologiska mångfalden och beskrivs miljöcentralens roll i främjandet av den biologiska mångfalden i planberedningen.

Genomförda åtgärder

[23] KHK-paastot_PKS_kaupungeittain_1990_2000-2021.xlsx (live.com), läst 13.3.2022

- Ett temaår med fågeltema genomfördes.
- Planeringen av uppföljningen av tryggandet och främjandet av den biologiska mångfalden har inletts (en ny väg i färdplanen för resursklokhet).
- Naturtypsutredningar fördes framåt och arbetet med dessa tillsammans med planläggningen fortsätter under 2023.
- Två skötsel- och användningsplaner för naturskyddsområden färdigställdes.

Åtgärder som inte genomfördes på grund av resursbrist (flyttades till 2023)

- Start av planen för bekämpning av främmande arter.
- Start av naturvårdsplanen: innehåller en plan för utarbetandet av skötsel- och användningsplaner för naturskyddsområden och ett systematiskt utarbetande av planerna.

Bild: Pertti Raami

Främjandet av den biologiska mångfalden i planberedningen

Miljöcentralen strävar efter att på många sätt främja beaktandet av den biologiska mångfalden i planläggningsskedet. Miljöcentralen är med i planeringsgrupperna som utarbetar planer och försöker se till att naturutredningarna är tillgängliga när planen bereds eller att de utarbetas innan planen bereds. Baserat på naturutredningarna och miljöcentralens rekommendationer söker man olika slags lösningar och kompromisser så att resultaten från naturutredningarna, olika naturskyddsperspektiv och naturvärden beaktas i planberedningen. Naturvärden med starkt skyddsstatus (till exempel arter enligt artdirektivet, såsom flygekorren) beaktas alltid i planberedningen

enligt bestämmelserna i lagen. Natur som saknar skyddsstatus beaktas inte alltid lika bra. Beaktande beror på planobjektet och andra krav (till exempel våningsyta).

Personal

Antalet fastanställda vid miljöcentralen har på 2020-talet varierat mellan 41 och 43 personer (43 fastanställda år 2022). Antalet visstidsanställda har legat på 2–5 personer per år. Ny personal har vid behov kunnat rekryteras, men i tillgången på framför allt inomhusluftexperter utmaningarna ibland varit stora. Dessutom kräver till exempel målen för tryggande av den biologiska mångfalden personalresurser och man har stora utmaningar med att genomföra dessa mål i tid.

Vid miljöcentralen har sjukfrånvaroprocenten varierat mellan 2,7 och 4,2 procent under 2020–2022. Den har varit lägre än hela stadens genomsnittliga sjukfrånvaroprocent.

Elektroniska datasystem och e-tjänster

Miljöhälsovården använder statens datasystem för tillsynsuppgifter (VATI). VATI är en informationsresurs och ett användargränssnitt som omfattar miljöhälsovårdens uppgifter enligt hälsoskyddslagen och livsmedelslagen. I systemet ingår numera en elektronisk anmälningstjänst, ILPPA. I ILPPA kan man göra anmälningar, meddelanden och ansökningar om inledande och avslutande av verksamhet bland annat i enlighet med livsmedelslagen och hälsoskyddslagen. Just nu pilottestas möjligheten att lägga till en elektronisk epidemianmälan i tjänsten.

För evenemangsarrangörer finns också e-tjänsten Tapahtuma-Apuri på Vanda stads webbplats. Tjänsten ger råd om vilka myndighetstillstånd (både miljöhälsovårdens och miljöskyddets tillstånd) evenemangsarrangören måste ansöka om och från sidan får användaren direkt tillgång till elektronisk ansökan om de nödvändiga tillstånden. E-tjänsten för boendehälsa är en chattbot för boendehälsa som ger invånarna råd om vad man kan göra om man misstänker att det finns sanitära olägenheter i bostaden.

Miljötillsynen använder för sin elektroniska ärendehantering tjänsten lupa.fi där man kan göra olika slags tillståndsansökningar och anmälningar som miljöcentralen handlägger. Dessutom utnyttjar miljötillsynen markanvändningens verksamhetsmodell och datasystem (MATTI) där man lagrar uppgifter om tillsynen och naturen.

Delaktiggörande och aktuella ärenden

Invånarna delaktiggörs med hjälp av olika projekt, evenemang och enkäter. För invånarna organiseras även olika slags guidade naturutflykter, och i samband med utarbetandet och uppdateringen av färdplanen för resursklokhet ordnades invånarråd där invånarna fick delta i arbetet med färdplanen.

Ett ämne som är aktuellt just nu är samarbetet med och gränsytorna mot de nya välfärdsområdena som inlett sin verksamhet i början av år 2023. Välfärdsområdet har för matförgiftningsfrågor och frågor kring vattenburna epidemier en enhet för smittsamma sjukdomar som miljöhälsovården har regelbundna möten med. Också vissa av miljöcentralens tillsynsobjekt övergick från kommunen till välfärdsområdet (till exempel socialvårdens verksamhetsställen och livsmedelslokalerna i dessa), men detta medför inga ändringar till tillsynen. Också samarbetet med räddningsverket exempelvis i fråga om beredskap för storolyckor kommer att fortsätta även framöver.

Slutsatser:

Vanda stads miljöcentral ansvarar både för kommunens lagstadgade uppgifter inom miljöhälsovården och miljöskyddet och för samordningen av miljö- och klimatfrågorna i Vanda. Uppgifterna omfattar bland annat övervakningen av livsmedelssäkerheten, främjandet och övervakningen av säkerheten i livsmiljöer och ordnandet av de kommunala veterinärtjänsterna. Dessutom handlägger miljöcentralen tillstånd och anmälningar i anslutning till miljöförorenande verksamhet, följer upp miljöns tillstånd i Vanda och rapporterar om det, främjar skyddet av den biologiska mångfalden och samordnar genomförandet av åtgärderna enligt Vanda stads färdplan för resursklokhet.

Miljöcentralens ekonomi höll sig inom budgetramarna. I miljöcentralens serviceprestationer i anslutning till tillsynen och kontrollerna har det funnits viss årlig variation, men under jämförelseåren har det inte förekommit några stora skillnader i antalet

prestationer. Miljöcentralens personalantal har hållit sig mycket stabil under flera års tid.

Revisionsnämnden konstaterar att miljöcentralen spelar en viktig roll i arbetet för att trygga en trygg livsmiljö. Dessutom säkerställer miljöcentralens olika utredningar av miljön och miljöns tillstånd och att dessa tas med i planberedningen att naturvärden beaktas i planläggningen. Revisionsnämnden anser också att de samarbetsnätverk för skötseln av miljöfrågor som skapats för verksamhetsområdena (miljöansvariga och ekostödpersoner) är viktiga. Nätverken säkerställer informationsutbytet i miljöfrågor inom olika verksamhetsområden och personerna som ingår i dem får viktigt stöd i miljöfrågor från nätverken.

Vandas mål är att vara kolneutralt 2030. Detta mål genomförs med åtgärdsprogrammet färdplanen för resursklokhet. Vissa åtgärder enligt färdplanen har försenats på grund av resursbrist. Nämnden oroar sig för de eventuella följderna som dessa förseningar kan orsaka. Beaktas till exempel tryggandet av den biologiska mångfalden i tillräcklig omfattning i planläggningsskedet, om utredningarna av den biologiska mångfalden blir försenade, eller orsakar detta ett dröjsmål i hela planläggningsprocessen och hur påverkar dröjsmål uppnåendet av Vandas kolneutralitetsmål?

Rekommendation:
Revisionsnämnden anser att det är viktigt att man i samband med behandlingen av framsteg i genomförandet av färdplanen för resursklokhet även fäster uppmärksamhet vid förseningar av åtgärderna och eventuella följder av dessa, och att man även uppmärksammar de resurser som genomförandet av färdplanen kräver och deras tillräcklighet.

6 VANDA ENERGI AB

Vanda Energi Ab är ett stadsenergibolag som tillsammans med sina dotter- och intressebolag bildar koncernen Vanda Energi. Vanda stad äger 60 procent av bolaget, Helsingfors stad 40 procent. Bolaget säljer el till hela Finland samt producerar och säljer fjärrvärme i Vanda.

Bild: Vanda Energi Ab

Operativa mål och åtgärder för att uppnå målen 2022

Vanda stad har satt upp mål för 2022 för Vanda Energi Ab/Vanda Energi-koncernen. Målen samt utfallet av målen visas i den vidstående tabellen.

Tabell: Mål som satts för Vanda Energi Ab och Vanda Energi-koncernen

1. Ekonomi	**Målnivå**	**Utfall**
Koncernens rörelsevinst	44,9 miljoner euro	56,8 miljoner euro
Koncernens ROIC[24] (avkastning på investerat kapital)	5,40 %	5,6 %
Utdelningsmål, procent av räkenskapsperiodens resultat	50 %	18 miljoner euro Motsvarar 65 procent av bolagets resultat efter avdrag av nedskrivningen av aktierna i Voimaosakeyhtiö SF (41,7 miljoner euro)
2. Mål för verksamhetens kvalitet	**Målnivå**	**Utfall**
Olycksfall per en miljon arbetstimmar	7,8	3,3
3. Personalmål	**Målnivå**	**Utfall**
Personalnöjdhet (skala 1–5, där 1 = sämst och 5 = bäst)	3,8	3,9
4. Miljöansvarsmål	**Målnivå**	**Utfall**
Specifika utsläpp av koldioxid från produktion och anskaffning, g/kWh	107	132
Avskaffande av fossila bränslen till 2026	Avstående från användning av stenkol. På grund av försörjningsberedskapen har man återinfört både stenkol och torv i drivmedelsförsörjningen.	Det långsiktiga målet uppnås.

[24] ROIC = Return on Invested Capital eller avkastning på investerat kapital. Nyckeltalet mäter avkastningen för dem som investerat kapital, det vill säga innehavarna av masskuldebrev och aktieägarna (Källa: ROIC (avkastning på investerat kapital) Definition och formel – 2022 – ekonomisk ordbok (gofreedommoney.com), läst 28.11.2022.

Av de ekonomiska målen överskred rörelsevinsten och avkastningen på investerat kapital målet med liten marginal. Målet uppnås också vad gäller utdelningen av räkenskapsperiodens resultat efter avdrag av nedskrivningen av Voimaosakeyhtiö SF. Antalet olyckor var lägre än målet och personalnöjdheten en aning över målet. På grund av orsaker relaterade till beredskapsförsörjningen uppnåddes inte målet för koldioxidutsläpp för 2022. Kriget i Ukraina orsakade också problem med tillgången på de drivmedel som används och därför var man tvungen och torde även i fortsättningen vara tvungen att använda stenkol och torv i synnerhet under förbrukningstoppar under uppvärmningssäsongerna 2022/2023 och 2023/2024. Avskaffandet av fossila bränslen torde dock kunna genomföras inom ramen för det långsiktiga målet (till 2026).

Investeringar

I Vanda Energi Ab:s investeringar framhävs vid sidan av de affärsekonomiska målen stärkandet av den cirkulära ekonomin och energieffektiviteten, och investeringarna stödjer samtidigt bolagets mål att avskaffa fossila bränslen till 2026 och vara kolnegativt 2030. Intill visas en sammanställning av bolagets viktigaste investeringsprojekt för stärkning av den cirkulära ekonomin och främjande av utsläppsminskningsmålet för åren 2022–2027.

Tabell: Vanda Energi Ab:s investeringsprojekt

Investeringsprojekt	**Färdigställdes/uppskattas färdigställas**	**Utnyttjar och producerar**
Utbyggnad av avfallskraftverket	2022	Utnyttjar av handelns och industrins avfall i värmeproduktionen (avfall med den sämsta kvaliteten).
Geotermiskt värmeverk	2022	Producerar bergvärme för Vanda Energis kunder.
Kraftvärmeverk	2025	Anläggningen kan hantera de vanligaste hushålls- och industriavfallsfraktionerna som inte kan återvinnas (till exempel lösningsmedel, målarfärg, läkemedel och lim). För närvarande fraktas ungefär 100 000 ton av dessa avfallsfraktioner till utlandet per år. Projektet har fått miljötillstånd och bygglov.

E-bränsleanläggning	2025	E-bränsleanläggningen producerar kolneutral syntetisk metangas genom att utnyttja råvaror som återvunnits vid Vanda avfallskraftverk: vatten och koldioxid. Med gasen som produceras ersätts i fortsättningen naturgasen i energiproduktionen och dessutom styrs gas till trafikens behov. Arbets- och näringsministeriet har beviljat projektet 30 miljoner euro i understöd.[25]
Säsongslager för värme	2026–2027	Säsongslagret möjliggör omfattande energiåtervinning från spillvärme och förnybara energikällor såsom solenergi och geotermisk energi utanför uppvärmningssäsongen och utnyttjande av värmen under vintern när temperaturerna är låga. I säsongslagret för värme lagras förnybar energi i över 100-gradigt vatten. Energikällorna är bland annat från sol- och vindenergi samt spillvärme. Den lagrade energin ersätter naturgas under vintern och uppskattas minska värmeproduktionens koldioxidutsläpp med 65 000 ton per år. Arbets- och näringsministeriet har beviljat projektet ett investeringsstöd om ungefär 19 miljoner euro.[26]
Anläggning för aktivt kol	2026–2027	Anläggningen använder återvunnet träavfall från byggnader, som hanteras i en syrefri pyrolysprocess[27]. Slutprodukten är biobaserat aktivt kol och processvärme. Biobaserat aktivt kol används i vatten- och gasreningen för samhällen och industrin. Processvärmen tillvaratas i värmenätet i Vanda. Anläggningen uppskattas minska koldioxidutsläppen från värmeproduktionen i huvudstadsregionen med upp till 60 000 ton per år.

[25] Källa: Työ- ja elinkeinoministeriöltä mittava investointituki Vantaan Energian Sähköpolttoainelaitos-hankkeelle - Kuljetus & Logistiikka (kuljetuslehti.fi), läst 28.11.2022.
[26] Källa: Lämmön kausivarastolle merkittävä investointituki | Vantaan Energia, läst 28.11.2022.
[27] Pyrolys, eller torrdestillering, är en termokemisk reaktion, där material värms upp i en helt syrefri miljö eller en miljö där syre har ersatts med något annan inert gas. Källa: Pyrolysoinnilla jalostetaan bio- ja jätemateriaaleista arvokkaampia lopputuotteita - LAB Focus, läst 28.11.2022.

Dessa projekt kommer under de närmaste åren att kräva bruttoinvesteringar om omkring 100–200 miljoner euro per år. Investeringarna ökar bolagets kapacitet att utnyttja olika typer av avfall och råvaror som uppstår i avfallskraftverkets process (e-bränsleanläggning) och gör det möjligt att avskaffa fossila bränslen. Projekten utvidgar också bolagets affärsverksamhet (naturgas, aktivt kol). Samtidigt blir det möjligt att effektivt återvinna den värme som uppstår i de nya produktionsprocesserna för att användas i Vanda värmenät och komma ett steg närmare en kolnegativ energiproduktion.

Produktionsvolymer, energikällor och leveranssäkerhet

Bolagets elproduktion har de senaste åren varierat från strax under 1 000 gigawattimmar till strax över 1 300 gigawattimmar. Värmeproduktionen har varierat från 1 700 gigawattimmar till strax över 2 000 gigawattimmar. År 2022 var de största energikällorna vattenkraft (33 %), kärnkraft (17 %), vindkraft (16 %) och avfall (13 %). I värmeproduktionen var de största energikällorna avfall (52 %) och bioenergi (24 %) år 2022.

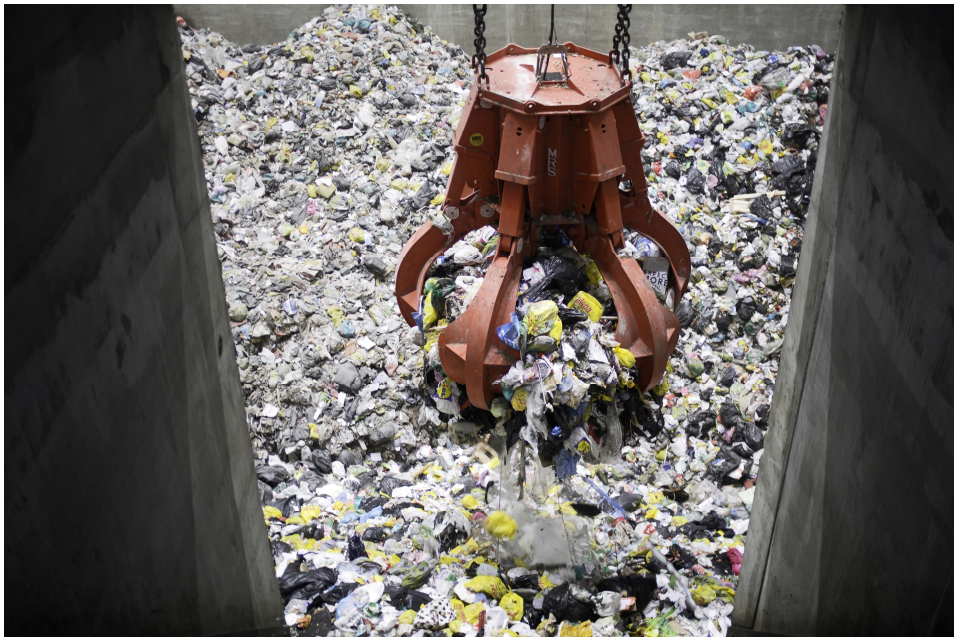
Vanda Energis leveranssäkerhet för el och värme är god. Störningarna i elleveransen 2022 uppgick till 0,01 h/kund (målet var under 0,2 h/kund). Störningarna i värmeleveransen i sin tur var 0,591 h/kund under 2022 (målet var under 0,8 h/kund).

Vad gäller energikällorna var man redan i färd att avskaffa stenkol, men som det redan nämndes i samband med målen, påverkade och påverkar fortfarande kriget i Ukraina bränslemarknaden. Stenkol och torv är därför med som energikällor för att förbättra försörjningsberedskapen framför allt under förbrukningstoppar. Leveranssäkerheten för el och värme har varit på en god nivå under granskningsperioden. Leveranssäkerheten har upprätthållits med hjälp av systematiska drift- och underhållsprogram och man har kunnat säkerställa tillgången till bränslen efter behoven efter att kriget i Ukraina började.

Vanda Energi Ab har också kunnat producera fjärrvärme förmånligt. I Finsk Energiindustri rf:s jämförelse av produkter med säsongsprissättning i Vanda var Vanda

Energi Ab:s fjärrvärmepris det lägsta varje månad under granskningsperioden 1.1–1.7.2022.[28]

Bild: Vanda Energi Ab



Aktuellt

Vanda Energi Ab har genom äganderelationer varit delaktig i Fennovoimas byggprojekt för kärnkraftverket Hanhikivi 1. Vanda Energi Ab är en av Voimaosakeyhtiö SF:s 24 ägare och Voimaosakeyhtiö SF i sin tur äger 66 procent av Fennovoima. Kärnkraftverksprojektet har stannat upp på grund av betydande förseningar i utrustningsleveranserna från Raos Voima Oy, som är dotterbolag till ryska Rosatom, den andra partnern i kraftverksprojektet. Kärnkraftverket har inte längre ett bygglov. Vanda Energi Ab har lämnat projektet och i oktober 2022 nedskrivit värdet för aktierna i Voimaosakeyhtiö SF Oy (41,7 miljoner euro). Nedskrivningen påverkar inte bolagets räntebärande skulder eftersom investeringarna har gjorts under en lång tid. Även om nedskrivningen försämrar Vanda Energi Ab:s resultat, påverkade det inte bolagets utdelningsförmåga 2022. Framöver kan skiljeförfarandena medföra ytterligare extra kostnader för Vanda Energi Ab.

[28] Källa: Prisstatistik för fjärrvärme – Finsk Energiindustri rf, Tabell (på finska): Kaukolämmön hinnat, alasivu Kausihinnasto 2022 (XLSX). läst 1.12.2022.

Kriget i Ukraina orsakade en betydande störning på energimarknaden och Vanda Energi Ab har satsat på åtgärder inom försörjningsberedskapen för att säkerställa värme- och elproduktionen. Bolaget fortsatte att använda stenkol och torv i energiproduktionen för att säkerställa den även under förbrukningstoppar. På grund av detta minskade inte bolagets koldioxidutsläpp enligt målet. Koldioxidutsläppen från bolagets energiproduktion har dock minskat tydligt sedan avfallskraftverket färdigställdes (2014). År 2014 var koldioxidutsläppen från bolagets energiproduktion 285 gram/gigawattimme, medan motsvarande utsläpp år 2022 uppgick till 132 gram/gigawattimme.

Bolaget har förberett sig på de hot som det spända omvärldsläget medför genom att uppdatera sina krishanteringsplaner och -anvisningar. Också åtgärder för att förbättra cybersäkerheten och säkerhetstestningar av olika system har gjorts aktivt. Vid planeringen av investeringsprojekt har man dessutom gjort grundliga riskkartläggningar av både ekonomin och miljökonsekvenserna.

Slutsatser:
Vanda stads mål för Vanda Energi Ab uppnåddes, med undantag för det årliga målet för koldioxidutsläppen från produktionen och anskaffningen. Man lyckades inte sänka koldioxidutsläppen till den årliga nivå som eftersträvades. Kriget i Ukraina orsakar osäkerheter på energimarknaden och problem med tillgången på de bränslen som används. För att säkerställa försörjningsberedskapen var bolaget tvunget att också använda stenkol som bränsle framför allt under förbrukningstopparna under vintermånaderna.

Vanda Energi Ab:s koldioxidutsläpp från värme- och elproduktionen har minskat betydligt sedan 2014 när bolagets avfallskraftverk inledde sin verksamhet. Enligt jämförelser är priset på bolagets fjärrvärme lågt.

I bolagets investeringsprogram som sträcker sig till 2026 skapas ytterligare nya innovationer för energiproduktionen. Genom de kommande investeringsprojekten kan man effektivare utnyttja spillvärmen från de nuvarande produktionsprocesserna och utnyttja olika typer av avfall (avfall från handeln och industrin samt farligt avfall) i energiproduktionen. Avsikten är att i de nya produktionsenheterna som planeras

även ska producera metan och aktivt kol och på så sätt utvidga bolagets affärsverksamhet. Vanda Energi Ab:s mål är att med hjälp av dessa projekt avskaffa fossila bränslen till 2026 och bolagets mål är att vara kolnegativt redan 2030. Investeringsprogrammet är en stor ekonomisk satsning. För vissa projekt har man även fått stöd från arbets- och näringsministeriet, vilket vid sidan av bolagets goda ekonomiska ställning ger en bra grund för genomförandet av programmet.

Revisionsnämnden konstaterar att Vanda Energi Ab:s verksamhet har varit affärsekonomiskt lönsam och att fjärrvärmen som bolaget producerar är förmånlig. Samtidigt främjar bolagets utsläppsminskningar avsevärt Vanda stads mål att vara kolneutralt senast 2030. Om de nya investeringsprojekten realiseras som planerat kommer Vanda Energi Ab:s verksamhet att effektiviseras, bolagets affärsverksamhet att expandera och dess energiproduktion att vara kolnegativ 2023. Bolaget har också förberett sig på ökade risker på grund av det spända omvärldsläget genom att öka försörjningsberedskapen och uppdatera sina krishanteringsplaner.

7 UPPFÖLJNING AV IAKTTAGELSERNA I UTVÄRDERINGSBERÄTTELSEN 2021

I detta kapitel avses med iakttagelser i utvärderingsberättelsen såväl revisionsnämndens rekommendationer som kommentarer, nämndens sammanfattning av utvärderingens föremål eller situationen och positiva utvärderingar, alltså beröm. Utgångspunkten är att utvärderingen inte motsvarar en kontroll vad gäller uppföljningen och att den inte bara kan direkt markeras som genomförd eller inte genomförd.

Iakttagelserna i utvärderingsberättelsen kan såväl ha en direkt verkan och ge konkret nytta som också indirekta verkningar. Till följd av verksamhetens och behandlingens karaktär och syfte är kommunens verksamhet ofta långsam och långsiktig. En iakttagelse kan vara startskottet för en förändring, vars resultat blir synliga först på lång sikt.

Utvärderingsprocessen ses ofta som ett verktyg för lärande. Den utvecklar argumentationen och ökar växelverkan mellan organisationen och beslutsfattandet. I sina svar

har verksamhetsområdena och nämnderna gett fullmäktige och andra förtroendevalda information om sin verksamhet. Informationen finns också öppet tillgänglig för invånarna som kan läsa den i stadsfullmäktiges protokollbilaga. Svarsförfarandet främjar därmed transparensen och dialogen. Revisionsnämnden kan konstatera att verksamhetsområdenas och nämndernas svar på utvärderingsberättelsen, som stadsstyrelsen har godkänt, varit sakliga. Verksamhetsområdena har följt revisionsnämndens rekommendationer när de har riktat sitt utvecklingsarbete.

Med hjälp av tidsplanen för behandling av utvärderingsberättelsen säkerställdes att utvärderingsberättelsen för 2021 kunde påverka utarbetandet av nästa budget och ekonomiplan. Stadsfullmäktige antecknade utvärderingsberättelsen för 2021 för kännedom på sitt sammanträde 23.5.2022 och skickade den till stadsstyrelsen för åtgärder. Under samma sammanträde fördes remissförhandlingen för budgeten för 2022.

Stadsstyrelsen skickade fullmäktiges beslut till de berörda verksamhetsområdena för åtgärder på sitt sammanträde 6.6.2022. Stadsstyrelsen godkände redovisningen av åtgärderna till följd av utvärderingsberättelsen för 2021 på sitt sammanträde 10.10.2022 och lade den fram som stadsstyrelsens förslag till stadsfullmäktige för kännedom. Stadsstyrelsens och verksamhetsområdena svar till stadsfullmäktige utgör bilaga till stadsfullmäktiges sammanträde 14.11.2022 § 9.

Nedan följer axplock ur svaren som verksamhetsområdena har lämnat:

Flera ansvariga instanser svarade på utvärderingen av beredningen av välfärdsområdesreformen. Stadskulturen kommenterade bland annat följande: Främjandet av hälsa och välfärd och skapandet av välfungerande kontaktytor spelar fortfarande en betydande roll efter att välfärdsområdena har inlett sin verksamhet. Vad gäller revisionsnämndens oro för huruvida arbetstagare och invånare delaktiggörs i tillräcklig omfattning kommenterar verksamhetsområdet att man i syfte att utveckla tjänsterna stärker metoderna för delaktiggörande av arbetstagare och invånare så att de motsvarar behoven. Personal- och koncerntjänsterna betonade i sitt svar också att man under 2021 ännu i ganska stor utsträckning befann sig på planeringsnivå, varvid

känslan av delaktighet kan ha saknats. Också social- och hälsovårdens verksamhetsområde, kommunal demokrati samt ekonomi och strategi svarade för sin egen del.

Nämnden och verksamhetsområdet för fostran och lärande
Psykolog- och kuratorstjänsterna granskades i anslutning till kedjan för främjande av den psykiska hälsan. Nämnden ansåg det vara bra att psykolog- och kuratorsvakanserna ökades i början av 2022, men den uttryckte också oro för psykologvakansernas besättningsgrad. I detta skede var ungefär 30 procent av vakanserna ständigt lediga. I verksamhetsområdets svar presenterades möjliga sätt att påverka situationen exempelvis genom lönesättning, men man konstaterade även att ansvaret i början av 2023 övergår till välfärdsområdet. Besättningsgraden för psykologvakanserna försämrades under 2022. I slutet av 2022 var besättningsgraden för psykologvakanserna 52,9 procent.

Revisionsnämnden hade även fäst uppmärksamhet vid rapporteringen av vissa av verksamhetsområdets bindande mål. Verksamhetsområdet förtydligade detta på ett berömligt sätt i sitt svar.

Stadsrumsnämnden, stadsmiljönämnden och stadsmiljöns verksamhetsområde
Revisionsnämnden hade i anslutning till sin utvärdering av VAV-koncernen fört fram sin oro för förutsättningarna för bostadsproduktionen till skäliga priser, bland annat för det ringa antalet tomter. I verksamhetsområdets svar redogörs för de viktigaste åtgärderna som vidtagits i ärendet. Dessa är bland annat ökning av stadens tomtreserv genom planläggning och markförvärv, betoning av hyresbostäder till skäliga priser i tomtöverlåtelsen, mångsidig utveckling av centrum och bostadsområden samt utarbetande av ett separat tomtprogram för VAV-koncernen.

Revisionsnämndens övriga observationer rörde främst tolkningen av eller mätarna för utfallet av de bindande målen. Verksamhetsområdets svar var bra och förtydligande.

Stadskulturnämnden och stadskulturens verksamhetsområde konstaterade i sitt svar rörande de bindande målen att man kommer att satsa på målsättningen och mätarna under den nya strategiperioden. Verksamhetsområdet anger att det tagit som ett

långsiktigare effektmål att minska antalet NEET-ungdomar (Not in Employment, Education or Training, unga som står utanför utbildningssystem och arbetsmarknad, som inte gör sin i militär- eller civiltjänst och som inte är pensionerade).

Revisionsnämnden framförde i sin rekommendation till **kommuninvånarservicen** att utvecklingen av de digitala stödtjänsterna fortfarande är viktigt. Verksamhetsområdet konstaterar att de digitala stödtjänsterna är förutsättningen för kundernas jämlikhet och delaktighet. Målet är att i framtiden permanenta verksamheten i kundbetjäningen på stadsnivå.

Revisionsnämnden behandlade även **bibliotekstjänsternas** roll och uppmuntrade till ett ännu mer omfattande samarbete med olika instanser. Verksamhetsområdet konstaterar att det beaktar rekommendationen när tjänster utvecklas. Nytt samarbete har skapats redan under 2022 till exempel med rådgivningsbyrån.

För **ungdomstjänsternas** del fäste revisionsnämnden uppmärksamhet vid säkerställande av den mångkulturella kompetensen. I svaret från stadskulturen konstateras att man med hjälp av lärande i arbetet och läroavtalsutbildning försöker få även representanter för den mångkulturella befolkningen till branschen. Ett orosmoment är att personaltillgången har försvårats efter den föregående utvärderingsberättelsen och svaren som gavs på den.

Social- och hälsovårdsnämnden och social- och hälsovårdens verksamhetsområde
Revisionsnämnden utvärderade i utvärderingsberättelsen för 2021 flera serviceområden inom social- och hälsovårdens verksamhetsområde. **I hälsostationstjänsterna** ansågs det vara viktigt att påskynda tillgången till vård och ökningen av hotfulla och våldsamma situationer som personalen utsätts för ansågs vara oroväckande. Verksamhetsområdet beskrev i sitt svar ett flertal olika åtgärder med vilka man har försökt förbättra tillgången till tjänsterna. Också åtgärder för att förebygga farliga situationer beskrevs.

För den förebyggande hälsovårdens del fäste revisionsnämnden uppmärksamhet vid problemen med tillgången på personal som syntes i form av en ökning av köpta tjänster och inhyrd arbetskraft. Dessutom betonades en kontinuerlig förbättring av

den mångkulturella kompetensen. I verksamhetsområdets svar konstaterades att personaltillgången orsakade utmaningar särskilt under coronapandemin, men att man hade lyckats förbättra situationen under början av år 2022. Enligt verksamhetsområdet fäster man ständigt uppmärksamhet vid den mångkulturella kompetensen.

I rekommendationerna för **de psykosociala tjänsterna, det sociala arbetet med barnfamiljer och barnskyddet** ansåg revisionsnämnden det vara viktigt att tillgången till tjänster påskyndas. Nämnde ansåg också att tyngdpunkten i tjänsterna bör i högre grad ligga på förebyggande tjänster och stödtjänster. Det är viktigt att stärka den egna produktionen, speciellt inom barnskyddet. Verksamhetsområdet beskrev i sitt svar de åtgärder som vidtagits för att stärka de tidiga stödtjänsterna (bl.a. hemservice för barnfamiljer, ungdomscentralen Nuppi i Myrbacka, utveckling av verksamhetsmodellen för familjecenter). Enligt verksamhetsområdets svar utreder man ökningen av den egna produktionen inom barnskyddets vård utom hemmet och ärendet torde flyttas över till välfärdsområdets ansvar.

Baserat på huvudstadsregionens och HUS gemensamma utvärdering **”äldre patient på jourmottagningen”** rekommenderade revisionsnämnden att man fortsätter att utveckla anvisningarna, rutinerna och tjänsterna i anslutning till joursituationer, som konstaterats ha god effekt och med vilka man förbättrar äldre personers funktionsförmåga och välbefinnande samt deras trygga boende i hemmet. Revisionsnämnden rekommenderade också att man utvecklar samarbetet framför allt i fråga om hemskrivningsprocessen för äldre. Enligt verksamhetsområdets svar ska det mobila sjukhuset (LiiSa) utvidgas till hela välfärdsområdet och man strävar efter att trygga kontinuiteten i utbildningar för personalen. Samarbetet i fråga om hemskrivningsprocessen för äldre och övergångar i hela vårdkedjan granskas och sammanjämkas mellan olika aktörer som en del av förberedelserna inför välfärdsområdet.

8 REVISIONSNÄMNDENS UPPGIFTER OCH VERKSAMHET

Uppgifter och sammansättning

Revisionsnämnden är ett lagstadgat organ som lyder under stadsfullmäktige och som har till uppgift att organisera granskningen av Vanda stads och stadskoncerns förvaltning och ekonomi samt bedöma huruvida staden har uppnått sina mål och ordnat verksamheten på ett resultatrikt och ändamålsenligt sätt på det sätt som fastställs i kommunlagen. Nämnden bereder de ärenden som gäller granskningen av förvaltningen och ekonomin och som fullmäktige ska fatta beslut om samt övervakar att skyldigheten att redogöra för bindningar iakttas.

Stadsfullmäktige tillsatte 23.8.2021 revisionsnämnden för mandatperioden 2021–2025. Nämnden består av tretton medlemmar och en personlig ersättare för varje medlem.

Revisionsnämndens sammansättning:

Medlem	Ersättare
Kaimio Tuire, ordförande	Viilo Mikko
Weckman Markku, vice ordf.	Karhu Suvi
Ahokas Siri	Åstrand Stefan
Friman Reija	Rautavaara Maija
Iivarinen Oskari	Siniketo-Pietilä Katja
el Issaoui Naima	Kiljunen Kimmo
Jääskeläinen Jouko	Tuomela Tiina
Phull Manav	Orlando Carita
Raja-Aho Maarit (stadsfullmäktige fr.o.m. 25.4.2022)	Norres Lasse
Lehmuskallio Paula (stadsfullmäktige till 25.4.2022)	
Sillanpää Minttu	Eerola Antero
Suoniemi Juha	Järä Juha
Särkelä Jussi	Tamminen Ida
al-Taee Hussein	Eklund Tarja

Jävigheterna för medlemmarna i revisionsnämnden i utarbetandet av utvärderingsberättelsen anges i bilaga 1.

Från vänster till höger: Jouko Jääskeläinen medlem, Oskari Iivarinen medlem, Antero Eerola ersättare, Tuire Kaimio ordförande, Markku Weckman vice ordförande, Naima el Issaoui medlem, Juha Suoniemi medlem, Jussi Särkelä Medlem. Bild: Jyri Huhtala.

Planering och genomförande av utvärderingen

Revisionsnämnden godkände utvärderingsplanen för utvärderingsåret 2022 i juni 2022. Den årliga utvärderingsberättelsen ingår i fullmäktigeperiodens utvärderingsplan. Revisionsnämnden granskar i sitt utvärderingsarbete verksamheten och serviceproduktionen i stadens olika verksamhetsområden. Detta görs genom att läsa handlingar, höra ansvariga personer, göra studiebesök till verksamhetsområdena samt intervjua tjänstemän. Syftet är att kartlägga hur de bindande målen genomförs och omsättningen av hela den strategiska styrningen. Samtidigt kartlägger man huruvida verksamheten är ordnad på ett resultatrikt och ändamålsenligt sätt.

Medlemmarna och ersättarna i revisionsnämnden är ledamöter i stadsfullmäktige. Detta ger för sin del information om stadsfullmäktiges och fullmäktigeledamöternas önskemål redan i planeringsfasen.

Utvärderingen är styrning och utveckling av verksamheten. I Vanda utnyttjas utvärderingen i ekonomiplanerings-, verksamhets- och strategiprocessen. Revisionsnämnden är ett verktyg för säkerställande av den strategiska styrningen, demokratin och redovisningsskyldigheten.

Revisionsnämndens utvärderingsplan har genomförts som planerat. Möten ordnades under coronan på distans och som hybridmöten.

Revision

Revisorn har genomfört sitt arbetsprogram för revisionen av kalenderår 2022. Revisionsberättelsen har avgetts 3.5.2023. Revisor var enligt fullmäktiges beslut KPMG Oy Ab. Ansvarig revisor för moderbolaget var OFGR, CGR Juha Huuskonen.

Redogörelse för bindningar

Revisionsnämnden har till uppgift att övervaka att skyldigheten att redogöra för bindningar enligt 84 § i kommunlagen iakttas och tillkännage redogörelserna för fullmäktige. Skyldigheten att redogöra för sina bindningar gäller kommunstyrelsens ledamöter, ledamöter i organ som sköter uppgifter som avses i markanvändnings- och bygglagen, ordföranden och vice ordförande i fullmäktige och nämnder, kommundirektören, borgmästaren och vice borgmästare samt föredragande i kommunstyrelsen och nämnder. Redogörelsen ska lämnas inom två månader från det att personen har blivit vald till sitt uppdrag. Personen ska också utan dröjsmål anmäla förändringar i bindningarna.

Redogörelse för bindningar ska lämnas för uppgifter i ledningen för eller förtroendeuppdrag i företag och andra sammanslutningar som bedriver näringsverksamhet. Redogörelse ska också lämnas för betydande förmögenhet och för andra bindningar som kan vara av betydelse vid skötseln av förtroende- och tjänsteuppdrag.

Revisionsnämnden har tillkännagivit redogörelserna för fullmäktige 28.2.2022 och 30.1.2023.

Övrig verksamhet

Vanda stads revisionsnämnd har fört vidare samarbetet med revisionsnämnderna i huvudstadsregionens städer Helsingfors, Esbo och Grankulla samt HUS-samkom-

munens revisionsnämnd inom ramen för utbildning och gemensam utvärdering. Verksamheten samordnas av en styrgrupp som består av revisionsnämndernas ordförande. Vanda stad var värd för ett gemensamt eftermiddagsseminarium för städernas och samkommunens revisionsnämnder som ordnades i stadshuset 17.11.2022. Föremålet för den gemensamma utvärderingen var främjandet av målen för barns och ungas välbefinnande (utvärderingsberättelsens punkt 4.3).

Revisionsnämnden lämnar en separat verksamhetsberättelse och utarbetar en verksamhetsplan.

Information

På Vanda stads webbplats, på sidan vantaa.fi/sv/staden-och-beslutsfattandet/organisation/extern-revision presenteras stadens revisionsnämnd och externa revision samt nämndens årliga utvärderingsberättelser som behandlar uppnåendet av de operativa och ekonomiska målen.

Revisionsnämndens föredragningslistor och protokoll finns tillgängliga för stadsinvånarna på vantaa.fi/sv/staden-och-beslutsfattandet/beslutsfattande. Länkar till denna sida finns även på den ovan nämnda sidan. Revisionsnämnden rapporterar och informerar om ärenden i anslutning till sitt uppdrag i första hand till stadsfullmäktige. I informationen iakttas till tillämpliga delar de allmänna anvisningarna om stadens principer för informationen som stadsfullmäktige har godkänt.

Vanda, 3.5.2023
Revisionsnämnden

Tuire Kaimio ordförande	Markku Weckman vice ordförande
Siri Ahokas	Reija Friman
Oskari Iivarinen	Naima el Issaoui
Jouko Jääskeläinen	Maarit Raja-Aho
Manav Phull	Minttu Sillanpää
Juha Suoniemi	Jussi Särkelä
Hussein al-Taee	

BILAGA 1

Jävigheterna i utarbetandet av utvärderingsberättelsen for året 2022:
Tuire Kaimio, stadskulturnämnden, ledamot,
Markku Weckman, koncernen VAV-yhtymä Oy, styrelseledamot,
Siri Ahokas, stadsmiljönämnden, ledamot,
Reija Friman, social- och hälsovårdsnämnden, ledamot,
Oskari Iivarinen, stadsmiljönämnden, ledamot,
Naima el Issaoui, nämnden för fostran och lärande, ersättare och koncernen VAV-yhtymä Oy, styrelseledamot,
Manav Phull, nämnden för fostran och lärande, ledamot,
Juha Suoniemi, Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy, styrelseledamot,
Jussi Särkelä, koncernen VAV-yhtymä Oy, ordförande i styrelsen,
Hussein al Taee, nämnden för fostran och lärande, vice ordförande,
Antero Eerola, social- och hälsovårdsnämnden, ledamot,
Juha Järä, stadskulturnämnden, ledamot,
Tarja Eklund, stadsmiljönämnden, vice ordförande.

FÖRKORTNINGAR:

ACE	Kundservicelösning som använder flera kanaler och som skaffats för staden genom ett avtal mellan Vanda stad och Telia
ACT	Acceptance and commitment therapy, (suomekielisessä HOT, hyväksymis- ja omistautumisterapia)
ARA	Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet
CGR	Revisor godkänd av centralhandelskammaren
F2	finska som andraspråk
FPA	folkpensionsanstalten
HIV	Humant immunbristvirusHR-systemet
HUCS	Helsingfors universitetscentralsjukhus
HUS	Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt
ILPPA	Elektronisk anmälningstjänst
IT	informationsteknologi
Keva	Kommunernas pensionsförsäkring
KHK	Växthusgasutsläpp
LiiSa	Mobila sjukhuset
MATTI	Markanvändningens verksamhetsmodell och datasystem
MBT	Avtal om markanvändning, boende och trafik
NEET	Unga som står utanför utbildningssystem och arbetsmarknad, som inte gör sin i militär- eller civiltjänst och som inte är pensionerade
NPS	Net promoter score
OFGR	Revisor inom offentlig förvaltning och ekonomi
PKS	Huvudstadsregionen
ROIC	Avkastning på investerat kapital
TEAviisari	Webbtjänst som beskriver kommunens verksamhet för att främja hälsan och välbefinnandet bland invånarna

VATI	Statens datasystem för tillsynsuppgifter
VAV	VAV Yhtymä Oy
VTK	VTK Kiinteistöt Oy

Vantaa
Vanda

4 § **Vanda stads bokslut 2022**

VD/423/02.04.03.03/2023

RV/MR/PK/TR/EJ/KW

Enligt de bokslutsutvärderingar som genomförts av statistikcentralen var räkenskapsperiodens sammantagna resultat för kommunerna och samkommunerna i Fastlandsfinland positivt och uppgick till cirka 1,3 miljarder euro år 2022. Vinsterna från försäljningen av egendom förbättrade räkenskapsperiodens resultat med nästan 900 miljoner euro och staten kompenserar kommunerna för de direkta utgifterna till fullt belopp genom att bevilja coronastöd av engångsnatur till ett belopp av 770 miljoner euro. Kommunernas verksamhetsintäkter sjönk med 1,9 procent särskilt på grund av att coronastöden var mindre än året innan. Verksamhetskostnaderna ökade med 5,0 procent. Den sammantagna förändringen i verksamhetsbidraget var 7,4 procent negativ och årsbidraget försvagades med 11,6 procent. Enligt bokslutsutvärderingarna var räkenskapsperiodens resultat negativt i 90 kommuner, medan det visade ett underskott i 61 kommuner år 2021.

I kommunerna och samkommunerna gjordes investeringar för 5,8 miljarder euro. Lånestocken för kommunerna och samkommunerna i Fastlandsfinland fortsatte att växa och var i slutet av 2022 runt 24,4 miljarder euro, en ökning på 0,23 miljarder euro det vill säga 1,2 procent jämfört med året innan.

Vanda stads bokslut år 2022

Räkenskapsperiodens resultat för **år 2022** var 13,0 miljoner euro. Räkenskapsperiodens resultat försämrades med 48,3 miljoner euro jämfört med det föregående året. Efter ändringarna i avskrivningsdifferensen och reserver samt fonderingarna var **räkenskapsperiodens överskott 12,1 miljoner euro**.

De externa verksamhetsintäkterna uppgick till 285,8 miljoner euro år 2022. Jämfört med året innan minskade verksamhetsintäkterna med 48,4 miljoner euro, vilket huvudsakligen förklaras av att statens coronastöd minskade. Verksamhetskostnaderna uppgick till 1 679,8 miljoner euro, vilket är en ökning med 99,5 miljoner euro jämfört med året innan. Av de största utgiftsposterna utgjorde personalkostnaderna 575,8 och köpen av tjänster 888,7 miljoner euro. Personalkostnaderna ökade med 17,4 miljoner (+3,1 %) och köpen av tjänster ökade med 72,7 miljoner euro (+8,9 %) jämfört med året innan.

Verksamhetsbidraget uppgick till -1 394,0 miljoner euro år 2022, dvs. det minskade med 147,9 miljoner euro jämfört med året innan.

I skatteinkomster inflöt år 2022 sammanlagt 1 203,7 miljoner medan statsandelarna uppgick till 287,6 miljoner euro. Jämfört med år 2021 ökade skatteinkomsterna med 72,0 och statsandelarna med 32,3 miljoner euro. Inkomstskatterna ökade med 49,9 miljoner euro, fastighetsskatterna med 8,3 miljoner euro och samfundsskatteintäkterna med 13,8 miljoner euro jämfört med år 2021. Särskilt intäkterna från samfundsskatten var särskilt goda i hela landet år 2022.

Finansieringskostnaderna ökade med 0,8 miljoner euro jämfört med år 2021. De finansiella intäkterna ökade däremot med 1,4 miljoner euro, vilket innebär att de finansiella intäkterna och kostnaderna tillsammans ökade med 0,6 miljoner euro jämfört med år 2021.

Stadens årsbidrag år 2022 var 123,6 miljoner euro. Avskrivningarna enligt plan och nedskrivningarna uppgick till 110,6 miljoner euro, dvs. 5,4 miljoner euro mer än år 2021. Avskrivningarna kunde täckas med årsbidraget till 112 procent, vilket innebar att stadens internt tillförda medel uppvisade ett överskott då de mäts med årsbidraget.

Investeringsutgifterna år 2022 uppgick till 140,0 miljoner euro. Nettominskningen av stadens långfristiga lån var 71,7 och minskningen av kortfristiga lån 11,2 miljoner, vilket ger en nettominskning i lånestocken på 83,0 miljoner euro. Lånestocken minskade i motsvarande mån under år 2021 med 16,2 miljoner euro. Andelen internt tillförda medel för investeringar minskade år 2022 till 94,1 procent, då den var 142,9 procent året innan.

I Vanda stads balansräkning utgjordes den största posten inom bestående aktiva av de materiella tillgångarna som uppgick till 1 293,0 miljoner euro i slutet av 2022 (61,9 procent av slutsumman i balansräkningen). Under passiva i balansräkningen var det egna kapitalet 1 011,7 miljoner och det främmande kapitalet 1 062,9 miljoner euro. Balansräkningens slutsumma var 2 087,6 miljoner euro. Soloditeten förbättrades till 49,3% (47,9% 2021). Lånebeståndet per invånare minskade från det föregående året med 398,4 euro, dvs. till 3 323 euro per invånare.

År 2022 uppgick räkenskapsperiodens underskott för Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk till 0,2 miljoner euro efter bokslutsdispositioner.

Räkenskapsperiodens överskott för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda uppgick till 0,3 miljoner euro.

Bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfondens överskott före fondöverföringar uppgick till 1,6 miljoner euro, underskottet i Skadefonden till 0,3 miljoner euro och överskottet i Fonden för social kreditgivning till 11 tusen euro.

I **koncernbokslutet** har dotterbolag, samkommuner och intressesammanslutningar samt dotterbolagens och samkommunernas dotter- och intressesammanslutningar sammanställts, dvs. sammanlagt 85 sammanslutningar.

Resultatet för koncernen under räkenskapsperioden 2022 var 37,7 miljoner euro. Efter bokslutsdispositioner, räkenskapsperiodens skatter, kalkylerade skatter och minskningar av minoritetsandelar uppgick räkenskapsperiodens överskott till 23,9 miljoner euro. Koncernens resultat för räkenskapsperioden försvagades av Vanda Energis nedskrivning av aktier på cirka 41,7 miljoner euro efter att Fennovoimas kärnkraftverksprojekt Hanhikivi 1 lagts ner. Koncernens lånestock ökade med 112,6 miljoner euro från året innan, då den var 2 088 miljoner euro i slutet av 2022. Lånestocken per invånare ökade till 8 597 euro, då den år 2021 var 8 259 euro. Ökningen av koncernens lånestock berodde på att Vanda Energis säkerheter för driftskapitalet ökade till följd av att elpriserna steg. Koncernens relativa skuldsättningsgrad var 102 procent i slutet av år 2022, vilket innebär att driftsinkomsterna för 2022 inte skulle ha räckt till för att återbetala främmande kapital.

Budgetutfallet 2022

Stadsfullmäktige godkände 13.12.2021 budgeten för 2022 och ekonomiplanen för åren 2022–2025. Den ursprungliga budgeten för 2022 som fullmäktige godkänt slutade på -22,9 milj. euro som resultat för räkenskapsperioden och ett underskott på -20,6 milj. euro samt en bruttoinvesteringsnivå på sammanlagt 156,9 milj. euro.

Stadsfullmäktige beslutade om ändringar i budgeten för 2022 utgående från verksamhetsområdenas förslag under år 2022. De största budgetändringarna bestod av en höjning av inkomstmålet för social- och hälsovårdens egen verksamhet med 17,7 milj. euro och en höjning av utgiftsanslaget med 57,1 milj. euro. Ändringarna berodde på kostnader som orsakats av coronapandemin och på understöd som staten beviljat för dem samt risken för överskridning av serviceproduktionen bl.a. i fråga om effektiverat serviceboende för äldre och köpet av Kauniala sjukhus. Inkomstbudgeten för verksamhetsområdet för fostran och lärande höjdes med 5,2 milj. euro och anslaget med 7,3 milj. euro. Dessa förändringar berodde huvudsakligen på ett större behov av inhyrd arbetskraft än beräknat, grundandet av nya grupper i undervisningen för elever med funktionsnedsättning och grupper inom den förberedande undervisningen för flyktingar från Ukraina och inledningen av flera projekt. Coronapandemin ökade också ytterligare kostnaderna bl.a. på grund av effektiverad städning. Stadsmiljöns inkomstbudget sänktes med 19,1 milj. euro och anslagen höjdes med 5,5 milj. euro. Inkomstbudgeten sänktes på grund av mindre intäkter än beräknat från markanvändningsersättningar, markförsäljningsvinster och försäljningen av fastighets- och bostadsegendom och en ökning av anslagen för underhållskostnaderna bl. a. på grund av de snörika första månaderna av året. Stadskulturens anslag höjdes med 0,6 milj. euro och inkomstbudgeten sänktes med 0,3 milj. euro. Tillväxttjänsternas anslag höjdes med 1,2 milj. euro för arbetsmarknadsstödets kommunandelsavgifter. Den allmänna reservering som budgeterats för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning för en löneuppgörelse inom den kommunala sektorn fördelades till verksamhetsområdena för totalt 6,2 milj. euro och skatteinkomstprognosen höjdes med 41 milj. euro i synnerhet på grund av det positiva inflödet av samfundsskatter. I början av år 2022 ökade man också anslaget för stödet till Ukraina med 0,15 milj. euro och inkomstbudgeten höjdes med summan på 0,5 milj. euro för priset Europas stigande innovationsstad. Efter budgetändringarna blev det budgeterade resultatet för räkenskapsåret -50,0 milj. euro.

Bokslutet för år 2022 uppvisar ett resultat på 13,0 milj. euro samt ett överskott på 12,1 milj. euro för räkenskapsperioden. Räkenskapsperiodens resultat är 35,0 milj. euro bättre än den ursprungliga budgeten och 62,0 milj. euro bättre än den ändrade budgeten.

I den ändrade budgeten för år 2022 uppgick verksamhetsintäkterna från stadens driftsekonomi till 478,6 milj. euro. De förverkligade verksamhetsintäkterna under 2022 uppgick till 511,3 milj. euro, vilket överskred den ändrade budgeten med 32,7 milj. euro. Verksamhetsintäkterna utföll till 107 procent jämfört med den ändrade budgeten, men de sjönk med 8,0 procent i relation till bokslutet för år 2021 (inkl. interna poster). År 2022 ersatte staten fortsättningsvis kommunerna för de utgifter som coronapandemin orsakat, men eftersom kostnaderna har minskat betydligt jämfört med år 2021, är ersättningssumman också mindre än året innan och av denna anledning har stadens verksamhetsintäkter minskat jämfört med året innan. Coronaersättningen för social- och hälsovården i Vanda var 19,8 miljoner euro. Staten ersatte också fullt ut de kostnader i anslutning till flygplatsen som pandemin orsakade, till ett belopp på 3,6 milj. euro. Försäljningen av Vantaan Työterveys Oy gav upphov till en försäljningsvinst på cirka 14,3 milj. euro. Stadsmiljöns verksamhetsintäkter överskred den ändrade budgeten med cirka 9,4 milj. euro. Avgiftsintäkterna från upplagringen av schaktmassor och inkomsterna från avgifterna för snömottagning var exceptionellt stora och uppgick till cirka 3,9 miljoner mer än i budgeten. Markförsäljningsvinsterna, markarrendeinkomsterna och avtalsersättningarna uppgick till totalt cirka 44,8 milj. euro medan den ändrade budgeten var 43,2 milj. euro. Försäljningsintäkterna inkluderar 5,7 milj. euro i s.k. genomfakturerade intäkter från byggservicetjänster som sålts till Helsingforsregionens miljötjänster (HRM).

Stadens verksamhetskostnader var 1 924,3 milj. euro i den ändrade budgeten. Utfallet av verksamhetskostnaderna uppgick till 1 905,3 milj. euro år 2022. Verksamhetskostnaderna underskreds

med 19,0 milj. euro och förverkligades till 99 procent i relation till den ändrade budgeten. Verksamhetskostnaderna för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning underskred den ändrade budgeten med 18,0 milj. euro, verksamhetskostnaderna för den allmänna förvaltningens verksamhetsområde med 1,9 milj. euro och verksamhetskostnaderna för stadskulturens verksamhetsområde med 1,4 milj. euro. Verksamhetskostnaderna för verksamhetsområdet för social- och hälsovård överskred den ändrade budgeten med 1,3 milj. euro, verksamhetskostnaderna för verksamhetsområdet för fostran och lärande med 1,0 milj. euro och verksamhetskostnaderna för stadsmiljöns verksamhetsområde med 0,5 milj. euro. Verksamhetskostnaderna för social- och hälsovårdens egen verksamhet överskred den ursprungliga budgeten med 53,1 milj. euro och verksamhetskostnaderna för den specialiserade sjukvården med 7,5 milj. euro. I budgeten 2022 gjordes en centraliserad anslagsreservering för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning för löneuppgörelsen inom den kommunala sektorn. Anslaget fördelades till olika verksamhetsområden enligt den gjorda uppgörelsen, men eftersom löneuppgörelsen nåddes senare än väntat, var den en aning mindre än beräknat och en del av anslaget fördelades inte. I verksamhetskostnaderna ingår 5,7 milj. euro i s.k. genomfakturerade kostnader från byggservicetjänster som sålts till Helsingforsregionens miljötjänster (HRM). Verksamhetskostnaderna ökade med 5,7 procent jämfört med bokslutet 2021.

Skatteinkomsterna för år 2022 överskred den ursprungliga budgeten med 42,7 miljoner euro och den ändrade budgeten med 1,7 miljoner euro. I relation till den ursprungliga budgeten uppgick utfallet av kommunalskatten till 98,3 procent, utfallet av fastighetsskatten till 106,3 procent och utfallet av samfundsskatten till 162,2 procent. En budgetändring gjordes i alla skattekategorier under år 2022 och utfallen låg nära den ändrade budgeten. Den största avvikelsen var i samfundsskatten, där den ursprungliga budgeten överskreds med 52,8 milj. euro och den ändrade budgeten underskreds med 0,2 milj. euro. Inflödet av kommunernas samfundsskatt var mycket positivt i hela det kommunala fältet. Inflödet under skatteåret 2021 ökade mer än beräknat och även förskottsskatterna för åren 2022 och 2023 utvecklades i positiv riktning. Skatteinkomsterna ökade med 6,4 procent jämfört med år 2021.

Utfallet av statsandelarna jämfört med budgeten var 102,0 procent, överskridningen 5,6 miljoner euro. Inga budgetändringar gjordes i statsandelarna. Jämfört med år 2021 uppgick statsandelarna till 32,3 miljoner mer. Allt som allt utföll skattefinansieringen totalt (skatter och statsandelar) till 100,5 procent i förhållande till den ändrade budgeten och den ökade med 7,5 procent i relation till bokslutet för år 2021.

Under 2022 utföll de finansiella intäkterna och kostnaderna till sammanlagt 26,4 milj. euro, medan de sammantagna finansiella intäkterna och kostnaderna i budgeten hade beräknats till 23,2 milj. euro. Även om räntenivån började stiga väldigt kraftigt år 2022, har detta inte märkts av i ränteutgifterna, eftersom låneportföljens skyddsgrad har varit exceptionellt hög. Räntekostnaderna för stadens låneportfölj verkställdes på en nivå om 2,3 miljoner euro. Alla stadens sammanlagda räntekostnader underskred budgeten med 0,1 milj. euro.

Avskrivningar och nedskrivningar gjordes år 2022 för cirka 110,6 milj. euro vilket var 0,8 procent och 0,9 milj. euro mindre jämfört med budgeten.

I bokslutet för år 2022 uppgick stadens årsbidrag till 123,6 miljoner euro, räkenskapsperiodens resultat till 13,0 miljoner euro och räkenskapsperiodens överskott till 12,1 miljoner euro.

I den ursprungliga budgeten för 2022 var inkomsterna i investeringsdelen (affärsverken och fonderna inkluderade) cirka 6,9 milj. euro, utgifterna cirka 156,9 milj. euro och nettot för investeringsdelen cirka

150,1 milj. euro. År 2022 gjordes inga ändringar i anslagen. För investeringarna har anvisats anslag för positiv särbehandling på cirka 0,2 milj. euro.

Bruttoinvesteringsutgifterna utföll till totalt 140,0 milj. euro år 2022. De budgetenliga investeringsanslagen underskreds i alla andra projektgrupper förutom i de offentliga anläggningstillgångarna. Den största underskridningen skedde i byggprojekt, 17,7 milj. euro. Anslagen underskreds särskilt på grund av förskjutningar i tidsplanerna för byggprojekt och underskridningar av budgeten i en del genomförda projekt. För de offentliga anläggningstillgångarnas del överskreds budgeten med 5,3 milj. euro, men också inkomsterna överskred budgeten med 4,2 milj. euro på grund av olika statsunderstöd. Anslagen för fast egendom utföll enligt budgeten. För den immateriella egendomens del underskreds budgeten med 0,7 milj. euro, för den lösa egendomens del med 3,0 milj. euro och för aktiernas och andelarnas del med 1,0 milj. euro jämfört med budgeten.

Investeringsinkomsterna utföll med 24,5 milj. euro, cirka 17,6 milj. euro över det budgeterade, i synnerhet tack vare markförsäljning. Investeringsdelens nettoutgifter år 2022 uppgick till totalt 115,5 milj. euro, vilket underskred budgeten med 34,7 milj. euro.

År 2022 amorterades cirka 72 milj. euro på stadens långfristiga lån i enlighet med betalningsprogrammet. År 2022 lyfte staden inte något nytt långfristigt lån för att refinansiera låneamorteringar, för första gången på 2000-talet, då den långfristiga låneportföljen (utan koncernbolagens koncernkontosaldon) sjönk till cirka 777 miljoner euro i slutet av 2022. I den ursprungliga budgeten för år 2022 gjordes reserveringar för en nettoupplåning på 63,3 milj. euro utgående från budgetens driftsekonomidel och investeringsdel.

Utfallet av de bindande målen 2022

För år 2022 ställde fullmäktige upp sammanlagt 38 bindande mål. Tolv av de uppställda målen nåddes fullt ut, femton nåddes delvis medan elva mål inte nåddes alls.

Ökningen i driftsekonomins utgifter var 6,3 procent jämfört med året innan, eftersom social- och hälsovården överskred sin ursprungliga budget bland annat på grund av coronaepidemin. Produktivitets- och tillväxtprogrammet genomfördes enligt planerna. Åtgärderna för år 2022 vidtogs som en del av driftsplanen. Programmet låg till grund för budgetberedningen 2023 och ekonomiplanen 2023–2026.

Markförsäljningsvinsterna, markarrendeinkomsterna och avtalsersättningarna uppgick år 2022 till 44,8 miljoner euro (år 2021: ca 53,6 miljoner euro). Arbetet med att uppdatera de mark- och bostadspolitiska riktlinjerna blev färdigt i juni och stadsfullmäktige godkände de nya mark- och bostadspolitiska riktlinjerna på sitt sammanträde 10.10.2022. Staden skapade förutsättningar för en högklassig och mångsidig bostadsproduktion. År 2022 färdigställdes totalt 3304 bostäder i Vanda (år 2021: 3121). Av de färdigställda bostäderna var 2610 i flervåningshus. Sammanlagt 652 nya småhusbostäder (egnahemshus, fristående hus, par- och radhus) har färdigställts, av dessa 202 i radhus.

Vandas vägkarta för resurssmarthet har uppdaterats och i den ingår biologisk mångfald som en ny fil (mångfald i naturen). Filen fastställer åtgärder för att främja mångfalden i naturen i Vanda. Målet är en klimatneutral stad år 2030. Enligt utsläppsuppgifterna för år 2021 minskade de totala utsläppen inte (0 %), medan utsläppen per invånare minskade 1 procent. Det uppställda minskningsmålet på 7 procent nåddes inte. Utsläppen har visat en nedåtgående trend, men det procentuella målet nås inte.

Andelen hållbara färdsätt ökade inte enligt målet. Antalet påstigande passagerare i kollektivtrafiken var 126 126. Det är 9 procent lägre än toppsiffrorna för år 2019. Kollektivtrafiken i Vanda har återhämtat sig efter coronaepidemins konsekvenser betydligt snabbare än genomsnittet för HRT. Planeringen av spårvagnsstaden har gått framåt. Stadscentrumen och gamla förorter utvecklas. Siffrorna för helhetslivskraften i centrumen i Vanda har återigen stigit. Resultaten av beräkningarna för år 2021 är 3,0 (2020: 2,9). Siffrorna för helhetslivskraften för år 2022 publiceras i maj 2023.

Både antalet långtidsarbetslösa och antalet arbetslösa under 30 år minskade jämfört med läget i slutet av år 2021. Antalet långtidsarbetslösa var 5 237 i slutet av året (2021: 6 724). Antalet arbetslösa under 30 år var 2 852 i slutet av året (2021: 3 476).

Grundskoleelevernas läsfärdighet bedömdes med testet Lukuseula. Målet var att andelen elever som hör till den lägsta prestationsnivån på 20 procent av alla elever i klass 2 minskar. Resultaten bland dem som studerade finska som modersmål förbättrades inte, medan resultaten bland dem som studerade finska som andra språk förbättrades. Av dem som gått ut grundskolan blev 16 utan studieplats, och utöver detta har det gjorts cirka 200 anmälningar till boendekommunen. Alla som blivit utan studieplats på andra stadiet kontaktas och utbildningsplatser anvisas för dem. Antalet studerande inom yrkesutbildningen som avbröt sina studier minskade jämfört med året innan, även om målnivåerna inte nåddes helt. Procentandelen studerande under 20 år som avbröt sina studier var 8,8 (år 2021: 13,7 %). Procentandelen som avbröt sina studier av alla studerande var 11,3 (år 2021: 19,3 %).

En allt större andel av de äldre klarar av att bo hemma. Andelen personer som fyllt 75 år och bor hemma utan servicebehov eller med hjälp av tjänster som stöder boendet i hemmet var 93,6 procent i slutet av år 2022 (år 2021: 93,4).

Målet Personalens välbefinnande i arbetet och återhämtning efter arbetsdagens belastning förbättras, följdes upp bland annat med hjälp av Kommun10-mätarna: I hela stadens resultat bedömde 36,9 procent att de återhämtar sig väl efter arbetsdagens belastning (2020: 40,7 %).

Den framtida utvecklingen

Vandas framtida utveckling främjas av att stadens ekonomi nu är stabil och i balans. Stadens balansräkning har förstärkts och lånenivån är lägre än på över tio år, vilket är positivt också på grund av de stigande räntekostnaderna. Under de senaste åren har staden kunnat öka investeringsanslagen, vilket gjort det möjligt att bygga nya daghem och skolor – under år 2022 var åtta nya daghem och flera skolors utbyggnads- och ombyggnadsprojekt under uppbyggnad. Vanda har också påbörjat omfattande attraktionskraftsprojekt såsom planeringen av Vandaspåran och Dickursbys inlärningscampus samt utvecklingen av Hanaböle träsk och Håkansböle gårds område. Vanda stads image och attraktionskraft har också förbättrats.

Stadsstyrelsen 27.3.2023 § 13

Stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar att
1. föreslå för stadsfullmäktige att
    a) det vid Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk bokförs som minskning av avskrivningsdifferensen de avskrivningar på 302 804,45 euro i bestående aktiva som anskaffats genom investeringsreserver, och att räkenskapsperiodens underskott 193 131,19 euro överförs till affärsverkets överskott från tidigare räkenskapsperioder,

b) det överskott på 271 120,30 euro som Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda uppvisar för räkenskapsperioden överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen,
c) överskottet på 1 554 271,73 euro i Bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfonden bokförs som en ökning i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar,
d) överskottet på 11 290,31 euro i Fonden för social kreditgivning bokförs som en ökning i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar,
e) underskottet på 335 411,80 euro i Skadefonden bokförs som en minskning i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar, och att
f) överskottet för Vanda stads räkenskapsperiod på 12 093 345,57 euro överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen och

2. vidare föreslå att balansräkningarna för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda, Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk och Fonden för social kreditgivning sammanslås med Vanda stads balansräkning. Vanda stadsfullmäktige har 19.12.2022 (§9–11) beslutat att avveckla Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda, Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk och Fonden för social kreditgivning,
3. konstatera att eftersom balansräkningen också omfattar överskott som ansamlats från tidigare räkenskapsperioder är det på grundval av räkenskapsperiodens resultat inte nödvändigt med förslag till balansering av ekonomin,
4. befullmäktiga ekonomiservicen till att göra justeringar av teknisk natur i bokslutet, och
5. underteckna bokslutet och lämna det till revisorerna för granskning samt efter granskningen föra bokslutet till stadsfullmäktige för behandling.

Beslut:
Förslaget godkändes.

———

Den ansvariga revisorn OFR, CGR Juha Huuskonen från KPMG Oy Ab har till revisionsnämnden avgett rapport om de revisioner som berör 2022 och överlåtit revisionsberättelsen för det aktuella året. Revisorn har i sin berättelse föreslagit godkännande av bokslutet och beviljande av ansvarsfrihet för de revisionsskyldiga för den granskade räkenskapsperioden.

Revisionsnämnden 3.5.2023 § 4

Stadsrevisorns förslag:
Nämnden beslutar att
a) anteckna revisionsberättelsen för år 2022 för kännedom,
b) föra revisionsberättelsen till stadsfullmäktige för kännedom,
c) föreslå för stadsfullmäktige att 2022 års bokslut godkänns, och
d) föreslå för stadsfullmäktige att de revisionsskyldiga beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2022

Protokollet justeras och godkänns genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Protokollet justerades och godkändes genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

———

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 4

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att

a) det vid Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk bokförs som minskning av avskrivningsdifferensen de avskrivningar på 302 804,45 euro i bestående aktiva som anskaffats genom investeringsreserver, och att räkenskapsperiodens underskott 193 131,19 euro överförs till affärsverkets överskott från tidigare räkenskapsperioder,
b) det överskott på 271 120,30 euro som Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda uppvisar för räkenskapsperioden överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen,
c) överskottet på 1 554 271,73 euro i Bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfonden bokförs som en ökning i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar,
d) överskottet på 11 290,31 euro i Fonden för social kreditgivning bokförs som en ökning i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar,
e) underskottet på 335 411,80 euro i Skadefonden bokförs som en minskning i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar, och att
f) överskottet för Vanda stads räkenskapsperiod på 12 093 345,57 euro överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen och
g) anteckna revisionsberättelsen för år 2022 för kännedom,
h) bokslutet för år 2022 godkänns,
i) de revisionsskyldiga beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2022.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Bilagor:
– Vanda stads bokslut 2022
– Revisionsberättelsen 2022

Anvisningar för sökande av ändring: 1 Besvärsanvisning

Närmare information:
Ritva Viljanen, stadsdirektör, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi
Matti Ruusula, ekonomi- och strategidirektör, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi
Sari Hännikäinen, stadsrevisor, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

VANDA STAD
BOKSLUT 2022

STADSFULLMÄKTIGE 22.5.2023

VANDA STAD

BOKSLUT 2022

Stadsfullmäktige 22.5.2023

Pärmbild: Vandas materialbank, Korson Ankkapuisto
Pärm: Markku Lappalainen, Informationen
Layouthandledning: Tuuli Portin, Ekonomiservice
Översättning: Translatorerna, Vanda stadskansli

VANDA STADS BOKSLUT 2022

Innehållsförteckning

1 VERKSAMHETSBERÄTTELSEN ... 1

1.1 AVGÖRANDE HÄNDELSER I VERKSAMHETEN OCH EKONOMIN ... 1
1.1.1 Stadsdirektörens översikt ... 1
1.1.2 Vanda stads förvaltning ... 4
1.1.3 Den ekonomiska utvecklingen på riksnivå och regionalt ... 8
1.1.4 Vanda stads verksamhetsmiljöö och den ekonomiska utvecklingen ... 10
1.1.5 Vanda stads personal ... 27
1.1.6 Miljöfaktorer ... 30
1.1.7 Andra icke finansiella aspekter ... 31
1.1.8 Uppskattning av de viktigaste riskerna och osäkerhetsfaktorerna ... 32
1.2 REDOGÖRELSE FÖR ORDNANDET AV DEN INTERNA KONTROLLEN OCH RISKHANTERINGEN ... 38
1.3 HUR RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT BILDAS OCH VERKSAMHETEN FINANSIERAS ... 43
1.3.1 Hur räkenskapsperiodens resultat bildas ... 43
1.3.2 Finansiering av verksamheten ... 45
1.4 DEN FINANSIELLA STÄLLNINGEN OCH ÄNDRINGAR I DEN ... 47
1.5 TOTALA INKOMSTER OCH UTGIFTER ... 52
1.6 KOMMUNKONCERNENS VERKSAMHET OCH EKONOMI ... 54
1.6.1 Samfund som ingår i koncernbokslutet ... 54
1.6.2 Koncernverksamhetens styrning ... 55
1.6.3 Betydande händelser som gäller koncernen ... 56
1.6.4 Årssammanfattning över Vanda stads största dotterbolag och utfallet av dotterbolagens mål ... 57
1.6.5 Utfallet av fastighetsbolagens mål ... 68
1.6.6 Utvärdering av koncernens sannolika utveckling i framtiden ... 73
1.6.7 Redogörelse för hur koncernövervakningen ordnats ... 74
1.6.8 Koncernbokslutet och dess nyckeltal ... 76
1.7 BEHANDLINGEN AV RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT ... 80

2 BUDGETENS UTFALL ... 81

2.1 UTFALLET FÖR DE BINDANDE MÅLEN ... 81
2.2 UTFALLET AV ANSLAG OCH BERÄKNADE INKOMSTER ... 94
2.2.1 Driftsekonomins utfall ... 94
2.2.2 Tablå över budgetutfallet i resultaträkningsdelen 2022 ... 175
2.2.3 Investeringsdelens utfall ... 178
2.2.4 Finansieringsdelens utfall (exklusive affärsverken) ... 187
2.2.5 Sammandrag över utfallet av anslag och beräknade inkomster ... 188

3 BOKSLUTSKALKYLER ... 189

3.1 VANDA STADS RESULTATRÄKNING ... 189
3.2 VANDA STADS FINANSIERINGSANALYS ... 190
3.3 VANDA STADS BALANSRÄKNING ... 191
3.4 VANDA STADS KONCERNRESULTATRÄKNING ... 193
3.5 VANDA STADS KONCERNFINANSIERINGSANALYS ... 194
3.6 VANDA STADS KONCERNBALANSRÄKNING ... 195

4 BOKSLUTETS NOTER ... 197

4.1 NOTER SOM GÄLLER UPPGÖRANDET AV BOKSLUTET ... 197
4.1.1 Noter som gäller uppgörandet av stadens bokslut ... 197
4.1.2 Noter som gäller uppgörandet av koncernbokslutet ... 199
4.2 NOTER TILL RESULTATRÄKNINGEN ... 201
4.3 NOTER TILL BALANSRÄKNINGEN ... 206
4.3.1 Noter till balansräkningens aktiva ... 206
4.3.2 Noter till balansräkningens passiva ... 212
4.4 NOTER SOM GÄLLER SÄKERHETER OCH ANSVARSFÖRBINDELSER ... 217
4.5 NOTER SOM GÄLLER MILJÖBOKFÖRINGEN ... 226
4.6 NOTER SOM GÄLLER PERSONALEN, REVISORNS ARVODEN OCH TRANSAKTIONER MED INTRESSENTER ... 232

5 SÄRREDOVISADE BOKSLUT 236

5.1 BOKSLUT FÖR AFFÄRSVERKET MELLERSTA NYLANDS RÄDDNINGSVERK 236
5.1.1 Verksamhetsberättelsen 236
5.1.2 Av direktionen godkänd jämförelse av budgetutfallet 239
5.1.3 Bokslutskalkyler och nyckeltal 240
5.1.4 Noter till bokslutet för Mellersta Nylands räddningsverk 243
5.1.5 Bokslutets underskrifter 248
5.2 BOKSLUT FÖR AFFÄRSVERKET FÖR MUN- OCH TANDHÄLSA 249
5.2.1 Verksamhetsberättelse 249
5.2.2 Av direktionen godkänd jämförelse av budgetutfallet 255
5.2.3 Bokslutskalkyler och nyckeltal 256
5.2.4 Bokslutsnoter för Affärsverket för mun- och tandhälsa 259
5.2.5 Bokslutets underskrifter 262
5.3 AFFÄRSVERKENS INVERKAN PÅ STADENS EKONOMI 263
5.4 BOKSLUT FÖR ÖVRIGA SÄRREDOVISADE ENHETER 265
5.4.1 Bokslutskalkyl för bostadslånefonden 265
5.4.2 Bokslutskalkyl för fonden för social kreditgivning 266
5.4.3 Bokslutskalkyl för Skadefonden 267
5.5 ANDRA SÄRREDOVISADE KALKYLER 269

6 FÖRTECKNINGAR OCH REDOGÖRELSER 271

6.1 BOKFÖRINGSBÖCKER OCH REDOGÖRELSE FÖR FÖRVARING AV BOKFÖRINGEN 271
6.2 FÖRTECKNING ÖVER VERIFIKATIONSTYPER 272
6.3 KALKYLSCHEMAN FÖR NYCKELTAL 274

7 UNDERTECKNING AV BOKSLUTET OCH BOKSLUTSANTECKNING 276

1 Verksamhetsberättelsen

1.1 Avgörande händelser i verksamheten och ekonomin

1.1.1 Stadsdirektörens översikt

År 2022 var igen ett mycket exceptionellt år då Ryssland inledde sitt anfallskrig mot Ukraina. Till följd av detta gjorde Finland ett stort säkerhetspolitiskt beslut och ansökte om Natomedlemskap. Konsekvenserna av de ekonomiska sanktionerna som införts mot Ryssland återspeglades i hela den internationella ekonomin bland annat i form av stigande energi- och livsmedelspriser och också i större omfattning bland annat som en ökande inflationstakt och högre räntenivå. Frågan om elproduktion och dess tillräcklighet diskuterades exceptionellt mycket också i Finland.

Under året anlände cirka 50 000 personer i behov av tillfälligt skydd till Finland från Ukraina. En del av dem uppehåller sig i Vanda, vilket har ökat servicebehovet bland annat inom småbarnspedagogiken och den grundläggande utbildningen. De som flytt från kriget i Ukraina kan ansöka om hemkommun efter att ha vistats i Finland ett år – de första redan från och med 1.3.2023. Som kommuninvånare är de som har fått tillfälligt skydd berättigade till mer omfattande tjänster än på en förläggning, vilket lär öka efterfrågan på stadens tjänster i fortsättningen.

Under år 2022 avtog coronapandemin i Finland och efter årets början kunde restriktionerna slopas. Antalet coronainfektioner var fortfarande stort, men på grund av den goda vaccinationsgraden minskade antalet allvarligare coronavirusinfektioner, vilket i sin tur minskade servicebehovet inom hälso- och sjukvården jämfört med året innan.

Staten kompenserade kommunerna fullt ut för de direkta utgifter som orsakats av coronapandemin, genom att bevilja coronastöd av engångskaraktär på 770 milj. euro, vilket var en tredjedel av nivån från året innan. Vanda genomförde under åren 2020–2022 en egen balansering av ekonomin vad gäller sammanlagt cirka 80 miljoner euro, som gjorde att de hotbilder som coronan och den stora arbetslösheten orsakade för stadens ekonomi inte besannades. Enligt de bokslutsutvärderingar som genomförts av statistikcentralen var räkenskapsperiodens sammantagna resultat för kommunerna och samkommunerna i Fastlandsfinland cirka 1,3 miljarder på plus år 2022. Vinsterna från försäljning av egendom förbättrade räkenskapsperiodens resultat med närmare 900 milj. euro. I kommunerna och samkommunerna gjordes investeringar för 5,8 miljarder euro. Lånestocken för kommunerna och samkommunerna i Fastlandsfinland ökade och var i slutet av 2022 runt 24,4 miljarder euro, dvs. en ökning med 230 milj. euro jämfört med året innan.

År 2022 fortsatte genomförandet av produktivitets- och tillväxtprogrammet som balanserar stadens ekonomi. Social- och hälsovårdens utgiftsutveckling var betydligt större än väntat bland annat på grund av det ökade servicebehovet och utmaningarna i fråga om tillgången på arbetskraft. Staten kompenserade också för Vandas del fullt ut för de direkta kostnader som orsakades av coronapandemin. Den plan som gjorts upp för återhämtningen efter coronapandemin uppgick till över 11 miljoner euro. Byggandet avtog såväl i hela landet som i Vanda i synnerhet mot slutet av året. Detta syntes som en minskning i stadens inkomster bland annat i inkomsterna från markförsäljning och avtalsersättningarna.

Stadens skatteinkomster ökade år 2022 med 6,4 procent jämfört med året innan. Den ursprungliga skatteinkomstprognosen i budgeten överskreds med närmare 43 milj. euro. I synnerhet inflödet av samfundsskatt var mycket positivt i Vanda, liksom inom hela det kommunala fältet. Samfundsskatteinflödet för skatteåret 2021 ökade mer än beräknat och även förskottsskatterna för åren 2022 och 2023 utvecklades i positiv riktning. Kommunalskatterna ökade med 5,5 procent jämfört med året innan, medan ökningen i hela landet var 4,8 procent. Fastighetsskatterna ökade också mycket, med 8,3 procent. Ökningen förklaras delvis av en ändring av tidpunkten för fastighetsskatterna, vilken minskade redovisningarna för år 2021 och ökade dem år 2022. År 2022 fick staden 12,7 procent mer i statsandelar för driftsekonomin än året innan.

Vanda stads bokslut för 2022 uppvisar ett överskott på 12,1 miljoner euro för räkenskapsperioden. Stadens, affärsverkens och fondernas bruttoinvesteringsutgifter uppgick till 140,0 milj. euro och investeringarnas självfinansieringsandel till 131,3 milj. euro. Då årsbidraget var 123,6 milj. euro blev procentsatsen för investeringar genom intern finansiering 94,1. År 2022 minskade stadens externa lånestock med 71,7 miljoner euro, varvid staden i slutet av året hade externa lån på 777 miljoner euro. Vanda har under sju års tid kunnat avkorta på de långfristiga lånen med sammanlagt 301 miljoner euro och lånestocken per invånare ligger nu under genomsnittet för hela landet.

År 2022 fördubblades tillväxten i Vanda stad jämfört med året innan. Stadens befolkning ökade under året med cirka 3 600 personer, särskilt genom invandring. Migrationen inom landet uppvisade fortfarande ett negativt resultat för Vanda, även om den var hälften mindre än året innan. Sysselsättningsutvecklingen fortsatte i positiv riktning, men det är fortfarande långt kvar till den arbetslöshetsnivå som rådde före coronapandemin. I synnerhet långtidsarbetslöshetsnivån är fortsättningsvis hög. Det färdigställdes cirka 3 300 nya bostäder. Antalet påbörjade bostäder minskade från året innan särskilt mot slutet av året, vilket antyder att omfattningen på bostadsproduktionen kommer att minska under de närmaste åren.

År 2022 var historiskt sett det sista året, då staden ännu verkade i samma omfattning som tidigare. Organiseringsansvaret för social-och hälsovården och räddningsväsendets tjänster övergick till välfärdsområdet från och med början av år 2023, då också närmare 4 000 av stadens anställda övergick i anställning hos Vanda och Kervo välfärdsområde. Projektet med att separera stadens verksamheter fortsatte planenligt år 2022. Verksamhetsområdet för social- och hälsovård i Vanda förberedde en trygg övergång tillsammans med välfärdsområdets beredningsorganisation och städerna i området. Främjandet av välbefinnandet är en uppgift som fortsättningsvis ankommer på staden och dess roll kommer att stärkas i fortsättningen. Detta förverkligas i samarbete med Vanda och Kervo välfärdsområde.

Den nya stadsstrategin Innovationernas Vanda 2022–2025 för fullmäktigeperioden godkändes i stadsfullmäktige i januari 2022 och genomförandet av strategin inleddes i staden och inom stadens verksamhetsområden. Helsingfors förvaltningsdomstol beslutade under sommaren 2022 förkasta största delen av besvären som gällde Vandas nya generalplan och beredningen kunde inledas så att planen träder i kraft i början av år 2023. Generalplanen drar upp riktlinjerna för Vandas hållbara tillväxt under de kommande årtiondena. Vandaspårans planering fortsatte enligt planerna. På hösten inleddes också beredningen av projektet TE2024. Vanda stad utarbetade sina egna mål för regeringsprogrammet för den regering som bildas efter riksdagsvalet. Staden deltog också i utarbetandet av olika nätverks mål i regeringsprogrammet.

Vandas kommunala skattesats för år 2023 sjunker från 19,00 procent till 6,36 procent i enlighet med lagstiftningen i anslutning till välfärdsområdesreformen och samfundsskatten skärs ner med en tredjedel. Totalt sett kommer stadens inkomster, inklusive skatteinkomsterna, att halveras år 2023 jämfört med år 2022, men stadens utgifter kommer också att halveras i motsvarande mån. Efter att boksluten för år 2022 har färdigställts under år 2023 slutförs också överföringskalkylerna i anslutning till reformen, varefter man kan se de slutliga ändringarna som reformen medför i kommunernas statsandelar och kommunernas ekonomiska balans från och med år 2024.

Vandas framtida utveckling främjas av att stadens ekonomi nu är stabil och i balans. Stadens balansräkning har förstärkts och lånenivån är lägre än på över tio år, vilket är positivt också på grund av de stigande räntekostnaderna. Under de senaste åren har staden kunnat öka investeringsanslagen, vilket gjort det möjligt att bygga nya daghem och skolor – under år 2022 var åtta nya daghem och flera skolors utbyggnads- och ombyggnadsprojekt under uppbyggnad. Vanda har också påbörjat stora attraktionskraftsprojekt såsom planeringen av Vandaspåran och Dickursbys inlärningscampus samt utvecklingen av Hanaböle träsk och Håkansböle gårds område. Vanda stads image och attraktionskraft har också förbättrats.

Från och med början av år 2023 utvecklas Vanda, i enlighet med stadens nya roll, till en stad med utbildning, bildning, kultur och livskraft. Den internationella verksamhetsmiljön, inklusive den ekonomiska instabiliteten och svårförutsägbarheten medför utmaningar för stadens verksamhet och utveckling. De senaste årens kriser har ändå visat att Vanda stad kan fungera framgångsrikt även i snabbt föränderliga situationer och förhållanden.

Ritva Viljanen, Stadsdirektör

1.1.2 Vanda stads förvaltning

Stadsfullmäktige

Samlingspartiet

Ahokas Siri
Aura Anssi
Hakala Heli
Iivarinen Oskari
Kaiju Susanna
Kanerva Sami
Kasonen Mika
Kivimäki Otso
Lehmuskallio Paula
Multala Sari
Norres Lasse
Orlando Carita
Orpana Anitta
Phull Manav
Raja-aho Maarit
Rokkanen Sakari
Siniketo-Pietilä Katja

Finlands socialdemokratiska parti

Abdi Faysal
al-Taee Hussein
Eklund Tarja
el Issaoui Naima
Hall Anu
Kaukola Ulla
Kiljunen Kimmo
Kähärä Sirkka-Liisa
Letto Pirkko
Räsänen Minna
Sainio Jari
Stirkkinen Matilda
Särkelä Jussi
Tahvanainen Säde
Tamminen Ida

Sannfinländarna

Aidanjuuri Tanja
Hartikainen Janne
Järä Juha
Karhu Suvi
Kärki Niilo
Lundell Kai-Ari
Niikko Mika
Saimen Tuukka
Suoniemi Juha
Weckman Markku

Gröna förbundet

Friman Reija
Kaimio Tuire
Kauppinen Sirpa
Norrena Vaula
Rautavaara Maija
Rämö Eve
Tawasoli Eva
Valtanen Hanna
Viilo Mikko

Vänsterförbundet

Demiri Funda
Eerola Antero
Saramo Jussi
Sillanpää Minttu

Centern i Finland

Luokkala Pirjo
Tikkanen Eeva

Kristdemokraterna i Finland

Jääskeläinen Jouko
Tuomela Tiina

Rörelse Nu

Nummela Nina
Vacker Marjo

Svenska folkpartiet i Finland

Karlsson Patrik
Åstrand Stefan

Andra

Dehghan Milad

Stadsfullmäktiges ordförande

Ordförande	Lindtman Antti (SDP)
I vice ordförande	Kaira Lauri (SAML)
II vice ordförande	Veltheim Erika (PS)

Stadsstyrelsen

Samlingspartiet

Kasonen Mika
Orpana Anitta
Rokkanen Sakari

Finlands socialdemokratiska parti

Abdi Faysal
Kaukola Ulla
Tammi Visa

Sannfinländarna

Lundell Kai-Ari
Saimen Tuukka

Gröna förbundet

Norrena Vaula
Valtanen Hanna

Vänsterförbundet

Karinen Ville

Centern i Finland

Luokkala Pirjo

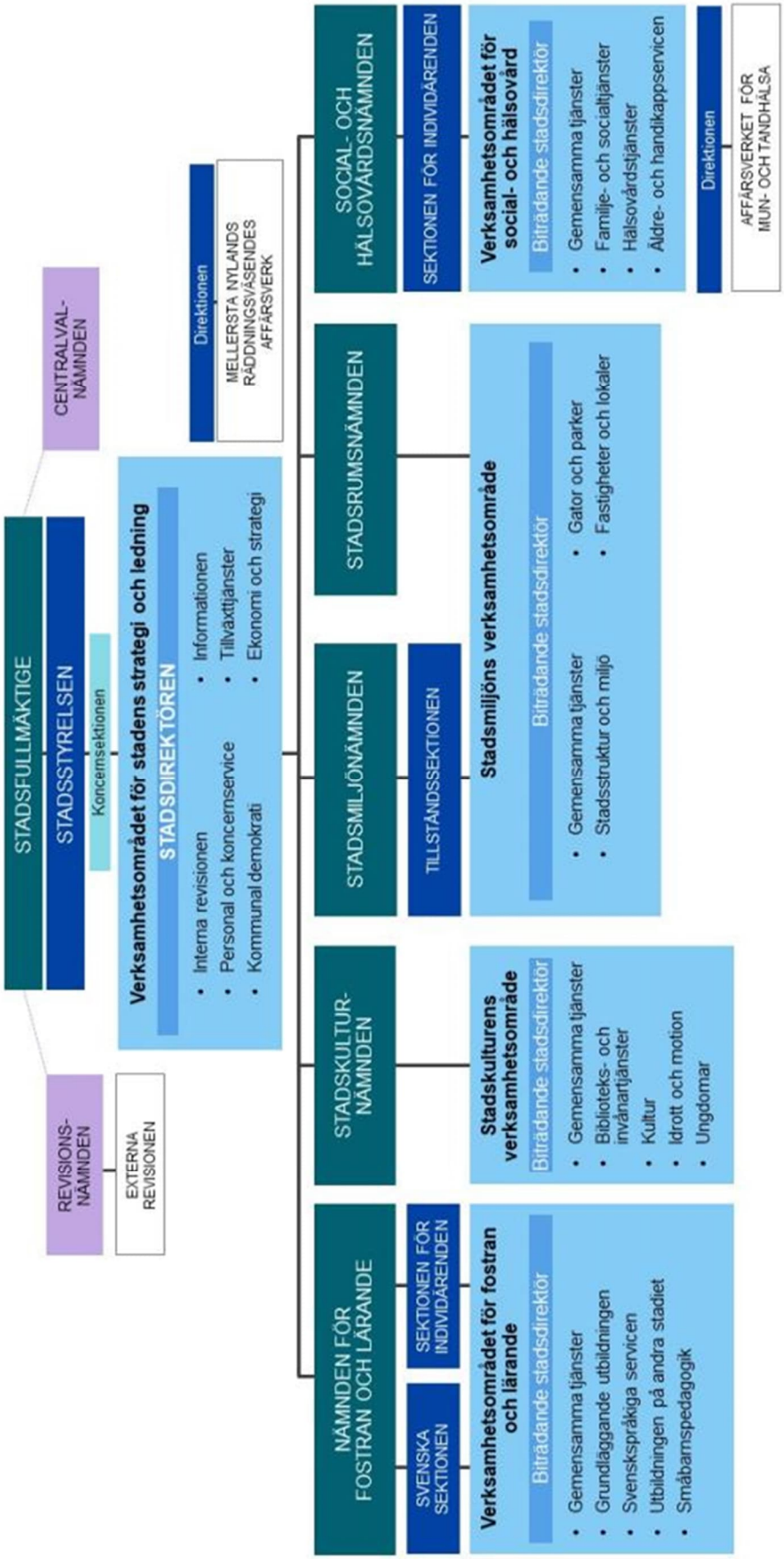
Stadsstyrelsens ordförande:

Ordförande	Multala Sari (SAML)
I vice ordförande	Tahvanainen Säde (SDP)
II vice ordförande	Niikko Mika (PS)

Föredragande (31.12.2022)
Stadsdirektör Ritva Viljanen

Redovisningsskyldiga (31.12.2022)
Stadsdirektör Ritva Viljanen
Biträdande stadsdirektör Timo Aronkytö
Biträdande stadsdirektör Katri Kalske
Biträdande stadsdirektör Tero Anttila
Biträdande stadsdirektör Riikka Åstrand

Vanda stads organisation 2022



1.1.3 Den ekonomiska utvecklingen på riksnivå och regionalt

Den allmänna ekonomiska utvecklingen

År 2022 var i fråga om den ekonomiska utvecklingen tudelad. Den positiva ekonomiska utveckling som inleddes 2021 fortsatte, ekonomin växte och sysselsättningen förbättrades. Årets ekonomiska utsikter försämrades dock av det anfallskrig som Ryssland inledde i Ukraina i februari. Detta gav upphov till försiktighet på marknaden och osäkerhet om bl.a. tillgången på energi och vissa andra råvaror. För första gången på länge ledde situationen till att inflationen ökade kraftigt i euroområdet, vilket också medförde att räntorna steg och den långa perioden med nollräntor tog slut. Detta gör att det är osäkert om den gynnsamma ekonomiska utvecklingen ska fortsätta år 2023.

Enligt Statistikcentralen syns avstannandet av den positiva ekonomiska utvecklingen redan i tillväxtsiffrorna för november 2022. I november 2022 sjönk produktionen som korrigerats efter arbetsdag med 0,4 procent jämfört med året innan. På motsvarande sätt sjönk den säsongsutjämnade produktionen i november med 0,4 procent jämfört med den föregående månaden. Produktionen minskades av både förädling (minskning med 1,6 procent) och tjänster (minskning med 0,2 procent). Primärproduktionen ökade med 5,5 procent.

Jämfört med år 2021 ökade BNP varje månad 2022 fram till november. Under årets första halva var tillväxten snabb och översteg som bäst 4 procent i mars. Från och med juli började tillväxtprocenten att minska jämfört med året innan.

Den ekonomiska prognosen för 2023 är försiktig då finansministeriet förutspår att Finlands ekonomi kommer att krympa med 0,2 procent. År 2024 börjar ekonomin återigen att växa med 1,2 procent enligt prognosen. För år 2025 förutspås en tillväxt på 1,4 procent. Den ekonomiska nedgången påverkas framför allt av att den snabba inflationen minskar den privata konsumtionen och försvagar löntagarnas köpkraft. Euroområdet förväntas undvika en recession och växa med 0,2 procent år 2023.

Den centrala utmaningen i de ekonomiska prognoserna är förknippad med just inflationen och räntenivån. I december 2022 var inflationen i Finland 9,1 procent, medan den genomsnittliga inflationen var 7,1 procent under hela 2022. Inflationen i Finland har legat under genomsnittet i euroområdet. Enligt det harmoniserade indexet för konsumentpriser (HIKP) var inflationen i euroområdet 9,2 procent i december och 8,8 procent i Finland. Finansministeriet förutspår att konsumentpriserna kommer att stiga med 4 procent år 2023 och med 2 procent åren 2024 och 2025.

De senaste årens positiva sysselsättningsutveckling har varit den ekonomiska utvecklingens styrka i Finland. Sysselsättningsgraden var 73,8 procent år 2022, vilket är en historiskt hög nivå. Sysselsättningsgraden ökade med 1,6 procent från år 2021. Antalet sysselsatta ökade med 65 000 och det fanns 22 000 färre arbetslösa. Arbetslöshetsgraden sjönk till 6,8 procent. Sysselsättningens goda utveckling antas dock avstanna när den ekonomiska tillväxten avstannar år 2023. Finansministeriet förutspår att arbetslösheten stiger till 7 procent och att antalet sysselsatta minskar med cirka 12 000 personer. År 2024 förutspås sysselsättningen återigen öka.

Den offentliga ekonomin

Statsekonomin uppvisade ett kraftigt underskott år 2022. Underskottet påverkades särskilt av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, den därpå följande energikrisen, den höga inflationen, de snabba räntehöjningarna samt förändringarna i centralbankernas penningpolitik. Enligt statskontoret togs ytterligare skulder på cirka 12,7 miljarder euro, varvid statsskulden var 141,6 miljarder euro vid utgången av år 2022. Statsskulden beräknas i slutet av 2022 uppgå till omkring 51,6 procent av bruttonationalprodukten, vilket är cirka 0,4 procentenheter större än året innan.

Sammantaget ökade kommunernas intäkter av kommunalskatterna med 5,0 procent år 2022. 16 kommuner höjde och 12 kommuner sänkte sin inkomstskattesats för år 2022. Samfundsskatteinkomsterna ökade med 6,6 procent. Det bör noteras att som coronastödåtgärd gjordes en höjning av engångskaraktär på 10 procentenheter i kommunernas utdelning av samfundsskatten, vars inverkan föll bort år 2022. Med tanke på detta var utvecklingen av samfundsskatten stark. Fastighetsskatteinkomsterna ökade med 6,3 procent. Höjningarna av kommunernas fastighetsskattesatser ledde till att fastighetsskatteredovisningarna ökade något. Statsandelarna ökade med 7,0 procent, dvs. ca 700 milj. euro år 2022. Kommunernas statsandelar ökade bl.a. av indexhöjningen, en justering av kostnadsfördelningen, ökningen av kompensationerna för förlorade skatteinkomster samt kommunernas utökade uppgifter.

Enligt de bokslutsutvärderingar som genomförts av statistikcentralen var räkenskapsperiodens sammantagna resultat för kommunerna och samkommunerna i Fastlandsfinland positivt och uppgick till cirka 1,3 miljarder euro år 2022. Vinsterna från försäljning av egendom förbättrade räkenskapsperiodens resultat med närmare 900 milj. euro. Omkring 770 milj. euro utbetalades i coronastöd till kommunerna. Verksamhetsintäkterna sjönk med 1,9 procent särskilt på grund av att coronastöden var mindre än året innan. Verksamhetskostnaderna ökade med 5,0 inklusive kommunernas direkta coronakostnader. Den sammantagna förändringen i verksamhetsbidraget var 7,4 procent negativ och årsbidraget försvagades med 11,6 procent. I bokslutsutvärderingarna var räkenskapsperiodens resultat negativt i 90 kommuner, medan det var negativt i 61 kommuner år 2021. I kommunerna och samkommunerna gjordes investeringar för 5,8 miljarder euro. Lånestocken för kommunerna och samkommunerna i Fastlandsfinland fortsatte att växa och var i slutet av 2022 runt 24,4 miljarder euro, en ökning med 230 milj. euro jämfört med året innan.

Utvecklingen i Nyland och Helsingforsregionen

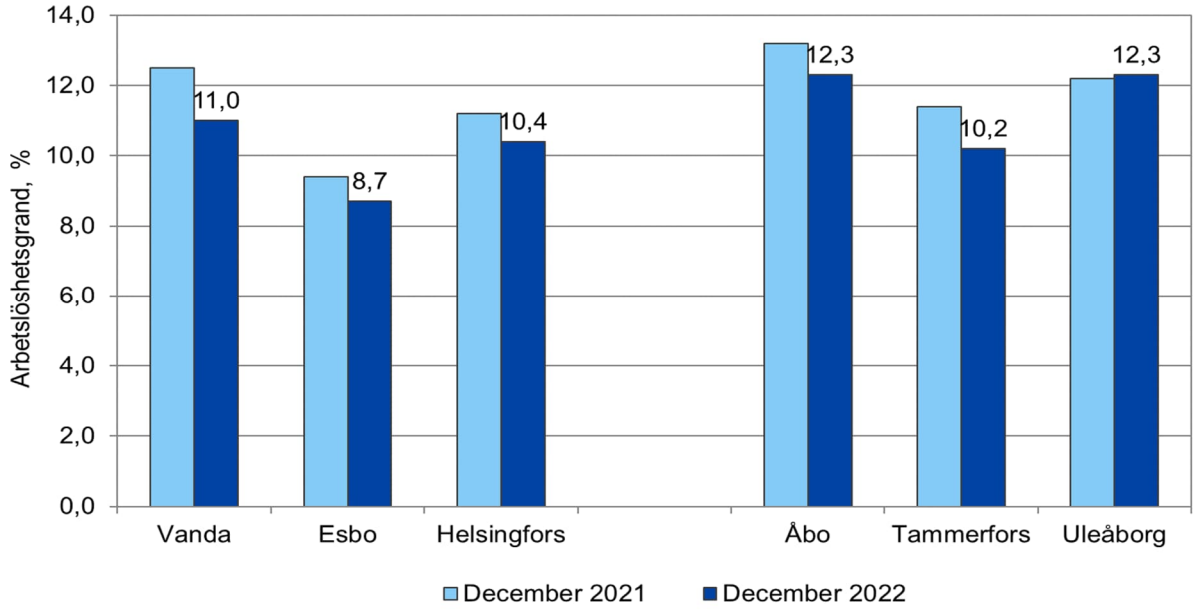
Enligt Statistikcentralens preliminära uppgifter hade Nyland 1 733 892 invånare i slutet av december 2022. Befolkningen ökade med sammanlagt omkring 19 000 personer år 2022. Nylands befolkningstillväxt har i absoluta tal varit snabbast i Finland under januari–september 2022. Relativt sett växte Nyland och Birkaland lika snabbt och båda hade en befolkningstillväxt på 7,3 promille.

Flyttningsrörelsen har riktats tillbaka till Nyland. År 2021 förlorade Nyland befolkning till andra delar av landet i nettomigrationen mellan kommunerna, men under år 2022 har inflyttningsöverskottet varit större i Nyland än i andra landskap. Det totala inflyttningsöverskottet var 10 623 personer. Relativt sett var Birkalands inflyttningsöverskott dock större, 8,8 promille. Nylands relativa inflyttningsöverskott stannade på 6,2 promille. Av flyttningsrörelsen kan man dra slutsatsen att det inflyttningsunderskott som observerats under åren 2020 och 2021 i Nyland i stor utsträckning verkar ha orsakats av coronapandemin. Nu är man på väg att återvända till situationen före pandemin.

Sysselsättningen har utvecklats i en gynnsam riktning i Nyland. Från december 2021 till december 2022 har arbetslösheten stigit endast i Träskända, där ökningen var 0,4 procent. I Vichtis är arbetslösheten på samma nivå som året innan. I Nyland är arbetslösheten lägst i Sjundeå, 5,4 procent, och högst i Vanda, 11 procent.

Den minskade arbetslösheten märks också i de sex största städerna. Arbetslösheten har ökat från december 2022 endast i Uleåborg. I de andra stora städerna har arbetslösheten sjunkit. Lägst var arbetslösheten i Esbo, 8,7 procent. I både Åbo och Uleåborg var arbetslösheten 12,3 procent.

Figur 1: Arbetslöshetsgrad (%) i Vanda och de övriga stora städerna 2021 och 2022



Källa: ANM, uppdaterad 27.1.2023

1.1.4 Vanda stads verksamhetsmiljöö och den ekonomiska utvecklingen

Befolkningstillväxten fördubblades

Befolkningsutvecklingen i Vanda har börjat återhämta sig från nedgången efter coronapandemin. Då befolkningen ökade endast med 0,8 procent år 2021, hade befolkningstillväxten uppgått till 1,6 procent år 2022. Detta innebar cirka 3 700 nya invånare i Vanda.

I Vanda föddes närmare 2 500 barn år 2022, vilket är mindre än under rekordåret 2021, men på samma nivå som under åren 2019–2020. Antalet döda var ändå år 2022 större än någonsin tidigare, närmare 1 800 personer. Det stora antalet döda kombinerat med den låga nativiteten fick den naturliga befolkningstillväxten att stanna på en rekordlåg nivå (+719). Enligt statistikcentralens preliminära uppgifter utgjorde den naturliga befolkningstillväxten endast 19 procent av Vandas befolkningstillväxt.

En orsak till Vandas befolkningstillväxt är invandringen, som gav Vanda ett rekordstort inflyttningsöverskott, närmare 3 600 personer. Inflyttningsöverskottet från utlandet var 1 400 personer mer än året innan. Antalet personer som flyttade till Vanda från utlandet ökade tydligt, men antalet personer som flyttade från Vanda hölls oförändrat. Inflyttningsöverskottet från utlandet bestod enbart av utländska medborgare, eftersom nettomigrationen med utlandet bland finska medborgare var negativ med 81 personer på minus.

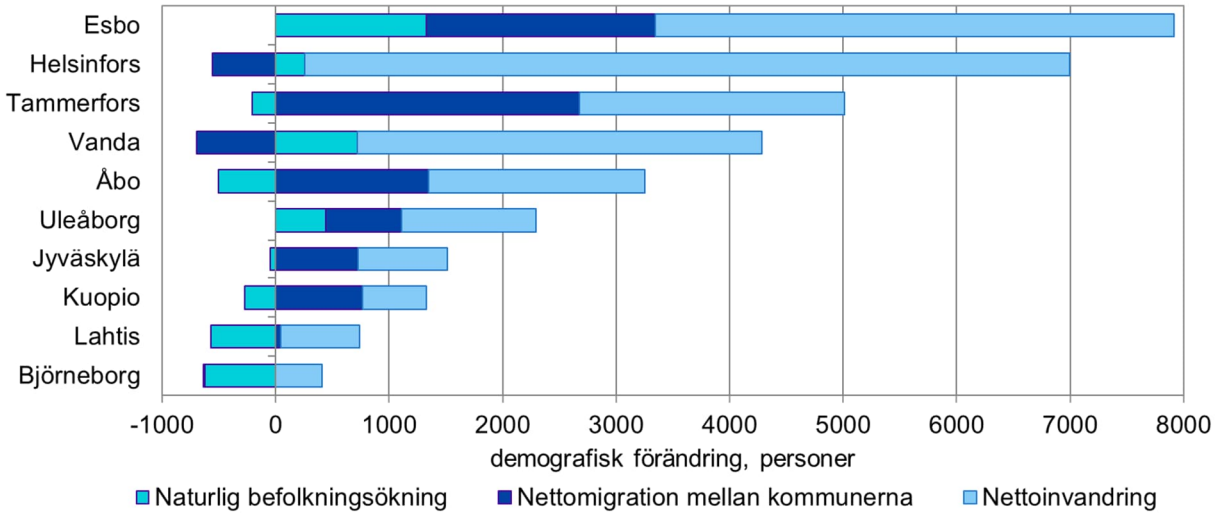
Den inhemska nettomigrationen var fortsatt negativ med ett antal på 700 personer, men det är ändå hälften färre än året innan. Antalet personer som flyttade till Vanda från andra orter i Finland minskade, men antalet personer som flyttade från Vanda minskade också. Det inhemska utflyttningsöverskottet minskade, eftersom antalet personer som flyttade från Vanda minskade mer än antalet personer som flyttade till Vanda.

Befolkningsutvecklingen i de tio största städerna var mycket olika. Tillväxten var starkast i Esbo. Esbo är den enda av de tio största städerna där befolkningen ökar på grund av befolkningsutvecklingens alla tre delområden: den naturliga befolkningstillväxten, nettomigrationen mellan kommunerna och nettoinvandringen. Esbos befolkningstillväxt ökade och uppgick till närmare 8 000 personer år 2022.

Den stad som växte näst mest var Helsingfors. Helsingfors befolkningstillväxt var liknande som i Vanda. I Helsingfors framhävdes nettoinvandringen ännu tydligare än i Vanda i och med att den naturliga befolkningsökningen var mindre. Även Helsingfors förlorade befolkning i nettomigrationen mellan kommunerna.

Det är värt att notera att nettoinvandringen var positiv i alla de tio största städerna. Endast i fyra av de största städerna var den naturliga befolkningstillväxten positiv. Totalt sett visade Björneborgs folkmängd en nedåtgående trend.

Figur 2. Preliminära uppgifter om befolkningsförändringen i de tio största städerna i januari–december 2022



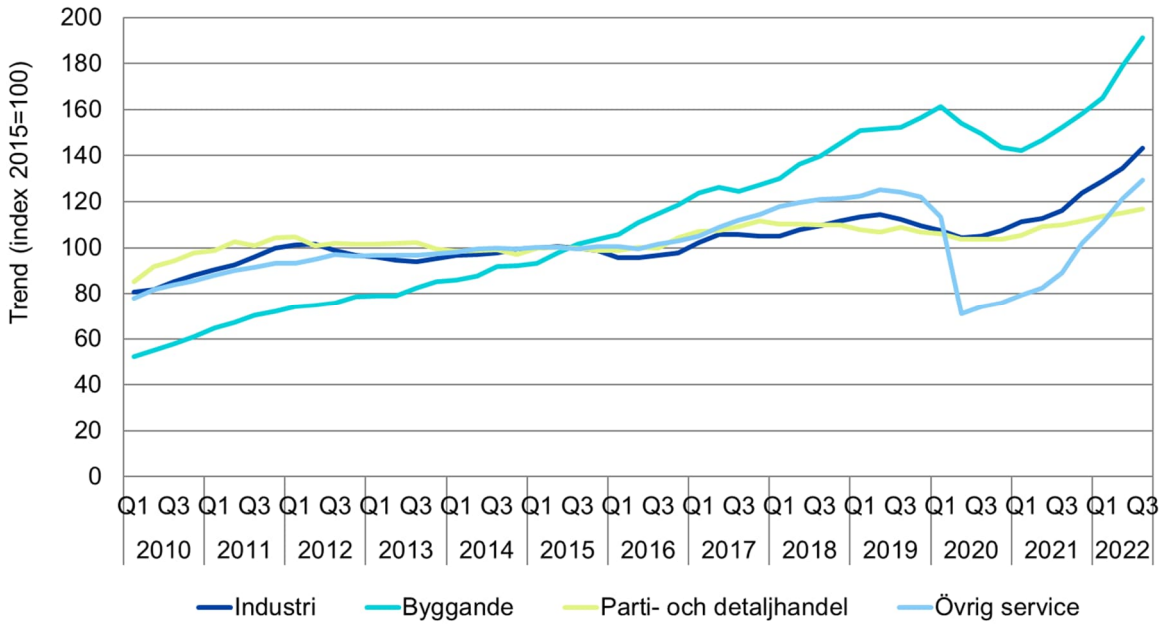
Källa: Statistikcentralen, uppdaterats 26.1.2023

Företagsekonomins utveckling har varit positiv

Den ekonomiska recession som orsakades av coronapandemin hade år 2020 en större inverkan på Vanda än på resten av landet eller Helsingforsregionen. Konsekvenserna var stora, i synnerhet inom servicen. Återhämtningen har ändå varit snabb på bred front från och med år 2020 och den gynnsamma utvecklingen fortsatte år 2022. Omsättningen inom alla huvudsektorer har överskridit den nivå som rådde före coronapandemin år 2020. Pandemin orsakade en nedgång särskilt inom byggandet och servicen. Återhämtningen inom dessa har också varit snabb. Pandemin påverkade inte industrin lika mycket, men tillväxten inom industrin har ändå varit påtaglig år 2022. Inom parti- och detaljhandeln har utvecklingen varit jämnare.

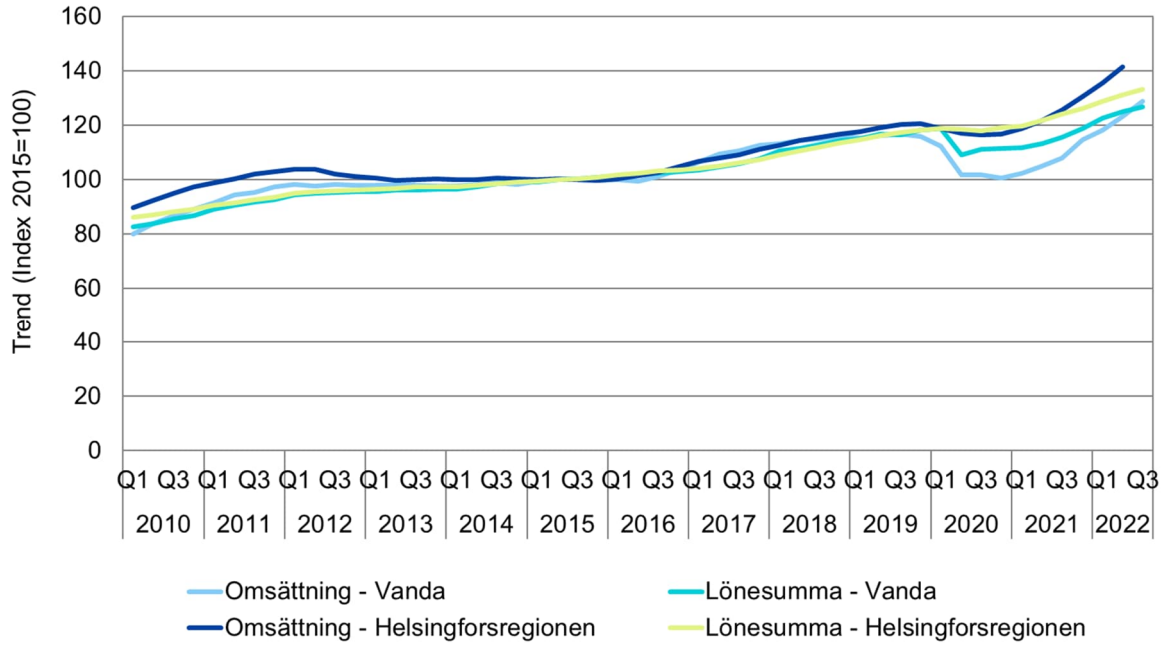
Jämfört med Helsingforsregionen har Vanda inte återhämtat sig lika bra. Deskriptorerna för både omsättning och lönesummor sjönk till följd av coronapandemin mer i Vanda än i hela Helsingfors ekonomiska region. Flera faktorer bidrog till detta. För Vandas del är det viktigt att beakta flygplatsens stora betydelse för staden. Flygtrafiken påverkades starkt av coronapandemin, men också Rysslands anfallskrig mot Ukraina som började i februari har inverkat påtagligt på flygplatsens återhämtning. Som ett resultat av de sanktioner och motsanktioner som följde, förbjöd Ryssland överflygningar för europeiska flygbolag, inklusive Finnair, vilket minskade avsevärt den flygtrafik till Asien som tidigare var viktig för Finnair.

Figur 3: Utvecklingen av företagens omsättning inom huvudsektorerna i Vanda från och med år 2010 (2015=100)



Källa: Statistikcentralen, konjunkturtjänst för kunder 17.1.2023

Figur 4. Utvecklingen i företagens omsättning och lönesummorna i Vanda och Helsingforsregionen åren 2010 (2015=100)



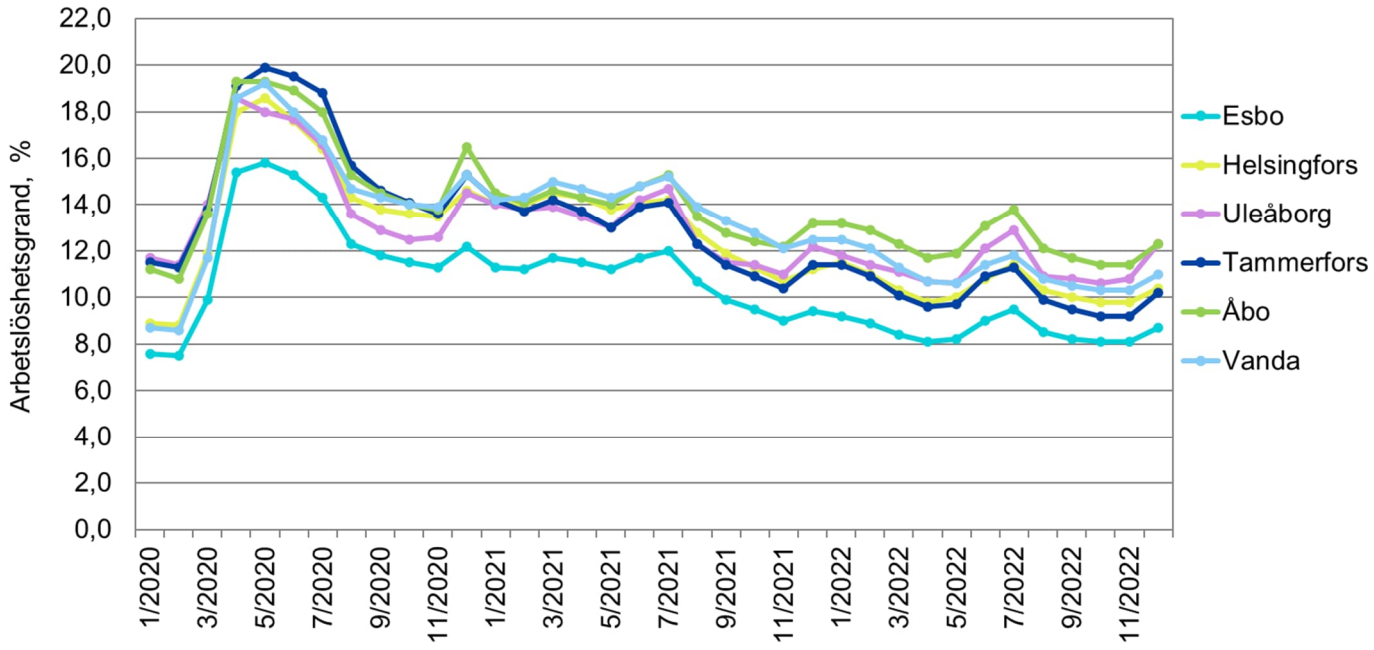
Källa: Statistikcentralen, konjunkturtjänst för kunder 17.1.2023

Sysselsättningsutvecklingen har fortsatt i positiv riktning

Sysselsättningsutvecklingen har fortsatt i positiv riktning år 2022. I Finland är sysselsättningsgraden historiskt hög. I Vanda har arbetslösheten visat en nedåtgående trend efter det att coronarestriktioner slopades under sommaren 2020. Det är ändå värt att notera att det fortfarande är långt kvar till den arbetslöshetsnivå som rådde före coronapandemin. I januari 2020 precis innan coronapandemin började var arbetslösheten i Vanda 8,7 procent och i december 2022 var den 11 procent.

Arbetslöshetstrenden i Vanda har varit rätt så lika som i de övriga sex stora städerna. Arbetslösheten i Vanda steg dock tillfälligt och var den högsta av de sex största städerna, men nu har den sjunkit till mellanskiktet i jämförelsen mellan de sex största städerna. Utifrån de försämrade ekonomiska prognoserna finns det en risk att sysselsättningen förbättras i långsammare takt år 2023 och arbetslösheten kan till och med börja stiga.

Figur 5. Arbetslöshetsgrad (%) i Vanda och de övriga stora städerna från och med januari 2020.

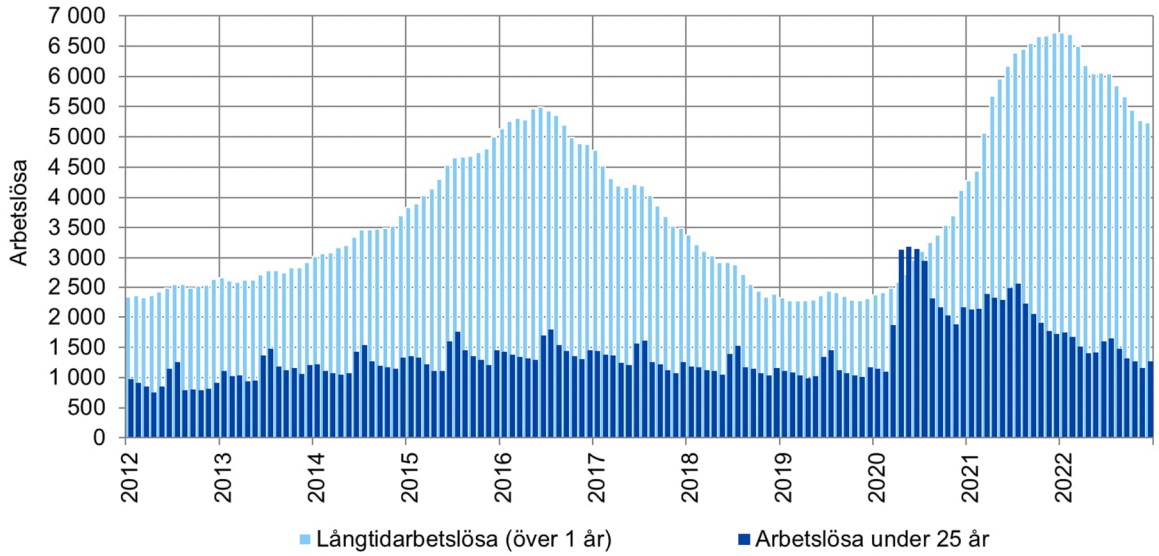


Källa: ANM, uppdaterats 27.1.2023

Långtidsarbetslösheten ligger fortfarande på en hög nivå. Långtidsarbetslösheten började stiga genast efter att pandemin började och sjönk långsammare än den övriga arbetslösheten. Långtidsarbetslösheten sjunker tydligt, men nivån är ändå betydligt högre än före pandemin. I början av år 2020 fanns det lite under 2 400 långtidsarbetslösa i Vanda. I slutet av år 2022 fanns det fortfarande lite under 5 300 långtidsarbetslösa personer, vilket är drygt två gånger mer än före pandemin. Som störst var antalet långtidsarbetslösa över 6 700, vilket innebär en minskning på cirka 1 500 personer jämfört med läget vid årsskiftet 2021/2022.

Ungdomsarbetslösheten börjar också vara på samma nivå som före pandemin. Ungdomsarbetslösheten steg snabbt efter att pandemin började, men den sjönk också snabbt. Typiskt för ungdomsarbetslösheten är att den varierar kraftigt enligt period. I december 2019 fanns det 1 143 arbetslösa ungdomar i Vanda och i december 2022 var antalet arbetslösa ungdomar 1 264. På månadsbasis har arbetslösheten därför ännu inte sjunkit till den nivå som rådde före pandemin, men den är nära.

Figur 6: Antalet unga och långtidsarbetslösa i Vanda från och med januari 2012

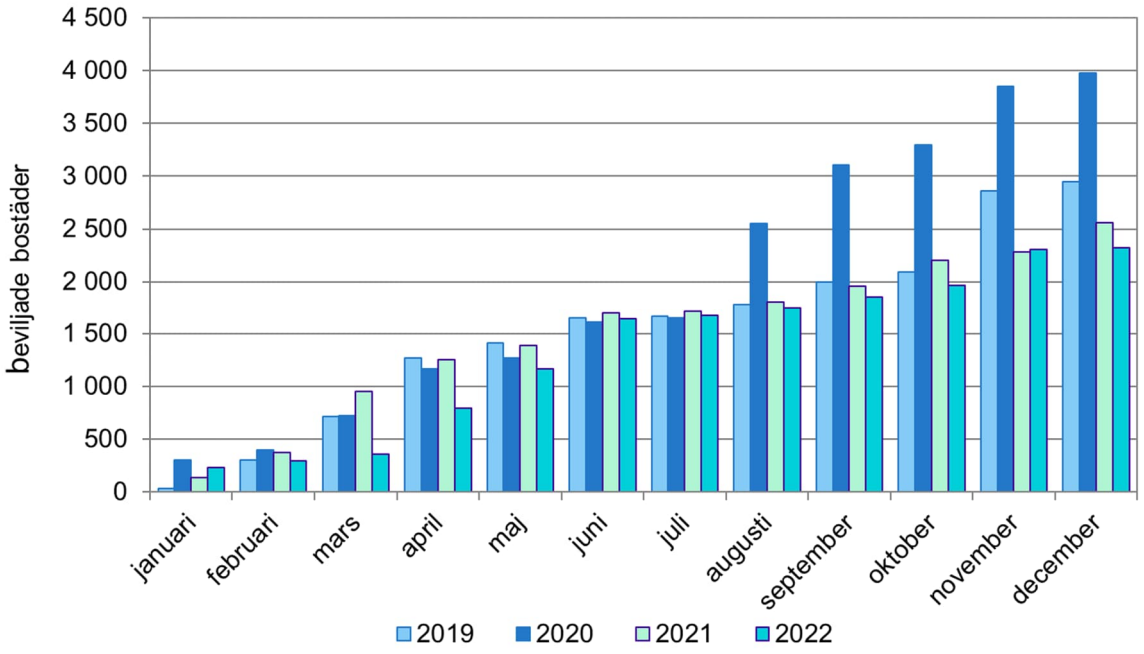


Källa: ANM, uppdaterats 27.1.2023

Byggandet avtar i Vanda

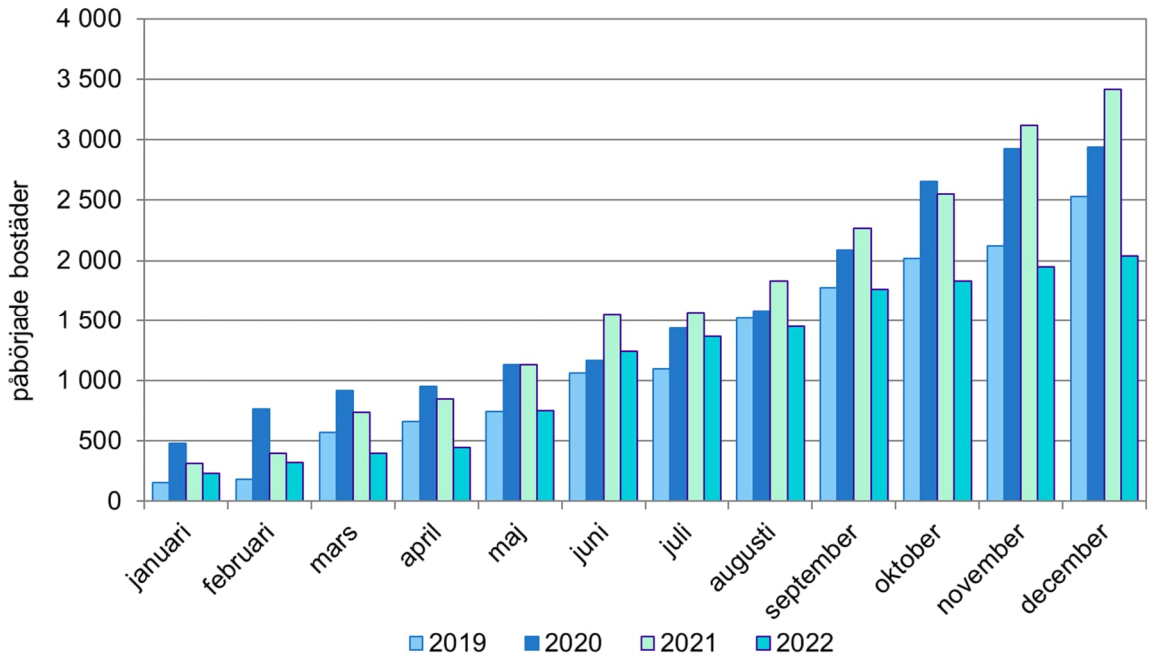
År 2022 färdigställdes 3 211 bostäder i Vanda. Antalet färdigställda bostäder ökade för tredje året i rad. År 2021 färdigställdes 3 108 bostäder. Antalet färdigställda bostäder nådde ändå inte helt siffrorna för toppåret 2019 då rentav 5 010 bostäder färdigställdes i Vanda. Produktionen av nya bostäder avtar tydligt. Antalet nya bostäder som började byggas var 2 037 år 2022. Året innan var antalet nya bostäder som började byggas 3 420. År 2022 beviljades 2 319 byggnadslov. Året innan var motsvarande siffra 2 558. Det att byggandet avtar påverkas troligen av den växande inflationen och den höjda räntenivån på grund av inflationen. Anmärkningsvärt är också att de ekonomiska utsikterna och därmed också sysselsättningsutsikterna har försämrats en aning.

Figur 7: Antalet bygglov som beviljats för bostäder i Vanda (bostäder, preliminär uppgift) månadsvis åren 2019–2022



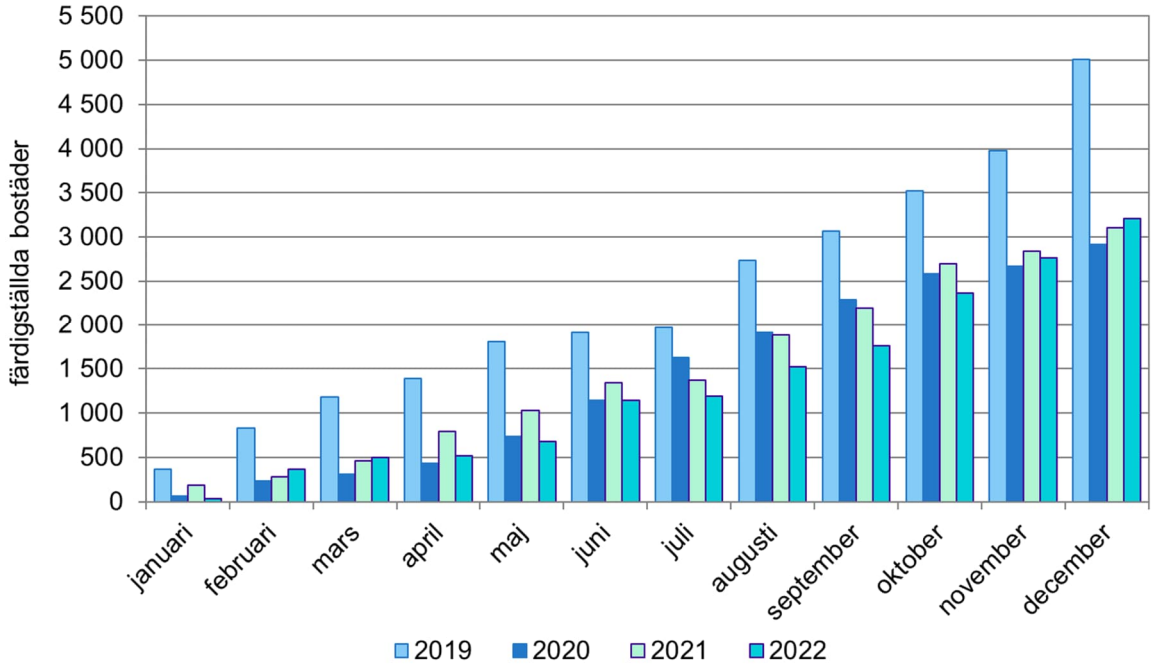
Källa: Kommunregistret Facta och datasystemet Matti, uppdaterats 17.1.2023

Figur 8: Antalet påbörjade bostäder i Vanda (preliminär uppgift) månadsvis åren 2019–2022



Källa: Kommunregistret Facta och datasystemet Matti, uppdaterats 17.1.2023

Figur 9: Antalet färdigställda bostäder i Vanda (preliminär uppgift) måndadsvis åren 2019–2022

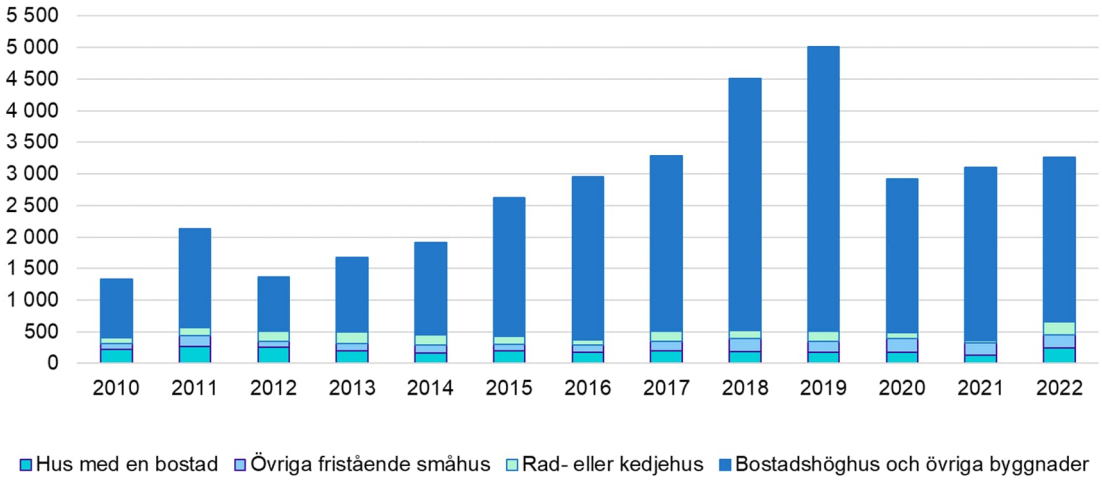


Källa: Kommunregistret Facta och datasystemet Matti, uppdaterats 17.1.2023

Av de nya bostäderna var 2 610 i flervåningshus. Detta är cirka 80 procent av de nya bostäderna. 240 hus med en bostad färdigställdes, av de övriga 211 fristående småhus och 202 rad- eller kedjehus. Småhusens relativa andel har ökat jämfört med tidigare år. År 2021 var flervåningshusens andel 88 procent.

Av bostäderna var 28 procent enrummare, 33 procent tvårummare, 23 procent trerummare, 11 procent bostäder med fyra rum och 4 procent bostäder med mer än fyra rum.

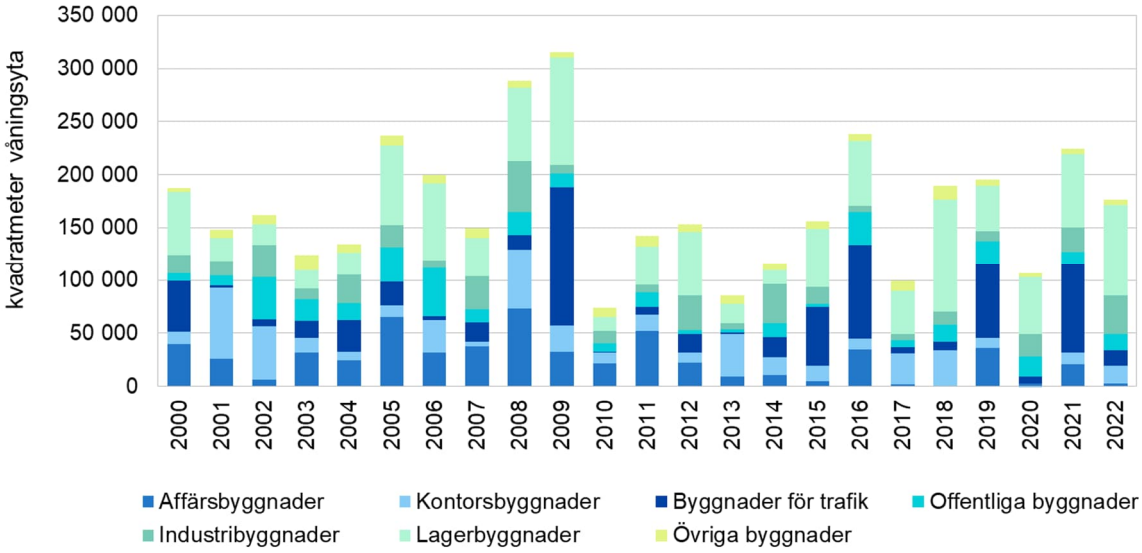
Figur 10: Antalet nya bostäder enligt byggnadstyp åren 2010–2022



Källa: Kommunregistret Facta och datasystemet Matti

Andelen våningskvadratmeter när det gäller andra byggnader än bostadshus har minskat från och med år 2021. Andelen våningskvadratmeter för andra byggnader än bostadshus som färdigställdes år 2022 var totalt 176 370 våningskvadratmeter. Av dessa utgjordes största delen, cirka 86 000 våningskvadratmeter, av lagerbyggnader. Jämfört med tidigare år byggdes det en hel del industribyggnader, totalt 36 000 våningskvadratmeter. Senast det har byggts mer industrilokaler i Vanda var år 2014.

Figur 11: Byggandet åren 2000–2022, exklusive bostadsbyggandet



Källa: Kommunregistret Facta och datasystemet Matti

Skatteinkomster

Vanda stad fick sammanlagt 1 203,7 milj. euro i skatteinkomster år 2022. Skatteinkomsterna ökade med 72,0 milj. euro, det vill säga med 6,4 procent jämfört med år 2021. Den ursprungliga skatteinkomstprognosen i budgeten överskreds med sammanlagt 42,7 milj. euro och skatteinkomstprognosen i den ändrade budgeten med 1,7 milj. euro. Utfallsprocenten av budgetens skatteinkomstprognos blev 100,1 procent i förhållande till den ändrade budgeten. Den ändrade budgeten baserade sig på Kommunförbundets skatteprognosram. En budgetändring gjordes i alla skattekategorier under år 2022 och utfallen låg nära den ändrade budgeten. Den största avvikelsen var i samfundsskatten, där den ursprungliga budgeten överskreds med 52,8 milj. euro och den ändrade budgeten underskreds med 0,2 milj. euro. Inflödet av kommunernas samfundsskatt var mycket positivt i hela det kommunala fältet. Inflödet under skatteåret 2021 ökade mer än beräknat och även förskottsskatterna för åren 2022 och 2023 utvecklades i positiv riktning.

Staden fick sammanlagt 957,4 milj. euro i kommunalskatt år 2022, vilket är 49,9 milj. euro och 5,5 procent mer än år 2021. Den ursprungliga budgeten underskreds för kommunalskatternas del med 16,6 miljoner euro. En anslagsändring gjordes i kommunalskatten, där inkomstbudgeten sänktes med 17 milj. euro, varvid den ändrade budgeten överskreds med 0,4 milj. euro. Budgetens utfallsprocent blev 100,0 procent. I hela landet ökade kommunernas redovisade kommunalskatter med 4,8 procent jämfört med året innan, vilket var ett betydligt bättre resultat än väntat. Resultatet påverkas av en positiv ekonomisk utveckling och sysselsättningsutveckling, särskilt när det gäller utvecklingen av lönesummorna. Den positiva utvecklingen av lönesummorna framgår delvis i skatteinkomstutvecklingen med en fördröjning.

Staden fick in sammanlagt 885,1 milj. euro i förskottsuppbörd av kommunalskatterna för skatteåret 2022. Vandabornas förvärvsinkomster ökade totalt med 4,1 procent under 2021, vilket innebär att tillväxtnivån var 0,5 procentenheter högre än utvecklingen i hela landet. Vandabornas förvärvsinkomster år 2022 beräknas öka med 5,1 procent och i hela landet med 4,3 procent. Vandas utdelning av kommunalskatten minskade med 0,03 procentenheter till 4,45 procent år 2022. På riksnivå var det hela 12 kommuner som sänkte och 16 kommuner som höjde sin kommunalskattesats för år 2022. I praktiken ändrades den genomsnittliga kommunala skattesatsen inte alls från år 2021, och var 20,01 år 2022.

Vanda stad fick sammanlagt 137,8 miljoner euro i samfundsskatter år 2022. Den samfundsskatt som staden fick ökade med 13,8 milj. euro, dvs. 11,1 procent, från året innan. Den ursprungliga budgeten vad gäller samfundsskatterna överskreds med 52,8 milj. euro och den ändrade budgeten underskreds med 0,2 milj. euro. Utfallsprocenten för den ändrade budgeten hamnade på 99,9 procent. Vandas kommunspecifika utdelningsandel växte med 0,25 procentenheter från året innan till 4,62 procent. Åren 2020 och 2021 höjde staten utdelningen av kommunernas samfundsskatt med 10 procentenheter för en viss tid för att ersätta skatteförlusterna på grund av coronapandemin. Denna visstidshöjning upphörde i början av år 2022. År 2022 minskade hela kommungruppens samfundsskatteutdelning med 10,6 procentenheter från året innan till 33,76 procent. Tillväxten inom hela det kommunala fältet var 6,7 procent jämfört med året innan, vilket är betydligt bättre än den ursprungliga uppskattningen. Ursprungligen beräknade man att skatteredovisningarna sjunker med 10,1 procent inom det kommunala fältet. Det allmänna ekonomiska läget och därmed också företagens ekonomi utvecklades bättre än väntat under år 2022. Det positiva inflödet av samfundsskatter förklaras av att samfundsskatteutfallen och -förskotten som företagen betalat var större än beräknat.

Staden fick 108,5 milj. euro i fastighetsskatteinkomster år 2022, en ökning med 8,3 milj. euro, dvs. 8,3 procent jämfört med året innan. År 2022 överskred fastighetsskatteinkomstprognosen med 6,5 milj. euro jämfört med den ursprungliga budgeten och med 1,5 milj. euro jämfört med den ändrade budgeten. Utfallsprocenten var 101,4 procent. I hela landet var ökningen av kommunernas fastighetsskatteredovisningar 7,0 procent jämfört med året innan. Ökningen förklaras delvis av en ändring av tidpunkten för fastighetsskatterna, vilken minskade redovisningarna för år 2021 och ökade dem år 2022.

I Vanda var den allmänna fastighetsskatten 1,28 procent, fastighetsskatten för stadigvarande bostadsbyggnader 0,41 procent, fastighetsskatten för andra än stadigvarande bostadsbyggnader 1,25 procent, fastighetsskatten för kraftverken 3,1 procent och fastighetsskatten för obebyggd byggplats 6,00 procent

år 2022. Enligt uppgifter från skattemyndigheten skulle fastighetsskatt ha debiterats till ett belopp på 107,1 miljoner euro år 2022, det vill säga utfallet är större än den debiterade skatten. En del av de debiterade skatterna år 2021 överfördes till betalning år 2022. Av de debiterade fastighetsskatterna härstammade cirka 22,7 miljoner euro från skatt för stadigvarande bostadshus och 40,7 miljoner euro utgick från den allmänna fastighetsskattesatsen på övriga byggnader. Enligt skatteprocenten för andra än stadigvarande bostadshus inflöt fastighetsskatt till ett belopp av endast cirka 0,1 milj. euro. Fastighetsskatterna för mark uppgick till sammanlagt 42,8 milj. euro, varav andelen höjd fastighetsskatt för obebyggda byggplatser uppgick till cirka 2,9 milj. euro.

Tabell 1: Stadens skatteinkomster år 2022

1000 euro	Ursprunglig budget	Budget-ändringar	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Avvikelse
Skatteinkomster	**1 161 000**	**41 000**	**1 202 000**	**1 203 661**	**1 661**
Kommunens inkomstskatter	974 000	-17 000	957 000	957 370	370
Fastighetsskatt	102 000	5 000	107 000	108 450	1 450
Andel av samfundsskatteintäkterna	85 000	53 000	138 000	137 840	-160

Tabell 2: Bestämningsgrunderna för stadens inkomstskatt

	Inkomstskattesats	Beskattningsbar förvärvsinkomst, milj.	Ändring i %
2013	19,00	4 210,3	3,0
2014	19,00	4 276,7	1,5
2015	19,00	4 352,7	1,8
2016	19,00	4 461,2	2,5
2017	19,00	4 530,1	1,5
2018	19,00	4 721,9	4,2
2019	19,00	4 970,1	5,3
2020	19,00	5 082,1	2,3
2021	19,00	5 315,1	4,6
2022	19,00	*	

* Beskattningen för 2022 färdigställs hösten 2023

Tabell 3: Bestämningsgrunderna för stadens fastighetsskatt

Fastighetsskattesatser	
Allmän	1,28
Stadigvarande bostadshus	0,41
Annat än stadigvarande bostadshus	1,25
Kraftverk	3,10
Obebyggd byggnadsplats	6,00

Statsandelar

I driftsekonomiska statsandelar fick staden in 287,6 milj. euro år 2022 då statsandelspotten år 2021 uppgick till sammanlagt 255,3 milj. euro. I statsandelar för basservicen kom det in sammanlagt 167,7 milj. euro under 2022 medan övriga statsandelar för undervisnings- och kulturväsendets del uppgick till 24,8 milj. euro och kompensationen för skatteinkomstförluster uppgick till 95,1 milj. euro. Budgeten överskreds med 5,6 miljoner euro vad gäller den budgeterade totalsumman statsandelar. Inga budgetändringar gjordes i statsandelarna år 2022.

Statsandelen för kommunal basservice fastställs enligt det nuvarande statsandelssystemet utifrån statsandelsuppgifternas kalkylerade kostnader och tilläggsdelar. De kalkylerade kostnaderna fastställs utgående från åldersstruktur, sjukfrekvens, arbetslöshetsgrad, tvåspråkighet, inslaget av personer med främmande språk som modersmål, befolkningstäthet, karaktär av skärgård och utbildningsbakgrund. Statsandelsprocenten för basservice år 2022 var 23,59 procent och kommunens egen finansieringsandel uppgick till 4 291,05 euro/invånare.

Vandas kalkylenliga kostnader uppgick till totalt 1 243,3 milj. euro under år 2022 vid kalkyleringen av statsandelar för basservice. I statsandelssystemet fastställs tilläggsdelarna utgående från fjärrorter, självförsörjningsgraden i fråga om arbetsplatser och samernas hembygdsområde. Tilläggsdelarna för Vandas del uppgick till totalt 10,9 milj. euro under år 2022 vid kalkyleringen av statsandelarna för basservice. Kommunens egen finansieringsandel var 1 018,0 milj. euro. Utjämningen av statsandelarna som baseras på skatteinkomster gjorde att stadens statsandelar för år 2022 minskade med -37,3 milj. euro (år 2021: -36,6 miljoner euro).
I statsandelar för undervisnings- och kulturväsendet beräknades staden enligt budgetens förhandskalkyl få 23,4 milj. euro år 2022. Enligt det slutliga justeringsbeslutet uppgick Vandas statsandelar för undervisnings- och kulturväsendet år 2022 till 24,8 milj. euro. Av de kalkylerade kostnaderna riktas de största posterna till gymnasieutbildningen och den grundläggande yrkesutbildningen.

De inkomster och utgifter från hemortsersättningar som ska presenteras i samband med statsandelskalkylerna och som ingår i de månatliga statsandelsredovisningarna har enligt bokföringsanvisningarna redovisats på egna separata konton under verksamhetsinkomsterna och -utgifterna i driftsekonomin för verksamhetsområdet för fostran och lärande. Hemortsersättningarna ingår inte i bokslutets statsandelssiffror.

Tabell 4: Statsandelarna i stadens driftsekonomi 2022

1000 euro	Ursprunglig budget	Budget-ändringar	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Avvikelse
Statsandelar	**282 000**	**0**	**282 000**	**287 597**	**5 597**
Basservicens statsandel	166 870	0	166 870	167 709	839
Statsandelar till undervisnings- och kultursektorn	23 430	0	23 430	24 813	1 383
Kompensation för skatte-inkomstförluster	91 700	0	91 700	95 076	3 376

Budgetutfallet 2022

Stadsfullmäktige godkände 13.12.2021 budgeten för 2022 och ekonomiplanen för åren 2022–2025. Den ursprungliga budgeten för 2022 som fullmäktige godkänt slutade på -22,9 milj. euro som resultat för räkenskapsperioden och ett underskott på -20,6 milj. euro samt en bruttoinvesteringsnivå på sammanlagt 156,9 milj. euro.

Stadsfullmäktige beslutade under år 2022 om ändringar i budgeten för 2022 utgående från verksamhetsområdenas förslag. De största budgetändringarna bestod av en höjning av inkomstmålet för social- och hälsovårdens egen verksamhet med 17,7 milj. euro och en höjning av utgiftsanslaget med 57,1 milj. euro. Förändringarna berodde på kostnaderna som coronapandemin orsakat och de stöd som staten beviljade för kostnaderna samt riskerna att serviceproduktionen överskrids bl.a. inom serviceboendet med heldygnsomsorg och Kauniala sjukhus upphandlingar. Inkomstbudgeten för verksamhetsområdet för fostran och lärande höjdes med 5,2 milj. euro och anslaget med 7,3 milj. euro. Dessa förändringar berodde huvudsakligen på ett större behov av inhyrd arbetskraft än beräknat, grundandet av nya grupper i undervisningen för elever med funktionsnedsättning och grupper inom den förberedande undervisningen för flyktingar från Ukraina och inledningen av flera projekt. Coronapandemin ökade också ytterligare kostnaderna bl.a. på grund av effektiverad städning. Stadsmiljöns inkomstbudget sänktes med 19,1 milj. euro och anslagen höjdes med 5,5 milj. euro. Inkomstbudgeten sänktes på grund av mindre intäkter än beräknat från markanvändningsersättningar, markförsäljningsvinster och försäljningen av fastighets- och bostadsegendom och en ökning av anslagen för underhållskostnaderna på grund av de snörika första månaderna av året. Stadskulturens anslag höjdes med 0,6 milj. euro och inkomstbudgeten sänktes med 0,3 milj. euro. Tillväxttjänsternas anslag höjdes med 1,2 milj. euro för arbetsmarknadsstödets kommunandelsavgifter. Den allmänna reservering som budgeterats för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning för en löneuppgörelse inom den kommunala sektorn fördelades till verksamhetsområdena för totalt 6,2 milj. euro och skatteinkomstprognosen höjdes med 41 milj. euro i synnerhet på grund av det positiva inflödet av samfundsskatter. I början av år 2022 ökade man också anslaget för stödet till Ukraina med 0,15 milj. euro och inkomstbudgeten höjdes med prissumman på 0,5 milj. euro för priset Europas stigande innovationsstad. Efter budgetändringarna blev det budgeterade resultatet för räkenskapsåret -50,0 milj. euro.

Bokslutet för år 2022 uppvisar ett resultat på 13,0 milj. euro samt ett överskott på 12,1 milj. euro för räkenskapsperioden. Räkenskapsperiodens resultat är 35,0 milj. euro bättre än den ursprungliga budgeten och 62,0 milj. euro bättre än den ändrade budgeten.

Utfallet av budgetens driftsekonomidel och resultaträkningsdel

Inom driftsekonomin var de största avvikelserna jämfört med den ändrade budgeten 2022 följande på stadsnivå:

- Rörelseintäkterna överskreds med 32,7 milj.
- Verksamhetskostnaderna underskreds med 19,0 milj. euro.
- Skatteinkomsterna överskreds med 1,7 milj. euro
- Statsandelarna överskreds med 5,6 milj. euro
- Ränteintäkterna överskreds med 1,1 milj. euro
- De övriga finansiella intäkterna överskreds med 1,8 milj. euro.

I den ändrade budgeten för år 2022 uppgick verksamhetsintäkterna från stadens driftsekonomi till 478,6 milj. euro. De förverkligade verksamhetsintäkterna under 2022 uppgick till 511,3 milj. euro, vilket överskred den ändrade budgeten med 32,7 milj. euro. Verksamhetsintäkterna utföll till 107 procent jämfört med den ändrade budgeten, men de sjönk med 8,0 procent i relation till bokslutet för år 2021. År 2022 ersatte staten fortsättningsvis kommunerna för de utgifter som coronapandemin orsakat, men eftersom kostnaderna har minskat betydligt jämfört med år 2021, är ersättningssumman också mindre än året innan och av denna anledning har stadens verksamhetsintäkter minskat jämfört med året innan. Enligt statens utkast till förordning skulle andelen coronaersättningar till Vanda ha varit cirka 13,5 milj. euro, vilket beaktades i förslaget till anslagsändring. Staten ersatte ändå kostnaderna betydligt gynnsammare än i den ursprungliga förordningen och coronaersättningen för social- och hälsovården i Vanda uppgick till 19,8 milj. euro. Staten ersatte också fullt ut för kostnaderna i anslutning till flygplatsen som pandemin orsakade, till ett belopp på 3,6 milj. euro. Försäljningen av Vantaan Työterveys Oy gav upphov till en försäljningsvinst på cirka 14,3 milj. euro. Stadsmiljöns verksamhetsintäkter överskred den ändrade budgeten med cirka 9,4 milj. euro. Avgiftsintäkterna från upplagringen av schaktmassor och inkomsterna från avgifterna för snömottagning var exceptionellt stora och uppgick till cirka 3,9 miljoner mer än i budgeten. Markförsäljningsvinsterna, markarrendeinkomsterna och avtalsersättningarna uppgick till totalt cirka 44,8 milj. euro medan den ändrade budgeten var 43,2 milj. euro. Depåns hyresintäkter och

parkeringsavgifter var också bättre än budgeten. Försäljningsintäkterna inkluderar 5,7 milj. euro i s.k. genomfakturerade intäkter från byggservicetjänster som sålts till Helsingforsregionens miljötjänster (HRM).

Stadens verksamhetskostnader var 1 924,3 milj. euro i den ändrade budgeten. Utfallet av verksamhetskostnaderna uppgick till 1 905,3 milj. euro år 2022. Driftskostnaderna underskreds med 19,0 milj. euro och förverkligades till 99 procent i relation till den ändrade budgeten. Verksamhetskostnaderna för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning underskred den ändrade budgeten med 18,0 milj. euro, verksamhetskostnaderna för den allmänna förvaltningens verksamhetsområde med 1,9 milj. euro och verksamhetskostnaderna för stadskulturens verksamhetsområde med 1,4 milj. euro. Verksamhetskostnaderna för social- och hälsovårdens verksamhetsområde överskred den ändrade budgeten med 1,3 milj. euro, verksamhetskostnaderna för verksamhetsområdet för fostran och lärande med 1,0 milj. euro och verksamhetskostnaderna för stadsmiljöns verksamhetsområde med 0,5 milj. euro. Verksamhetskostnaderna för social- och hälsovårdens egen verksamhet överskred den ursprungliga budgeten med 53,1 milj. euro och verksamhetskostnaderna för den specialiserade sjukvården med 7,5 milj. euro. I budgeten 2022 gjordes en centraliserad anslagsreservering för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning för löneuppgörelsen inom den kommunala sektorn. Anslaget fördelades till olika verksamhetsområden enligt den gjorda uppgörelsen, men eftersom löneuppgörelsen nåddes senare än väntat, var den en aning mindre än beräknat och en del av anslaget fördelades inte. Även verksamhetskostnaderna för personal- och koncernservicen samt tillväxttjänsterna var mindre än den ändrade budgeten. Personalkostnaderna underskred budgeten med cirka 39,9 milj. euro, vilket förklaras av en större anslagsreservering än löneuppgörelsens utfall samt den hyrda arbetskraften som ökade hyreskostnaderna till cirka 17 milj. mer än det budgeterade. Hyrd arbetskraft bokförs som kostnader för köp av tjänster, vilka också överskred budgeten med cirka 20,8 milj. euro. I fråga om köp av tjänster överskreds också kostnaderna för underhåll av byggnader och områden samt köp av kundtjänster inom social- och hälsovårdens samt stadsmiljöns verksamhetsområden. Material, förnödenheter och varor överskred den ändrade budgeten med cirka 1,9 milj. euro och understöd med cirka 1,1 milj. euro. Övriga verksamhetskostnader underskred den ändrade budgeten med cirka 2,8 milj. euro. I verksamhetskostnaderna ingår 5,7 milj. euro i s.k. genomfakturerade kostnader från byggtjänster som sålts till Helsingforsregionens miljötjänster (HRM). Verksamhetskostnaderna ökade med 5,7 procent jämfört med bokslutet 2021.

I den del av budgeten där utfallsjämförelsen ingår presenteras budgetutfallet i fråga om verksamhetsområden, affärsverk och fonder i enlighet med de bindningsnivåer som fullmäktige beslutat om.

Skatteinkomsterna för år 2022 överskred den ändrade budgeten med 1,7 milj. euro. I relation till den ändrade budgeten var den beräknade kommunalskattens utfall 100,0 procent, utfallet av fastighetsskatten 101,4 procent, utfallet av samfundsskatt 99,9 procent och utfallet av statsandelarna 102,0 procent. Allt som allt utföll skattefinansieringen totalt (skatter och statsandelar) till 100,5 procent i förhållande till den ändrade budgeten och den ökade med 7,5 procent i relation till bokslutet för år 2021. Skatteinkomsterna utföll väldigt nära den ändrade budgeten. På hösten gjordes ett tilläggsbudgetförslag för skatteinkomsterna, där prognosen för kommunalskatteutfallet sänktes med 17 milj. euro, prognosen för fastighetsskatten höjdes med 5 milj. euro och prognosen för samfundsskatteintäkterna höjdes med 53 milj. euro på grund av det mycket positiva samfundsskatteutfallet. Samfundsskatteutfallet var positivt i hela Finland. Kommunalskatterna överskred den ändrade budgeten med 0,4 milj. euro och fastighetsskatten överskred den ändrade budgeten med 1,5 milj. euro, medan samfundsskatterna underskred den med 0,2 milj. euro. Statsandelarna var 5,6 milj. mer på plus än den ursprungliga budgeten och förslag om anslagsändring har inte gjorts för dem år 2022.

Under 2022 utföll de finansiella intäkterna och kostnaderna till sammanlagt 26,4 milj. euro, medan de sammantagna finansiella intäkterna och kostnaderna i budgeten hade beräknats till 23,2 milj. euro. Även om räntenivån började stiga väldigt kraftigt år 2022, har detta inte märkts av i ränteutgifterna, eftersom låneportföljens skyddsgrad har varit exceptionellt hög. Räntekostnaderna för stadens låneportfölj verkställdes på en nivå på 2,3 miljoner euro. Alla stadens sammanlagda räntekostnader underskred budgeten med 0,1 milj. euro.

Avskrivningar och nedskrivningar gjordes år 2022 för cirka 110,6 milj. euro vilket var 0,8 procent och 0,9 milj. euro mindre jämfört med budgeten.

I bokslutet för år 2022 uppgick stadens årsbidrag till 123,6 milj. euro, räkenskapsperiodens resultat till 13,0 milj. euro och räkenskapsperiodens överskott till 12,1 milj. euro.

Utfallet av investeringsdelen och finansieringsdelen

I den ursprungliga budgeten för 2022 var inkomsterna i investeringsdelen (affärsverken och fonderna inkluderade) cirka 6,9 milj. euro, utgifterna cirka 156,9 milj. euro och nettot för investeringsdelen cirka 150,1 milj. euro. År 2022 gjordes inga ändringar i anslagen. För investeringarna har anvisats anslag för positiv särbehandling på cirka 0,2 milj. euro.

Bruttoinvesteringsutgifterna utföll till totalt 140,0 milj. euro år 2022. De budgetenliga investeringsanslagen underskreds i alla andra projektgrupper förutom i de offentliga anläggningstillgångarna. Den största underskridningen skedde i byggprojekt, 17,7 milj. euro. Anslagen underskreds särskilt på grund av förskjutningar i tidsplanerna för byggprojekt och underskridningar av budgeten i en del genomförda projekt. För de offentliga anläggningstillgångarnas del överskreds budgeten med 5,3 milj. euro, men också inkomsterna överskred budgeten med 4,2 milj. euro på grund av olika statsunderstöd. Anslagen för fast egendom utföll enligt budgeten. För den immateriella egendomens del underskreds budgeten med 0,7 milj. euro, för den lösa egendomens del med 3,0 milj. euro och för aktiernas och andelarnas del med 1,0 milj. euro jämfört med budgeten.

Investeringsinkomsterna utföll med 24,5 milj. euro, cirka 17,6 milj. euro över det budgeterade, i synnerhet tack vare markförsäljning. Investeringsdelens nettoutgifter år 2022 uppgick till totalt 115,5 milj. euro, vilket underskred budgeten med 34,7 milj. euro.

År 2022 amorterades cirka 72 milj. euro på stadens långfristiga lån i enlighet med betalningsprogrammet. År 2022 lyfte staden inte något nytt långfristigt lån, för första gången på 2000-talet, då den långfristiga låneportföljen (utan koncernbolagens koncernkontosaldon) sjönk till cirka 777 milj. euro i slutet av år 2022. I den ursprungliga budgeten för år 2022 gjordes reserveringar för en nettoupplåning på 63,3 milj. euro utgående från budgetens driftsekonomidel och investeringsdel.

Produktivitetsmätare

		BS 2021	BS 2022
Jämförbar utgiftsutveckling	Jämförbar utveckling av verksamhetsbidraget	-0,8 %	7,3 %
Anpassad utgiftsutveckling	Verksamhetsbidrag per invånare, förändring	-2,1 %	6,2 %
Sjukfrånvaroprocent	Frånvaro av hälsoskäl/arbetsdag	4,40 %	5,02 %
Lokaleffektivitet	Lokaler i m²/invånarantal	3,67	3,72
Energieffektivitet (kWh/rm³)	Energiförbrukning/volym	69,0	69,0

* BS 2022 beräknade uppgifter.

Siffran för jämförbar utveckling av verksamhetsbidraget samt ändringen av verksamhetsbidraget per invånare har också ställts i relation till ändringarna i prisnivån (Prisindex för basservicen, Källa: Statistikcentralen, prognoser FM). De förverkligade mätarna beräknas en gång om året när bokslutsuppgifterna blivit färdiga.

Mätaren för sjukfrånvaroprocenten beskriver hur stor andel av den totala arbetstiden som gått åt till frånvaro av hälsoskäl. Till frånvaro av hälsoskäl hör frånvaro på grund av egen sjukdom samt arbetsplatsolyckor, olycksfall under arbetsresan och frånvaro på grund av yrkessjukdomar.

Genom mätaren för lokaleffektivitet har antalet kvadratmeter lokaler satts i relation till antalet invånare. Med hjälp av mätarens relationstal kan man jämföra den mängd lokaler som står till förfogande för kommunernas serviceproduktion i relation till efterfrågan på service.

Genom mätaren för energieffektivitet ställs energiförbrukningen i relation till byggnadsvolymen. Mätaren beskriver den årliga specifika energiförbrukningen i det byggnadsbestånd som ägs av staden. Mätarens nyckeltal rapporteras en gång om året, när statistiken över energiförbrukningen från det föregående året är färdig.

Väsentliga ändringar i kommunens verksamhet och ekonomi samt en prognos över den sannolika utvecklingen framöver

År 2022 var igen ett mycket exceptionellt år då Ryssland inledde sitt anfallskrig mot Ukraina. Till följd av detta har Finland gjort ett stort säkerhetspolitiskt beslut och ansökt om Natomedlemskap. Konsekvenserna av de ekonomiska sanktionerna som införts mot Ryssland har återspeglats i hela den internationella ekonomin bland annat i form av stigande energi- och livsmedelspriser och också i större omfattning bland annat som en ökande inflationstakt och högre räntenivå. Frågan om elproduktion och dess tillräcklighet har diskuterats exceptionellt mycket också i Finland. Under året anlände cirka 50 000 personer i behov av tillfälligt skydd till Finland från Ukraina. En del av dem uppehåller sig i Vanda, vilket har ökat servicebehovet bland annat inom småbarnspedagogiken och den grundläggande utbildningen.

Under år 2022 avtog coronapandemin i Finland och efter årets början har restriktionerna kunnat slopas. Antalet coronainfektioner var fortfarande stort, men på grund av den goda vaccinationsgraden minskade antalet allvarligare coronavirusinfektioner, vilket i sin tur minskade servicebehovet inom hälso- och sjukvården jämfört med året innan. Den ledningsgrupp för störningssituationer som startades år 2020 som stöd för ledningen av staden, fortsatte sin verksamhet fram till hösten 2022. Planen för återhämtning från coronaepidemin och skötseln av serviceskulden som utarbetades år 2021 förverkligades. Sammanlagt cirka 11 milj. euro användes för planen år 2022. Förverkligandet av planen fortsätter ännu år 2023. De förtroendevaldas sammanträden ordnades igen som närmöten. Informationsmötena och aftonskolornas ordnades som så kallade hybridmöten.

Sysselsättningsutvecklingen fortsatte i positiv riktning år 2022. I Vanda har arbetslösheten visat en nedåtgående trend efter det att coronarestriktionerna slopades under sommaren 2020, men det är fortfarande långt kvar till den arbetslöshetsnivå som rådde före coronapandemin. Långtidsarbetslösheten ligger fortfarande på en hög nivå, trots den nedåtgående trenden. Den höga långtidsarbetslöshetsnivån har gjort att arbetsmarknadsstödets kommunandelsavgift som ligger på stadens ansvar hållits stor. Byggandet avtog såväl i hela landet som i Vanda i synnerhet mot slutet av året. Detta syntes som en minskning i stadens inkomster bland annat i inkomsterna från markförsäljning och avtalsersättningarna.

År 2022 ordnades välfärdsområdesvalet och förberedelserna inför riksdagsvalet 2023 inleddes.

Den nya stadsstrategin för fullmäktigeperioden godkändes i stadsfullmäktige i januari 2022 och genomförandet av strategin inleddes i staden och stadens verksamhetsområden.

Beredningen av budgeten 2023 och ekonomiplanen 2023–2026 påverkades bland annat av förberedelserna inför välfärdsområdesreformen, coronapandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina. I budgeten beaktades strukturomvandlingen inom det kommunala fältet då social- och hälsovårdsväsendet, räddningsväsendet och ett fåtal enstaka uppgifter som tidigare hört till staden överfördes till Vanda och Kervo välfärdsområde från och med början av år 2023. I samband med detta lägger man ner Mellersta Nylands räddningsverk, Affärsverket för mun- och tandhälsa och Fonden för social kreditgivning som också fungerat som separata Vanda stads balansenheter. Den plan som gjorts upp för återhämtningen efter coronapandemin var huvudsakligen inriktad på ekonomin för år 2022, men programmet fortsätter ännu under år 2023. I utarbetandet av budgeten följdes Vandas produktivitets- och tillväxtprogram 2021–2025.

Plan för servicenätet på stadsnivå för åren 2022–2031 bereddes i huvudsak under år 2022 och godkändes i stadsfullmäktige i december 2022. I planen för servicenätet beskrivs servicebehovet för de följande 10 åren och investeringsplanerna baserar sig på den här planen.

Inom verksamhetsområdenas hr-tjänster bereddes och genomfördes två hr-systemändringar under år 2022. Under våren överfördes social- och hälsovårdens och Mellersta Nylands räddningsverks löneräknings- och systemtjänster till HUS Asvia genom en överlåtelse av rörelse. I oktober övergick resten av staden till att använda systemet Hertta på grund av att underhållet för det tidigare hr-systemet (eHijat) upphörde. Hr-systemändringarna innebar betydande förändringar i verksamhetssätten och förutsatte att alla aktörer (chefer, anställda och hr-experter) lärde sig ny praxis.

Försäljningarna av Vantaan Työterveys Oy och Kaunialan Sairaala Oy genomfördes under våren 2022. Inom koncernstyrningen bereddes i början av året 2022 en helhetsplan för koncerninnehavshelheten som koncernsektionen godkände i juni/september 2022, och som ska följas på ett riktgivande sätt i beredningen som gäller koncerninnehaven.

Tillväxt- och livskraftsprogrammet bereddes och godkändes i december 2022. Programmet förverkligar strategitemat Ett Vanda med livskraft och kompetens. I staden inrättades en ny verksamhet för att locka internationella investeringar till Vanda. Stadens etableringsservicehelhet utvecklades också på ett tväradministrativt sätt för att bättre kunna locka företag och investeringar.

Man har fortsatt kommunförsöket med att främja sysselsättningen genom att utveckla kundservicens processer. Lagstiftningen gällande den nordiska modellen för arbetskraftsservice trädde i kraft 2.5.2022. Under hösten 2022 inleddes beredningen av projektet TE2024 (dvs. skötseln av sysselsättningen överförs permanent till kommunerna). Beredningen genomförs tillsammans med verksamhetsområdena och olika intressegrupper såsom representanter för läroanstalter och företag. En gemensam beredningsgrupp grundades inför beredningen.

Organiseringsansvaret för social- och hälsovårdens och räddningsväsendets tjänster överfördes från och med början av 2023 till välfärdsområdena. Inom välfärdsområdesreformen framskred projektet med att separera stadens verksamheter enligt planerna och avslutades i slutet av år 2022. År 2022 förberedde verksamhetsområdet för social- och hälsovård en trygg övergång tillsammans med välfärdsområdets beredningsorganisation och städerna i området. I de s.k. fusionsarbetsgrupperna beredde man fusionen av social- och hälsovårdens verksamhet i Vanda och Kervo och grundandet av den nya organisationen. Man främjade systematiskt överföringen av personal och avtal från städerna till välfärdsområdet. Man beredde sig på de största utmaningarna under övergångsskedet, dvs. att ICT-lösningarna fungerar och att löneutbetalningen och serviceproduktionen fungerar smidigt genom att utföra målmedveten förändringsledning, riskhantering, systematisk intern och extern kommunikation och ett gott samarbete med städerna i de organisationer som fusioneras.

Den utdragna coronaepidemin har belastat social- och hälsovårdens personal i snart tre års tid samtidigt som vård- och serviceskulden ökat. Särskilt inom äldre- och handikappservicen måste man dra in på serviceverksamheten i början av året, och verksamhetsområdets personal överfördes till andra uppgifter för att trygga alla kritiska verksamheter. Sjukdomsläget i fråga om infektioner som krävde sjukhusvård förbättrades mot sommaren, men i slutet av året hade antalet patienter som vårdades återigen nått rekordnivåer. Vaccinationsverksamheten fortsatte enligt de nationella rekommendationerna. Hälsosäkerhetsverksamheten vid gränserna som ordnades på flygplatsen avslutades enligt lagstiftningen 30.6.2022. Staten kompenserade fortsättningsvis kommunernas ekonomi genom att fullt ut ersätta för de direkta kostnaderna som orsakades av coronaepidemin i form av ansökningsbara understöd. Social- och hälsovårdens utgiftsutveckling var betydligt större än väntat bland annat på grund av det ökade servicebehovet och utmaningarna i fråga om tillgången på arbetskraft.

Verkställandet av den lag om ändring av lagen om småbarnspedagogik som trädde i kraft 1.8.2022 inleddes. Lagreformen stärker barnets rätt till det stöd som barnet behöver och förverkligandet av trestegsstödet som utvidgas till att gälla alla åldersklasser. Införandet av småbarnspedagogikens klientdatasystem har inte framskridit enligt planerna. Arbetet med att planera och införa VaSa-systemet har

framskridit ungefär halvvägs. Ursprungligen var avsikten att systemet i sin helhet skulle vara färdigt redan 03/2021, men av orsaker som beror på systemleverantören har färdigställandet fördröjts.

De 13 nya grupper inom förberedande undervisning som inledde den grundläggande utbildningen i april, fortsätter med fullt elevantal under läsåret 2022–2023. Förutom elever från Ukraina kom det elever från flera andra länder till den förberedande undervisningen. Projektet Digione framskred inom tidtabellen och pilotprojektskolorna utsågs.

År 2022 inom stadskulturens verksamhetsområde präglades ännu i början av året av de begränsningar som coronapandemin innebar samt den osäkerhet och energikris som uppstått till följd av kriget i Ukraina. Produktivitets- och tillväxtprogrammets åtgärder vidtogs med undantag av inkomstökningarna. De mest betydande projekten för utveckling av servicenätet utgjordes av spetsprojekten Hanaböle träsk och Myrbacka stadskulturhus, planeringen av Elmo simhall och byggandet av servicekoncentrationen Mosaiken i Kivistö. Planeringen av ombyggnadsprojekten i Fernissan och Dickursby bibliotekshus inleddes.

Efterverkningarna av krisen i Ukraina, som ökade byggkostnader, höjningen av priset på energi och räntor påverkade också i Vanda volymen på byggandet och framskridandet av stadsutvecklingsprojekt år 2022. Utmaningarna i fråga om tillgången på material ledde till att byggprojekt framskred långsammare.

Antalet beviljade bygglov minskade, i synnerhet för byggande av flervåningshus, men först under andra hälften av året. Vanda lyckades klart överskrida det årliga målet på 2640 bostäder för bostadsproduktionen som satts upp i MBT-avtalet: omkring 3300 nya bostäder färdigställdes i staden. Också uppförandet av småhusbostäder var livligt: så många som 643 stycken småhusbostäder, dvs. egnahems-, par- och radhusbostäder färdigställdes. Något över hälften av MBT-avtalets mål på 240 000 kvadratmeter ny bostadsvåningsyta förverkligades, cirka 142 000 kvadratmeter våningsyta. Planläggningen fördröjdes förutom av den försvagade konjunkturen för byggande, också av bl.a. tilläggsutredningar i anslutning till naturvärden och utdragna avtalsförhandlingar.

Helsingfors förvaltningsdomstol beslutade i somras att förkasta största delen av besvären som gällde Vandas nya generalplan och beredningen kunde inledas så att planen träder i kraft i början av år 2023. Den nya generalplanen drar upp riktlinjerna för Vandas hållbara tillväxt under de kommande årtiondena.

Planeringen av Vandaspåran framskred på alla tre planeringsnivåer: för behandlingen av godkännandet färdigställdes en dispositionsplan som beskriver stadsutvecklingens potential, ett flertal förslag till detaljplaneändringar som reserverar utrymme för spårvägen i gatunätet, samt förslag till gatuplaner. Spårvägens konsekvenser bedömdes aktivt. Flera utredningar om projektet färdigställdes, bl.a. om spårvägens fastighetsekonomiska konsekvenser och spårvägens inverkan på buller, vibrationer och annan trafik. Planeringen av projektet har hållit tidtabellen och år 2022 underskred spårvägen det anslag som beviljats för planeringen. Byggandet av spårvägen förs till beslutsfattandet under loppet av år 2023.

Uppdateringen av vägkartan för resurssmarthet som drar ut riktlinjerna för ett klimatneutralt Vanda år 2030 godkändes i fullmäktige våren 2022. I uppdateringen fastställdes särskilt målen och åtgärderna i anslutning till naturens mångfald.

Under ledning av stadsmiljöns verksamhetsområde inleddes i Vanda nya energibesparingsåtgärder under den allt svårare situationen beträffande energitillgången i slutet av året, som sänkta inomhustemperaturer i lokaler och minskad utomhusbelysning. Även långsiktiga energibesparingsåtgärder har systematiskt förts vidare.

Bland lokalinvesteringarna färdigställdes bland annat de omfattande renoveringarna av Jokiniemen alakoulu och Kilterin koulu. Flera nya daghem blev färdiga och är fortfarande under uppbyggnad. Flera daghem renoverades också. Evenemangscentret Aviapolis X färdigställdes vid Aviapolis tågstation.

Vanda stads resultat för 2022 blev klart positivt jämfört med budgeten. Detta berodde särskilt på en god utveckling i samfundsskatteinkomsterna. Stadens nettoupplåning 2022 låg på cirka -72 milj. euro på grund av att årsbidraget utvecklades bättre än beräknat, investeringsnivån var mindre än beräknat och

kassaläget var bra. Den långfristiga skulden per invånare sjönk cirka 349 euro/invånare och den långfristiga lånestocken var cirka 777 milj. euro i slutet av året.

Den budget för år 2023 som Vanda stadsfullmäktige godkände i november 2022 baserar sig på ett positivt resultat för räkenskapsperioden på 48 milj. euro samt en nettoupplåning på -2 milj. euro. År 2023 är ett ekonomiskt starkt år för hela det kommunala fältet på grund av de s.k. skatteeftersläpningarna i anslutning till välfärdsområdesreformen, vilket innebär att en del av skatteinkomsterna fortfarande bokförs år 2023 enligt de större skattesatserna och utdelningarna för år 2022. Prognoserna för skattefinansieringen visar en större ökning för år 2023 än budgeten, vilket beräknas förbättra räkenskapsperiodens resultat för 2023 jämfört med budgeten. Å andra sidan kan den ekonomiska osäkerheten och dess konsekvenser för sysselsättningsläget leda till att prognoserna försämras under årets lopp.

Vandas kommunala skattesats för år 2023 sjönk från 19,00 procent till 6,36 procent i enlighet med lagstiftningen i anslutning till välfärdsområdesreformen och samfundsskatten skars ner med en tredjedel. Totalt sett kommer stadens inkomster, inklusive skatteinkomsterna, att halveras år 2023 jämfört med året innan, men stadens utgifter kommer också att halveras i motsvarande mån. Efter att boksluten för år 2022 har färdigställts under år 2023 slutförs också överföringskalkylerna i anslutning till reformen, varefter man kan se de slutliga ändringarna som reformen medför i kommunernas statsandelar och kommunernas ekonomiska balans från och med år 2024.

Välfärdsområdesreformen förändrade stadens roll då social- och hälsovårdens samt räddningsväsendets organiseringsansvar överfördes i sin helhet till Vanda och Kervo välfärdsområde från och med 1.1.2023. Samtidigt överfördes också arbetsverksamheten i rehabiliteringssyfte till välfärdsområdet. Främjandet av välbefinnandet ankommer fortsättningsvis på staden och dess roll kommer att stärkas i fortsättningen. Detta förverkligas i samarbete med Vanda och Kervo välfärdsområde.

Tiotusentals personer som flytt från kriget i Ukraina kan detta år ansöka om hemkommun när de har vistats i Finland ett år. De första kan redan ansöka om hemkommun från och med 1.3.2023. Som kommuninvånare är de som har fått tillfälligt skydd berättigade till mer omfattande tjänster än på en förläggning, vilket lär bidra till att servicebehovet ökar också i Vanda.

Effekterna av reformen TE2024 som träder i kraft i början av år 2025 beaktas i beredningen av nästa budget och ekonomiplan. I beredningen beaktas också, i den mån det behövs, stadsfullmäktiges beslut som gäller Vandaspåran.

1.1.5 Vanda stads personal

Antalet anställda

Antalet anställda 31.12	Fast anställda		Visstidsanställda		Sammanlagt		Förändring 2022 jämfört med 2021	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	Antalet	%
Stadens strategi och ledning	382	411	150	172	532	582	-50	-9 %
Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk	455	432	81	82	536	514	22	4 %
Stadskulturen	552	543	180	301	732	845	-113	-13 %
Fostran och lärande	4 117	4 312	1 578	1 343	5 695	5 655	40	1 %
Social- och hälsovårdsväsendet	2 497	2 460	785	629	3 282	3 089	193	6 %
Affärsverket för mun- och tandhälsa	256	247	50	36	306	283	23	8 %
Stadsmiljön	574	570	46	53	620	623	-3	-1 %
Sammanlagt	**8 833**	**8 975**	**2 870**	**2 616**	**11 703**	**11 591**	**112**	**1 %**

Antalet anställda inkluderar fast anställda, visstidsanställda och sysselsatta.

Anställda på deltid har ändrats till anställda på heltid enligt de allmänna anvisningarna.

Utvecklingen i antalet anställda och lönekostnaderna

Antalet anställda totalt ökade med drygt 100 personer jämfört med året innan. I antalet anställda som anges i bokslutet 2021 syns antalet sysselsatta som en egen post. Skillnaden mellan rapporteringssättet för år 2021 och år 2022 beror på att det nya hr-systemet tills vidare inte producerar någon sådan rapport över antalet anställda, där antalet sysselsatta inte ingår.

Lönekostnaderna uppgick till 575,8 miljoner euro, vilket är 17,4 milj. euro och 3,12 procent mer än året innan vid motsvarande tidpunkt. Från och med 1.6 har lönerna stigit i genomsnitt med 2 procent och från och med 1.10. i genomsnitt med 0,5 procent på grund av allmänna förhöjningar och/eller andra avtalsvisa poster. År 2022 ökade löneutgifterna med i genomsnitt 1,76 procent på grund av kostnaderna för kollektivavtalsuppgörelsen. Resten av ökningen förklaras av ökningen i antalet anställda. Antalet anställda ökade särskilt inom de verksamheter som övergick till Vanda och Kervo välfärdsområde, dvs. inom social- och hälsovårdsväsendet och räddningsväsendet.

Tillgång

Vanda stad fortsatte sitt övergripande arbete för att förbättra tillgången. I programmet för tillgång på arbetskraft för åren 2022–2024 som färdigställdes på hösten är perspektivet mer övergripande och gäller alla arbetstagar- och tjänsteinnehavargrupper inom staden per 1.1.2023. Programmets syfte är att i första hand utveckla förmågan att hålla kvar anställda, eftersom den å sin sida också stöder attraktionskraften. Det viktigaste är att tillgången kommer att stärkas med hjälp av övergripande åtgärder. Detta är målet också till exempel i småbarnspedagogikens egen tillgångsgrupp.

Efter coronapandemin ordnas det igen rekryteringsevenemang för olika branscher, där den centraliserade rekryteringen, men framför allt närvaron av arbetsplatsernas egna yrkesutbildade och chefer är oerhört viktig, eftersom endast representanter för det egna yrkesområdet kan svara på frågor som gäller arbetets innehåll inom det egna yrkesområdet.

Personal- och ledarskapsutveckling

Verksamhetsområdena och serviceområdena har genomfört utbildningar i enlighet med utbildningsplanerna samt kompetensutveckling. Det ordnades år 2022 sammanlagt 26 380 utbildningsdagar i enlighet med utbildningsplanen. Antalet utbildningsdagar per anställd var 2,9 dagar. Utbildningskvoterna har ökat, även om antalet utbildningsdagar inte når upp till helt samma nivå som före coronapandemin. Under de senaste åren har i synnerhet antalet kortare webbutbildningar ökat. Yrkeshögskolan Metropolia fungerar som producent av Vanda stads yrkesinriktade tilläggs- och kompletteringsutbildning/personalutbildningsservice. Samarbetet med Metropolia är redan en etablerad verksamhetsform som baserar sig på en systematisk modell för kompetensledning som utgår från en årsklocka. Metropolia producerade år 2022 sammanlagt 169 enskilda utbildningsevenemang, i vilka totalt 2 371 av stadens anställda deltog. Pilotprojektet med och införandet av modellen för lärande i arbetet ”Opi arjessa” förverkligades. Vandas nya strategi och särskilt prioriteringsområdet Meningsfullt arbete genom effektivt ledarskap har i år synts i utvecklingen av ledarskapskompetensen.

Årsklockorna för kompetensutvecklingen och arbetsgrupperna fungerar och arbetar inom verksamhetsområdena enligt planerna och inom vissa verksamhetsområden har man granskat kompetensutvecklingen ur ett mer långsiktigt tidsperspektiv. Inom verksamhetsområdet för fostran och lärande har verksamhetsområdets strategiska kompetens fastställts. Kompetensutvecklingen koncentrerar sig på utvecklingen av den strategiska kompetensen inom hela verksamhetsområdet utöver att man också i fortsättningen säkerställer att personalen innehar en stark yrkeskompetens.

För cheferna har det ordnats olika öppna coachningar inom ledarskapsutveckling. Dessa är bland annat coachningen Chef i Vanda och olika kortare workshoppar, föreläsningar eller gruppcoachningsprogram för chefer. Inom coachningarna har det så kallade nya normala blivit en hybridmodell där en del av coachningen genomförs på fysiska möten, en del på distans. Det har också producerats två utbildningsprogram för chefer som leder till examen; specialyrkesexamenutbildning i ledarskap och företagsledning (Johtamisen ja yritysjohtamisen erikoisammattitutkintokoulutus), där deltagarna avlade en specialyrkesexamen. En yrkesexamenutbildning i närchefsarbete (Lähiesimiestyön ammattitutkintokoulutus) producerades också. I anslutning till fullmäktigeperiodens nya strategi har man skapat ett nytt strategiskt utbildningsprogram för serviceområdenas ledningsgrupper, och ett pilotprojekt för detta inleddes på hösten.

Användningen av den elektroniska lärmiljön Oppiva är redan etablerad i Vanda, och användningen har utvidgats ytterligare år 2022, och den elektroniska lärmiljön används nu i flera utbildningar för hela personalen på stadsnivå. Avgångsrespons samlades in i Vanda, och av de personer som svarade kunde 75 procent tänka sig att återvända till en anställning i Vanda.

Välbefinnandet på arbetet – stöd, utvärdering och resultat

Under hösten och i slutet av år 2022 har tjänster och produkter för psykiskt välbefinnande riktats till anställda och också till chefer. De har getts möjlighet att delta i det närvarande ledarskapets föreläsningar som stöder psykisk hälsa. En utbildning om det bindande målet för år 2022, återhämtning, har ordnats för cheferna, och ämnet behandlades både ur deras eget perspektiv, men också ur arbetsplatsens perspektiv.

Vanda har fått finansiering av Keva för projektet Kestävä työkyky (Hållbar arbetsförmåga), vars syfte är att genom olika försök och utvärderingar av dessa hitta effektiva produkter som stöder psykisk hälsa, och som man i fortsättningen kan använda som verktyg för att stödja psykiskt välbefinnande i ett tidigt skede. Inom projektet Kestävä työkyky fattades också ett beslut att i början av år 2023 utbilda medlemmarna i stadens arbetarskyddsgrupp till kunniga inom första hjälpen för psykisk hälsa. På det här sättet stärker vi det arbetarskyddsarbete som utförs på arbetsplatserna också ur ett perspektiv för psykisk hälsa, och ökar reaktionsförmågan och förmågan till vidarehänvisning i ett tidigt skede när det gäller personer som i stor omfattning möter olika arbetsgemenskaper i olika sammanhang.

År 2022 var antalet ersatta olycksfall i arbetet och under arbetsresor samt yrkessjukdomar i Vanda lite större än året innan (totalt 652 st.). 70 procent av olycksfallen i arbetet skedde på arbetsplatsen, 30 procent på vägen från hemmet till arbetet eller från arbetet hem. Närmare 6 400 arbetarskyddsanmälningar gjordes i arbetarskyddssystemet Tutka år 2022, vilket är en ökning på 11 procent jämfört med året innan. Den största ökningen gällde misstankar om yrkessjukdomar dvs. situationer med exponering för covid-19. Antalet anmälda hotfulla och våldsamma situationer var nästan samma som året innan och utgjorde fortsättningsvis över hälften (55%) av de inlämnade anmälningarna. De anmälda hotfulla och våldsamma situationerna ökade inom resultatområdet för småbarnspedagogiken. Den vanligaste typen av fara i hotfulla och våldsamma situationer var klösande, bitande, spottande, härjande eller slag (60 %). Andelen anmälningar som gällde förolämpning, utskällning, verbala hot, skrikande eller oväsen var 10 procent.

Under hösten 2022 bearbetades ett nytt antidrogprogram – Piilottelusta puheeksi. I det nya antidrogprogrammet betonas att man i ett tidigt skede tar upp misstankar om missbruk som en del av såväl välbefinnandet i arbetet som arbetarskyddet, olika aktörers roller och verksamhet i olika situationer – även i distansarbetet, och jämlikt och likvärdigt bemötande vid narkotikatester.

Sjukfrånvaro och företagshälsovård

Sjukfrånvaron år 2022 har ökat stort jämfört med året innan. År 2022 låg sjukfrånvaron på 5,02 procent medan motsvarande siffra för år 2021 var endast 4,38 procent. Det totala antalet sjukfrånvarodagar jämfört med år 2021 har ökat med 26 463 sjukfrånvarodagar. Redan i början av år 2022 såg det ut som att frånvaron på grund av psykisk ohälsa ökade inom hela staden. Riktningen har varit densamma också under hösten 2022.

Sjukfrånvarodagar med chefens tillstånd har beviljats mer än år 2021. Detta var väntat, eftersom det maximala antalet frånvarodagar som kan beviljas med chefens tillstånd höjdes från fem till sju i december 2021.

Under året konkurrensutsattes företagshälsovårdstjänsterna till stadsmiljöns verksamhetsområde och serviceområdet för småbarnspedagogik. Läkarcentralen Aava valdes till serviceproducent från och med början av år 2023.

Personalberättelsen

Vanda stad utarbetar en separat personalberättelse för år 2022. Berättelsen innehåller information om viktiga händelser under 2022 och nyckeltal i anslutning till personalen.

1.1.6 Miljöfaktorer

De allmänna anvisningarna om redovisning och lämnande av upplysningar om miljöaspekter i bokslut för kommuner och samkommuner som bokföringsnämndens kommunsektion vid handels- och industriministeriet utarbetat fungerar som utgångspunkt för uppgörandet av kommunernas miljöbokföring. De inkomster, kostnader och investeringar som följs upp i Vandas miljöbokföring har fastställts i samband med arbetet för att utveckla rapporteringen av den hållbara utvecklingen i de sex största städerna.

År 2022 uppgick miljöintäkterna i Vanda till cirka 2,8 miljoner euro. De största intäkterna kom från projektunderstöd inom klimatskyddet och miljöskyddets myndighetsuppgifter.

Miljökostnaderna år 2022 uppgick till sammanlagt 33,8 miljoner euro. Merparten av kostnaderna utgjordes i likhet med tidigare år av kostnader i gruppen Övriga miljöskyddsåtgärder, såsom personalkostnader i anslutning till miljöarbetet.

Miljöinvesteringarna uppgick till drygt 8 miljoner euro, varav största delen användes till klimatskydd, i synnerhet planeringen av Vandaspåran och utökad Led-belysning.

Med miljöintäkter avses sådana inkomster från kommunorganisationens verksamhet som anknyter till miljöskyddet. I dessa ingår till exempel avfallshanteringsavgifter samt ersättningar som kommunen debiterat av miljöförstörare för arbeten som kommunen utfört eller låtit utföra för att återställa och städa upp miljön samt de åtgärder som inhämtats via energibesparingar. En miljöintäkt är en miljöinkomst som periodiserats till räkenskapsperioden.

År 2022 uppgick miljöintäkterna för Vandas stadsorganisation till 2,8 miljoner euro. De täckte 1,0 procent av stadens alla verksamhetsintäkter. Miljöintäkterna uppgick till 11,7 euro per invånare.

Den totala summan för miljökostnader utgörs av miljöutgifter som periodiserats på räkenskapsperioden och avskrivningar som gjorts på miljöinvesteringar under räkenskapsperioden. Miljöutgifterna definieras som utgifter som medförs av miljöskyddsåtgärder. Miljöutgifter orsakas av olika åtgärder som vidtagits för att åstadkomma miljönytta eller för att förhindra, reducera eller förbättra standarden hos framtida miljöskydd och för att främja en hållbar användning av naturresurser.

Kostnaderna för miljöskyddsåtgärderna presenteras i tillämpliga delar i enlighet med den allmäneuropeiska statistiska kategoriseringen av miljöskyddsåtgärder.

I Vanda år 2022 uppkom merparten av de sammanlagda miljökostnaderna på 33,8 miljoner euro på samma sätt som under tidigare år i grupperna Övriga miljöskyddsåtgärder, Avfallshantering och renhållning av områden samt Miljöskyddets myndighetsuppgifter. Miljökostnaderna utgjorde 1,9 procent av stadens alla verksamhetskostnader. Miljökostnaderna uppgick till 139,1 euro per invånare.

Miljöinvesteringarna är utgifter som uppkommer för tillgångar som anskaffats för att producera nyttigheter samt för att förebygga, reducera eller återställa skador på miljön, förbättra standarden hos framtida miljöskydd eller för anskaffningen av nyttigheter för att främja en hållbar användning av naturresurserna. Dessutom förväntas investeringarna avkasta inkomster eller är avsedda att fortlöpande under flera räkenskapsperioder användas som produktionsfaktorer i kommunens produktion av nyttigheter och tjänster, och anskaffningsutgiften överskrider gränsen för smärre anskaffningar enligt avskrivningsplanen. De finansieringsandelar och bidrag som avsatts för investeringar minskas från miljöinvesteringarnas anskaffningsutgift.

I Vanda gjordes miljöinvesteringar för cirka 8,1 miljoner euro. Mest investerades det i åtgärder förknippade med klimatskydd och i skyddet av mark och grundvatten. Miljöinvesteringarna utgjorde 5,8 procent av stadens alla investeringar. Miljöinvesteringar gjordes till ett belopp av 33,4 euro per invånare.

1.1.7 Andra icke finansiella aspekter

Bekämpning av korruption och mutor

I de anvisningar för representation som godkänts av stadsstyrelsen (15.6.2021 § 10) fastställs i vilka situationer en anställd inom kommunen kan ta emot förmåner av någon utomstående och hurdana förmåner det kan vara fråga om. Anvisningarna för representation tillämpas lika på alla anställda i kommunen, dvs. kommunens tjänsteinnehavare, arbetstagare och förtroendevalda, om inget annat anges separat.

I anvisningarna för representation hänvisas till lagen om kommunala tjänsteinnehavare och strafflagen, enligt vilka en kommunal tjänsteinnehavare inte får begära, ta emot eller godta en sådan förmån, som påverkar eller syftar till eller är ägnad att påverka hans eller hennes verksamhet i anställningen, eller är ägnad att minska förtroendet för tjänsteutövningens opartiskhet.

I kapitel 1.2 redogörs mer ingående för hur den interna kontrollen organiseras.

På Vanda stads www-sidor har det publicerats ett register enligt kommunallagen över vissa kommunala förtroendevaldas och tjänsteinnehavares bindningar. I bokslutets noter presenteras också uppgifter om kommunens transaktioner med intressenter.

Frågor som gäller mänskliga rättigheter

För närvarande krävs det att man följer internationella arbetsorganisationens (ILO) nedanstående konventioner i alla avtal som serviceenheten för upphandlingar konkurrensutsätter och även i det allmänna avtalsunderlaget.

Följande konventioner av internationella arbetsorganisationen (ILO):
- Nr 29 Tvångs- eller obligatoriskt arbete (1930)
- Nr 87: Föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten (1948)
- Nr 98: Tillämpningen av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten (1949)
- Nr 100: Lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde (1951)
- Nr 105: Avskaffande av tvångsarbete (1957)
- Nr 111: Diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning (1958)
- Nr 138: Minimiålder för tillträde till arbete (1973)
- Nr 182: Förbud mot och omedelbara åtgärder för att avskaffa de värsta formerna av barnarbete (1999)

Som verkställighetsåtgärd för den nationella strategin för offentliga upphandlingar har det utarbetats en nationell Code of Conduct med minimikrav vad gäller ansvar, som också tagits i bruk i Vandas upphandlingar. I framtiden ska alla leverantörer som har avtal med Vanda stadskoncern förbinda sig att följa denna ansvarskod och garantera att de minimikrav som ställs upp i den uppfylls i den egna verksamheten och i leveranskedjorna. Dessa minimikrav vad gäller socialt ansvar är avsedda för situationer, där behovet att säkerställa tryggandet av mänskliga rättigheter och grundrättigheter i arbetslivet, när det är fråga om upphandlingar, från så kallade riskländer och riskverksamhetsområden.

Vid upphandlingar beaktas också arbetsrelaterat utnyttjande och kampen mot människohandel särskilt i riskbranscher, som städ-, byggnads- och restaurangbranschen.

I alla de upphandlingar som serviceenheten för upphandlingar konkurrensutsätter bedöms redan i beredningsskedet av upphandlingen hur sysselsättningsvillkoren, datakyddet och datasäkerheten samt miljökraven kan beaktas i respektive upphandling.

1.1.8 Uppskattning av de viktigaste riskerna och osäkerhetsfaktorerna

I Vanda stadskoncern avser man med risker sådana osäkerhetsfaktorer, händelser eller händelseförlopp som ifall de förverkligas gör att koncernen inte uppnår de mål som uppställts för den och/eller utsätts för förluster.

Den bedömning av de mest betydande riskerna för Vanda stad som presenteras i bokslutet baserar sig på riskhanteringsplaner uppgjorda av stadsorganisationen och på bedömningar av de risker som identifierats i samband med att planerna gjorts upp. Bedömningen av risker på stadsnivå har gjorts på initiativ av styrgruppen för riskhantering. Vid bedömningarna klassificeras riskerna i strategiska, operativa och ekonomiska risker samt skaderisker. Klassificeringen baserar sig på de primära prioriteringsområdena för riskernas konsekvenser, men de identifierade riskernas indirekta konsekvenser överskrider ofta dessa klassificeringsgränser, då till exempel en skaderisk kan ha konsekvenser för såväl verksamhetens operativa som ekonomiska nivå. Å andra sidan inverkar en risk på strategisk nivå, ifall den realiseras, lika mycket på stadens ekonomiska och operativa verksamhetsförmåga.

De strategiska och ekonomiska riskerna riktar in sig på stadens verksamhetsförmåga på lång sikt, medan skaderisker och operativa risker drabbar stadens dagliga serviceförmåga. De viktigaste riskerna och osäkerhetsfaktorerna granskas utöver riskklassificeringen också ur ett perspektiv för lokal säkerhetsplanering, beredskap inför störningar och beredskapsplanering samt genomförda rättegångar och kommunala klagomål.

Kriget i Ukraina började omedelbart efter att coronapandemin lättade i början av år 2022 och orsakade en radikal förändring i den globala säkerhetsmiljön. Det förändrade läget inverkade kraftigt också på kommunsektorns riskprofil. Krigets mest centrala omedelbara konsekvenser för Vanda stadskoncerns riskprofil är relaterade till en kritisk infrastruktur, digital omvärld och informationspåverkan. För dessa utfördes en omvärdering av risker och hanteringsåtgärder vidtogs aktivt under år 2022. Beredskapen i anslutning till befolkningsskyddet har krävt preciseringar. Konsekvenser på lång sikt är förknippade med kraftiga negativa konsekvenser som kriget orsakat i synnerhet för den ekonomiska utvecklingen i Finland och Europa. Risker i anslutning till den allmänna krishanteringsförmågan och försörjningsberedskapen ska också omvärderas i enlighet med modellen för övergripande säkerhet.

Strategiska risker

De strategiska riskerna berör stadens långsiktiga mål samt de kritiska framgångsfaktorer som stöder uppnåendet av målen. Det görs regelbundna bedömningar av de strategiska riskerna på samtliga organisationsnivåer i staden som en del av planeringen och uppföljningen av verksamheten och ekonomin. Det har inte skett några betydande förändringar i de strategiska riskerna jämfört med året innan. Som en mest betydande strategisk risk under år 2022 identifierades osäkerheterna kring välfärdsområdesreformen som inföll vid årsskiftet. Särskilt i övergångsskedet fanns det en risk för flera oväntade och samtidiga problem.

Övergångsskedets administration har i betydande grad bundit stadens resurser, och samordnandet av ansvarsfördelningen och praxis har tagit tid, men större problem har kunnat undvikas på grund av en effektiv identifiering av risker och rätt utvalda och dimensionerade hanteringsmetoder. Effekterna av den historiska reformen på hanteringen av framtida strategiska risker är betydande. Från och med början av år 2023 efter att skatteinkomsterna minskat radikalt är Vandas ekonomi och investeringsfinansiering betydligt mer beroende av statsandelarna, vars nivå staden inte kan påverka direkt genom egna åtgärder.

Behandlingen av pandemins konsekvenser inklusive välfärds- och vårdunderskottet samt dess ekonomiska följder i synnerhet inom flygplatsens ekonomiska område orsakar fortsättningsvis en strategisk osäkerhet inför framtiden.

Ökningen av ojämlikheten i Vandas befolkningsunderlag förblev med tanke på sin betydelse i en mycket hög riskklass, medan riskvärdet förblev på samma nivå som året innan. Ökningen av inkomst- och förmögenhetsskillnader samt välfärds-, inlärnings och kompetensskillnader har långtgående negativa konsekvenser för stadens utveckling och attraktionskraft.

Vanda ska i fortsättningen satsa på att utveckla välfärden på alla plan i nära samarbete med välfärdsområdet. För att kunna förhindra att ojämlikheten ökar och utveckla välfärden på ett kundinriktat sätt förutsätts ett öppet samarbete mellan staden och välfärdsområdet. För att samarbetet ska lyckas måste det finnas en gemensamt konstaterad vilja och målsättning, gemensamt överenskomna tillvägagångssätt och ett fungerande informationsutbyte.

Strategiska risker som identifierats är i likhet med året innan, digital marginalisering och en större ökning av kommuninvånarnas servicebehov än väntat. Den digitala kompetensen hos kommuninvånarna riskerar att halka efter i den allmänna snabba digitala övergången, vilket för sin del också inverkar på att allmänna kompetensskillnader ökar. Att svara på servicebehovet hos människor med olika språk- och utbildningsbakgrund kräver en omfattande resursallokering, vilket är en utmaning i det strama ekonomiska läge som gäller i staden. Då staden fortsätter att växa är det av största vikt att servicebehovet och befolkningsförändringarna följs upp och förutses.

Andra risker på strategisk nivå är politiska risker och negativ nyhetsrapportering som gäller staden. Som en risk ses till exempel också att stadens verksamhet snabbt måste anpassas till de förändringar som kommer utifrån, varvid beredningen blir bristfällig på grund av tidtabellen. Om risken realiseras kan den förändra prioriteringsområdena för stadens lagstiftade uppgifter och verksamheter. Efter att välfärdsområdesreformen genomfördes har riskvärdet ändå sjunkit jämfört med året innan. I all riskhantering på strategisk nivå framhävs stadens aktiva intressebevakning och dialog med statens olika organisationer, ledamöter och stadens ledning. Kommande förändringar förutses i god tid och samtidigt förbereder man sig inför nödvändiga anpassnings- och informationsåtgärder.

Som en ny risk på strategisk nivå har man identifierat en utveckling i ökningen av allvarlig brottslighet och särskilt gängbildningsfenomenet och ökningen av antalet rånbrott. Om fenomenet ökar och blir starkare kan det ha betydande negativa konsekvenser för stadens anseende. Staden bör förbereda sig inför denna risk genom proaktiv och öppen kommunikation och nära samarbete särskilt med polisen, välfärdsområdet och aktörer inom tredje sektorn.

Operativa risker

Operativa risker är risker som hotar kontinuiteten, processerna och systemen i den dagliga verksamheten i stadens organisation. I Vanda stad har bland annat tillgången till personal, personalens varaktighet och tryggandet av kompetensen särskilt inom vissa kritiska yrkesgrupper samt risker förknippade med nyckelpersoner, arbetshälsa och personalens arbetsförmåga bedömts vara centrala operativa risker dvs. risker för verksamheten. Om dessa risker realiseras är de omedelbara följderna till exempel att servicenivån försämras, kompetensen och den s.k. tysta kunskapen försvinner samt andra negativa konsekvenser för arbetsgemenskapens verksamhet.

Den kontinuerligt höga personalomsättningen belastar organisationen både på grund av rekryteringar och introduktion, vilket framhäver nyckelpersonsriskerna. När läget fortsätter vara gynnsamt på arbetsmarknaden kan man anta att risken ökar ytterligare, bland annat på grund av den utmaning lönekonkurrensen utgör för Vanda stad. För att hantera riskerna ska man satsa på bl.a. förutseende rekrytering och utveckling av stadens anseende som arbetsgivare. Dessutom måste man i Vanda fortsätta arbeta särskilt för att stärka det goda ledarskapet och arbetsgemenskapsfärdigheterna.

Operativa risker är också datasystemsrisker, risker förknippade med cybermiljön och dataskyddsrisker. Riskernas följder är bland annat dåligt fungerande datasystem som är kritiska för verksamheten, störningar, fördröjningar eller till och med avbrott i serviceenheternas processer samt olika följdverkningar av dataskyddsincidenter såsom eventuella ekonomiska ersättningar och ryktesskador. Som en operativ risk ses också en situation där kunskapsledning inte baserar sig på uppdaterad och heltäckande information, vilket gör det svårt att utveckla och leda verksamheten.

Vanda stad har berett sig inför störningar i datasystemen i en separat ICT-beredskapsplan och genom de åtgärder som fastställs i Vandas beredskapsplan, identifiering av ömsesidiga beroenden, upprätthållande av alternativa verksamhetssätt och testning av förmågan hos de viktigaste producenterna av ICT-tjänster att verka i störningstillstånd.

Ekonomiska risker

Bland de ekonomiska risker som påverkar stadens verksamhet har de negativa förändringarna i de skatteinkomster som staden får in framför allt i kombination med en större ökning av utgifterna än budgeterat störst inverkan.

Den största enskilda ekonomiska risken för Vanda stad är landskaps- och vårdreformen som inleds i början av år 2023, och som kommer att innebära en påtaglig minskning av stadens skatteinkomster, ett ökat beroende av staten på grund av statsandelarna samt en betydande ökning av stadens relativa skuldsättning då lånen i samband med reformen kvarstår hos kommunen. Å andra sidan befrias kommunerna från social- och hälsovårdens utgifter, men reformen innebär hur som helst att stadens ekonomiska oberoende och rörelsefrihet blir mindre.

Eftersom staden genom sin egen verksamhet endast i begränsad utsträckning kan påverka den egna inkomstbasen, kan ekonomiska risker i fortsättningen hanteras bäst genom att stävja ökningen av utgifterna i driftsekonomin och göra strikta prioritetsavvägningar i investeringarna som sprids ut över tid. I fortsättningen framhävs betydelsen av en aktiv intressebevakning gentemot staden.

Enligt de allmänna anvisningar som godkänts av Vanda stadsstyrelse är målet med hanteringen av stadens finansierings- och ränterisker att skydda Vandas stadskoncern från ogynnsamma förändringar på finansmarknaden. Kostnaderna för låneupptagning och variationerna i dessa påverkas framför allt av euroområdets allmänna räntenivå och förändringar i denna. Man påverkar kostnaderna främst genom att förverkliga stadskoncernens upplåning så kostnadseffektivt som möjligt samt genom att hålla skuldens ränterisksituation under kontroll. Finansieringsrisken hålls under kontroll genom att undvika att lån som ska återfinansieras i allt för stor mån koncentreras tidsmässigt och enligt medelanskaffningskälla, samt med hjälp av investerad överloppslikviditet.

Stadens nettoupplåning år 2022 var cirka 72 milj. euro negativ och lånestocken (utan koncernkontosaldot) minskade ytterligare och var 777 milj. euro i slutet av året. Lånestocken/invånare minskade ytterligare och beräknas vara cirka 3 200 euro. Relationstalet var som högst åren 2014–2015, då stadens lånestock var över 5 000 euro/invånare. Vanda har därmed kunnat amortera på sin långfristiga skuld med ca 300 milj. i euro samtidigt som staden har vuxit kraftigt, vilket hjälper finansierings- och ränteriskhanteringen i en stigande räntemiljö. Staden lyfte inte alls något långfristigt lån år 2022.

Hanteringen av finansierings- och ränterisker inom Vanda stadskoncern har centraliserats till enheten för finansiering och riskhantering inom serviceområdet för ekonomi och strategi. Europeiska centralbanken inledde en aggressiv räntehöjning under sommaren 2022 som svar på inflationens kraftiga ökning på grund av Rysslands anfallskrig. Av lånen i stadens låneportfölj hade alla de lån som det var möjligt att konvertera till lån med fast ränta, konverterats senast år 2021, och därför steg låneportföljens genomsnittsränta endast måttligt jämfört med året innan och var 0,27 %. Stadens ränteutgifter var något under 2,3 milj. euro. De lån som lyfts år 2023 kommer däremot att stiga till en nivå som motsvarar marknadspriset, vilket innebär att ränteutgifterna ökar betydligt mer än tidigare under de kommande åren.

I Vanda stads låneportfölj ingår inga risker med anknytning till valutakurs- eller derivatavtal.

Skaderisker

Med skaderisk avses en risk som orsakar ekonomiska förluster, personskador eller olägenheter för miljön. Skaderisken drabbar i allmänhet ett visst, bestämt objekt och har ofta omedelbara följder. Till skaderiskerna hör olycksfall i arbetet, att organisationens egendom skadas, förstörs eller försvinner till följd av t.ex. brott eller någon annan skadlig händelse.

Viktigaste skaderisker i Vanda stad bedöms vara risker som anknyter till arbetarskyddet såsom hotfulla och våldsamma situationer som anställda utsätts för. Riskvärdet för dessa har stigit inom verksamhetsområdena för fostran och lärande samt social- och hälsovårdsväsendet. Under år 2022 gjordes närmare 6 400 arbetarskyddsanmälningar i arbetarskyddssystemet Tutka. Antalet anmälningar ökade med cirka 11 % jämfört med året innan. Antalet misstankar om yrkessjukdomar ökade mest, vilket förklaras av situationer med exponering för covid-19.

Det totala antalet hotfulla och våldsamma situationer hölls på samma nivå som året innan. Anmälningarna ökade mest inom resultatområdet för småbarnspedagogiken, där ökningen var 6,6 %. Den oroväckande utvecklingen stöds också av den respons som arbetarskyddspersonalen fått. Den vanligaste typen av fara i hotfulla och våldsamma situationer var klösande, bitande, spottande, härjande eller slag, och under år 2022 gjordes 1870 anmälningar som gällde dessa.

Vad gäller problem med inomhusluften började riskvärdet för dessa sjunka under år 2022. Inom riskhanteringen gällande problem med inomhusluften har man fortsättningsvis utvecklat det förebyggande samarbetet med fastighetscentralen. Vanda stad införde ett öppet verksamhetssätt i fråga om inomhusluftsfrågor. Det informeras alltid skriftligen om inomhusluftsundersökningar, undersökningsresultat och åtgärdande av problem som görs i stadens lokaler. Det har bedömts att tilliten till att problem med inomhusluften tas på allvar har ökat tack vare dessa åtgärder.

Centrala skaderisker som identifierats är skador, stölder och skadegörelse riktade mot stadens fastigheter och egendom samt olyckor orsakade av naturfenomen. Dessutom anses ansvarsriskerna med anknytning till skadorna ha betydande följder.

Skaderiskerna hanteras bl.a. med mycket omfattande och täckande egendomsförsäkringar samt ansvarsförsäkringar för verksamheten, halkbekämpning, snöplogning och förbättring av belysningen i det offentliga stadsrummet och gårdsområden som hör till stadens fastigheter.

Enskilda skaderiskhändelser har inte orsakat betydande ekonomiska konsekvenser under år 2022. Kostnaderna för skadegörelse som åsamkats stadens fastigheter och övriga egendom, till exempel klotter, krossade fönster och dylika skador på egendom ersattes ur stadens skadefond för cirka 220 000 euro. För händelser utanför stadsorganisationen som staden ansågs vara ansvarig för, betalades ersättningar på sammanlagt ca 54 000 euro.

Lokal säkerhetsplanering

En trygg stad är grunden för ett gott liv för invånarna. Målsättningen för säkerhetsplaneringen är att minska antalet brott, störningar och olyckor samt skador dessa orsakar samt upprätthålla säkerheten och känslan av trygghet. Säkerhetsplaneringen är starkt sammankopplad med främjandet av välfärd och hälsa. Vanda stads säkerhetsplan har utarbetats i ledningsgruppen för säkerhetsplanering som stadsdirektören utsett och planen har godkänts i stadsstyrelsen 1.11.2021 och presenterats för stadsfullmäktige i aftonskolan 17.2.2022.

I säkerhetsplanen har man tagit med två mål som genomsyrar hela säkerhetsplanen, en god säkerhetsledning och genusmedvetenhet. Vanda stads säkerhetsplan har också delats in i fyra huvudteman: våld i nära relationer, rusmedel, ungdomar och en trygg rörlighet. Indelningen baserar sig på en bedömning av omvärlden, där man använt sig av statistik från staden, polisen och räddningsverket, resultat från enkäten om säkerhet och trygghet och andra välfärdsrelaterade enkäter, men även av tyst kunskap och observationer om förändringar i säkerhetssituationen som gjorts av aktörer inom staden. I bedömningen har man valt ut prioriteringsområden för att svara på problem eller utmaningar hos de säkerhetsteman som identifierats. Åtgärder har utarbetats för prioriteringsområdena. Åtgärderna vidtas och följs upp genom normala ledningsstrukturer och ansvaret för främjandet av åtgärderna ligger hos stadens verksamhetsområden och serviceområden.

Som huvudtema för år 2022 valdes ungdomar, eftersom coronaåren orsakade skillnader och obalans i ungdomarnas välfärd. I synnerhet de ungdomar som redan mådde dåligt började må allt sämre och en del ungdomar som så att säga befann sig vid gränsen till psykisk ohälsa började uppvisa symtom. Denna psykiska ohälsa framgick tydligt inom stadens olika serviceområden. Man ville fästa uppmärksamhet vid ungdomarnas ökade behov av hjälp och överväga lämpliga åtgärder.

När det gäller säkerhetsplanens åtgärder som riktar sig till ungdomar har man i skolorna och läroanstalterna år 2022 satsat på förebyggande, kollektivt arbete och det kommer att fortsätta som ett prioriteringsområde också år 2023. Elevernas och de studerandes delaktighet och möjligheter att påverka i den egna vardagen har utvecklats. Inom kulturservicen har man satsat på kulturellt ungdomsarbetet genom att erbjuda ungdomarna aktiviteter, program och deltagande. Samarbetsstrukturen mellan ungdomsservicen och den grundläggande utbildningen fungerar på alla nivåer. Ungdomsarbetet ute på fältet utgör en ständig och stark del av verksamhetsprogrammet för ungdomsarbetet inom områdena.

Åtgärderna för andra teman har också främjats i stor omfattning i stadsorganisationen. Alla åtgärder har däremot inte främjats, eftersom säkerhetsplanen har utarbetats för åren 2022–2025, och därmed har alla åtgärder inte planerats för det första året.

Beredskap inför störningstillstånd och beredskapsplanering

Grundtanken när det gäller att förbereda sig för störande situationer är att man också i en störande situation, så långt som möjligt ska kunna verka genom att följa normal lagstiftning, med de normala organisationsstrukturerna för offentlig makt och enligt principerna för demokratiskt beslutsfattande. Om den störande situationen så kräver kan man på beslut av den högsta statsledningen införa sådana befogenheter som det lagstiftats om särskilt med tanke på undantagsförhållanden. Genom beredskapsplaner och andra beredskapsarrangemang som vidtas på förhand och vilka syftar till kontinuitet i verksamheten säkerställer man kontinuiteten i funktioner som är viktiga för stadens invånare och samarbetsparter om stora risker blir verklighet.

I och med att verksamheten i dag är nätverksbaserad förutsätts regelbundna kontakter, gemensam planering och överenskommelse samt övningar och tryggande av informationsgången mellan centrala aktörer vid rådande störningstillstånd. Kontakten mellan dem som svarar för den kritiska infrastrukturen och tjänsterna bör utgå från arrangemang som skapats och överenskommits redan under normala förhållanden.

Vanda stad deltog i Respa 2022-beredskapsövningen som ordnades av Försörjningsberedskapscentralen och riktade sig till huvudstadsregionens kommuner och myndigheter. Övningens tema var samarbete vid omfattande och allvarliga störningar i eldistributionen. Från Vanda stad deltog personer från ledningsgruppen och hela stadsorganisationen i stor omfattning.

Beredskapen och krisberedskapen för det välfärdsområde som grundats inom Vanda- och Kervoområdet ska genomföras som ett samarbete mellan Vanda stad och Kervo stad samt välfärdsområdet (inkl. Mellersta Nylands räddningsverk). I samarbetet mellan aktörerna utformas många nya kontaktytor och ansvarsområden som kräver flerdimensionell utredning ur beredskapsplaneringens och krisberedskapens perspektiv. För övergången kartlades nuläget vad gäller städerna Vandas och Kervos beredskapsplaner, utreddes beredskapsplaneringens ansvar efter att välfärdsområdesreformen trätt i kraft och identifierades kontaktytorna mellan de verksamheter som överförs till välfärdsområdet och de ansvarsområden som blir kvar hos städerna. Ur beredskapsplaneringens och beredskapens perspektiv kom man fram till en överenskommelse om kontaktytorna och samarbetsmodellerna för att social- och hälsovårdsväsendets övergång till välfärdsområdet skulle lyckas. Det nära samarbetet med Vanda och Kervo välfärdsområde vad gäller krisberedskapen fortsätter.

Ledningsgruppen för störningssituationer och ledningscentralen som grundandes för att leda den undantagssituation som coronapandemin orsakade, fortsatte med sin verksamhet fram till september 2022. Ledningsgruppen för störningssituationer sammanträdde regelbundet och ledningscentralen utarbetade en lägesrapport om Vandas coronasituation varje vecka. Ledningsgruppen för störningssituationer tog också på sitt ansvar att på stadsnivå sköta ledningen och vidta åtgärder på grund av händelserna i Ukraina. Vanda stad beredde sig genom att samarbeta med myndigheterna, upprätthålla lägesbilden och vidta åtgärder för att hantera en stor inströmning av asylsökande. Antalet ukrainare som fått tillfälligt skydd och stannade kvar i Vanda blev ändå mindre än väntat.

Rättegångar samt kommunalbesvär under 2022

Vanda stad och VAV Yhtymä Oy har väckt skadeståndstalan på cirka 3 000 000 euro mot stadens tidigare revisionsbolag BDO Oy på grund av felaktig skatterådgivning Staden kräver dessutom cirka 60 000 euro i skadestånd för att staden har varit tvungen att byta revisor mitt under räkenskapsperioden. Tingsrätten gav sin dom i ärendet. Vanda stad och VAV-Yhtymä Oy förlorade målet. Beslutet överklagades hos hovrätten.

Helsingfors förvaltningsdomstol gav sitt avgörande 28.6.2022 gällande 16 besvär över generalplanen. Vid tre besvär upphävde förvaltningsdomstolen ett beslut som gällde generalplanen. Högsta förvaltningsdomstolen avslog alla ansökningar om besvärstillstånd som gällde generalplanen. Generalplanen 2020 trädde i kraft genom en kungörelse 11.1.2023.

Det tvistemål som gäller Vantaan Golfpuisto Oy:s markarrendeavtal är aktuellt i hovrätten. Vanda stads yrkande på att det ska fastställas att markarrendeavtalet upphört att gälla vann bifall i tingsrätten.

Andra betydande tvistemål som gäller fastigheter är tvistemålet gällande utvidgningen av Aurinkokiven koulu som är aktuellt i tingsrätten, och tvistemålet gällande indrivningen av avtalsvite som är aktuellt i hovrätten. Det första tvistemålets intresse är cirka 400 000 euro och det senare cirka 125 000 euro.

1.2 Redogörelse för ordnandet av den interna kontrollen och riskhanteringen

Den interna kontrollen och riskhanteringen är en väsentlig del av Vanda stads lagstadgade verksamhet. Enligt 14 § 2 mom. 7 punkten i kommunallagen (410/2015) fattar fullmäktige beslut om grunderna för kommunens interna kontroll och riskhantering. Stadsstyrelsens uppgift är att enligt 39 § i kommunallagen sörja för stadens interna kontroll och ordnandet av riskhantering. I affärsverken ansvarar direktionerna för ordnandet av intern kontroll och riskhantering med stöd av 67 § i kommunallagen.

Den interna kontrollen är del av Vanda stads ledningssystem och ett verktyg för staden ledning och förvaltning, med vars hjälp utfallet av uppsatta mål, verksamhetsprocesser och risker utvärderas. Redogörelsen för den interna kontrollen baserar sig på beskrivningar och självvärderingar av stadens verksamhetsområden och serviceområden samt de affärsverk som hör till stadskoncernen, iakttagandet av de befogenheter och ansvar som delegerats i enlighet med stadens förvaltningsstadga och ordnandet av intern kontroll och riskhantering. Redogörelsen baserar sig också på de granskningar och utvärderingar som den interna revisionen utför under verksamhetsåret.

Riskhanteringen utgör en integrerad del av den interna kontrollen. Koncernledningen har i uppgift att med hjälp av koncernövervakning säkerställa att den interna kontrollen och riskhanteringen ordnats på ett ändamålsenligt sätt. I koncernsammanslutningar ansvarar koncernsammanslutningarnas styrelser och verkställande direktörer för den interna kontrollen och riskhanteringen.

En redogörelse över hur koncernövervakningen ordnas presenteras i kapitel 1.6.7.

Målen för den interna kontrollen och riskhanteringen

Den interna kontrollens och riskhanteringens mål, verksamhetsprinciper och ansvar har fastställts i de anvisningar om principerna för ordnande av riskhantering och intern kontroll i Vanda stadskoncern som godkändes av Vanda stadsfullmäktige 2.3.2015. Anvisningarnas aktualitet ses över varje fullmäktigeperiod eller vid behov.

Med intern kontroll och riskhantering avses sådana förfarings- och verksamhetssätt inom Vanda stadskoncern, genom vilka man strävar efter att se till att verksamheten är laglig och ger resultat samt trygga resurser, egendom och verksamhetens kontinuitet. Syftet med intern kontroll är att främja ett effektivt ledarskap inom organisationen, riskhanteringen och bedömningen av verksamhetens resultat.

Målet för den interna kontrollen och riskhanteringen är att främja resurshushållning och effektivitet i stadskoncernen, säkerställa riktigheten i rapporteringen om verksamheten och ekonomin och uppgifter-nas tillförlitlighet samt se till att lagar, beslut, regler och ledningens anvisningar efterföljs. Med hjälp av riskhantering strävar man efter att för egen del säkerställa att ledarskap, planering av verksamheten och beslutsfattande utgår från riktiga, tillräckliga och aktuella uppgifter.

Den interna kontrollen är ett verktyg för stadens ledning och förvaltning, med vars hjälp utfallet av uppsatta mål, verksamhetsprocesser och risker utvärderas, och den inbegriper all verksamhet i organisationen. Syftet med kontrollen är att främja ett effektivt ledarskap inom organisationen, riskhanteringen och utvärderingen av verksamhetens resultat. En betydande del av den interna kontrollen genomförs som dagliga kontroll- och verifikationsåtgärder som inkluderas i organisationens processer. Regelbunden kontroll omspänner bland annat rapporter som utarbetas för ledningen och förtroendeorganen, uppföljning av verksamhet och särskilt avvikelser, uppföljning av budgetutfallet, övervakning av hur bestämmelser och anvisningar efterföljs, förfaranden för godkännande och befullmäktigande samt fysiska kon-troll-åtgärder.

Förvaltnings- och ledningspraxis

Vanda stads beslutsfattande, egendomsförvaltning och avtalsverksamhet regleras utöver lagar och förordningar bl.a. av förvaltningsstadgan och när det gäller verksamheter som vilar på de olika verksamhetsområdenas och serviceområdenas ansvar av de anvisningar som gjorts upp av respektive serviceområde och serviceenhet. Vanda stads förvaltningsstadga uppdaterades senast 14.11.2022 och den uppdaterade stadgan trädde i kraft 1.1.2023. I förvaltningsstadgan 18 kap. 1 § konstateras att till de uppgifter samtliga organisationer inom stads-koncernen har ansvar för hör att ordna riskhantering och intern kontroll samt utveckla verksamheten. Dessutom fastställer förvaltningsstadgan särskilda ansvar för riskhantering och intern kontroll bland annat i fråga om stadsfullmäktige och stadsstyrelsen, stadsdirektören och affärsverkens direktörer. Risk-hanteringen och den interna kontrollen förverkligas på alla organisationsnivåer, samt i alla funktioner och processer och i den service som har lagts ut på serviceproducenter. Riskhanteringschefens uppgifter fastställs enligt 18 kap. 5 § i förvaltningsstadgan till att vara planering, samordning och utveckling av riskhanteringen och den interna kontrollen på stadskoncernens nivå.

Förvaltningsstadgan förutsätter att god lednings- och förvaltningssed iakttas i staden. Stadsdirektören, de biträdande stadsdirektörerna och serviceområdesdirektörerna svarar på stads-, verksamhetsområdes- och serviceområdesnivå för att ordna med god lednings- och förvaltningssed, riskhantering och intern kontroll samt att förverkliga detta och trygga dess funktion i enlighet med de principer och förfaringssätt som stadsstyrelsen beslutar om, samt följer upp rapporteringen om situationen i fråga om lednings- och förvaltningssystemen, riskhanteringen och den interna kontrollen inom verksamhet som lyder under dem. I affärsverken ligger ansvaret hos affärsverkets direktör. Cheferna och enhetscheferna svarar för att personalen i den organisation som leds av personen i fråga agerar enligt godkända principer och förfaringssätt som anknyter till god lednings- och förvaltningssed, riskhantering och intern kontroll. Chefen svarar för att personalens befogenheter och ansvarsområden fastställts och att personalen har aktuella uppgiftsbeskrivningar i den enhet som han eller hon leder.

Hur riskhanteringen organiseras

Med heltäckande riskhantering avses alla de faktorer som tillsammans möjliggör förverkligandet, uppföljningen och utvecklingen av stadskoncernens riskhantering. Referensramen består av grunderna och principerna för intern kontroll och riskhantering, uppställda mål och att man förbinder sig till riskhantering. Till helheten hör i väsentlig grad också organisatoriska arrangemang som planer, ansvar, resurser, processer och verksamhetssätt. En fungerande riskhantering förutsätter ett systematiskt och förutseende sätt att identifiera, analysera samt ha kontroll över hot och möjligheter som anknyter till verksamheten. I riskhanteringshelheten ingår som en viktig del även försäkringar, förfaranden för att följa upp de riskhanteringsåtgärder som vidtagits samt rapportering om risker.

Principerna för riskhanteringen i Vanda stadskoncern har definierats enligt principerna i standarden ISO 31000. Riskbedömning och -hantering förverkligas inom alla nivåer av organisationen i enlighet med den fastställda ansvarsfördelningen. I samband med strategiarbetet sker en utvärdering av vilka risker som hotar förverkligandet av strategin och fastställs hanteringsåtgärder och ansvariga aktörer för dessa. Vidare förverkligas bedömningen av risker i samband med utarbetandet av konsekvensbedömningar som gäller dataskyddet, olika projekt, verksamhetsplaner, omvärldsanalyser och ordinarie riskhanteringsplaner.

Riskhanteringsplanerna görs upp i TargetorPro- systemet inom stadens samtliga serviceområden, på verksamhetsområdes- och affärsverksnivå och i de viktigaste sammanslutningarna som ingår i stadskoncernen. Serviceområdena rapporterar de risker de har identifierat och utvärderat till verksamhetsområdets ledning. Verksamhetsområdets ledning behandlar, utvärderar och sammanställer på basis av dessa uppgifter en bedömning av de mest betydande riskerna som berör verksamhetsområdet. Utöver detta har det getts anvisningar om att riskhanteringsplaner ska utarbetas för viktiga projekt, som t.ex. projektet Vandaspåran eller beredningen av välfärdsområdesreformen. Riskhanteringsplanen för projektet Vandaspåran förverkligas dock med hjälp av programvaran Thinking Portfolios riskportfölj.

Uppdateringen av riskhanteringsplaner har blivit en naturlig del av årsklockan för verksamheten inom verksamhetsområdena. I riskhanteringsplanen sammanförs såväl riskinformation som de ansvar och åtgärder som fastställts för att få riskerna under kontroll i fråga om de risker som bedöms vara av störst betydelse för organisationens verksamhet. Riskhanteringsplanerna justeras och uppdateras och med deras hjälp rapporteras om organisationens riskhantering två gånger om året. Den andra uppdateringen under året kompletteras dessutom med en redogörelse över hur man lyckats med riskhanteringen och den interna kontrollen under det innevarande året. Genom detta förfarande har man strävat efter att säkerställa att riskhanteringen förverkligas i stadskoncernen i tillräcklig omfattning och att riskinformationen är dagsaktuell.

Stadens ledningsgrupp verkar som ledningsgrupp för Vanda stads riskhantering. Som ledningsgruppens beredningsorgan verkar en styrgrupp för riskhantering och intern kontroll som utsetts av stadsdirektören och ansvarar för riskhanteringen i sin helhet. Styrgruppen planerar, samordnar och utvecklar riskhanteringen på stadskoncernnivå. Den övervakar bl.a. att riskhanteringen genomförs i enlighet med fattade beslut och riktlinjer på stadsnivå, informerar organisationen om riskhantering och bereder en riskhanteringsplan på stadsnivå. Ordförande för styrgruppen är stadens finansieringsdirektör och sekreterare en riskhanteringschef. I gruppen finns också kontaktpersoner för riskhantering representerade från stadens alla verksamhetsområden och affärsverk. Styrgruppens medlemmar fungerar som kontaktpersoner för den organisation som de representerar i frågor som gäller riskhantering och intern kontroll.

Försäkrandet av staden styrs av den försäkringspolitik som godkändes av stadsfullmäktige år 2018. Man har särskilt strävat efter att begränsa följderna av skade- och ansvarsrisker med hjälp av försäkringar. Lagstadgade försäkringar för staden är olycksfallsförsäkring och trafikförsäkring, utöver vilka staden har en gällande grupplivförsäkring. Lagstadgade och andra obligatoriska försäkringar tas i åtminstone den omfattning som lagstiftningen och andra bestämmelser kräver. Utöver de lagstadgade försäkringarna är målet att staden, dess affärsverk och dottersammanslutningar utgående från en bedömning av riskerna ska ha ett tillräckligt heltäckande men kostnadseffektivt försäkringsskydd när det gäller egendom, avbrott i verksamheten och ansvar för verksamheten och förvaltningen. Dessutom kan staden dra nytta av de riskhanterings- och skadebekämpningstjänster som försäkringsbolagen erbjuder.

Ordnande av intern revision

Serviceenheten för intern revision verkar direkt under stadsdirektören och enhetens uppgifter har fastställts i förvaltningsstadgan. Revisionsarbetet grundar sig på en årsplan för kalenderåret som stads-direktören godkänt och planen jämkas samman med den externa revisionens arbetsprogram.

Efter det att revisionsrapporterna färdigställts skickas de till stadsstyrelseordförandena och stadsdirektören, och i fall som berör hela staden eller ett visst verksamhetsområde till biträdande stadsdirektören för verksamhetsområdet och vederbörande chefer, samt i fall som i stor grad berör verksamhetsområdet till nämndens/direktionens ordförande. Utöver att stadsdirektören får rapporterna genast när de blivit färdiga går man vid behov igenom resultaten i dessa vid möten med revisionsdirektören och stadsdirektören. Resultaten rapporteras till stadsstyrelsen i mars. I revisioner som gäller dottersammanslutningar skickas revisionsrapporterna också till bolaget och koncernsektionen i fråga.

År 2022 utförde den interna revisionen 13 ordinarie revisioner och 8 efterrevisioner. Revisioner utfördes inom alla verksamhetsområden och de var inriktade på bl.a. allmän förvaltning, personalförvaltning, understöd, egendomsförvaltning, upphandling av varor och tjänster, ekonomiförvaltning, it-administration samt avtal. Av revisionerna inriktades fyra på stadens dotterbolag. Inom resultatområdet arbetade fyra personer.

Av revisionerna framkom inga sådana större helheter, där det i betydande mån skulle finnas behov av att effektivisera den interna kontrollen eller riskhanteringen, med undantag för upphandlingsverksamheten inom stadsmiljöns verksamhetsområde. Den interna kontrollen kan för de granskade verksamheternas del bedömas ligga på en i genomsnitt god nivå.

Ledningens och chefernas kontrollåtgärder

Syftet med kontrollåtgärderna är att se till att lagstiftningen och Vanda stads värden, anvisningar och verksamhetsprinciper följs inom stadens verksamhetsområden och på alla nivåer i organisationen. För den interna kontrollen i stadskoncernen svarar alla redovisningsskyldiga och chefer. Den interna revisionen bistår stadsdirektören och stadsstyrelsen i bedömningen av hur den interna kontrollen och riskhanteringens tillräcklighet och funktion. Stadens externa kontroll förverkligas av en revisor och revisionsnämnden.

En stor del av den interna kontrollen genomförs som dagliga kontroll- och verifikationsåtgärder som inkluderas i organisationens processer. Regelbunden kontroll omspänner bland annat rapporter som utarbetas för ledningen och förtroendeorganen, uppföljning av verksamhet och särskilt avvikelser, uppföljning av budgetutfallet, övervakning av hur bestämmelser och anvisningar efterföljs, förfaranden för god-kännande och befullmäktigande samt fysiska kontrollåtgärder.

I Vanda stadskoncern tillåts inte missbruk. Ledningens skyldighet är att se till att den interna kontrollen räcker till för att förhindra och uppdaga missbruk och ingripa i missbruk som framkommit. Den interna revisionen kan efter övervägande av stadens ledning bistå undersökningsarbetet eller undersöka misstänkt missbruk. I princip behandlas den interna revisionens revisionsrapporter på ledningsgruppsnivå och rekommendationerna i rapporterna efterföljs.

Man har strävat efter att minimera missbruk genom kvalitetssäkringsprocesser, i vilka bland annat ärenden behandlas av flera personer. Man fäster uppmärksamhet på så kallade farliga arbetskombinationer för att förhindra att sådana uppstår. I rekryteringssituationer efterföljs anvisningar på stadsnivå om kontroll av kredituppgifter när personer rekryteras till uppgifter som förutsätter särskild tillförlitlighet. I vissa uppgifter förutsätts dessutom en säkerhetsutredning av skyddspolisen för att bedöma en persons lämplighet för uppgiften i fråga.

Verksamhetsområdena genomför dessutom olika slags kvalitetsrevisioner och de riktas antingen på den egna verksamheten eller verksamhet som lagts ut. Intern kontroll bedrivs också bland annat under stadsdirektörens regelbundna navigeringsmöten vid verksamhetsområdena samt under navigeringar som koncernstyrningsenheten ordnar vid koncernenheterna.

Information och rapportering

Riskhanteringsplanen på stadsnivå fungerar i stadskoncernen som ett rapporteringsredskap för riskhantering. Via rapporteringen har verksamhetsområdenas, affärsverkens och de utsedda bolagens ledningsgrupper, förtroendemannaorganen och en sakkunnig inom riskhantering (fr.o.m. 9.11.2022 riskhanteringschefen) tillsammans med styrgruppen för riskhantering och intern kontroll beretts möjlighet att konstatera hur riskhanteringen i stadskoncernen har utfallit.

Utfallet av strategiska mål följs upp i ledningsgrupperna och nämnderna och stadsstyrelsen rapporteras om målen i samband med delårsöversikterna. Stadsfullmäktige rapporteras årligen om de bindande mål på stadsnivå som godkänns av fullmäktige. För att hantera ekonomiska risker rapporterar verksamhetsområdenas chefer med budgetansvar regelbundet om ekonomins utfall, riskerna för överskridning och underskridning av budgeten samt nödvändiga åtgärder. Utfallsprognoser för driftsplanen görs upp varje månad på serviceområdesnivå. Om ekonomins utfall rapporteras i samband med delårsöversikterna för stadsstyrelsen och de nämnder som styr verksamheten. För koncernsammanslutningarnas del är stadsstyrelsens allmänna sektion den instans som styr verksamheten.

Vid verksamhetsområdena strävar man efter att dra nytta av konsekvensbedömning på förhand i viktiga beslut. Målet är att med hjälp av detta förfarande förutse konsekvenserna av eventuella beslut för målgruppen samt minimera förutsebara risker. Genom att förbättra motiveringarna för upphandlingsbeslut och upprätthålla kontakterna med leverantörer har man strävat efter att förebygga potentiella besvär till marknadsdomstolen. I fråga om viktiga förändringar som påverkar kommuninvånare fogas bedömningen till att utgöra en del av det beslutsförslag som förs till den nämnd som styr verksamheten.

Vid samtliga resultatenheter vid Vanda stad gör man i enlighet med arbetarskyddslagen upp en årlig bedömning av missförhållanden och faror i arbetet. Tutka-systemet som infördes 2018 möjliggör uppföljning av säkerhetsavvikelser som uppföljning av hot- och våldssituationer och mer systematiskt ingripande i avvikande situationer. Patientsäkerhetsplaner eller planer för egenkontroll har utarbetats vid samtliga enheter inom social- och hälsovårdsväsendet på ett sätt som förutsätts i lagar. Det existerar uppföljning i nästintill realtid av informationssäkerhetsincidenter och det görs upp rapporter om dem varje månad.

Uppföljning

Förverkligandet och utvecklingen av den interna kontrollen och riskhanteringen följs upp på många olika nivåer i Vandas stadskoncern. Chefer ska följa upp de funktioner som ligger på deras ansvar och vidta nödvändiga åtgärder om man upptäcker verksamhet som strider mot god lednings- och förvaltningssed, riskhanteringen och den interna kontrollen. Samtliga av stadens verksamhetsområden, affärsverk och bestämda koncernenheter ombeds årligen lämna in en skriftlig redovisning av de tillvägagångssätt som organisationen har för intern kontroll och riskhantering, hur de lyckats och de största riskerna som organisationen utsatts för under det gångna året. I samband med detta utreder man om man med förfaringssätten lyckats stödja uppnåendet av de mål som ställts upp och om man med riskhanteringen och den interna kontrollen förmått förebygga avvikelser som förekommer i verksamheten. Dessutom ombeds organisationerna identifiera utvecklingsobjekt i sina processer för riskhantering och intern kontroll.

På sina möten granskar styrgruppen för riskhantering och intern kontroll bland annat en riskhanteringsplan på stadsnivå, revisorernas anmärkningar som gäller riskhanteringen året innan, utvärderingsberättelsen för året innan, de viktigaste realiserade riskerna, utvecklingen av riskhanteringsarbetet och övriga aktuella frågor i sitt ansvarsområde. Dessutom går ledningsgruppen för säkerhetssamarbetet igenom aktuella frågor i anslutning till riskhantering fyra gånger om året.

Förverkligandet av den interna kontrollen och riskhanteringen följs också upp av revisionsnämnden. Revisionsnämnden är ett lagstadgat organ underställt stadsfullmäktige, som har i uppgift att sörja för att ordna revision av Vanda stads och stadskoncernens förvaltning och ekonomi samt utföra en mål-, resultatrikhets- och ändamålsenlighetsutvärdering enligt kommunallagen.

Centrala slutsatser och utveckling av den interna kontrollen under ekonomiplaneringsperioden.

Styrgruppen för riskhantering och intern kontroll sammanträdde fyra gånger under år 2022. Utöver de specialteman som schemalagts på förhand låg fokus vid mötena på riskhanteringsplanen på stadsnivå och det allmänna utvecklingsbehovet när det gäller riskhanteringen och den interna kontrollen.

Som ett utvecklingsprojekt inom den interna kontrollen genomfördes en enkät om intern kontroll. Planeringen av enkäten på stadsnivå gjordes i samarbete med den interna revisionen. Utarbetandet av enkäten baserade sig på revisionsrapporten för år 2019, i vilken det rekommenderades att läget i fråga om Vanda stads interna kontroll utvärderas genom en enkät som riktas till serviceområdena. Behandlingen av resultaten av den enkät som genomfördes i slutet av 2021 och planeringen av åtgärder genomfördes i början av 2022. I enkäten deltog alla serviceområden, affärsverk inom stadens organisation samt serviceenheterna inom de verksamhetsområdenas gemensamma tjänster. Syftet med enkäten som baserade sig på självvärdering var att utreda olika utvecklingsobjekt inom den interna kontrollen och väcka en aktiv diskussion om den interna kontrollens organisation inom Vandas stadskoncern. Svaren från enkäten kompletterade de redogörelser som verksamhetsområdena varje år ger om den interna kontrollen. Utgående från de svar som man fick upplevdes kontrollmiljön, kontrollåtgärderna, informationen och uppföljningen i anslutning till den interna kontrollen inom Vandas stadsorganisation ligga på en god nivå. De för år 2022 planerade uppdateringarna av processbeskrivningarna och ansvarsområdena för uppgifterna samt en separat verksamhetsanvisning för den interna kontrollen sågs som allmänna utvecklingsobjekt. Även behovet av att ordna utbildning i intern kontroll och att behandla anvisningarna för den interna kontrollen särskilt i samband med introduktionen av nya chefer hade identifierats, men på grund av personbyte flyttas åtgärderna till 2023.

1.3 Hur räkenskapsperiodens resultat bildas och verksamheten finansieras

1.3.1 Hur räkenskapsperiodens resultat bildas

Resultatet för räkenskapsperioden 2022 visade ett överskott på 13,0 miljoner euro. Efter bokslutsdispositioner blev räkenskapsperiodens överskott 12,1 miljoner euro. Räkenskapsperiodens resultat sjönk med 48,3 miljoner euro jämfört med året innan. Den sammanräknade ökningen av verksamhetsintäkter, skatteinkomster och statsandelar var 55,9 miljoner euro jämfört med år 2021. Verksamhetskostnaderna ökade år 2022 med 99,5 miljoner euro jämfört med året innan. Dessa posters negativa inverkan på resultatet uppgår till sammanlagt 43,6 miljoner euro. De finansiella intäkterna minskat med de finansiella kostnaderna ökade med 0,6 milj. euro. Av- och nedskrivningarna ökade med 5,4 miljoner euro.

Resultaträkning		2022 milj. €		2021 milj. €		2020 milj. €
Verksamhetsintäkter		285,8		334,2		236,9
Verksamhetskostnader	-	1 679,8	-	1 580,3	-	1 463,2
Verksamhetsbidrag	**-**	**1 394,0**	**-**	**1 246,1**	**-**	**1 226,3**
Skatteinkomster		1 203,7		1 131,6		1 073,0
Statsandelar		287,6		255,3		293,0
Finansiella intäkter och kostnader						
Ränteintäkter		13,8		13,7		13,7
Övriga finansiella intäkter		15,2		14,0		15,3
Räntekostnader	-	2,5	-	1,6	-	1,9
Övriga finansiella kostnader	-	0,1	-	0,3	-	0,1
Årsbidrag		**123,6**		**166,6**		**166,8**
Avskrivningar och nedskrivningar	-	110,6	-	105,2	-	111,8
Extraordinära poster		0,0		0,0		0,1
Räkenskapsperiodens resultat		**13,0**		**61,3**		**55,1**
Bokslutsdispositioner	-	0,9		0,1	-	0,4
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)		**12,1**		**61,4**		**54,6**

Kommunens resultaträkning visar om den interna finansiering som ackumulerats som intäkter räcker till för att täcka de kostnader som orsakats av serviceproduktionen. Den resultaträkning som presenteras i detta sammanhang innehåller stadens, affärsverkens och fondernas externa intäkter och kostnader.

Intäkter

Vanda stads totala intäkter år 2022 uppgick till 1 806,1 miljoner euro. Ökningen jämfört med året innan var 57,3 miljoner euro, dvs. 3,3 procent. Verksamhetsintäkterna sjönk med 48,4 miljoner euro från året innan. Skatteinkomsterna uppgick totalt till 1 203,7 miljoner euro. Jämfört med 2021 var ökningen 72,0 miljoner euro (6,4 procent). Under 2022 uppgick statsandelarna till sammanlagt 287,6 miljoner euro. De ökade från året innan med 32,3 miljoner euro (12,6 procent).

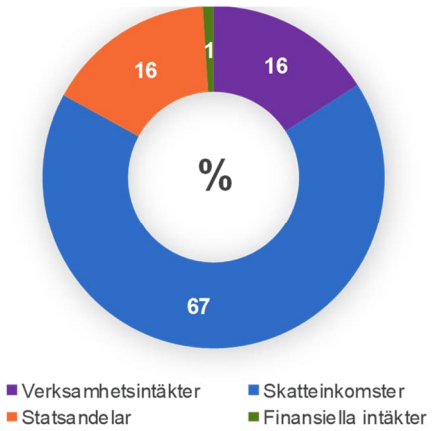
Kostnader

Vanda stads totala kostnader under 2022 uppgick till 1 793,1 miljoner euro. Ökningen jämfört med året innan var 105,7 miljoner (6,3 procent). Verksamhetskostnaderna ökade med 99,5 miljoner euro jämfört med år 2021. Köpen av tjänster ökade med 72,7 miljoner euro (8,9 procent) jämfört med det föregående året.

Tabell. Intäkter åren 2022 – 2021

Intäkter	2022 milj. €	2021 milj. €
Verksamhetsintäkter	285,8	334,2
Skatteinkomster	1 203,7	1 131,6
Statsandelar	287,6	255,3
Finansiella intäkter	29,0	27,7
Sammanlagt	**1 806,1**	**1 748,8**

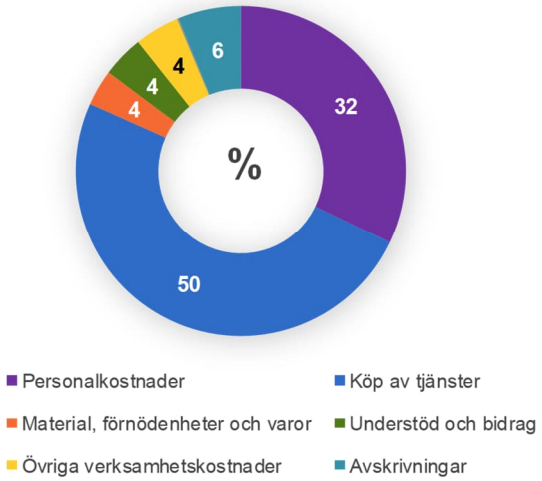
Figur. Fördelning av intäkter år 2022



Tabell. Kostnader åren 2022 - 2021

Kostnader	2022 milj. €	2021 milj. €
Personalkostnader	575,8	558,4
Köp av tjänster	888,7	816,0
Material, förnödenheter och varor	63,3	61,0
Understöd och bidrag	73,4	73,8
Övriga verksamhetskostnader	78,6	71,2
Finansiella kostnader	2,7	1,9
Avskrivningar	110,6	105,2
Sammanlagt	**1 793,1**	**1 687,4**

Figur. Fördelning av kostnader år 2022



Verksamhets- och årsbidrag

Stadens verksamhetsbidrag som består av differensen mellan verksamhetskostnader och verksamhetsintäkter utvisar hur mycket av kostnaderna för driftsekonomin som kvarstår att täckas med skatteinkomster och statsandelar. Verksamhetsbidraget för år 2022 var -1 394,0 miljoner euro. Det försvagades med 147,9 miljoner euro jämfört med året innan.

Verksamhetsintäkternas andel av verksamhetskostnaderna har minskat jämfört med den föregående räkenskapsperioden. Verksamhetsintäkterna täckte cirka 17,0 procent av verksamhetskostnaderna år 2022 (21,1 procent år 2021).

Resultaträkningens nyckeltal	2022	2021	2020
Verksamhetsintäkter/verksamhetskostnader, %	17,0	21,1	16,2
Årsbidrag/avskrivningar, %	111,7	158,3	149,1
Årsbidrag, euro/invånare	508,9	696,5	702,9
Antal invånare	242 819	239 206	237 231

Årsbidraget beskriver tillräckligheten i internt tillförda medel totalt. Stadens årsbidrag minskade med 25,8 procent från året innan och uppgår till 123,6 miljoner euro. Ser man till årsbidraget visar stadens internt tillförda medel ett överskott.

Årsbidraget per invånare har minskat med 187,52 euro från 2021 års nivå, och var därmed 508,9 euro/invånare år 2022. Vanda stads målvärde fås genom att man dividerar den genomsnittliga årliga investeringsnivån (135,0 miljoner euro) med invånarantalet, varvid värdet blir 556,0 euro/invånare.

Räkenskapsperiodens resultat och över-/underskott

När årsbidraget minskas med avskrivningar och nedskrivningar och extraordinära poster, får man fram differensen mellan de inkomster och utgifter som periodiserats för räkenskapsperioden, dvs. räkenskapsperiodens resultat. Avskrivningarna har beräknats enligt den godkända avskrivningsplanen. Av- och nedskrivningarna var sammanlagt 110,6 miljoner euro år 2022. År 2022 uppgick de extraordinära posterna till 50 000 euro.

Räkenskapsperiodens resultat minskade från året innan med 48,3 miljoner euro och uppvisade ett överskott på 13,0 miljoner euro år 2022. Räkenskapsperiodens överskott efter avskrivningsdifferensen och ändringarna i reserver och fondöverföringarna var 12,1 miljoner euro.

1.3.2 Finansiering av verksamheten

Bokslutets finansieringsanalys består av förändringarna i kassaflödet hos stadens och affärsverkens, dvs. Mun- och tandhälsans, Mellersta Nylands räddningsverks samt fondernas ordinarie verksamhet, investeringar och finansieringsverksamhet. Finansieringsanalysen härleds ur bokslutets resultaträkning och balansräkning.

Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde

Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde visade under 2022 ett överskott på 8,2 miljoner euro. Investeringsutgifterna uppgick år 2022 till 140,0 miljoner euro. Den egna anskaffningsutgiften för investeringar, dvs. differensen mellan investeringsutgifterna och investeringarnas finansieringsandelar var 131,3 miljoner euro. Den egna anskaffningsutgiften ökade med 14,7 miljoner euro (12,6 procent) jämfört med året innan.

Finansieringens kassaflöde

Kassaflödet för finansieringens del visade å sin sida ett underskott på 17,9 miljoner euro. Staden har inte lyft något nytt långfristigt lån. De långfristiga lånen amorterades med 71,7 miljoner euro. Nettominskningen av de långfristiga lånen uppgick sålunda till 71,7 miljoner euro, då den året innan utgjorde 9,5 miljoner euro. Minskningen i kortfristiga lån, 11,2 miljoner euro, omfattar förändringarna i dottersammanslutningarnas koncernkontosaldo. Minskningen av koncernkontofordringarna, 1,3 miljoner euro, ingår i posten för lånefordringar.

Förändring i likvida medel

Förändringen av likvida medel består av differensen mellan nettosumman av finansieringsverksamhetens förändringar och nettosumman av internt tillförda medel och investeringar. De likvida medlen uppgick i slutet av 2022 till 133,1 miljoner euro inklusive dottersammanslutningarnas koncernkontosaldo. Dottersammanslutningarnas koncernkontosaldo minskade med 9,9 miljoner euro under 2022. I sin helhet minskade de likvida medlen med 9,7 miljoner euro under 2022.

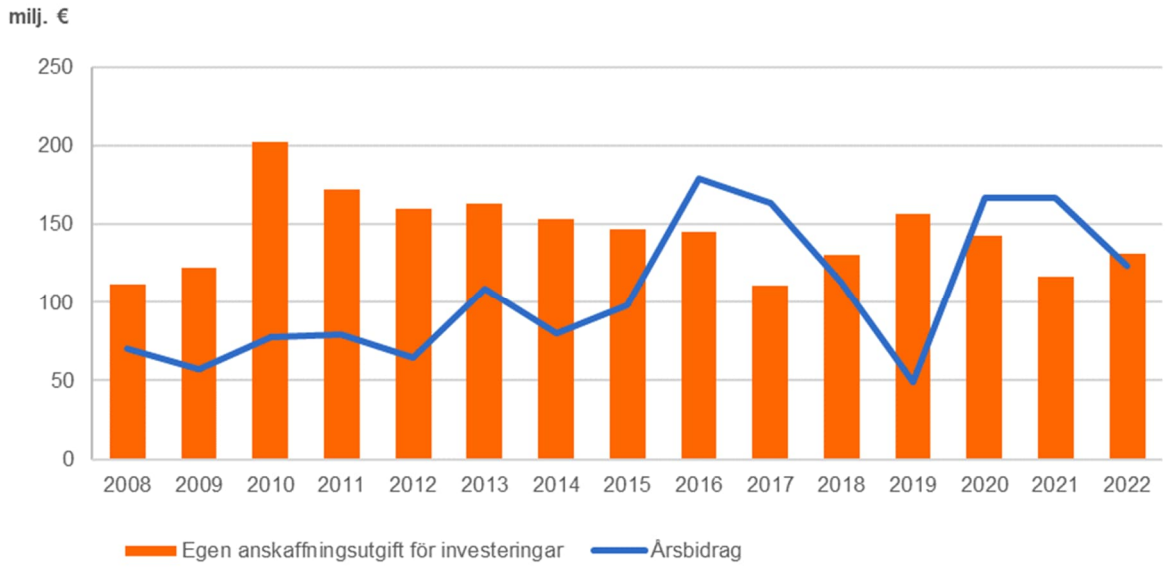
Finansieringsanalys	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
Verksamhetens kassaflöde			
Årsbidrag	123,6	166,6	166,8
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,1
Korrektivposter till internt tillförda medel	- 46,4	- 57,4	- 31,4
Investeringarnas kassaflöde			
Investeringsutgifter	- 140,0	- 120,6	- 144,9
Finansieringsandelar för investeringar	8,7	4,0	2,1
Överlåtelseinkomster från tillgångar som hör till bestående aktiva	62,2	75,9	40,0
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**8,2**	**68,6**	**32,6**
Finansieringens kassaflöde			
Förändringar i utlåningen			
Ökning i utlåningsfordringar	- 0,1	- 34,3	0,0
Minskning i utlåningsfordringar	6,3	8,2	8,0
Förändringar i lånestocken			
Ökning i långfristiga lån	0,0	70,0	120,0
Minskning i långfristiga lån	- 71,7	- 79,5	- 159,1
Förändring i kortfristiga lån	- 11,2	- 6,7	- 9,5
Förändringar i eget kapital	0,0	0,9	- 0,1
Övriga förändringar i likviditeten	59,0	- 12,7	11,6
Finansieringens kassaflöde	**- 17,9**	**- 54,0**	**- 29,1**
Förändring i likvida medel	**- 9,7**	**14,6**	**3,5**
Likvida medel 31.12	133,1	142,8	128,2
Likvida medel 1.1	142,8	128,2	124,7

Finansieringsanalysens nyckeltal	2022	2021	2020
Utfallet av verksamhetens och investeringarnas kassaflöde, 5 år milj. €	22,8	78,0	64,6
Internt tillförda medel för investeringar, %	94,1	142,9	116,7
Låneskötselbidrag	1,7	2,1	1,0
Kalkylmässigt låneskötselbidrag	1,2	1,5	1,5
Likviditet, kassadagar	25,6	28,7	26,4
Antal invånare	242 819	239 206	237 231

Nyckeltalet för de internt tillförda medlen för investeringar talar om hur stor del av utgiften för investeringarnas egenanskaffning som har finansierats genom inkomstfinansiering. Nyckeltalet för den interna finansieringen var 94,1 procent år 2022, dvs. investeringarna kunde täckas i sin helhet med internt tillförda medel. År 2021 räckte den interna finansieringen till att täcka investeringarna till 142,9 procent medan den år 2020 räckte till att täcka investeringarna 116,7 procent.

I nedanstående figur åskådliggörs utvecklingen av årsbidraget och investeringarnas egenanskaffningsutgifter åren 2008–2022.

Figur. Årsbidraget och investeringarnas egenanskaffningsutgifter 2008 – 2022



Låneskötselbidraget visar hur tillräcklig kommunens interna finansiering är när det gäller att täcka kostnaderna för räntor på främmande kapital och amorteringarna. Vanda stads låneskötselbidrag var 1,7 år 2022, dvs. den interna finansieringen räcker till för att sköta lånen. Som god kan låneskötselförmågan anses vara, om nyckeltalets värde överskrider 2. Kommunens likviditet beskrivs som kassans tillräcklighet räknad i dagar. Med Vanda stads kassamedel i slutet av 2022 skulle man ha klarat av att täcka betalningar för 25,6 dagar ur kassan.

1.4 Den finansiella ställningen och ändringar i den

Strukturen för kommunens finansiering framställs med hjälp av en balansräkning och nyckeltal som beräknas utgående från balansräkningen. Balansräkningen omfattar både stadens och affärsverkens, dvs. Mellersta Nylands räddningsverks och Mun- och tandhälsovårdens samt Vanda stads Bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfonds, Fondens för social kreditgivning och Skadefondens balansenheters sammanställda balansräkningar. Interna poster, såsom interna fordringar och skulder, ingår inte i balansräkningen.

Aktiva

I bestående aktiva ingår immateriella och materiella tillgångar som inverkar i form av produktionsfaktorer under flera räkenskapsperioder samt verksamhetsområdenas investeringar i aktier, andelar samt andra slag av investeringsobjekt. Bestående aktiva har värderats till anskaffningskostnaderna och avskrivningarna har beräknats enligt den godkända avskrivningsplanen. Avskrivningsplanerna och ändringarna av bestående aktiva ingår i noterna. I slutet av 2022 var de bestående aktivas värde i balansräkningen 1 890,4 miljoner euro. Den största posten inom bestående aktiva är de materiella tillgångarna som uppgick till 1 293,0 miljoner euro i slutet av år 2022 (61,9 procent av slutsumman i balansräkningen). Placeringarna, dvs. aktier, andelar och övriga fordringar uppgick i slutet av år 2022 till 573,9 miljoner euro (27,5 procent av balansräkningens slutsumma).

De förvaltade medlen bestod i huvudsak av statliga bostadslån som förmedlats. De förvaltade medlen uppgick i slutet av 2022 till 0,8 miljoner.

Till rörliga aktiva räknas omsättningstillgångar, lång- och kortfristiga fordringar, finansiella värdepapper samt pengar och bankfordringar. I slutet av året uppgick de rörliga aktiva till sammanlagt 196,4 miljoner euro (9,4 procent av balansräkningens slutsumma). Omsättningstillgångarna uppgick i slutet av år 2022 till 0,8 miljoner euro. Omsättningstillgångarna utgjordes till största delen av vårdartikels- och reservdelslager.

Fordringarna uppgick i slutet av året till sammanlagt 62,3 miljoner euro. Av dessa utgjordes 0,3 milj. euro av långfristiga fordringar. De kortfristiga kundfordringarna uppgick till 25,9 miljoner euro och lånefordringarna till 0,2 miljoner euro. De övriga fordringarna uppgick till 20,8 miljoner euro och resultatregleringarna till 15,4 miljoner euro. Kassa och bank uppgick i slutet av året till 133,0 miljoner euro, dvs. summan hade minskat med 9,7 miljoner euro jämfört med läget i slutet av år 2021.

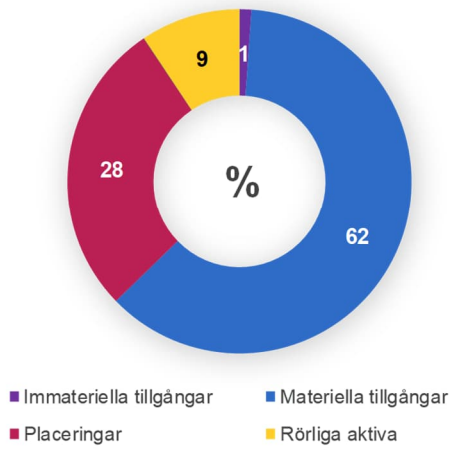
Passiva

Det egna kapitalet var i slutet av året 1 011,7 miljoner euro (48,5 procent av balansräkningens slutsumma). Det egna kapitalet bestod av ett grundkapital på 349,1 miljoner euro, ett kapital i övriga egna fonder på 110,0 miljoner euro samt av tidigare räkenskapsperioders överskott på 540,5 miljoner euro och räkenskapsperiodens överskott på 12,1 miljoner euro. Övriga egna fonder är Vanda stads Bostads-låne-, fastighets- och byggnadsfond, Fonden för social kreditgivning och Skadefonden.

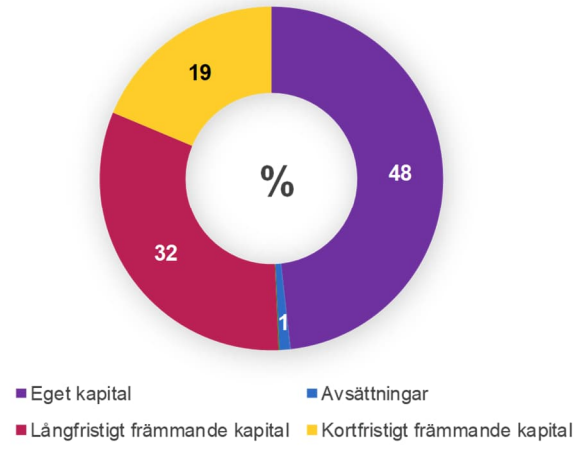
I slutet av år 2022 fanns inga reserver. Genom användningen av investeringsreserver för att täcka anskaffningsutgifter uppstod år 2022 en minskning av avskrivningsdifferensen med 0,3 miljoner euro. I avsättningarna ingick en avsättning på 0,1 miljoner euro för pensionsförpliktelser som ingåtts utanför KTAPL och andra avsättningar för 9,6 miljoner euro. Det förvaltade kapitalet bestod av förmedlade statliga bostadslån på 0,8 miljoner euro och donationsfondkapital på 1,4 miljoner euro.

Det främmande kapitalet uppgick vid årets slut till sammanlagt 1 062,9 miljoner euro. Stadens lånestock minskade under året med 83,0 miljoner euro och uppgick vid årets slut till sammanlagt 807,2 miljoner euro. Av minskningen beror 11,2 miljoner euro på förändringarna i dottersammanslutningarnas koncernkontosaldo. I övriga kortfristiga skulder ingick semesterlöne- och ränteperiodiseringar och andra bokslutsperiodiseringar som överföringsskulder på sammanlagt 70,8 miljoner euro, skulder till leverantörer på 115,8 miljoner euro, erhållna förskott på 33,8 miljoner euro samt övriga skulder på 35,3 miljoner euro.

Figur. Balansräkningens aktiva



Figur. Balansräkningens passiva



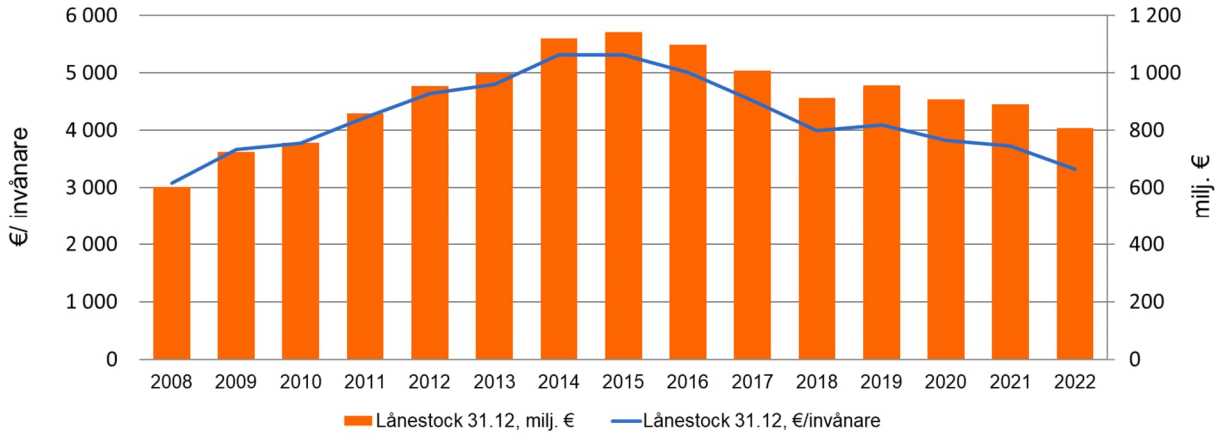
Balansräkning	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
AKTIVA			
Bestående aktiva	**1 890,4**	**1 891,6**	**1 874,1**
Immateriella tillgångar	*23,5*	*25,0*	*15,3*
Immateriella rättigheter	0,1	0,2	0,0
Övriga utgifter med lång verkningstid	23,4	24,8	15,3
Materiella tillgångar	*1 293,0*	*1 284,9*	*1 301,4*
Mark- och vattenområden	318,6	318,2	311,7
Byggnader	610,0	585,2	609,9
Fasta konstruktioner och anordningar	311,0	319,6	317,8
Maskiner och inventarier	19,7	18,8	20,5
Övriga materiella tillgångar	0,3	0,3	0,3
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar	33,2	42,9	41,2
Placeringar	*573,9*	*581,8*	*557,4*
Aktier och andelar	280,0	281,8	283,5
Övriga lånefordringar	292,8	299,0	273,1
Övriga fordringar	1,1	1,0	0,9
Förvaltade medel	**0,8**	**0,9**	**1,1**
Statliga uppdrag	0,8	0,9	1,1
Rörliga aktiva	**196,4**	**226,0**	**178,9**
Omsättningstillgångar	*0,8*	*0,8*	*0,6*
Material och förnödenheter	0,7	0,8	0,6
Övriga omsättningstillgångar	0,0	0,1	0,0
Fordringar			
Långfristiga fordringar	*0,3*	*0,2*	*0,2*
Lånefordringar	0,3	0,2	0,2
Kortfristiga fordringar	*62,3*	*82,1*	*49,9*
Kundfordringar	25,9	18,6	16,8
Lånefordringar	0,2	1,5	6,8
Övriga fordringar	20,8	21,1	16,9
Resultatregleringar	15,4	40,9	9,4
Finansiella värdepapper	*0,1*	*0,1*	*0,1*
Aktier och andelar	0,1	0,1	0,1
Kassa och bank	133,0	142,7	128,1
AKTIVA TOTALT	**2 087,6**	**2 118,6**	**2 054,1**

Balansräkning	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
PASSIVA			
Eget kapital	**1 011,7**	**998,5**	**935,9**
Grundkapital	349,1	349,1	349,1
Övriga egna fonder	110,0	127,7	127,5
Över-/underskott från tidigare räkenskapsperioder	540,5	460,2	404,7
Räkenskapsperiodens över-/underskott	12,1	61,4	54,6
Avskrivningsdifferens och frivilliga reserver	**1,0**	**1,3**	**1,6**
Avskrivningsdifferens	1,0	1,3	1,6
Avsättningar	**9,8**	**9,8**	**11,1**
Pensionsavsättningar	0,1	0,1	0,1
Övriga avsättningar	9,6	9,6	11,0
Förvaltat kapital	**2,2**	**3,6**	**2,9**
Statliga uppdrag	0,8	2,0	1,1
Donationsfondernas kapital	1,4	1,6	1,8
Främmande kapital	**1 062,9**	**1 105,5**	**1 102,7**
Långfristigt främmande kapital	*670,4*	*777,2*	*782,9*
Masskuldebrevslån	131,4	137,2	142,9
Lån från finansinstitut och försäkringsinrättningar	539,0	640,0	635,9
Resultatregleringar	0,0	0,1	4,1
Kortfristigt främmande kapital	*392,5*	*328,3*	*319,8*
Masskuldebrevslån	5,7	5,7	45,7
Lån från finansinstitut och försäkringsinrättningar	101,0	66,0	33,7
Lån från övriga kreditgivare	30,1	41,3	48,0
Erhållna förskott	33,8	31,3	24,9
Leverantörsskulder	115,8	82,2	68,0
Övriga skulder	35,3	27,6	28,4
Resultatregleringar	70,8	74,1	71,0
PASSIVA TOTALT	**2 087,6**	**2 118,6**	**2 054,1**

Balansräkningens nyckeltal	2022	2021	2020
Soliditet, %	49,3	47,9	46,2
Relativ skuldsättning, %	57,9	62,4	67,2
Ackumulerat över-/underskott, milj. €	552,6	521,6	459,3
Ackumulerat över-/underskott, €/inv.	2 275,9	2 180,7	1 936,0
Lånestock 31.12, milj. €	807,2	890,2	906,3
Lånestock 31.12, €/invånare	3 324,3	3 721,3	3 820,4
Lån och hyresansvar, 31.12., milj. €	1 456,9	1 547,2	1 461,5
Lån och hyresansvar, €/invånare	6 000,1	6 467,9	6 160,6
Lånefordringar 31.12, milj. €	292,8	299,0	273,1
Antal invånare	242 819	239 206	237 231

Soliditeten mäter kommunens soliditet, förmåga att klara av underskott och dess kapacitet att klara av sina åtaganden på lång sikt. I slutet av år 2022 var soliditeten i Vanda 49,3 procent, vilket betyder att Vanda stad har en betydande skuldbörda. Den relativa skuldsättningen visar att man av Vanda stads driftsinkomster under 2022 skulle ha behövt 57,9 procent för återbetalningen av främmande kapital. Vanda stads lånestock uppgick till 807,2 miljoner euro (890,2 miljoner euro år 2021) dvs. 3 324,3 euro per invånare. Lånestocken innehåller dottersamfundens koncernkontosaldo 30,1 miljoner euro (41,3 miljoner euro år 2021). Då stadens hyresansvar läggs till lånen uppgår ansvaren till 1 456,9 miljoner euro, dvs. 6 000,1 euro/invånare.

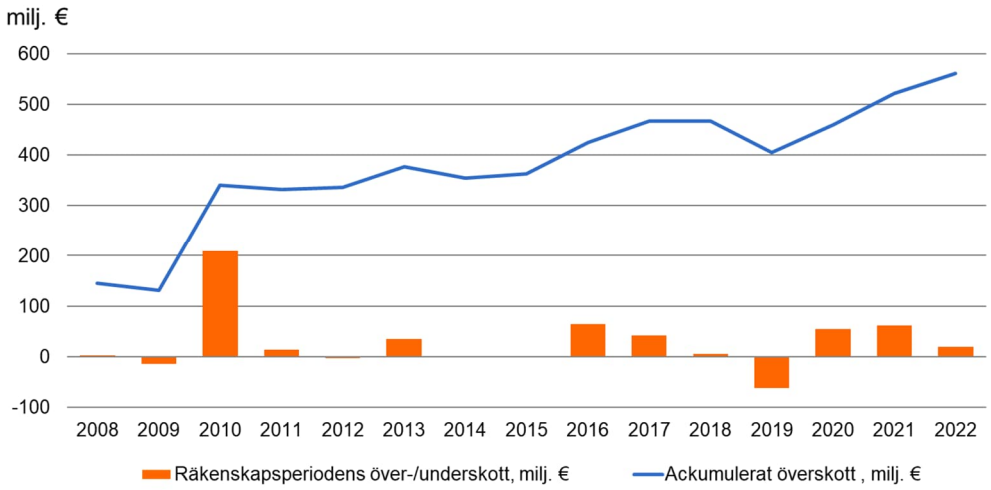
Figur. Lånestockens utveckling 2008–2022



Utvecklingen när det gäller Vanda stads överskott beskrivs i nedanstående figur. Överskottet i bokslutet år 2010 (209,2 miljoner euro), som särskilt uppkom genom överlåtelsen av affärsverket Vanda Vattens funktioner till samkommunen HRM som grundades, har haft en betydande inverkan på stadens ackumulerade överskott. Trettio miljoner euro av överskottet för räkenskapsperioden år 2016 och 12,4 miljoner euro av överskottet för räkenskapsperioden 2017 berodde på intäkterna från byggandet av samhällsteknik i markområden som erhållits som avtalsenlig ersättning i området Kivistö.

Åren 2020 och 2021 påverkades stadens överskott särskilt av de coronastöd som beviljades av staten. År 2020 förverkligades ett direkt coronastöd på cirka 90 miljoner euro som höjde stadens statsandelar och samfundsskatteinkomster. År 2021 beviljade staten coronastöd för sammanlagt cirka 107 miljoner euro för ersättning av coronakostnader i form av beviljat stöd och via samfundsskatten och statsandelar. Stadens försäljningsvinster år 2021 kom från försäljningen av vårdfastigheter till VAV Oy och försäljningen av A-Tulkkaus Oy:s aktier (totalt ca 18,7 milj. euro) samt år 2022 av försäljningen av Vantaan Työterveys Oy:s aktier (ca 15,1 milj. euro). Dessutom påverkas räkenskapsperiodens överskott för år 2022 av ett belopp på 18,9 miljoner euro som med anledning av upplösningen av Utvecklingsfonden för Marja-Vanda och centrumområdena återgick till tidigare räkenskapsperioders överskott.

Figur. Vanda stads över-/underskott och utvecklingen av det överskott som uppkommit 2008–2022



1.5 Totala inkomster och utgifter

Kalkylen för de totala inkomsterna och utgifterna görs upp utifrån stadens och affärsverkens, Mellersta Nylands räddningsverks och Mun- och tandhälsovårdens resultaträkningar och finansieringsanalyser. I den beaktas endast externa inkomster, utgifter och finanstransaktioner. Också Vanda stads Bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfond, Fonden för social kreditgivning och Skadefonden ingår i kalkylen.

Stadens totala inkomster under 2022 uppgick till 1 836,5 miljoner euro och de totala utgifterna till 1 905,2 miljoner euro. Differensen mellan inkomsterna och utgifterna utgjorde således 27,3 miljoner euro. Då Övriga ändringar i likviditeten (59,0miljoner euro), läggs till från finansieringsanalysen, fås en ändring på -9,7 miljoner euro i kassamedlen. Detta motsvarar ökningen i finansieringsanalysens kassamedel under år 2022.

Totala inkomster och utgifter	2022 milj. €	2022 %	2021 milj. €	2021 %
Inkomster				
Verksamhet				
Verksamhetsintäkter	285,8	15,6	334,2	18,0
Skatteinkomster	1 203,7	65,5	1 131,6	61,1
Statsandelar	287,6	15,7	255,3	13,8
Ränteintäkter	13,8	0,8	13,7	0,7
Övriga finansiella intäkter	15,2	0,8	14,0	0,8
Korrektivposter till internt tillförda medel				
- Överlåtelsevinster på bestående aktiva tillgångar	- 46,7	- 2,5	- 56,1	- 3,0
Investeringar				
Finansieringsandelar för investeringsutgifter	8,7	0,5	4,0	0,2
Överlåtelseinkomster från tillgångar som hör till bestående aktiva	62,2	3,4	75,9	4,1
Finansieringsverksamhet				
Minskning i utlåningsfordringar	6,3	0,3	8,2	0,4
Ökning i långfristiga lån	0,0	0,0	70,0	3,8
Ökning av eget kapital	0,0	0,0	0,9	0,1
Totala inkomster sammanlagt	**1 836,4**	**100,0**	**1 851,8**	**100,0**
Utgifter				
Verksamhet				
Verksamhetskostnader	1 679,8	88,2	1 580,3	86,6
Räntekostnader	2,5	0,1	1,6	0,1
Övriga finansiella kostnader	0,1	0,0	0,3	0,0
Korrektivposter till internt tillförda medel				
Förändring av avsättningar				
- Ökning (-), minskning (+) av avsättningar	0,0	0,0	1,4	0,1
- Överlåtelseförl. på bestående aktiva tillgångar	- 0,4	0,0	0,0	0,0
Investeringar				
Investeringsutgifter	140,0	7,3	120,6	6,6
Finansieringsverksamhet				
Ökning i utlåningsfordringar	0,1	0,0	34,3	1,9
Minskning i långfristiga lån	71,7	3,8	79,5	4,4
Minskning i kortfristiga lån	11,2	0,6	6,7	0,4
Totala utgifter sammanlagt	**1 905,2**	**100,0**	**1 824,5**	**100,0**

Avdragsposter i inkomsterna utgör försäljningsvinster av anläggningstillgångar och försäljningsförluster av anläggningstillgångar samt förändring av avsättningar, då avsättningarnas belopp har ändrat under räkenskapsperioden.

1.6 Kommunkoncernens verksamhet och ekonomi

1.6.1 Samfund som ingår i koncernbokslutet

Med **en kommunkoncern** avses en ekonomisk enhet som består av kommunen samt en eller flera juridiskt självständiga sammanslutningar, i vilken kommunen ensam eller tillsammans med andra sammanslutningar som hör till kommunkoncernen har bestämmanderätt i en eller flera sammanslutningar (dottersammanslutningar). Bestämmanderätten kan också basera sig på att dottersamfundet ensamt eller tillsammans med andra dottersamfund har bestämmanderätt i ett annat dottersamfund.

Koncernsamfund
Kommunkoncernens modersamfund är skyldigt att upprätta ett koncernbokslut.

Dottersamfund kallas de samfund i vilka modersamfundet har bestämmanderätt. Kommunen har bestämmanderätt i ett annat samfund om kommunen:

- har mer än hälften av det röstetal som alla aktier eller andelar medför eller
- med stöd av bolagsordningen, bolagsavtalet eller därmed jämförbara bestämmelser har rätt att utse majoriteten av styrelsemedlemmarna i samfundet eller ledamöterna i motsvarande organ eller
- med stöd av avtal har motsvarande ovannämnda rösträtt.

En förening eller stiftelse är kommunens dottersamfund såvida:

- kommunen har rätt att utse majoriteten av samfundets styrelsemedlemmar eller ledamöter i motsvarande organ eller
- föreningens eller stiftelsens nettoförmögenhet enligt stadgarna vid upplösning i sin helhet övergår till kommunen eller till ett samfund som ingår i kommunkoncernen.

Ett intresseföretag är ett samfund i vilket modersamfundet antingen ensamt eller tillsammans med andra koncernsamfund samtidigt har ett betydande inflytande och en betydande ägarandel i samfundet. Med betydande inflytande avses innehav av 20–50 procent av samfundets röstetal, och med betydande ägarandel innehav av minst 20 procent av intresseföretagets eget kapital. Intresseföretagen sammanställdes första gången 2008.

En samkommun sammanställs med kommunens koncernbalans oberoende av storleken på kommunens andel av samkommunens tillgångar och skyldigheter. Sammanställningen sker enligt ägarandelen.

Samfund som ingår i koncernbokslutet	Sammanställning för koncernbokslutet	
	Sammanställda (st.)	Ej sammanställda (st.)
Dottersamfund		
Bolag		
Fastighets- och bostadsbolag	22	-
Bolag som utövar kommunal affärsverksamhet	10	2
Övriga bolag	1	-
Samkommunerna	8	-
Samkommunernas dottersamfund	13	-
Intressesamfund	31	7
Totalt	**85**	**9**

1.6.2 Koncernverksamhetens styrning

Till Vanda stadskoncern hör staden och de aktiebolag, stiftelser, föreningar och andra sammanslutningar, där staden ensam eller tillsammans med sina dottersammanslutningar har bestämmande inflytande.

Den strategiska planeringen i stadens dotterbolag styrs av strategin för fullmäktigeperioden och Vanda stads allmänna ägarpolitiska riktlinjer som en del av strategin. Stadsfullmäktige beslutar om ägarpolitiska riktlinjer för varje enskild sammanslutning när det gäller sammanslutningar av betydelse för staden. Betydande bolag är Vanda Energi Ab, VAV Yhtymä Oy och Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy. Vanda Energi Ab:s ägarpolitiska riktlinjer godkändes 25.1.2021 och VAV Yhtymä Oy:s ägarpolitiska riktlinjer godkändes 8.3.2021. De ägarpolitiska riktlinjerna för sammanslutningen Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy godkändes av stadsfullmäktige 14.11.2022. Dessutom har stadsstyrelsen, under år 2020, för en stor del av stadens sammanslutningar godkänt de ägarpolitiska riktlinjerna för varje enskild sammanslutning, i vilka bolagets ställning i ordnandet av stadens serviceproduktion och bolagets syfte ur stadskoncernens synvinkel fastställs. Enligt 9 kap. 4 § i förvaltningsstadgan som trädde i kraft 1.2.2022 beslutade koncernsektionen om ägarpolitiska riktlinjer för stadens enskilda dottersammanslutningar, med undantag för de betydande koncernsammanslutningar som fastställts i koncerndirektivet. Koncernsektionen preciserade 24.10.2022 de ägarpolitiska riktlinjerna för sammanslutningen Mercuria Kauppaoppilaitos Oy och uppdaterade 12.12.2022 de ägarpolitiska riktlinjerna för sammanslutningen Tikkuparkki Oy. Enligt 8 kap. 4 § i förvaltningsstadgan som trädde i kraft 1.1.2023 beslutade koncernsektionen om ägarpolitiska riktlinjer för stadens enskilda dottersammanslutningar, med undantag för de betydande koncernsammanslutningar som fastställts i koncerndirektivet. Beslutanderätten för dessa koncernsammanslutningars del innehas av stadsfullmäktige.

Det främsta verktyget för förverkligandet av stadens strategiska mål är stadens budget, där stadsfullmäktige ställer upp operativa och ekonomiska mål för dottersammanslutningarna. Utgående från de mål som ställts upp i budgeten utarbetar dottersammanslutningen årligen en verksamhets- och ekonomiplan samt en finansierings- och investeringsplan. Bolaget behöver inte utarbeta någon finansierings- och investeringsplan eller långsiktsplan, om dessa är onödiga för bolagets verksamhet, till exempel på grund av verksamhetens ringa omfattning.

För att förverkliga ägarstyrningen ska alla dottersammanslutningar som hör till Vanda stadskoncern följa det koncerndirektiv som trädde i kraft 1.10.2020 samt koncernstyrningens övriga anvisningar. Genom koncerndirektivet och annan ägarstyrning skapas ramar för ägarstyrningen i de dottersammanslutningar som hör till Vanda stadskoncern och i tillämpliga delar också i intressesammanslutningarna för att effektivt kunna förverkliga de mål som staden ställt upp.

Vidare styrs verksamheten när det gäller dotterbolagens ledning genom bolagsordningen. Dotterbolagens bolagsordningar har till största delen förenhetligats utgående från de modellbolagsordningar som godkändes av koncernsektionen 18.1.2021 § 6. Vid behov avviker man från modellbolagsordningarna i de sammanslutningar där man måste beakta bl.a. andra delägares rättigheter och rösträtt eller andra särdrag som gäller bolaget.

Koncernstyrningens mål är att varje bolag i sin verksamhet beaktar ägarens vilja och mål, koncernens fördel som helhet och sin ställning som en del av stadskoncernen. Respektive bolags strategi för verksamheten och mål fastställs av bolagets styrelse, dock med beaktande av de mål i de ägarpolitiska riktlinjerna för varje enskild sammanslutning som stadsstyrelsen ställt upp för bolaget och de mål som ställts upp för bolaget i stadens budget. I koncerndirektivet fastställs också de ärenden i vilka bolaget ska begära stadens syn i frågan innan det egna beslutsfattandet. Förhandssamtycke ges av koncernsektionen som verkar under stadsstyrelsen.

Enligt kommunallagen svarar koncernledningen för genomförandet av ägarstyrningen i kommunkoncernen och för ordnandet av koncernövervakningen, om inte något annat bestäms i förvaltningsstadgan. Enligt förvaltningsstadgan ingår i koncernens ledning stadsstyrelsen och dess koncernsektion, stadsdirektören, de biträdande stadsdirektörerna, samt i ärenden som rör koncernbolagen de tjänsteinnehavare som föredrar, beslutar och verkställer enligt förvaltningsstadgans bestämmelser. Dylika tjänsteinnehavare är personal- och koncerndirektören och finansieringsdirektören.

Ägarstyrningen har genomförts genom de mål som ställts upp för dottersammanslutningarna, genom koncerndirektiv och utöver detta genom aktivt samarbete mellan staden och dottersammanslutningarna. Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy, Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy, Mercuria kauppaoppilaitos Oy, VAV Yhtymä Oy, VTK Kiinteistöt Oy, Vanda Energi Ab, Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Samkommunen Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt, Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster och Laurea-ammattikorkeakoulu Oy har varit på koncernsektionens sammanträden och redogjort för sammanslutningarnas verksamhet, ekonomi och läget vad gäller målens förverkligande, ifall Vanda stad ställt upp sådana mål. Det har också förts ägarstyrningssamtal med varje dotterbolag för att se till att stadens strategiska mål förmedlas i dottersammanslutningarna.

1.6.3 Betydande händelser som gäller koncernen

Ukrainakrigets inverkan på marknaden har börjat märkas i stor utsträckning i koncernbolagens verksamhet i Vanda. I flera bolag har risker som hänför sig till tillgången på råvaror, förnödenheter och tjänster ökat betydligt och den allmänna prisnivån har stigit, vilket i synnerhet har påverkat genomförandet av projekt i koncernbolagen och det har också lett till att en del projekt lagts ner. Det förväntas att energikrisen och höjningen av den allmänna prisnivån ökar bolagens utgifter överlag. När det gäller de största bolagen i Vandakoncernen beskrivs förändringarna i omvärlden och riskerna i anslutning till förverkligandet av målen samt framtidsutsikterna bolagsvis i kapitel 1.6.4. För Vanda stads dotterbolags del och i ekonomiskt hänseende, var de väsentligaste konsekvenserna av Rysslands anfallskrig bland annat avslutandet av leveransavtalet för Fennovoimas Hanhikiviprojekt på våren 2022, där Vanda Energi var involverad genom Kraftaktiebolaget SF.

Åtgärderna i anslutning till granskning och förtydligande av koncernstrukturen samt genomförandet av stadens produktivitets- och tillväxtprogram fortsatte under räkenskapsperioden 2022. Koncernsektionen godkände att en plan över koncerninnehavshelheten som utarbetats av enheten för koncernstyrningen och -övervakningen ska följas som en riktgivande åtgärdsplan. I beredningen av planen har man beaktat det produktivitets- och tillväxtprogram för åren 2021–2025 som utarbetades och godkändes år 2021. Programmet har som mål att förbättra stadens ekonomiska läge, på så vis att driftsekonomin är i balans och räkenskapsperioden uppvisar ett överskott år 2023. I programmet förutses försäljningsvinster av koncernbolagens försäljningar också under de närmaste åren. I beredningen av helhetsplanen för koncerninnehaven har man särskilt beaktat konsekvenserna av välfärdsområdesreformen. Planen är till sin karaktär en helhetsgranskning av koncernens innehav och dess syfte är att styra den fortsatta beredningen. De planenliga beslut om bolagsarrangemang förs bolagsvis för beslut till de organ som anges i förvaltningsstadgan.

Koncernarrangemangen i anslutning till välfärdsområdesreformen verkställdes i början av år 2023 då staden avstod från sina innehav i Puro Tekstiilihuolto Oy, Ab Det finlandssvenska kompetenscentret inom det sociala området, genom att sälja dem till Vanda och Kervo välfärdsområde. Vanda stads innehav av Oy Apotti Ab:s aktier överfördes till välfärdsområdet med stöd av lagen. Staden sålde också en del av Seure Henkilöstöpalvelut Oy:s aktier.

Stadsstyrelsen beslutade 30.11.2021 att sälja hela aktiestocken i Vantaan Työterveys Oy som ägs av staden till Terveystalo Healthcare Oy för en grundköpeskilling på 15,4 milj. euro. Försäljningen av aktiestocken var en del av arrangemangen där man genom upphandling av tjänster i fortsättningen köper en del av företagshälsovårdstjänsterna för stadskoncernens anställda. Arrangemangen verkställdes i februari 2022. Köpeskillingens justeringsprotokoll undertecknades och köpeskillingens justeringsbelopp betalades till staden på våren 2022.

Ett beslut om försäljning av Kaunialan Sairaala Oy och sjukhusfastigheten fattades i februari 2022 och köpebrevet undertecknades i april 2022. Affären verkställdes i juni 2022.

Överlåtelsen av affärsverksamheten via affär mellan Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy och Vanda och Kervo välfärdsområde trädde i kraft i början av år 2023 för måltids-och rengöringsservicens del. I samband med överlåtelsen av affärsverksamheten via affär överfördes personalen i enlighet med principerna för överlåtelse av rörelse som tidigare anställda till välfärdsområdet och vidare till serviceproducenten som konkurrensutsatts av välfärdsområdet.

Under räkenskapsperioden på våren 2022 upplöstes två fastighetsaktiebolag som ägs av staden; Koy Ulrikanpuiston päiväkoti och Koy Tikkurilan Keskustapysäköinti. Kiinteistö Oy Pakkalankuja 11:s likvidation fortsatte också efter räkenskapsperiodens slut.

Andra väsentliga händelser i koncernsammanslutningarna rapporteras för varje enskild sammanslutning i kapitel 1.6.4.

1.6.4 Årssammanfattning över Vanda stads största dotterbolag och utfallet av dotterbolagens mål

Vanda Energi Oy Ab (koncern)

Verksamheten och viktigaste händelser

Vanda Energis mål är att vara ett koldioxidnegativt energibolag för cirkulär ekonomi år 2030, och etappmålet är att så snabbt som möjligt avstå från användningen av fossila bränslen. Ubyggnaden av det avfallskraftverk som togs i bruk i maj 2022 och som utnyttjar handels- och industriavfall gjorde det möjligt att sluta använda stenkol i normal energiproduktion. De begränsningar i bränsle- och energihandeln som följde på det ryska anfallskriget mot Ukraina ledde till utmaningar i tillgången på bränslen för energiproduktion, vilket har lett till kraftiga prishöjningar. Vanda Energi lämnade tills vidare Mårtensdals kolkraftverk i försörjningsberedskap för att säkerställa att värmen och elproduktionen räcker till under exceptionella förhållanden.

Vanda Energi fattade ett investeringsbeslut om att bygga en högtemperaturanläggning på avfallskraftverksområdet och planerar nya investeringar som syftar till koldioxidneutralitet. Produktionsanläggningen för geotermisk energi håller på att bli färdig i Varistorna och tillvaratagandet av kundernas spillvärme ökar. Högtemperaturanläggningsprojektet samt säsongslagringen av värme och elbränsleanläggningen, vilka framskrider till investeringsbeslutsfasen under 2023, är särskilt viktiga investeringar för bolaget, eftersom de gör det möjligt att sluta använda naturgas och att i framtiden få förmånlig värme i huvudstadsregionen. Bolagets produktionskapacitet för vindkraft ökar och bolaget är med och utvecklar produktionen av solel i industriell skala.

Resultatutveckling och investeringar

Resultatutvecklingen i bolaget hålls på en stabil och god nivå enligt prognoserna. Investeringsnivån under de närmaste åren är betydande i strävan efter koldioxidnegativ energiproduktion. Investeringarna uppgår till cirka 100–200 milj. euro per år. Resultatet för räkenskapsperioden 2022 minskas av nedskrivningen av aktierna i Kraftaktiebolaget SF Ab:s aktier. Det ökade derivatansvaret för el syns i det högre värdet i balansräkningen.

Nyckeltal (K) 1000 €	BDG 2022	BS 2022
Omsättning	270 531	300 238
Rörelsevinst	61 518	56 842
Räkenskapsperiodens resultat	45 382	4 362
Balansräkningens slutsumma	796 451	912 612
Personal antal	332	326
Bruttoinvesteringar	110 336	90 200
Quick ratio	1,7	0,9
Soliditet	45 %	35 %
Långfristigt främmande kapital	361 918	307 569
Leasingansvar	116 974	191 319

Risker i anslutning till förverkligandet av målen och annan verksamhet samt framtidsutsikter

Koncernens verksamhet är utsatt för risker, av vilka de viktigaste har fastställts som nyckelrisker och förvaltningsplaner har utarbetats för dem.

Efter Rysslands invasion av Ukraina har koncernens riskhantering effektiviserats ytterligare i fråga om identifierade risker. Koncernens riskhelheter i anslutning till Ryssland är i synnerhet risker som hänför sig till tillgången på bränslen och prisnivån, pris- och tillgänglighetsrisker som hänför sig till råvaror, förnödenheter och tjänster, datasäkerhetsrisker samt andra ekonomiska risker. På grund av projektleverantörens svårigheter att genomföra projektet sade Fennovoima upp leveransavtalet för kärnkraftverket våren 2022. Vanda Energi skrev ner sin andel av projektet i slutet av 2022. Man har också förberett sig på störningar i tillgången på bränsle och energi och på kraftiga prisförändringar till följd av kriget mellan Ryssland och Ukraina genom att förbättra likviditeten.

Vanda Energis styrka är en mångsidig och kostnadseffektiv energiproduktionsstruktur. Rysslands angrepp på Ukraina och de konsekvenser som detta har på bränslemarknaden höjer risknivån för energiproduktionen. I samband med kommande och efterföljande uppvärmningssäsonger säkerställs kraftverkens användbarhet genom att skaffa tillräckligt med såväl egentliga som reservbränslen samt kritiska reservdelar. Förändringar i priserna på och tillgången till tjänster, förnödenheter och material kan påverka hur investeringarna framskrider och utvecklingsprojekten. Åtgärder för att förbättra cybersäkerheten och säkerhetstestning av systemen utförs aktivt.

Till koncernens nyckelrisker hör också risker i anslutning till politiska beslut och ny reglering. På grund av den snabba förändringen på energimarknaden har branschen omfattats av reglering som beretts enligt en snabb tidtabell och vars konsekvensbedömningar kan ha varit bristfälliga.

I en koncern eller ett verksamhetsområde kan vara det allmänt också uppstå risk för stora störningar i energiproduktionen eller energileveransen till kunderna. Orsaken till störningarna vara till exempel ett naturfenomen, ett maskinhaveri, en storolycka eller ett mänskligt misstag. Riskhanteringsmetoder är effektiva underhållsprogram och beredskapsplanering samt olika krissituationsövningar. Elbristrisken var verklig under denna uppvärmningsperiod, men det gynnsamma energivädret och kundernas sparåtgärder har förbättrat situationen.

Vanda Energi är ett energibolag inom cirkulär ekonomi som genom sina egna åtgärder strävar efter att påskynda den gröna övergången. Produktiva utvecklingsprojekt spelar en nyckelroll i detta sammanhang och försörjningsberedskapen är ytterst viktig. För att lyckas i den stora omvälvningen på energimarknaden måste Vanda Energi vara innovativ, modig och smidig. Framtidens kompetensbehov tillgodoses såväl genom att utveckla den nuvarande personalens kompetens som genom rekrytering av nya experter. För att lyckas behövs också ett starkt nätverk av partner.

Bedömning av hur de ägarpolitiska riktlinjerna har följts

De mål som ställs på koncernen Vanda Energi syftar även till att stödja stadens strategiska prioriteringsområden särskilt med avseende på klimatneutralitetsmålen. Som ägare förväntar sig staden av Vanda Energi-koncernen åtgärder som strävar till fossilfria sätt att producera energi samt underhåll och utveckling av den övriga energiinfrastrukturen.

År 2022 var ett mycket exceptionellt år för energisektorn. Rysslands invasion av Ukraina orsakade en betydande störning på energimarknaden och Vanda Energi har satsat betydande på försörjningsberedskapsåtgärder för att säkerställa leveranserna av värme och el. Koncernen har förberett sig på exceptionella förhållanden bland annat genom att trygga tillgången på bränslen för energiproduktion genom tilläggsköp, skaffa reservbränslen, på nytt ta i bruk kolkraftverket i Mårtensdal som man planerat att riva, förbättra likviditeten och förbereda sig för undantagssituationer bl.a. genom beredskapsövningar samt genom att aktivt informera om hur man förbereder sig för eventuella roterande elavbrott.

Genomförandet av investeringsprojekt som minskar koldioxidutsläppen samt utvecklingen av kommande projekt har framskridit planenligt trots den exceptionella verksamhetsmiljön. Målet för Vanda energi är fortfarande att så snabbt som möjligt överge användningen av fossila bränslen och bli kolnegativ 2030.

De åtgärder som vidtagits för att trygga försörjningsberedskapen, såsom fortsatt användning av kol och torv, har lett till större specifika utsläpp från energiproduktionen än planerat. Den höjda försörjningsberedskapsnivån upprätthålls tills undantagstillståndet i krigshandlingarna och verksamhetsmiljön kan konstateras ha normaliserats tillräckligt.

Tack vare den kostnadseffektivitet som de genomförda investeringarna i cirkulär energi möjliggjorde, de proaktiva bränsleanskaffningarna samt personalens starka kunnande och engagemang kunde koncernens ekonomiska resultat upprätthållas på en god nivå trots exceptionella förhållanden.

I och med utbyggnaden av avfallskraftverket syns den ökade energiåtervinningen av avfall som inte lämpar sig för materialåtervinning och utnyttjandet av förnybar bioenergi i energiproduktionen för bolagets kunder som den billigaste värmen i huvudstadsregionen. Redan genomförda och planerade utvecklingsprojekt inom energiproduktionen möjliggör förmånlig värme och prisstabilitet även i fortsättningen.

Kvaliteten på Vanda Energi Elnät Ab:s eldistribution nådde en utmärkt nivå år 2022.

Mål	Mätare	Utfall 2021	Målnivå 2022	Mätarens läge 1.1–31.12.2022	Läge
Mål i anslutning till ekonomin					
Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin	Resultat: Koncernens rörelsevinst M€ Kapitaleffektivitet: Koncernens ROIC Aktieutdelningsmål: %-andel av räkenskapsperiodens resultat	48,1M€ 7,5 % 50 %	44,9 M€ 5,4% 50%	56,8 M€ 5,6 % 18,0 milj. euro (samma som föregående år) motsvarar 65% av resultatet för VE Ab: s räkenskapsperiod, från vilket nedskrivningen av aktierna i Voima-osakeyhtiö SF (41,7 milj. euro) har avskrivits.	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till verksamhetens kvalitet					
Arbetarskydd	Olycksfall per miljon arbetstimmar	7,1	7,8	3,3	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till personalen					
Personalens tillfredsställelse	Enkät, skala 1–5	3,8	3,8	3,9	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till miljöansvar					
Begränsning av miljöförändringen	Specifika utsläpp från produktion och anskaffning för koldioxidens del, g/ kWh Avskaffande av fossila bränslen före år 2025.	133	107 Användningen av stenkol upphör	132 På grund av försörjningsberedskapssituationen har både stenkol och torv åter tagits i bruk som säkra bränslen	Uppnås delvis

Tidtabellen för avskaffandet av fossila bränslen är 2026. Målet för tidtabellen gäller fortfarande, stenkol och torv har tills vidare åter tagits i bruk i säkerhetssyfte på grund av Rysslands militära åtgärder och störningar på energimarknaden.

VAV Yhtymä Oy (koncern)

Verksamheten och viktigaste händelser

Den nya verkställande direktören Mirka Saarholma tillträdde sin tjänst 1.6.2022.

Arvsvägen 9 blev färdig sommaren 2022 i enlighet med tidtabellen. Även Kvesvedsvägen 6 framskred enligt den planerade tidtabellen och blev färdig i slutet av året. Entreprenadavtalet för Libersticksgränden hävdes 21.1.2022 på grund av allvarliga fel och brister i konstruktionsplaneringen som entreprenören ansvarar för. VAV asunnot Oy har fordringar på 2,36 miljoner euro som fastställts enligt konkursboets bouppteckning. Bolaget utreder fortsatta åtgärder i ärendet. Koncernsektionen har 14.2.2023 konstaterat att VAV asunnot Oy i fortsättningen bör säkerställa att de projekt som bolaget genomför genomförs med iakttagande av bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling. Dessutom ska VAV-koncernen utveckla upphandlingspraxis och ytterligare stärka upphandlingskompetensen. Det är särskilt viktigt att

fästa uppmärksamhet vid de kriterier som beskriver leverantörens lämplighet och som kan säkerställa en tillräcklig leverantörsprestanda och bärkraft för ekonomiska risker.

År 2020 väckte VAV och staden tillsammans talan mot en sakkunnigorganisation som gett felaktig skatterådgivning i samband med företagsarrangemang. I det aktuella tvistemålet erhöll man från tingsrätten ett ur VAV:s synvinkel negativt beslut 1.12.2022. I bolaget bereds att ärendet förs till hovrätten. Om avskrivningarnas skattemässiga behandling inlämnades också en begäran om omprövning till Skatteförvaltningen, som gav ett avslagsbeslut våren 2022. VAV lämnade in besvär över Skatteförvaltningens beslut till förvaltningsdomstolen, som man fick avslagsbeslutet på i januari 2023.

Resultatutveckling och investeringar

Byggarbetena inom projektet på Peltolavägen 42 har inletts under våren 2022 och 115 bostäder kommer att bli färdiga före utgången av 2023. Planeringen av nybyggnadsprojektet på Rädisgränden 2 har framskridit och byggarbetena torde inledas våren 2023. Planeringen av Dickursby äldrecenter har också framskridit under räkenskapsperioden 2022. Kostnaderna för det höga byggandet inom projektet Myrbackavägen 2 medför utmaningar för att få ett ARA-beslut.

Resultatutvecklingen har förverkligats i början av året i enlighet med budgeteringen. Den höga uthyrningsgraden 99 % garanterar ett jämnt inflöde av hyresintäkter, med vilka underhållet av bolagets fastigheter, reparationer och kostnader för främmande kapital kan täckas. Verksamheten har genomförts som planerat under räkenskapsperioden 2022, med undantag för nyproduktionen, vars mål inte uppnåddes på grund av hävningen av entreprenadavtalet för Libersticksgränden. Reparationsverksamheten genomfördes som planerat och de arbeten som överförts från det föregående året kunde genomföras under räkenskapsperioden.

Nyckeltal (K) 1000 €	BDG 2022	BS 2022
Omsättning	103 000	103 200
Rörelsevinst	13 000	14 400
Räkenskapsperiodens resultat	500	8 160
Balansräkningens slutsumma	756 000	736 900
Personal antal	54	53
Bruttoinvesteringar	40 000	38 800
Quick ratio	1,2	1,3
Soliditet	20	32,6
Långfristigt främmande kapital	495 000	495 200
Leasingansvar	0	0

Risker i anslutning till förverkligandet av målen och annan verksamhet samt framtidsutsikter

Tidigare planerade investeringar har fått skjutas på framtiden på grund av höjningen av den allmänna kostnadsnivån och materialbristen inom byggandet. Höjningen av kostnadsnivån har uttryckligen försvårat godkännandet av ARA-projekten. Samma risker ses fortfarande i fråga om planerna för 2023. De finansiella ställningarna för nya investeringar är dock goda i bolaget.

Den allmänna ökningen av kostnadsnivån och trycket på att höja räntorna medför en risk när det gäller att hålla sig inom budgeten för 2023, även om man har försökt förutse dessa på bästa sätt.

Bolaget har lyckats väl med att komplettera personalbristen under räkenskapsperioden 2022. Men det finns fortfarande utmaningar när det gäller tillgången till yrkeskunnig personal.

På grund av invånarnas missnöje med fastighetsservicens verksamhet har man legat långt från målen för kundnöjdheten. I slutet av räkenskapsperioden 2022 slutförde VAV-koncernen omstruktureringen av fastighetsförvaltningen och tror att den därmed kommer att leda till en kursändring i kundnöjdheten.

Bedömning av hur de ägarpolitiska riktlinjerna har följts

De mål och riktlinjer som ägaren uppställt för VAV har förverkligats ganska väl. Målet uppnåddes inte inom bostadsproduktionen (det årliga målet på 350 bostäder uppnåddes inte, utan 187 bostäder blev färdiga i vårt ARA-bestånd) och invånarnöjdheten (NPS-målet var 37,5 men uppnåddes endast med värdet 25,2). Målsättningen för bostadsproduktionen påverkades t.ex. av det svåra marknadsläget, den relativt höga kostnadsnivån för ARA-produktionen, bristen på tomter och personalbristen inom VAV:s byggande. Man har reagerat på den försämrade kundnöjdheten bland annat genom att omorganisera den helhet som fastighetsskötseln utgör.

I fråga om riktlinjerna för ansvarsfullhet främjades år 2022 uppnåendet av de långsiktiga målen både när det gäller ekonomiskt, socialt och miljömässigt ansvar. Bostadsutgifternas utveckling för VAV: s invånare har redan länge varit stabil och skillnaden mot marknadshyror är fortfarande tydlig. I ett svårt och osäkert ekonomiskt läge lyckades vi hålla trycket på hyresjusteringar måttfulla för 2023. Vi förebygger bostadslöshet effektivt genom boenderådgivning och antalet vräkningar år 2022 var endast 31 st. I vårt miljöarbete har vi i huvudsak främjat våra långsiktiga planer som planerat. I slutet av 2022 inledde vi dessutom i enlighet med ägarstyrningen ytterligare åtgärder för att spara energi i händelse av en eventuell energikris. Vår uppskattning av genomförandet av vägkartan för resurssmart är 80%. Målen är från ifjol och vi bedömer att vi för närvarande inte till alla delar håller tidtabellen för att uppnå målen.

Ett förverkligat mål för riktlinjerna är att trygga VAV-servicehemmens ställning inom det nya välfärdsområdet, vilket säkerställdes när avtalen överfördes.

Mål	Mätare	Utfall 2021	Målnivå 2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Läge
Mål i anslutning till ekonomin					
Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin	Beskattningsbart resultat (€) VAV Yhtymä Oy Beskattningsbart resultat min.(€) VAV Asunnot Oy Beskattningsbart resultat (€) VAV Palvelukodit Oy Beskattningsbart resultat (€) VAV Hoiva-asunnot Oy		0 0 0 0	0 0 0 0 (långsiktig utfall med beaktande av korrigeringsperioderna)	Uppnås i sin helhet
Bostadsproduktion	Bostadsproduktion (320 bost./år)	220	241	187	Uppnås inte alls
Ändring i kostnaderna för underhåll	Kostnadsindex för fastigheters underhåll (2015 =100)	Höjningen av kostnaderna för fastighetens underhåll är mindre än indexhöjningen.	Max. en ökning av kostnadsnivån som motsvarar indexhöjningen.	Höjningen av kostnaderna för fastighetens underhåll är mindre än indexhöjningen	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till funktion och kvalitet					
Bibehållande av bostadsbeståndets värde och uthyrningsbarhet	Långsiktig plan för reparationsverksamheten, M€	11,0	15,9	18,8	Uppnås i sin helhet
Kundtillfredsställelse	NPS (Net Promote Score)	32,4	37,5	25,2	Uppnås inte alls
Mål i anslutning till personalen					
Arbetstillfredsställelse	Över genomsnittet i jämförelsematerialet (Arbetspensionsförsäkrarnas undersökning)	Över genomsnittet i jämförelsematerialet	Över genomsnittet i jämförelsematerialet (Arbetspensionsförsäkrarnas undersökning)	Över genomsnittet för jämförelsen	Uppnås i sin helhet
Hälsobaserad frånvaro	% av personalen /år	2,9	3,5	3,1	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till ansvarstagande					
Stödjande av stadens klimatneutralitetsmål	Fastighetsel som producerats med solenergisystem, %-andel/år (nya fastigheter) Graden av genomförande av åtgärder enligt bolagets vägkarta för resurssmarthet, % (åtgärder som vidtagits/totalt antal åtgärder som planerats för granskningsåret)		20 100	14,2 80	Uppnås delvis

Koncernen VTK Kiinteistöt Oy

Verksamheten och viktigaste händelser

I bolagets uthyrningsverksamhet har inte skett några betydande avvikelser. Byggandet av daghemmet Jokiuoman päiväkoti inleddes 10/2022 och byggnaden blir färdig enligt planerna våren 2023. Projektet genomförs som projektledningsentreprenad. Daghemmet ersätter de nuvarande daghemmen Jokihuoman päiväkoti och Metsikköpolun päiväkoti när det blir färdigt. År 2022 fortsatte planeringen av campuset vid Vanda yrkesinstitut Varias verksamhetsställe i Veckal och en upphandlingsannons om entreprenaden publicerades 12/2022. Byggnaden blir färdig hösten 2025. Projektet på Konvaljvägen 13 avbröts och avtalsparterna kom överens om ersättningen av de kostnader som uppstått för projektet.

Resultatutveckling och investeringar

Koncernens preliminära resultat på 3,2 miljoner euro har realiserats cirka 0,8 miljoner euro bättre än budgeterat. Fastighetsskötselkostnaderna har realiserats cirka. 0,3 miljoner euro under det budgeterade. Reparationskostnaderna realiserades till ett belopp av cirka 1,5 miljoner euro under det budgeterade bl.a. på grund av att de ändringsarbeten som berodde på ändringar när det gäller hyresgäster på Vårdträdsgränden 15 och 17 (tandklinikens flyttning och ändringar i utrymmena på tredje våningen till en familjerådgivning) och ökningen av Points elevantal flyttades över till följande år (arbetena inleddes delvis 2022). Ökningen av de övriga skötselkostnaderna berodde på det försämrade ekonomiska läget i Finland (den genomsnittliga inflationen under året var 7,1%).

De investeringar som genomfördes under räkenskapsperioden uppgick till cirka 8,3 milj. euro, varav de viktigaste som färdigställts är utbyggnaden av Hålatallens affärscentrum samt takreparationerna vid Vårdträdsgränden 17 och Släckruskvägen 2, vars kostnader för räkenskapsperioden 2022 uppgick till sammanlagt cirka 0,9 milj. euro samt ombyggnaderna av idrottsparkerna i Dickursby och Myrbacka till sammanlagt cirka 0,6 milj. euro. De viktigaste av de pågående projekten är Jokiuoman päiväkotis nya daghemsbyggnadsprojekt (projektets värde ca 11 milj. euro, utfallet av projektet 2022 cirka 2,7 milj. euro) och planeringskostnaderna för projektet med ett campus vid Varias verksamhetsställe i Veckal (projektets värde ca 85 milj. euro, utfallet 2022 ca 1,3 milj. euro). Kivistön Putkijäte Oy:s investeringar uppgick till 0,8 miljoner euro. Bolaget finansierar inledningsskedet i Jokiuoman päiväkotis daghemsprojekt och projektet med ett campus vid Varias verksamhetsställe i Veckal med koncernkontots limit (70 milj. euro). Lånen för projekten konkurrensutsätts i början av 2024.

Nyckeltal (Koncern) 1000 €	BDG 2022	BS 2022
Omsättning	28 193	29 032
Rörelsevinst	1 036	5 378
Räkenskapsperiodens resultat	2 292	3 271
Balansräkningens slutsumma	157 823	147 825
Personal antal	9	8
Bruttoinvesteringar	21 272	6 044
Quick ratio	0,6	0,8
Soliditet, inkl. leasingansvar	33	35
Långfristigt främmande kapital	92 935	78 310
Leasingansvar t	31 305	31 486

Risker i anslutning till förverkligandet av målen och annan verksamhet samt framtidsutsikter

VTK Kiinteistöt Oy:s ombyggnader och åtgärder enligt energisynen koncentreras till sommaren och hösten. Energibesparingsmålet Co2 -% kommer att överskridas, eftersom återvinnig av kondensvärme i ishallar och fotbollshallar som togs i bruk i Myrbacka idrottsparker hösten 2021 i fortsättningen kommer att medföra betydande energibesparingar.

Enligt de ägarpolitiska riktlinjerna som Vanda stad ställt upp för bolaget låter VTK bygga skollokaler och idrottshallar (exkl. simhallar) för andra stadiet. Kommande skolprojekt på andra stadiet är bl.a. Projektet Ånäs campus, Aviapoliksen lukio och utbyggnads- och ombyggnadsarbeten i Varia Sandkulla. VTK låter också bygga en bollhall i nordöstra Vanda. Bolagets gamla fastighetsbestånd är redan över 20 år gammalt, vilket innebär att man under de kommande åren måste vara förberedd på betydande reparationsinvesteringar så att värdet på framför allt vanliga lokalitetsobjekt kan bevaras. När det gäller nybyggnadsprojekt är risken att kriget i Ukraina eventuellt inverkar på byggnadskostnaderna.

Andra stadiets skolprojekt och byggnadernas åldrande ökar bolagets lånebestånd betydligt. Lånens räntenivå utgör en finansieringsrisk, eftersom de närmaste åren kan bli en utmaning ur ett finansieringsperspektiv.

Kiinteistö Oy Myyrinselkä har i samarbete med Vanda stad ansökt om ändring av detaljplan och tomtöverlåtelsetävlingen hålls under år 2023. Utvidgningen av Kivistön Putkijäte Oy:s uppsamlingsstation, cirka 6 milj. euro, har skjutits upp till kommande år.

Bedömning av hur de ägarpolitiska riktlinjerna har följts

Bolagets ledning bedömer att bolagets verksamhet överensstämmer med de ägarpolitiska riktlinjerna och att de mål som ställts upp för bolaget har uppnåtts.

Mål	Mätare	Utfall 2021	Målnivå 2022	Mätarnas läge 1.1–31.12.2022	Läge
Mål i anslutning till ekonomin					
Hållbar och ansvarsfull bokföring	Soliditet % Resultat , milj. euro Uthyrningsgrad för externa uthyrningsobjekt (%)	31,7 3,0	över 20 2,0 93	35 4,8 95	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till funktion och kvalitet					
Hälsosamma, trygga och trivsamma lokaler (inklusive förbättringar av inomhusluften)	Av omsättningen används minst cirka 10 % för ombyggande, milj. eur	10	10	9	Uppnås delvis
Mål i anslutning till ansvarstagande					
Stödjande av stadens klimatneutralitetsmål	Energibesparing, Co2-utsläpp % (2018 jämförbar utgångsnivå 9 305 tCo2/a) Genomförande av åtgärder enligt rekommendationerna från energibesiktningarna 2021–2025, genomförandegrad %/år (uppföljningsperiod totalt 100%)	-2,5	-3,0 28	-17 28	Uppnås i sin helhet

Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy

Verksamheten och viktigaste händelser

Bolagets verksamhet har framskridit som planerat.

Vanttis bolagsspecifika ägarpolitiska riktlinjer godkändes i Vanda stadsfullmäktige 14.11.2022. Genom sin riktlinje fastställer bolagets ägare Vanttis ställning som in-house-aktör i förhållande till Vanda stad. I de ägarpolitiska riktlinjerna förutsätter ägaren kostnadseffektivitet, kvalitet och kundnöjdhet av Vantti.

I början av 2023 genomfördes överlåtelse av affärsverksamhet via affär mellan Vantti och Vanda och Kervo välfärdsområde i fråga om den affärsverksamhet som tidigare producerat måltids- och sanitetstjänster för social- och hälsovårdsväsendet. I samband med köpet överfördes en personalstyrka på 105 personer i enlighet med principerna för överlåtelse av rörelse som gamla arbetstagare till välfärdsområdet, varifrån de övergår i anställning hos de tjänsteleverantörer som välfärdsområdet valt. Vantti fortsätter producera bevakningstjänster för välfärdsområdet tills välfärdsområdet kan konkurrensutsätta upphandlingen av tjänster, dock senast före utgången av 2023. Målet är att Vanttis väktare ska kunna övergå till anställning hos det företag som vunnit konkurrensutsättningen i välfärdsområdet. De affärsverksamheter inom transporttjänster och mobila bevakningstjänster som social- och hälsovården använt överförs inte till välfärdsområdet.

Konkurrensutsättningen av måltidskomponenterna publicerades i slutet av mars. Samarbetet med den nya leverantören Feelia inleddes i början av augusti.

Faktureringen för skolbespisningen av Vanda stad blev mervärdesskattepliktig från och med början av år 2022. Till följd av ändringen har Vantti kunnat dra av mervärdesskatten i sin helhet på sina inköpsfakturor som gäller skolbespisningen. Ändringen till momspraxis baserar sig på ett förhandsavgörande som centralskattenämnden (CSN) gav 28.4.2021 om elevmåltidsservicens mervärdesskattebehandling.

Bolaget överlämnade tjänsternas prissättningsförslag för år 2023 till Vanda stads verksamhetsområden i början av augusti.

Resultatutveckling och investeringar

Räkenskapsperiodens resultat för Vantti var 853 t€. Bolagets kassaandel 31.12.2022 var ca 6,1 m€ (31.12.2021: 4,0 m€)

Vanttis mest betydande investeringar hänför sig till bolagets datasystem. Bolaget har i sin investeringsplan på medellång sikt berett sig på följande ICT-investeringar fram till år 2023 (beräknade totalkostnader inom parentes): Sanitetsservicens system för styrning av verksamheten (150–300 t€). Investeringarna för år 2022 var sammanlagt 344 t €.

Nyckeltal (K) 1000 €	BDG 2022	BS 2022
Omsättning	52 343	53 695
Rörelsevinst	641	753
Räkenskapsperiodens resultat	538	853
Balansräkningens slutsumma	12 400	13 541
Personal antal	1 000	957
Bruttoinvesteringar	670	344
Quick ratio	1,18	1,24
Soliditet	25,0	27,7
Långfristigt främmande kapital	0	0
Leasingansvar	800	843

Risker i anslutning till förverkligandet av målen och annan verksamhet samt framtidsutsikter

Vantti överskred sitt ekonomiska mål år 2022. Räkenskapsperiodens resultat var 1,59% av omsättningen. Betydande faktorer som inverkade på resultatet var att den post (kostnadsersättning) som man kommit överens om i samband med överlåtelse av affärsverksamhet via affär bokfördes för 2022 samt att de sanktioner som föranleds av de momsjusteringar som gjorts 2021 återbetalas till bolaget 2022. De föregående posterna kompenserar för den kraftiga prisökningen på råvaror, som syns särskilt i måltidsservicens resultat. Prisstegringen på råvaror väntas fortsätta år 2023.

År 2022 var resultatet av undersökningen om personalen tillfredsställelse 4,0. Enkäten besvarades av cirka. 500 (950) personer. Vantti bedöms fortfarande höra till de mer inspirerande arbetsgivarna i Finland. Sjukfrånvaron var 6,0%. Målnivån överskreds på grund av en exceptionellt hög sjukfrånvaro i slutet av året.

I undersökningen av kundnöjdheten hade respondenterna bedömt Vantti på skalan 1–5 och gett samarbetet ett värde på 3,3 medan tjänsternas kvalitet hade uppskattats till 3,2. År 2022 var kundundersökningens resultat med avseende på rekommendationer betydligt lägre än målnivån. Indexet för rekommendationer hade sjunkit till -62, så förändringen i poängtalet var -25. Till skillnad från tidigare varierade antalet svarspersoner betydligt enligt verksamhetsområde. År 2022 kom 81% av svaren från verksamhetsområdet för fostran och lärande, medan andelen året innan var 33%. Enligt undersökningen var kundnöjdheten när det gäller objekt som fungerar med den nya verksamhetsmodellen god. Som en del av bolagets utvecklingsprogram skapas också ett program för att förbättra kundnöjdheten.

När det gäller miljöansvaret uppnåddes målet att minska mängden bioavfall per måltidsgäst på målnivån 50,1 gram/måltidsgäst. Uppföljningen av koldioxidavtrycket integreras i bolagets ansvarsprogram som blir färdigt 2023. I fortsättningen kommer man att följa upp måltidernas koldioxidavtryck bland annat med hur många måltider som fått Kol-dealmärket av alla måltider på menyn. Bolaget tar i bruk Lukes koldioxidavtrycksmätare genast när den är färdig.

Mål	Mätare	Utfall 2021	Målnivå 2022	Mätarnas läge 1.1–312022	Läge
Mål i anslutning till ekonomin					
Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin	Räkenskapsperiodens resultat minst 1 % av omsättningen	0,57	1,00	1,59	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till verksamhetens kvalitet					
Förbättring av kundtillfredsställelsen (NPS)	Förändrat poängtal	+19	+ 20	-25	Uppnås inte alls
Mål i anslutning till personalen					
Personalens tillfredsställelse	Numerisk 1-5	4,0	4,10	4,00	Uppnås i sin helhet
Sjukfrånvaro %	%	5,40	5,80	6,00	Uppnås delvis
Mål i anslutning till miljöansvar					
Stödjande av stadens klimatneutralitetsmål	Total mängd biologiskt avfall gram/måltidsgäst Minskning av måltidsservicens koldioxidavtryck	50,5	45 En koldioxidavtrycksräknare tas i bruk	50,1 I stället för att skapa en ny koldioxidavtrycksräknare beslöt man inom Vantti att följa med hur många måltider som fått Koldealmärket av alla måltidsalternativ som producerats.	Uppnås inte alls

Mercuria kauppaoppilaitos Oy

Verksamheten och viktigaste händelser

År 2022 började med närundervisning, även om pandemin fortsatte i början av året. Återgången till det normala har varit en lättnad både för personalen och särskilt för de studerande. År 2022 var en livlig tid i fråga om internationaliseringen. Erasmus+-projektet ”Creative Minds” avslutades och slutseminariet hölls i Mercuria. Inom projektet skapade Mercurias studenter startup-företag tillsammans med nederländska, tyska och spanska studenter.

Bolagets nuvarande strategiperiod närmar sig sitt slut. Arbetet med att uppdatera strategin har inletts i samarbete med styrelsen, ledningsgruppen, personalen och intressegrupperna. Avsikten är att förtydliga och uppdatera den nuvarande strategin bl.a. i fråga om digitalisering, ansvarsfullhet, mångkultur. Dessa drivkrafter för förändring framträder också i pågående nationella projekt.

Mercuria kauppaoppilaitos Oy fick utmärkelsen Innovative Teaching Award 2022 av EU-kommissionen i oktober 2022, då det första Erasmus-projektet, Young talents, som Mercuria själv samordnat, belönades som det bästa av alla Erasmus-projekt som genomförts i Finland.

År 2022 var på många sätt framgångsrikt. De svåra coronaåren 2020–2021 gjorde att studerandenas studier fördröjdes, men situationen förbättrades 2022 då nästan 10% fler studerande avlade grundexamen i affärsverksamhet än året innan och nästan 20% fler studerande utexaminerades (2021: 45 767 kompetenspoäng, 218 examina -> 2022: 49 889 kompetenspoäng, 270 examina).

Resultatutveckling och investeringar

Bolagets ekonomiska resultat uppvisade ett betydande överskott på samma sätt som året innan. Omsättningen vände åter till en tydlig ökning, särskilt på grund av den ökade statsandelsfinansieringen. Ökningen av omsättningen påskyndades också av de ökade hyresinkomsterna. Till de lokaler som Martinlaakson lukio hyrde lades under räkenskapsperioden ett klassrum och två mindre arbetsrum. Resultatet för räkenskapsperioden 1.1.2022–31.12.2022 uppgick till 928 115 euro. I budgeten förutspåddes resultatet bli på cirka 580 000 euro. Största delen av de investeringar som planerats för året genomfördes under räkenskapsperioden, men den största enskilda investeringen (solelprojektet) överförs till följande år. Inga väsentliga förändringar har skett i nyckeltalen för bolagets likviditet och soliditet. Leasingansvaret har fortsatt att öka på grund av anskaffningar av utrustning i samband med utvidgningen av läroplikten.

Nyckeltal (K) 1000 €	BDG 2022	BS 2022
Omsättning	8 031	8 211
Rörelsevinst	530	1 040
Räkenskapsperiodens resultat	579	928
Balansräkningens slutsumma	20 800	21 265
Personal antal	55	59
Bruttoinvesteringar	525	256
Quick ratio	8	10
Soliditet	95	95
Långfristigt främmande kapital	0	0
Leasingansvar	250	323

Risker i anslutning till förverkligandet av målen och annan verksamhet samt framtidsutsikter

Det ökade illamåendet bland unga samt användningen och försäljningen av rusmedel även i skolans lokaler kräver särskild uppföljning och övervakning. Man bereder sig för situationen genom att öka kontakten mellan hemmet och skolan samt bevakningen och övervakningen i skolans lokaler. Dessutom ser man till att elev- och studerandevården är tillräcklig. Trots omfattande stödåtgärder är de studerandes välfärdsunderskott stort och studierna har fördröjts för en del.

Som utbildningsorganisation är bolagets viktigaste resurs en engagerad och kunnig personal. För att få rätt kompetens och behålla den i bolaget krävs åtgärder som Mercuria även i fortsättningen bör fokusera på. Fortlöpande förändringar i lagstiftningen förutsätter att personalen har förmåga till anpassning och förhåller sig positivt till förändringar.

Bedömning av hur de ägarpolitiska riktlinjerna har följts

Utvidgningen av läroplikten har förlöpt väl i bolaget. Förändringarna har varit mindre än väntat och kostnadsökningen har varit överensstämmande med planerna. Ett tätt företagssamarbete och ingående av nyckelpartnerskap har utvecklat Mercurias vuxenutbildningsverksamhet. Mercura följer utvecklingen av det inlärningscampusprojekt som hör till Vandas spetsprojekt och deltar aktivt i planeringen.

Mål	Mätare	Utfall 2021	Målnivå 2022	Mätarnas läge 1.1–31.12.2022	Läge
Mål i anslutning till ekonomin					
Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin	Nettoresultat, Euro Resultatet påverkas av eventuella förändringar i den statliga finansiering-ens avgiftsgrunder och betalningstidtabellen	769 564	150 000	928 115	Uppnås i sin helhet
Årliga åtgärder i en bygg-nad enligt en lång-siktig plan på ett klimat-neutralt och resurssmart sätt med beaktande av byggnadens framtida bruksålder	Genomförandegrad %	100	100	100	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till funktion och kvalitet					
Målinriktade studerandeår	st	800 + 12 genom tilläggspres-tati-onsbeslut	805	850 + 7 genom til-läggspres-tationsbes-lut	Uppnås i sin helhet
Studeranderespons (re-spons från yrkesskolele-ver, slutenkät)	nps-index	58	57	69	Uppnås i sin helhet
Arbetslivsrespons (re-spons från yrkesskolele-ver)	Bedömning 1-5	Inga tillgängliga uppgifter	4	4,4	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till personalen					
Personalens arbetskänsla	Tillfredsställelse 1-5	4,3	4,1	4,2	Uppnås i sin helhet
Mål i anslutning till ansvarstagande					
Stödjande av stadens kli-matneutralitetsmål	Andelen förnybar energi av fastighetens energian-vändning (%)	100	100	100	Uppnås i sin helhet
Ansvarsfullhetskampanjer/ evenemang	st./år	4	6	6	Uppnås i sin helhet

1.6.5 Utfallet av fastighetsbolagens mål

För fastighetsbolagen uppsattes som mål att begränsa kostnaderna för fastighetsunderhåll så att underhållskostnadernas relativa höjning än mindre än förändringen i Kostnadsindexet för fastighetsunderhåll som getts ut av Statistikcentralen. Enligt en undersökning ökade kostnaderna för fastighetsunderhåll med 11,5 procent under det tredje kvartalet år 2022 jämfört med motsvarande tidsperiod år 2021. Av fastighetsunderhållets utgiftsposter ökade elkostnaderna mest, med 44,1 %. Kostnaderna för vatten och avloppsvatten ökade med 3,3 %. Detta framgår av Statistikcentralens kostnadsindex för fastighetsunderhåll 2015=100. Vid rapporteringstidpunkten var indexutvecklingen för hela året ännu inte känd, vilket ökar osäkerheten i rapporteringen, särskilt när inflationen är hög. När man jämför utvecklingen av fastighetsbolagens underhållskostnader med de senaste uppgifterna nåddes inte målet i sex fastighetsbolag, dvs. underhållskostnaderna steg mer än indexet.

Det andra gemensamma målet som uppsatts för fastighetsbolagen var att genomföra årliga åtgärder enligt en långsiktig plan på ett klimatneutralt och resurssmart sätt med beaktande av byggnadens bruksålder i den långsiktiga planen. Bortsett från fyra bolag uppnådde alla bolagen detta mål.

Det tredje målet var att använda förnybar energi så att andelen förnybar energi av den förbrukade elen är 100 %. Alla bolag hade ett elavtal om förnybar energi. Fyra bolag hade ingen exakt information om värmeavtalens innehåll.

Målens utfall	Kontroll över underhållskostnader	Genomförande av årliga åtgärder enligt den långsiktiga planen	Användningen av förnybar energi	Förklaring
K Oy Kehäsuora 100 % (Stubbacka/Håkansböle)	Har inte uppsatts.	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Övriga mål: Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin: räkenskapsperiodens resultat utan avskrivningar är positivt, uppnås i sin helhet.
K Oy Tiedepuisto 100 %	Har inte uppsatts.	Uppnås i sin helhet	Har inte uppsatts. .	Övriga mål: Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin: räkenskapsperiodens resultat utan avskrivningar är positivt, uppnås i sin helhet.
K Oy Tikkurilan Terveysasema 62,2/73,8 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås delvis	Uppnås i sin helhet	Åtgärder för det innevarande året enligt den långsiktiga planen är under planering. (Fönsterreparationer och automationsreparation)
Ratakujan Pysäköinti Oy 100 %	Uppnås inte alls	Uppnås delvis	Ingen uppgift	Övriga mål: Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin: Att uppvisa ett positivt resultat senast innan planeringsperioden slutar: Uppnås i sin helhet. Bolagets resultat för räkenskapsperioden 2021 uppvisade en förlust på 50 878,94 euro. Bolagets resultat för räkenskapsperioden 2022 låg fortfarande på minus med 63 411,22 euro. Under räkenskapsperioden ökade bolagets förlust med 24,63 %. Bolagets resultat väntas bli bättre under räkenskapsperioden 2023 eftersom bolaget har höjt priserna på tjänsterna och effekten av höjningarna syns fullt ut först nästa år. Enligt prognoserna kommer också bolagets kostnader att minska under räkenskapsperioden 2023. Bolaget köper el av en leverantör som moderbolaget har konkurrensutsatt och kan inte själv aktivt påverka målets utfall.
K Oy Korson Toimistokeskus 77,1 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	
K Oy Lehdokkitien Virastotalo 85/100 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	
As Oy Vant. Sepänpuisto 100 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås delvis	Ingen uppgift	Bolagets elavtal är ett avtal om förnybar energi, men värmens exakta ursprung är okänt.
As Oy Vant. Katriinanrinne 100 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås inte alls	Ingen uppgift	Ingen värmebalansering genomfördes. Bolagets elavtal är ett avtal om förnybar energi, men värmens exakta ursprung är okänt.
Korson Pienteollisuustalo Oy 83,1 %	Uppnås inte alls	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Kostnaderna för snöröjning och uppvärmning ökade jämförelsevis mycket jämfört med året innan.

Målens utfall	Kontroll över underhållskostnader	Genomförande av årliga åtgärder enligt den långsiktiga planen.	Användningen av förnybar energi	Förklaring
Tikkuparkki Oy 100 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Ingen uppgift	Övriga mål: Hållbar och ansvarsfull skötsel av ekonomin: Att uppvisa ett positivt resultat senast innan planeringsperioden slutar: Uppnås delvis. Bolagets resultat för räkenskapsperioden 2021 uppvisade en förlust på 70 205,40 euro. Däremot uppvisade bolagets resultat för räkenskapsperioden 2022 endast en förlust på 53 575,94 euro. Under räkenskapsperioden förbättrades bolagets resultat med 23,68 %, men det ligger fortfarande på minus. Bolagets resultat väntas bli bättre under räkenskapsperioden 2023 eftersom bolaget har höjt priserna på tjänsterna och effekten av höjningarna syns fullt ut först nästa år. Bolaget köper el av en leverantör som moderbolaget har konkurrensutsatt och kan inte själv aktivt påverka målets utfall.
K Oy Vantaan Helikopteritukikohta 100 %	Uppnås inte alls	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Enligt preliminära uppgifter steg underhållskostnaderna med 14,9 %, särskilt på grund av det höjda elpriset.
K Oy Vantaan Maakotkantie 10 33,1/88,3 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	
Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy 52,4 %	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	
Ruukkukujan Autopaikat Oy 87,2/88,3 %	Uppnås inte alls	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Underhållskostnaderna ökade med 19 % under året.
Hakopolun Liikekiinteistö Oy 57 %	Uppnås inte alls	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Målet uppnås inte på grund av ökade administrativa kostnader och energikostnader samt reparationskostnader.
K Oy Hakucenter	Uppnås inte alls	Uppnås i sin helhet	Uppnås i sin helhet	Målet uppnås inte på grund av den allmänna ökningen av kostnader och energikostnaderna samt reparationskostnaderna. Underhållskostnaderna ökade med 12,8 %.

1.6.6 Utvärdering av koncernens sannolika utveckling i framtiden

Välfärdsområdesreformen hade en betydande inverkan på koncerninnehavshelheten. Enligt stadens strategi bedöms innehavshelheten i fortsättningen så att den stödjer stadens återstå-ende serviceproduktion. Verkningarna för varje enskild sammanslutning kartlades mer ingå-ende under våren 2022 så att en plan utformades för koncerninnehavshelheten och för åtgär-derna i anslutning till varje koncernbolag. Planen styr utvecklingen av koncernstrukturen på ett riktgivande sätt och åtgärderna i enlighet med den genomförs under strategiperioden.

Det av staden godkända produktivitets- och tillväxtprogrammet omfattar också koncernsam-manslutningarnas verksamhet. Beredningen av åtgärderna i programmet inleddes under rä-kenskapsperioden som ett samarbete mellan staden och koncernsammanslutningarna och beslut om de egentliga åtgärderna fattas allteftersom programmet framskrider åren 2021–2023.

Granskningen och organiseringen av stadskoncernens struktur i Vanda fortsätter. Målet är minska antalet dotterbolag i och med att funktioner centraliseras. Nya bolag grundas endast om verksamheten i det bolag som grundas inte går att centralisera till redan befintliga bolag eller det finns något annat motiverat skäl till att bolaget grundas eller delas.

1.6.7 Redogörelse för hur koncernövervakningen ordnats

Med koncernövervakning avses den uppföljning, analysering och rapportering om resultatet och det ekonomiska läget i dottersammanslutningarnas verksamhet som koncernledningen svarar för. Med koncernövervakning avses också följande av koncerndirektivet och uppföljning av hur den interna kontrollen och riskhanteringen fungerar.

Anvisningar till kommunens representanter i stadskoncernens bolag

Koncernsektionen gav år 2021 anvisningar om förfarande i de ärenden som det fattas beslut om på stadskoncernens bolags bolagsstämmor och andra sammanslutningars bolagsstämmor samt i samkommunernas högsta beslutande organ. Dessutom fattade stadsdirektören och personal- och koncerndirektören eller den som direktören förordnar beslut i brådskande fall om att utfärda anvisningar om förfarande och om att förordna en företrädare för staden till sådana sammanslutningars sammanträden där stadens intressen ska bevakas och stadens åsikt ska höras.

Anvisningar om förfarande gavs om bl.a. ändring av bolagsordningar och operativa anvisningar, bolags- och ägararrangemang, godkännandet av ekonomiplaner, fastställandet av bokslut och beviljandet av ansvarsfrihet, uppföljningen av delägaravtal och fullmakter för att uppta lån, samt om bolagsvederlag, val av representanter, arvoden och åtlydandet av koncernstrategin.

Under räkenskapsperioden gav dessutom koncernsektionen fem förhandssamtycken enligt koncerndirektivet till sina dotterbolag. Förhandssamtycke gavs till VTK Kiinteistöt Oy för koncernens interna låne-arrangemang, Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy för överlåtelse av affärsverksamhet, Mercuria kauppaoppilaitos för användningen av systemet för personalförmåner och belöningar, Vanda Energi Ab för att avvika från Vanda stads personalpolitik och personalförmåner samt VTK Kiinteistöt Oy för bolagsarrangemang gällande en fusion med K Oy Korall. Om åtgärden har godkänts i ett beslut som redan fattats av stadsfullmäktige, stadsstyrelsen eller koncernsektionen behöver inte koncernbolaget godkänna ett separat förhandssamtycke.

Stadsstyrelsen fattade år 2022 beslut i anslutning till koncernbolagen gällande bland annat aktieaffärer och upplösningen av ett bolag. Dessutom gav stadsstyrelsen utlåtanden om samkommunernas utkast till ekonomiplaner och uppmanade Vanda Energi Ab att lösgöra sig från Fennovoimas Hanhikivi 1-projekt. Stadsfullmäktige beslutade om de ägarpolitiska riktlinjerna för den enskilda sammanslutningen Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy 14.11.2022 § 7.

Anvisningar för dotterbolagens verksamhet och uppföljning av det ekonomiska läget

Uppföljningen av dottersammanslutningarna genomfördes år 2022 genom att sammanslutningarna rapporterade om sin verksamhet, ekonomi och sin syn på hur målen förverkligats för respektive kvartal och gav två gånger en redogörelse om ordnandet av den interna kontrollen och riskhanteringen. Utgående från delårsrapporteringen utarbetade serviceområdet en koncernrapport till koncernsektionen. För riskhanteringens och den interna kontrollens del skickades koncernbolagens redogörelser vidare för analys till stadens sakkunniga i riskhantering.

För riskhanteringens och den interna kontrollens del skickades koncernbolagens redogörelser vidare för analys till stadens sakkunniga i riskhantering. Vanda stads koncernsektion beslutade 7.12.2021 § 4 att utveckla koncernsektionens och koncernstyrningens verksamhet. Ett av de beslutade utvecklingsobjekten är rapportering av koncernsammanslutningarnas interna kontroll och riskhantering till koncernsektionen. Genom en självbedömningsenkät som skickades till bolagen redogjorde man för första gången år

2022 den interna kontrollens och riskhanteringens situation inom Vandas koncernsammanslutningar. Utgående från enkäten får dottersammanslutningarna vägledning i att organisera utvecklingen av den interna kontrollen.

Med varje dottersammanslutning fördes ett ägarstyrningssamtal genom vilket man försäkrade sig om att ägarperspektivet överförs till dottersammanslutningens verksamhet som en del av koncernstyrningen och -övervakningen. Syftet med ägarstyrningssamtalen är också att åstadkomma en förtrolig och dialoginriktad kontakt mellan staden och dottersammanslutningen. De mest betydande sammanslutningarna anlände också på inbjudan till koncernsektionens sammanträden för att redogöra för sammanslutningarnas verksamhet, ekonomi och läget vad gäller målens förverkligande.

Dottersammanslutningarna informerades regelbundet om aktuella ärenden som gäller koncernstyrningen och dessutom höll man för dem under räkenskapsperioden två webbinarier som handlade om intern kontroll och utveckling av ansvarsfullheten.

Användningen av centraliserade koncerntjänster

Vanda stad producerar stödtjänster till sina dotterbolag huvudsakligen i anslutning till upphandlingar, it-administration och ekonomitjänster. Under 2022 uppdaterades stödtjänsternas avtalshelhet så att varje bolag har ett stödtjänstavtal med staden som täcker alla stödtjänster som staden erbjuder bolaget. Inom staden används ett koncernkontosystem som dottersammanslutningar kan anslutas till genom koncernsektionens beslut.

Hur riskhanteringssystemen och den interna kontrollen fungerar i dottersammanslutningarna

Enligt 3 kap. 1 § i förvaltningsstadgan svarar verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning för koncernstyrningen och -övervakningen. Vanda stads och dottersammanslutningarnas riskhantering ordnas genom att man följer en enhetlig riskhanteringspolicy. Verksamhetsområdena, affärsverken och dottersammanslutningarna rapporterar om sina betydande risker och arrangemang för riskhantering som en del av den ekonomiska uppföljningen och rapporteringen och följer då de av Vanda stadsfullmäktige godkända (2.3.2015) principerna för hur riskhanteringen och den interna kontrollen ordnas i Vanda stadskoncern.

Stadsstyrelsen godkände 22.1.2018 § 15 stadskoncernens försäkringspolitik som trädde i kraft 1.2.2018. Försäkringspolitikens målsättning är att centraliserat styra försäkrandet och säkerställa att försäkrandet fungerar som en metod som jämnar ut kassaflödet och resultatet efter att en skada uppstått. Vanda stad använder en försäkringsmäklare vid konkurrensutsättning, upphandling och skötsel av försäkringar. Försäkringsmäklaren är en sakkunnig som bistår kunden och en företrädare i försäkrings- och skadeärenden, som är oberoende av försäkringsbolaget och befullmäktigad av kunden. Under år 2018 konkurrensutsattes stadens och dottersammanslutningarnas försäkringsskydd för åren 2019–2022, under ledning av finansieringens resultatområde, varefter upphandlingsenheterna har rätt att fortsätta avtalet som gällande tillsvidare. Försäkringsbolagen och de erbjudna försäkringskategorierna fastställdes vid den allmänna sektionens möte 13.3.2018 § 7. Försäkringarna trädde i kraft 1.1.2019 Stadskoncernens försäkringsmäklartjänster konkurrensutsattes 2019 och försäkringsmäklartjänsterna levereras av Rewenda Oy (Koncernsektionen 10.2.2020 § 11).

Den interna övervakningen är en del av principen för gott ledarskap och god förvaltning. En sammanslutnings styrelse har som uppgift att ordna sammanslutningens interna övervakning på ett ändamålsenligt och fungerande sätt. Inom dotterbolagen är det bolagets styrelse och den verkställande direktören som ansvarar för den interna övervakningen. Stadens interna revision har rätt att på uppdrag av stadsdirektören granska dottersammanslutningarnas verksamhet. Den interna revisionen utför granskningar enligt det egna arbetsprogrammet eller enligt separata beslut samt rapporterar sina observationer och slutsatser till koncernledningen. För revisionen ska dottersammanslutningarna uppge nödvändiga uppgifter och hjälpa till med att ta fram uppgifterna.

1.6.8 Koncernbokslutet och dess nyckeltal

Koncernens resultaträkning	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
Verksamhetsintäkter	1 195,6	1 199,7	1 032,6
Verksamhetskostnader	- 2 389,7	- 2 255,3	- 2 042,6
Andel av intressesamfundens vinst (förlust)	9,5	- 7,3	0,7
Verksamhetsbidrag	**- 1 184,5**	**- 1 062,9**	**- 1 009,4**
Skatteinkomster	1 199,2	1 131,6	1 073,0
Statsandelar	295,0	261,6	299,3
Finansiella intäkter och kostnader			
Ränteintäkter	10,5	10,0	10,1
Övriga finansiella intäkter	5,1	3,4	2,6
Räntekostnader	- 20,2	- 17,1	- 17,8
Övriga finansiella kostnader	- 46,5	- 5,1	1,4
Årsbidrag	**258,6**	**321,6**	**359,3**
Avskrivningar och nedskrivningar			
Avskrivningar enligt plan	- 218,9	- 213,8	- 215,1
Differens vid eliminering av innehav	0,0	- 1,2	- 4,0
Nedskrivningar	- 2,0	- 4,2	- 4,2
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,1
Räkenskapsperiodens resultat	**37,7**	**102,4**	**136,1**
Bokslutsdispositioner	- 1,2	- 0,2	- 0,8
Räkenskapsperiodens skatter	- 8,7	- 12,1	- 9,2
Kalkylerade skatter	- 3,7	- 2,8	- 6,7
Minoritetsandelar	- 0,2	- 11,6	- 18,8
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**23,9**	**75,6**	**100,7**

Koncernens resultaträkning, nyckeltal	2022	2021	2020
Verksamhetsintäkter/verksamhetskostnader, %	50,0	53,2	50,6
Årsbidrag/avskrivningar, %	117,0	147,5	163,9
Årsbidrag, euro/invånare	1 064,9	1 344,3	1 514,7
Antal invånare	242 819	239 206	237 231

Koncernens finansieringsanalys	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
Verksamhetens kassaflöde			
Årsbidrag	258,6	321,6	359,33
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,1
Räkenskapsperiodens skatter	- 8,7	- 12,1	- 9,2
Korrektivposter till internt tillförda medel	- 11,4	- 25,8	- 33,3
Investeringarnas kassaflöde			
Investeringsutgifter	- 428,2	- 410,0	- 452,1
Finansieringsandelar för investeringsutgifter	7,1	3,0	3,7
Överlåtelseinkomster från tillgångar som hör till bestående aktiva	203,1	160,0	96,2
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**20,5**	**36,6**	**- 35,2**
Finansieringens kassaflöde			
Förändringar i utlåningen			
Ökning i lånefordringar	- 0,3	- 0,4	- 2,4
Minskning i lånefordringar	2,6	2,7	4,7
Förändringar i lånestocken			
Ökning i långfristiga lån	78,3	160,7	221,8
Minskning i långfristiga lån	- 159,8	- 133,7	- 233,4
Förändring i kortfristiga lån	194,1	- 18,5	- 29,7
Förändringar i eget kapital	- 7,7	- 7,9	- 20,1
Övriga förändringar i likviditeten			
Förändringar i förv. medel och förvaltat kapital	- 1,2	0,9	0,1
Förändring i omsättningstillgångar	- 17,9	7,4	- 3,7
Förändringar i fordringar	- 99,6	- 102,0	44,3
Förändring i räntefria skulder	20,8	79,3	47,4
Kassaflödet för finansieringens del	**9,2**	**- 11,4**	**29,1**
Förändring i likvida medel	**29,7**	**25,1**	**- 6,1**
Förändring i likvida medel			
Likvida medel 31.12	280,4	250,7	225,6
Likvida medel 1.1	250,7	225,6	231,7

Koncernens finansieringsanalys, nyckeltal	2022	2021	2020
Utfallet av verksamhetens och investeringarnas kassaflöde, 5 år milj. €	- 84,9	- 30,0	- 0,3
Internt tillförda medel för investeringar, %	61,4	79,0	80,1
Låneskötselbidrag	1,5	2,2	1,5
Kalkylmässigt lånekötselbidrag	1,0	1,3	1,4
Likviditet, kassadagar	33,5	32,3	29,9

Koncernbalansräkning	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
AKTIVA			
Bestående aktiva	**3 689,7**	**3 681,7**	**3 623,3**
Immateriella tillgångar	*55,0*	*47,2*	*37,8*
Immateriella rättigheter	6,1	7,2	7,4
Övriga utgifter med lång verkningstid	47,6	38,9	29,7
Förskottsbetalningar	1,2	1,1	0,7
Materiella tillgångar	*3 224,5*	*3 189,9*	*3 137,9*
Mark- och vattenområden	431,4	425,6	416,7
Byggnader	1 531,6	1 466,7	1 465,5
Fasta konstruktioner och anordningar	970,7	872,7	837,5
Maskiner och inventarier	111,9	119,2	131,7
Övriga materiella tillgångar	8,1	8,4	6,8
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar	170,7	297,3	279,7
Placeringar	*410,2*	*444,5*	*447,6*
Andelar i intressesamfund	108,8	101,9	110,6
Övriga aktier och andelar	111,6	150,6	142,8
Övriga lånefordringar	184,2	186,6	189,1
Övriga fordringar	5,5	5,4	5,0
Förvaltade medel	**2,9**	**3,3**	**3,5**
Rörliga aktiva	**653,7**	**511,9**	**392,0**
Omsättningstillgångar	38,4	20,6	28,0
Fordringar			
Långfristiga fordringar	15,1	5,1	5,5
Kortfristiga fordringar	319,7	235,5	133,0
Finansiella värdepapper	37,9	31,6	21,2
Kassa och bank	242,5	219,2	204,4
AKTIVA TOTALT	**4 346,3**	**4 196,9**	**4 018,8**

Koncernbalansräkning	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
PASSIVA			
Eget kapital	**1 380,6**	**1 356,2**	**1 280,3**
Grundkapital	349,1	349,1	349,1
Övriga egna fonder	160,2	178,9	180,8
Föregående räk.per. överskott (underskott)	847,4	752,5	649,7
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	23,9	75,6	100,7
Minoritetsandelar	**143,2**	**149,5**	**143,1**
Avsättningar	**30,3**	**29,5**	**24,9**
Pensionsavsättningar	0,2	0,2	0,2
Övriga avsättningar	30,1	29,3	24,7
Förvaltat kapital	**4,3**	**6,0**	**5,3**
Främmande kapital	**2 787,8**	**2 655,8**	**2 565,2**
Långfristigt räntebelagt främmande kapital	1 717,0	1 827,5	1 809,2
Långfristigt räntefritt främmande kapital	211,9	203,6	197,8
Kortfristigt räntebelagt främmande kapital	371,3	148,2	157,9
Kortfristigt räntefritt främmande kapital	487,6	476,5	400,2
PASSIVA TOTALT	**4 346,3**	**4 196,9**	**4 018,8**

Nyckeltal för koncernens balansräkning	2022	2021	2020
Soliditet, %	35,4	36,2	35,7
Relativ skuldsättning, %	101,9	100,8	105,2
Ackumulerat över-/underskott, milj. €	871,3	828,1	750,4
Ackumulerat över-/underskott, €/inv.	3 588,4	3 462,1	3 163,2
Koncernens lånestock 31.12, milj. €	2 088,3	1 975,7	1 967,2
Koncernens lånestock 31.12, €/invånare	8 600,2	8 259,4	8 292,2
Lån och hyresansvar, 31.12., 1000 €	2 514,1	2 413,9	2 362,9
Lån och hyresansvar, €/invånare	10 353,8	10 091,4	9 960,4
Koncernens lånefordringar 31.12, milj. €	184,2	186,6	189,1
Antal invånare	242 819	239 206	237 231

1.7 Behandlingen av räkenskapsperiodens resultat

Vanda stads resultat för räkenskapsperioden 2022 uppvisar före ändringar i avskrivningsdifferensen, reserver och fonder ett överskott på 13 000 691,36 euro. I resultatet ingår resultaten för stadens affärsverk och fonder, vilka behandlas i affärsverkens och fondernas egna bokföringar enligt bokföringsbestämmelserna.

Stadsstyrelsen föreslår följande inför behandlingen av resultatet för räkenskapsperioden 2022:

- Under Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk bokförs som en minskning av avskrivningsdifferensen de avskrivningar på 302 804,45 euro i bestående aktiva som anskaffats genom investeringsreserveringen.

- Vanda stads bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfonds överskott på 1 554 271,73 euro bokförs som ett tillskott i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar.

- Överskott på 11 290,31 euro i Fonden för social kreditgivning bokförs som ett tillskott i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar.

- Skadefondens underskott på 335 411,80 euro bokförs som en minskning i fonden och sammanförs med stadens bokslut i enlighet med fondens stadgar.

Räkenskapsperiodens resultat efter behandlingen:

- Stadsstyrelsen föreslår att det underskott på 193 131,19 euro som Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk uppvisar för räkenskapsperioden överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen.

- Stadsstyrelsen föreslår att det överskott på 271 120,30 euro som Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda uppvisar för räkenskapsperioden överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen.

- Överskottet för Vanda stads räkenskapsperiod på 12 093 345,57 euro överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen.

Stadsstyrelsen föreslår dessutom följande i bokslutet för räkenskapsperioden 2023:

- Balansräkningarna för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda, Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk och Fonden för social kreditgivning sammanslås med Vanda stads balansräkning. Vanda stadsfullmäktige har 19.12.2022 (§9–11) beslutat att avveckla Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda, Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk och Fonden för social kreditgivning 31.12.2022.

2 Budgetens utfall

2.1 Utfallet för de bindande målen

För år 2022 ställde fullmäktige upp sammanlagt 38 bindande mål. Tolv av de uppställda målen nåddes fullt ut, femton nåddes delvis medan elva mål inte nåddes alls.

Ökningen i driftsekonomins utgifter var 6,3 procent jämfört med året innan, eftersom social- och hälsovården överskred sin ursprungliga budget bland annat på grund av coronaepidemin. Produktivitets- och tillväxtprogrammet genomfördes enligt planerna. Åtgärderna för år 2022 vidtogs som en del av driftsplanen. Programmet låg till grund för budgetberedningen 2023 och ekonomiplanen 2023–2026.

Markförsäljningsvinsterna, markarrendeinkomsterna och avtalsersättningarna uppgick år 2022 till 44,8 miljoner euro (år 2021: ca 53,6 miljoner euro). Arbetet med att uppdatera de mark- och bostadspolitiska riktlinjerna blev färdigt i juni och stadsfullmäktige godkände de nya mark- och bostadspolitiska riktlinjerna på sitt möte 10.10.2022. Staden skapade förutsättningar för en högklassig och mångsidig bostadsproduktion. År 2022 färdigställdes totalt 3 304 bostäder i Vanda (år 2021: 3 121). Av de färdigställda bostäderna var 2 610 i flervåningshus. Sammanlagt 652 nya småhusbostäder (egnahemshus, fristående hus, par- och radhus) har färdigställts, av dessa 202 i radhus.

Vandas vägkarta för resurssmarthet har uppdaterats och i den ingår biologisk mångfald (mångfald i naturen) som en ny fil. Filen fastställer åtgärder för att främja mångfalden i naturen i Vanda. Målet är en klimatneutral stad år 2030. Enligt utsläppskalkylerna för år 2021 minskade de totala utsläppen inte (0 %), medan utsläppen per invånare minskade 1 procent. Det uppställda minskningsmålet på 7 procent nåddes inte. Utsläppen har visat en nedåtgående trend, men det procentuella målet nås inte.

Andelen hållbara färdsätt ökade inte enligt målet. Antalet påstigande passagerare i kollektivtrafiken var 126 126. Det är 9 procent lägre än toppsiffrorna för år 2019. Kollektivtrafiken i Vanda har återhämtat sig efter coronaepidemins konsekvenser betydligt snabbare än genomsnittet för HRT. Planeringen av spårvagnsstaden har gått framåt. Stadscentrumen och gamla förorter utvecklas. Siffrorna för helhetslivskraften i centrumen i Vanda har återigen stigit. Resultaten av beräkningarna för år 2021 är 3,0 (2020: 2,9).

Både antalet långtidsarbetslösa och antalet arbetslösa under 30 år minskade jämfört med läget i slutet av år 2021. Antalet långtidsarbetslösa var 5 237 i slutet av året (2021: 6 724). Antalet arbetslösa under 30 år var 2 852 i slutet av året (2021: 3 476).

Grundskoleelevernas läsfärdighet utvärderades med testet Lukuseula. Målet var att andelen elever som hör till den lägsta prestationsnivån på 20 procent av alla elever i klass 2 minskar. Resultaten bland dem som studerade finska som modersmål förbättrades inte, medan resultaten bland dem som studerade finska som andra språk förbättrades. Av dem som gått ut grundskolan blev 16 utan studieplats, och utöver detta har det gjorts cirka 200 anmälningar till boendekommunen. Alla som blivit utan studieplats på andra stadiet kontaktas och utbildningsplatser anvisas för dem. Antalet studerande inom yrkesutbildningen som avbröt sina studier minskade jämfört med året innan, även om målnivåerna inte nåddes helt. Procentandelen studerande under 20 år som avbröt sina studier var 8,8 (år 2021: 13,7 %). Procentandelen som avbröt sina studier av alla studerande var 11,3 (år 2021: 19,3 %).

En allt större andel av de äldre klarar av att bo hemma. Andelen personer som fyllt 75 år och bor hemma utan servicebehov eller med hjälp av tjänster som stöder boendet i hemmet var 93,6 procent i slutet av år 2022 (år 2021: 93,4).

Målet Personalens välbefinnande i arbetet och återhämtning efter arbetsdagens belastning förbättras, följdes upp bland annat med hjälp av Kommun10-mätarna: I hela stadens resultat bedömde 36,9 procent att de återhämtar sig väl efter arbetsdagens belastning (2020: 40,7 %).

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
En ekonomiskt hållbar och livskraftig stad							
1. En kontrollerad utveckling av driftsekonomins utgifter	Ökningen av verksamhetsutgifter i %	4,0 %	Enligt budgeten för år 2022	Stadsdirektören, biträdande stads-direktörerna, rapporteringsansvar: Matti Ruusula	Utvecklingsåtgärder enligt fullmäktigeperiodens strategi, budgeten 2022 samt produktivitets- och tillväxtprogrammet.	I budgeten förutspåddes en årlig utgiftsökning på 3,1 procent jämfört med budgetens utfall år 2021. Ökningen i driftsekonomins utgifter var 6,3 procent jämfört med året innan, eftersom social- och hälsovården överskred sin ursprungliga budget bland annat på grund av coronaepidemin.	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
2. Produktivitets- och tillväxtprogrammet genomförs enligt planerna	Produktivitets- och tillväxtprogrammet genomförs	Programmet har färdigställts i februari 2021	Åtgärderna i produktivitets- och tillväxtprogrammet för år 2022 vidtas. Planeringen av ekonomin för de kommande åren framskrider enligt produktivitets- och tillväxtprogrammet.	Stadsdirektören, biträdande stads-direktörerna, rapporteringsansvar: Matti Ruusula	Åtgärderna för år 2022 vidtogs som en del av driftsplanen. Programmet låg till grund för budgeten 2023 och ekonomiplanen 2023–2026.	Produktivitets- och tillväxtprogrammet genomförs enligt planerna.	Målet nåddes i sin helhet.
3. Staden får sammanlagt 45 milj. euro i markförsäljningsvinster, markarrendeinkomster och avtalsersättningar.	Inkomster från marköverlåtelse och markanvändningsavtal (netto), milj. euro = markförsäljningsvinster (köpesumman minus anskaffningspriset och kostnaderna för försättande av tomterna i överlåtelseskick) + markarrendeinkomster + ersättningar enligt markanvändningsavtal (minus markanskaffningsutgifterna)	59,4 miljoner euro	45 miljoner euro	Tero Anttila	Åtta företagstomter har sålts och en industritomt har hyrts ut med köpoption. Det har sålts tre flervåningshustomter och en har hyrts ut. Två radhustomter och fristående småhustomter i bolagsform har sålts. En tomt har hyrts ut för bostadsändamål för specialgrupper.	Före årsslutet har staden fått in cirka 44,8 miljoner euro sammanlagt i markförsäljningsvinster, markarrendeinkomster och avtalsersättningar. Mätarens rapporteringssätt har ändrats i strategin på så sätt att utgifterna för markanskaffning dras av nyckeltalet. Årsmålet enligt strategin skulle ha varit 37,5 milj. euro och utfallet 35,4 milj. euro.	Målet nåddes delvis.
4. Vandas mark- och bostadspolitiska program uppdateras	Beredningen av programmet inleds.	De nuvarande mark- och bostadspolitiska riktlinjerna har godkänts år 2018 och den första uppföljningsrapporten blev färdig år 2020.	Programmet är färdigt senast i juni.	Tero Anttila	Arbetet med att uppdatera de mark- och bostadspolitiska riktlinjerna blev klart i juni 2022 och stadsfullmäktige godkände de nya mark- och bostadspolitiska riktlinjerna på sitt möte 10.10.2022.	Har färdigställts.	Målet nåddes i sin helhet.
5. Man ska se till att stadskoncernens helhet av innehav är ändamålsenlig och stöder stadens serviceproduktion	En helhetsgranskning och en plan görs för helheten av koncernbolagens innehav och de strategiska valen för vad staden borde äga och vilka innehav staden borde avstå från samt en verkställighetsplan för de innehav staden avstår från. Planen innehåller riktlinjer och en tidtabell.	En övergripande plan fattas. Varje bolag har en ägarpolitisk riktlinje som färdigställdes under vintern 2020–2021.	Granskningen och planen har gjorts samt de principiella riktlinjerna i anslutning till dem har godkänts genom beslut. Genomförandet av planen för år 2022 har gjorts	Kirsi-Marja Lievonen	Koncernsektionen har godkänt programmet i sin helhet.	Koncernsektionen har godkänt programmet i sin helhet.	Målet nåddes i sin helhet.
6. Arbetsmarknadsstödets kommunandel börjar minska i och med kommunförsöket	Arbetsmarknadsstödets kommunandel	21,9 miljoner euro	23 miljoner euro	Susanna Taipale-Vuorinen	En ny kundservicemodell, effektivitetspilotprojekt som riktad åtgärd. Kontinuerlig uppföljning av servicehandledningen. Specialåtgärder avsedda för långtidsarbetslösa.	Utfall 2022: 27,06 milj. euro. Långtidsarbetslösheten har börjat minska. Arbetsmarknadsstödets kommunandel har börjat minska från det belopp som ökade under covid-pandemin.	Målet nåddes överhuvudtaget inte.

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
7. Kundernas arbetslöshetsperioder förkortas i kommunförsöket	Arbetslöshetsperiodens genomsnittliga längd	Arbetssökandets genomsnittliga längd 10/2020: 39 veckor	35 veckor	Susanna Taipale-Vuorinen	Servicehandledningen, rekryteringen av och introduktionen för egna coacher har effektiverats betydligt.	70 veckor	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
8. Arbetslösheten minskar	Antalet långtidsarbetslösa	4 115 långtidsarbetslösa 12/2020	4 115	Susanna Taipale-Vuorinen	Servicehandledningen, rekryteringen av och introduktionen för egna coacher har effektiverats betydligt.	5 237	Målet nåddes delvis.
	Antalet arbetslösa under 30 år	4 388 arbetslösa under 30 år 12/2020	3 600		Servicehandledningen, rekryteringen av och introduktionen för egna coacher har effektiverats betydligt.	2 852	
	Antalet arbetslösa med ett främmande modersmål	6294 arbetslösa med ett främmande modersmål 12/2020	6 000		Servicehandledningen, rekryteringen av och introduktionen för egna coacher har effektiverats betydligt.	5 885	
9. Vanda är en företagsmiljö med dragningskraft	Antalet arbetsplatser i Vanda utvecklas i positiv riktning.	Arbetsplatser: 122 871 (2019)	+1%	Susanna Taipale-Vuorinen	Utveckling av verksamheten för Vandas företagskluster. Utarbetande och genomförande av tillväxt- och livskraftsprogrammet. Invest in-funktionerna påbörjas. Utveckling av kompetensen inom små och medelstora företag.	I slutet av år 2021 fanns det 118 546 arbetsplatser i Vanda. Nyare siffror finns inte att tillgå.	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
10. Yrkesutbildning som motsvarar kraven i arbetslivet i Vanda.	Placeringen i arbetslivet för dem som utexamineras	De som hamnat utanför arbetslivet (uppgift från slutenkäten för studerande – arbetslös) 6 %.	Arbetslösa 4 %	Katri Kalske	Mer uppmärksamhet har fästs vid flexibla personliga studieplaner och utexaminering.	4 %	Målet nåddes i sin helhet.
11. Plan för att förverkliga ett IBkontinuum som en del av inlärningscampuset	Planen utarbetad	Planeringen har inte inletts	Planen har godkänts	Katri Kalske	Ansökan till programmet IB Career Related har framskridigt enligt planerna och "Application for Candidacy" -ansökan har lämnats in till IBO.	Planen har gjorts upp för IB CP-programmets del och planeringen av ett IB-kontinuum har inletts.	Målet nåddes delvis.
12. Vandas anseende och attraktionskraft förbättras	Enkät om kommunernas anseende	Anseende: 3.25 Attraktionskraft: 3.42	Anseende: 3.35 (+0.1) Attraktionskraft: 3.52 (+0.1)	Mari Kalmari	Som mätare har använts T-medias undersökning om städernas anseende & attraktionskraft. Undersökningen har beställts 25.4.2022. Resultaten utvärderas mer ingående efter att undersökningsresultaten är klara i februari/mars 2023.	Potentiella invånare: Anseende: 2.94 Attraktionskraft: 3.09 Invånare: Anseende: 3.10 Attraktionskraft: 3.48	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
Bra service som utgår från invånarna							
13. Besökstider till hälsostationsmottagningar ordnas snabbare	Väntetid till hälsostationens läkarmottagning i icke brådskande ärenden (tredje lediga tiden till läkare T3, median, dygn)	46 dygn	14 dygn	Timo Aronkytö	Inom loppet av ett år har man sett till att icke brådskande läkartider på hälsostationerna kan bokas bland annat genom att skapa standardiserade tidtabellsmallar för läkare. I slutet av året, inför övergången till välfärdsområdet, har tidsbokningsmallarna likväl inte varit öppna tre månader såsom man avtalat om. Läkarresurserna har stärkts under året. T3-siffrorna varierar hälsostationerna emellan och rapporteringen vidareutvecklas för att motsvara den faktiska verksamheten.	87 dygn	Målet nåddes överhuvudtaget inte.

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
14. Andelen äldre som bor hemma hålls på den uppnådda nivån och nivån på välbefinnandet upprätthålls	Andelen personer som fyllt 75 år och bor hemma utan servicebehov eller med hjälp av tjänster som stöder boende i hemmet	93,4 %	93,4 %	Timo Aronkytö	Utvecklingen av rehabiliteringsverksamheten inom äldreservicen fortsatte tillsammans med hemrehabiliteringen, bedömningsteamet och hemvården. Ett pilotprojekt med hemvårdens distanstjänster inleddes i juni som en del av arbetet med att göra hemvårdens servicemeny mångsidigare och verksamheten omfattas redan av mer än 50 klienter. Utvecklingsarbetet med läkartjänster som ges i hemmet inleddes som en del av välfärdsområdets utvecklingsarbete. Vad beträffar specialboendet öppnades Myrans rehabiliterings- och bedömningsenhet i juli 2022 för att stödja närståendevårdarnas arbete. Anvisningarna för närståendevård uppdaterades och vårdgrupp 3 infördes 1.5.2022.	93,60 %	Målet nåddes i sin helhet.
15. Klienten får service inom munhälsovården bättre och enligt behovet	Väntetid till tandläkarmottagning i icke brådskande ärenden (tredje lediga tiden till läkare T3, median, dygn)	120 dygn	90 dygn	Helena Salusjärvi-Juopperi /Timo Aronkytö	För att nå målet har det varit viktigt att svara på vårdskulden. Arbetet med att korta vårdgarantikön utfördes av personalen som extra arbete. Vårens pandemisituation begränsade verksamhetsvolymen. Servicesedlar infördes fr.o.m. 1.6.2022 och en privat aktör har arbetat med att korta vårdgarantikön från och med 1.9.2022. Arbetet med att korta vårdgarantikön slutförs före utgången av februari år 2023.	150 dygn	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
16. Hobbyutbudet för barn och unga utökas och hobbyernas tillgänglighet förbättras	Utövar någon fritidsaktivitet minst en gång i veckan, % (Enkäten Hälsa i skolans del för ett målområde)	Av 4 och 5-klassisterna 88 % (2019), 83,7 % (2021, hela Vanda) Av 8 och 9-klassisterna 95,2 % (2019), 93,8 % (2021, hela Vanda)	Av 4 och 5- klassisterna i målområdet 90 % (enkät 2022) Av 8 och 9- klassisterna i målområdet 95 % (enkät 2022)	Riikka Åstrand (rapporteringsansvar) och Katri Kalske	En samarbetsgrupp mellan stadskulturen och verksamhetsområdet för fostran och lärande är sammansatt och sammanträder regelbundet. En verksamhetsplan har utarbetats och åtgärderna framskrider enligt planerna. Fokus läggs på att under våren inleda verksamhet med s.k. fältarbete (kenttäpartiotoiminta) samt utveckla hobbyutbudet och informationsverktyg. Under höstterminen genomfördes en enkät för alla elever i målområdet. Enkäten följer upp hur målbilden nåtts.	Resultaten från enkäten som genomfördes hösten 2022 på målskolan (jämförelse enkäten Hälsa i skolans mätningar): - 56 procent av 4–5-klassisterna deltar i ledd hobbyverksamhet minst en gång i veckan (His-enkätens resultat 2019 var 83,3 % och år 2021 var resultatet 75 %). - 43 procent av 8–9-klassisterna deltar i ledd hobbyverksamhet minst en gång i veckan (His-enkätens resultat 2019 var 93,1 % och år 2021 var resultatet 89,1 %). Den riktade enkätens resultat är som sådana inte helt jämförbara, eftersom också hobbyer som utövas på egen hand utan handledd verksamhet ingick i enkäten Hälsa i skolans mätningar.	Målet nåddes delvis.
	Deltagarna i projektet Hobbyernas Vanda, för vilka det inte är fråga om endast en hobby, antal (enkät till familjerna som deltagit)	Andelen i projektet deltagande barn/unga som meddelade att detta var deras enda hobby: 32 % (pilotprojektets enkät våren 2021)	Andelen i projektet deltagande barn/unga som meddelade att detta var deras enda hobby: >32 % (enkät hösten 2022)		Man frågade de elever som deltagit i hobbygrupperna i en responsenkät under våren 2022 och i samband med anmälningarna under hösten 2022 följande: Är hobbyn barnets eller den ungas enda ledda hobby.	Under våren 2022 delgav 34 % av dem som svarat på responsenkäten att hobbyn är barnets enda ledda hobby. Utifrån den information som samlades in i samband med anmälningarna under hösten 2022 är hobbyn inom projektet Hobbyernas Vanda den enda ledda hobbyn hos 34 % av eleverna. Inom den uppsökande hobbyverksamheten under perioden 2021–2022 delgav 100 % av eleverna att hobbyn är deras enda ledda hobby.	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
17. De kanaler som den utvidgade läroplikten erbjuder når fram till ungdomarna i Vanda	Studerande inom den grundläggande utbildningen får studieplats på andra stadiet	13 studerande som gått ut grundskolan våren 2020 fortsatte inte sina studier (statistikföringsdag 20.9.2020).	Samtliga elever som gått ut grundskolan har fortsatt sina studier på andra stadiet eller inom TUVA-utbildningen.	Katri Kaske	Det har skapats strukturer och gjorts samarbete över verksamhetsområdesgränserna för att stödja de studerandes möjligheter till en studieplats. 1.8.2022 inleddes utbildningen som handleder för examensutbildning (HUX). Studiehandledaren i boendekommunen handleder läropliktiga som blivit utan studieplats.	Av dem som gått ut grundskolan blev 16 utan studieplats, och därtill har ca 200 anmälningar till boendekommunen gjorts. Alla som blivit utan studieplats på andra stadiet kontaktas och utbildningsplatser anvisas för dem.	Målet nåddes delvis.
18. Nivån på stadens beredskapsplanering förbättras	Uppdatering av verksamhetsområdenas och affärsverkens beredskapsplaner	En del av verksamhetsområdenas beredskapsplaner har inte uppdaterats	Beredskapsplanerna för alla verksamhetsområden och affärsverk har uppdaterats före slutet av år 2022 (max. 3 år gamla).	Stadsdirektören, biträdande stadsdirektörerna, rapporteringsansvar: Hanna Ormio	Beredskapsplanen för verksamhetsområdet för fostran och lärande har uppdaterats och godkänts i början av året 2022. Beredskapsplanen för Mellersta Nylands räddningsverk uppdaterades under år 2022, varvid konsekvenserna av övergången till välfärdsområdet kunde beaktas i den. Närmare finjusteringar görs inom välfärds-området. Vantti Oy:s beredskapsplan uppdaterades under hösten 2022. Miljö- och hälsoskyddet vid stadsmiljöns verksamhets-område hade uppdaterat sin beredskapsplan redan år 2021, resten av planerna för stadsmiljöns verksamhetsområde under hösten 2022. Verksamhetsområdena för stadens strategi och ledning, stadskulturen och social- och hälsovården har uppdaterat sina beredskaps-planer 2021, social- och hälsovården gjorde en mindre uppdatering, eftersom övergången till välfärdsområdet bereddes. Eventuella större ändringar görs efter övergången.	Beredskapsplanerna för samtliga verksamhetsområden och Vantti Oy har uppdaterats 2021 eller 2022.	Målet nåddes i sin helhet.
	Välfärdsområdesreformen: planering av nya strukturer inom beredskapsplaneringen och beredskapen i Vandas och Kervos område.	Skapandet av välfärdsområdet 2023 kräver ändringar i beredskapsstrukturerna.	Nya strukturer och ansvar i förberedelserna inför beredskapsplaneringen har planerats i samarbete med det framtida välfärdsområdet.		Stadsdirektören tillsatte en arbetsgrupp för uppdraget. Arbetsgruppen har bestått av representanter för städerna Vanda och Kervo och Vanda och Kervo välfärdsområde. Nulläget och framtida strukturer har planerats under året. Ett avtal om kontaktytor är klart. Senare görs också en mer detaljerad planering i samarbete med välfärdsområdet.	Ett avtal om kontaktytor är klart och väntar på att undertecknas.	
19. Lokalerna är tekniskt sett i skick och inomhusförhållandena samt tillgänglighetskraven överensstämmer med kraven och inomhusluftsymtomen är under kontroll	Konditionsbesiktningar samt underhålls- och reparationsarbetsprogram	Reparationsbehoven har utretts i cirka 80 objekt och en del av reparationsåtgärderna har vidtagits. I utredningsfasen cirka 90 objekt.	Lokalernas tekniska skick och inomhusluftsläget och tillgänglighetskraven fastställs genom regelbundna kontroller. Åtgärder vidtas utifrån prioriterade underhålls- och reparationsarbetsprogram.	Tero Anttila	Alla begäranden om inomhusluftsutredningar har besvarats, och objekt som väntar på ett första besök är inte i kö. Inomhuslufts-reparationerna har genomförts i den omfattning som förutsatts i undersökningarna och användarna har lämnat respons. Under-sökningar pågår vid 20 objekt i slutet av året. En digital uppföljning av förhållandena används i 24 byggnader och omfattar cirka 12 % av skolorna och daghemmen.	Åtgärder har vidtagits planmässigt i enlighet med begärandena om utredning och underhålls- och reparationsprogrammen.	Målet nåddes delvis.
	Symtom före och efter renoveringen	Symtom före renoveringen	Symtomen minskar		En enkät för att kartlägga inomhusluftsproblem och symtom avsedd för personalen genomfördes innan reparationerna vid tio reparationsobjekt. En enkät efter reparationerna har inte kunnat genomföras på grund av välfärdsområdesreformen.	Läget efter reparationerna kan inte bekräftas.	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
20. Ett övergripande åtgärdsprogram för en digital övergång utarbetas	1. Åtgärdsprogrammet för en digital övergång är klart och åtgärderna för år 2022 har vidtagits. 2. Visionen Kundservicen 2030 och åtgärdsprogrammet är klart och åtgärderna för år 2022 har vidtagits.	En övergripande granskning har inte gjorts. Det krävs dessutom en uppfattning om klienternas rådgivningstjänster som sker på plats samt säkerställandet av kommuninvånarnas kunnande.	Visionen Kundservicen 2030 är klar och åtgärdsprogrammen för åren 2022–2025 har utarbetats.	Biträdande stadsdirektörerna, rapporteringsansvar: Kirsi-Marja Lievonen (1) och Ulla Virtanen (2)	1. En plan för en digital övergång har godkänts 12/2022 i stadens ledningsgrupp. Utarbetandet har inletts redan under år 2022. 2. Genomförandeplanen för programarbetet Kundservicen 2030 är klar. I följande fas engageras intressegrupper i bred utsträckning.	1. Programmet för en digital övergång är klart. 2. Programarbetet för kundservicens vision är klart.	Målet nåddes i sin helhet.
En utveckling mot ökande ojämlikhet förebyggs							
21. Vandaborna känner delaktighet och gemenskap, andelen personer som känner sig ensamma minskar.	Känner sig ensam ofta % (Skolhälsovårdsenkätens del för ett målområde)	Av 4 och 5-klassisterna 3,9 % (2019), 5 % (2021, hela Vanda)) Av 8 och 9-klassisterna 12 % (2019), 15,9 % (2021, hela Vanda)	Av 4 och 5- klassisterna i målområdet 2 % (enkät 2022) Av 8 och 9- klassisterna i målområdet 10 % (enkät 2022)	Riikka Åstrand	En samarbetsgrupp mellan stadskulturen och verksamhetsområdet för fostran och lärande är sammansatt och sammanträder regelbundet. En verksamhetsplan har utarbetats och åtgärderna framskrider enligt planerna. Fokus läggs på att under våren inleda verksamhet med s.k. fältarbete (kenttäpartiotoiminta) samt utveckla hobbyutbudet och informationsverktyg. Under höstterminen genomfördes en enkät för alla elever i målområdet. Enkäten följer upp hur målbilden nåtts.	Enkäten genomfördes hösten 2022 för målskolans 4–5 och 8–9 klassister. Enkäten genomfördes på lektionerna och 253 elever svarade på den, vilket är cirka 56 % av målgruppen. (jämförelse: mätningarna i enkäten Hälsa i skolan): - 4–5-klassisterna: 1 % känner sig alltid ensamma, 11 % känner sig ofta ensamma. (His-enkätens resultat var 4,6 % år 2019 och år 2021 var resultatet 7,4 %). - 8–9-klassisterna: ca 1 % känner sig alltid ensamma, 15 % känner sig ofta ensamma. (His-enkätens resultat var 13,9 % år 2019 och år 2021 var resultatet 12,6 %) I enkäten Hälsa i skolans resultat har ”rätt så ofta” och ”hela tiden” beaktats i andelen som känner sig ensamma.	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
	Delaktighetsindikator (delaktighetsenkät)	Delaktighetsindikator 77 (i snitt 2020 och 2021)	Delaktighetsindikator 80 (delaktighetsenkät 2022)		Programmet Delaktig i Vanda har godkänts. Verksamheten för en samordningsgrupp för delaktighet har inletts och Delaktig i Vanda-programmets åtgärder har vidtagits.	I resultaten för delaktighetsenkäten 2022A (insamlats i början av 2022) var delaktighetsindikatorn 78,4. I resultaten för delaktighetsenkäten 2022B (insamlats i slutet av 2022) var delaktighetsindikatorn 74,9. Man har inte än hunnit analysera resultaten och eventuella orsaker till minskningen.	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
22. Den psykiska hälsan hos ungdomar stöds genom snabbare tillgång till service och utveckling av servicen	Väntetid till elevvårdens kuratorer och psykologer samt ungdomscentralen Nuppis tjänster	Lagstadgade tidsfrister för individuellt arbete vad gäller psykologer för barn i skolåldern och elever på andra stadiet: 22,5 % av klienterna fick inte service inom tidsfristen. Ungdomscentralen Nuppi: 43 dygn (genomsnittlig väntetid)	Elevvården: 7 skolors arbetsdag Ungdomscentralen Nuppi: genomsnittlig väntetid till tjänsterna högst 10 dygn	Katri Kalske och Timo Aronkytö	Inom elev- och studerandevårdens tjänster (psykolog, kurator och hälsovårdare) har ett pilotprojekt kring en teamarbetsmodell utförts som syftar till snabbare tillgång till tjänsterna. De stora svårigheterna att rekrytera psykologer gör det inte möjligt att erbjuda psykologtjänster i enlighet med lagen om elev- och studerandevård. Psykologarbetet inom den grundläggande utbildningen ordnades i augusti 2022 på så sätt att den befintliga psykologresursen fördelades jämnt mellan alla skolor: samtidigt som akuta elevfrågor där det behövdes mest stöd prioriterades. Resurspsykologverksamhet infördes för att jämna ut tillgången till psykologtjänster. Med de pengar för psykologernas löner som sparats in anställdes 7 resurskuratorer inom den grundläggande utbildningen och 3 resurskuratorer för att förstärka elev- och studerandevårdens tjänster. Ungdomscentralen Nuppis nya verksamhetsställe i västra Vanda som erbjuder mentalvårds- och missbrukartjänster med låg tröskel öppnades i Virtatalo i Myrbacka, vakanserna tillsattes och centralen har varit verksam från och med oktober 2022 med full kapacitet. Antalet nya klienter ökade med 20 % jämfört med november året innan, samtidigt som väntetiden förkortades betydligt. Mentalvårdstjänsterna för unga förstärktes inom verksamhetsområdet bland annat genom att fortsätta med IPC interventioner och öppna en chatt för skol- och studenthälsovården sommaren 2022.	25,5 % av eleverna inom den grundläggande utbildningen har inte fått tid till en psykolog inom loppet av 7 arbetsdagar vid skolan. Motsvarande siffra på andra stadiet var 18,9 %. Dessutom fattades det psykologtjänster helt och hållet i flera skolor och läroanstalter på andra stadiet på grund av rekryteringsproblem. Av den anledningen kunde psykologtjänsterna inte ordnas och det går inte att räkna ut tidpunkten för när det är möjligt att få tillgång till tjänsterna. Kuratorernas klientdatasystem Apotti möjliggör inte statistikföring av tidpunkter för när det är möjligt att få tillgång till tjänsterna. För kuratorernas del har en manuell uppföljningsperiod genomförts, enligt vilken 18,4 % av eleverna inom den grundläggande utbildningen inte har fått kuratorstjänster inom loppet av 7 arbetsdagar vid skolan. Motsvarande siffra på andra stadiet vad gäller kuratorstjänster var 2,1 %. Ungdomscentralen Nuppi: genomsnittlig väntetid i slutet av år 2022 var 24 dygn.	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
	Ungdomarnas respons på tjänsterna (t.ex. NPS)	Respons har inte samlats in.	Respons samlas in och ungdomarnas tillfredsställelse med tjänsterna ökar.		För kundresponsen gällande elev- och studerandevårdens psykolog- och kuratorsarbete utarbetades en enkätmall och kundrespons samlades in för första gången på hösten 2022. Ungdomscentralen Nuppis anonyma kundresponsenkät började användas från och med 5.9.2022. Det uppmuntras att ge respons i slutet av alla möten. Responsen har huvudsakligen varit positiv (medeltal 3,5/4) och 99 % av dem som svarat skulle rekommendera Nuppi för en vän. Kundresponsen följs upp regelbundet vid enheten och korrigerande respons försöker beaktas i utvecklingen av verksamheten.	Elev- och studerandevårdens kundserviceenkät för psykolog- och kuratorsarbetet blev klar och respons samlades in under höstterminen. I kundresponsen var man mycket nöjd med elev- och studerandevårdens psykolog- och kuratorstjänster (medeltalet i enkäten var 4,4 och svarsalternativen var på skalan 1–5). Kundrespons samlades in på en enkät som utvecklats för ändamå-let för första gången och därför gick det inte att jämföra med tidigare resultat. Ungdomscentralen Nuppis anonyma kundresponsenkät började användas från och med 5.9.2022.	
	Beläggningsgraden för skolpsykologernas uppgifter	81,4	100		En rekryteringsvideo om psykologarbetet har gjorts, de sökande har erbjudits kompletterande yrkesutbildning i samband med rekryteringen och presenterat elev- och studerandevårdens psykologarbete för psykologistuderande. I arbetet har man möjliggjort flexibla arbetstidsarrangemang och delvis skräddarsytt arbetet enligt sökandens specialkompetens och intresse. Två psykologpraktikanter anställdes för hösten 2022 med målet att de börjar jobba i Vanda efter att de utexaminerats. För att lösa svårigheterna att rekrytera psykologer inom elev- och studerande-vården har det inrättats en gemensam tillgänglighetsarbetsgrupp tillsammans med personalcentralen.	31.12.2022 var andelen besatta psykologtjänster 52,9 %.	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
23. Barn och barnfamiljer stöds genom en grundlig bedömning av deras servicebehov och tjänster för tidigt stöd för att minska barnskyddsbehovet	Antalet klienter inom barnskyddets öppenvård per månad, andel av klienter i åldern 0–17 år i Vanda	2,2 % (december 2020)	Antalet klienter inom barnskyddets öppenvård per månad, andel av klienter i åldern 0–17 år i Vanda är högst 2,6 % (coronaepidemins negativa effekter på situationen har beaktats i målnivån).	Timo Aronkytö	Antalet klienter inom såväl socialarbetet i enlighet med socialvårdslagen som barnskyddets öppenvård ökade betydligt från och med våren 2021 och jämnades ut under år 2022 till en högre nivå än före coronapandemin. Inom barnskyddets jour under tjänstetid utvecklades prioriteringsklassificeringar för att effektivera hänvisningen av klienter och processen för bedömning av servicebehovet. Inom öppenvården rekryterades fler specialsocialhandledare för att underlätta den överbelastade klientsituationen.	2,6 % (12/22)	Målet nåddes i sin helhet.
24. Regionala ojämlikheter förebyggs genom att utvidga programmet för positiv särbehandling (MEK)	MEK-programmets mål för åren 2023–25 har fastställts och godkänts (ja/nej)	MEK-programmets mål för åren 2023–25 har inte fastställts	Programmet har utarbetats och godkänts för att kunna genomföras.	Biträdande stads-direktörerna, rapporteringsansvar: Riikka Åstrand	MEK-ledningsgruppen har sammanträtt, hört experter och utarbetat ett programutkast. Programutkastet har presenterats för stadsstyrelsen i stadsstyrelsens aftonskola och för stadsledningen. MEK-programmet för åren 2023–2025 har godkänts och håller på att verkställas.	MEK-programmet för åren 2023–2025 har godkänts och håller på att verkställas.	Målet nåddes i sin helhet.
25. Att minska utslagning och antalet avhoppare från skolan	Varia, procent som avbryter sina studier, alla	Utfall 2020: 20,6 %	Procenten avbrutna studier är högst 10 %.	Katri Kalske	Tillvägagångssätt som utvecklats i projektet Keskeyttämisestä kohtaamiseen har införts. Användningen av Annie-systemet har utökats.	11,3 %	Målet nåddes delvis.
	Procenten avbrutna studier, personer under 20 år	Utfall (under 20 år): 13,6 %	Procenten avbrutna studier (under 20 år) är högst 8 %.		Tillvägagångssätt som utvecklats i projektet Keskeyttämisestä kohtaamiseen har införts. Användningen av Annie-systemet har utökats.	8,8 %	
	Lukuseula, klass 2 standardiseras enligt S2-elever	Bedömning av läskunnigheten med hjälp av testet Lukuseula: 2 klass utgångsnivå -Finska som modersmål lärokurs 23 % av eleverna hör till den lägsta prestationsnivån 20 % -Finska som andra språk lärokurs 69 % av eleverna hör till den lägsta prestationsnivån 20 %	Andelen elever som hör till den lägsta prestationsnivån 20% bland alla elever i klass 2 minskar.		Flexibla gruppindelningar effektiveras i modersmålsundervisningen. Samarbetet mellan S2-lärare och klasslärare ökas. Skolvisa stödstrukturer har utvecklats.	Våren 2022/ klass 2 Lärokursen finska som modersmål, 24 % av eleverna hör till den lägsta prestationsnivån 20 %. Lärokursen finska som andra språk, 61 % av eleverna hör till den lägsta prestationsnivån 20 %. Resultaten bland dem som studerade finska som modersmål förbättrades inte, medan resultaten bland dem som studerade finska som andra språk förbättrades.	
	Uppgifter om elevernas välmående i applikationen School day	Det finns ingen utgångsnivå. En mätning som gäller mobbning i skolan läggs till i applikationen i januari 2022	Målsättningen är upplevelserna av mobbning minskar under år 2022. 4 åk:s elevers upplevelser av mobbning minskar 7 åk:s elevers upplevelser av mobbning minskar under år 2022		Skolorna har systematiskt börjat använda School day-mätningen.	Resultat 6/2022 Ingripande i mobbning 4. åk 82 % 7. åk 66 % Jag har inte sett mobbning 4 åk 72 % 7 åk 65 % Uppgifter om utgångsnivån angående School day -mätningarna har fåtts.	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
Ett resurssmart och klimatneutralt Vanda							
26. Åtgärder för att minska utsläppen främjas så att klimatneutralitet kan uppnås senast år 2030 (Ett klimatneutralt Vanda 2030)	Växthusgaserna minskar. I beräkningen beaktas utsläpp från hantering av värme, el, trafik, industri och arbetsmaskiner, avfall samt jordbruk.	Totala utsläpp 833 och utsläpp per invånare 3,7 (kt CO2-ekv.)	7 %:s minskning per år (en årlig utsläppsminskning genom vilken huvudmålet, dvs. En klimatneutral stad år 2030 uppnås).	Tero Anttila	Vägkartan för resurssmarthet har uppdaterats för den nya fullmäktigeperioden: Vägkartan innehåller åtgärder för att minska utsläpp. Utsläppskalkylerna för år 2021 färdigställdes våren 2022 (HRM producerar kalkylerna).	Enligt utsläppsuppgifterna för år 2021 minskade de totala utsläppen inte (0 %), medan utsläppen per invånare minskade 1 %. Det uppställda målet 7 % nås inte. Utsläppen har visat en nedåtgående trend, men det procentuella målet nås inte. Utsläppsutgifterna för år 2022 fås under våren 2023.	Målet nåddes delvis.
	Klimatsamarbetet mellan näringslivet och staden har inletts (klimatpartnerskap)	Vanda har inget systematiskt sätt att göra klimatsamarbete med näringslivet.	Minst 10 företag och sammanslutningar som står utanför stadskoncernen deltar i klimatpartnerskaps-arbetet.		Projektet Ilmastokumppanuus (Klimatpartnerskap) inleddes år 2021. I projektet utvecklas städerna Vandas, Kervos och Träskändas klimatsamarbete med företagen.	Projektet avslutades 30.6.2022; alla samarbetsmodeller har samlats ihop i biblioteket för verksamhetsmodeller som alla kommuner kan använda, för Vanda har man valt verksamhetssätt för en första fas (11 st.).	
	Naturens mångfald läggs till som en egen del i vägkartan för resurssmarthet Delen innehåller en strategi på lång sikt inklusive mätare för att trygga närnaturen och naturens mångfald.	I vägkartan för resurssmarthet finns ingen egen del för naturens mångfald.	Delen har utarbetats och lagts till 2022.		Vägkartan för resurssmarthet har uppdaterats och i den ingår biologisk mångfald (mångfald i naturen) som en ny fil. Filen fastställer åtgärder för att främja mångfalden i naturen i Vanda.	Filen mångfald i naturen har lagts till i den uppdaterade vägkartan för resurssmarthet.	
	Införandet av en klimatbudgetering utreds	Klimatbudgetering används inte.	Utredningen om införande av en klimatbudgetering har inletts.		Vägkartan för resurssmarthet har uppdaterats. Vägkartans fil Ett ansvarsfullt Vanda har kompletterats med en åtgärd att klimatbudgeteringens olika modeller och deras lämplighet i Vanda utreds.	Ärendet har lagts till i vägkartan för resurssmarthet. Utredningsarbetet har inletts med att benchmarka andra städer.	
27. Andelen hållbara färdsätt ökar.	Antalet passagerare i kollektivtrafiken når nästan samma nivå som före coronan och antalet cyklister ökar i genomsnitt 4 % per år (2020 indexmål = 1 093).	I kollektivtrafiken 90 000 påstigningar per vardagsdygn, cykelindex: 1 266	Antalet passagerare i kollektivtrafiken 130 000 per vardagsdygn, cykelindex: 1 136	Tero Anttila	Utveckling av kollektivtrafikens förhållanden. Åtgärderna vid stamlinjerna 30, 300, 400, 520 och 530 har utförts. Loftvägen öppnades för kollektivtrafik. Stamlinje 570 övergick under hösten 2022 till nya elbussmateriel. Planen för att främja cykeltrafiken går till politiskt beslutsfattande våren 2023. Förhållandena för cykeltrafiken förbättras i linje med målnätverket.	Antalet påstigande passagerare i kollektivtrafiken var 126 126. Siffran är 9 % av toppsiffrorna för år 2019. Kollektivtrafiken i Vanda har återhämtat sig betydligt snabbare än genomsnittet för HRT. Cykelindexet var 964. På grund av Loftvägens entreprenad har man varit tvungen att få fram detta index utifrån ett bristfälligt beräkningsnät. Cykeltrafikens utveckling kan utvärderas mer ingående utifrån HRT:s och de riksomfattande resvaneundersökningarna som färdigställs år 2023.	Målet nåddes delvis.

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
28. Den cirkulära ekonomin främjas	Den cirkulär ekonomin har inbegripits i styrningen av markanvändningen och byggandet samt i upphandlingskriterierna	Det finns inget systematiskt sätt att beakta cirkulär ekonomi	En modell har skapats för beaktande av cirkulär ekonomi, vilken styr stadens egen verksamhet.	Tero Anttila	Staden deltar i det riksomfattande programmet UUMA4 "Uusiomaarakentaminen osana kiertotaloutta" som är gemensamt för städer och företag. Programmet producerar nya anvisningar och verksamhetsmodeller. För Aviapolis del utförs pilotprojekt angående klimatkonsekvenser och resurssmarthet i planläggningen och tomtöverlåtelser. En utredning utarbetas i samband med planen för varje område, och utifrån utredningen fastställs åtgärderna för att främja klimatneutralitet i samarbete med staden och den som ansöker om planen.	Staden har deltagit fullt ut i projektet Uuma4. Målnivåer och utsläppsminskningsmetoder (tillsvidare bara för Aviapolis del) har fastställts per respektive plan. Vad gäller Aviapolis detaljplanering har man gjort upp en processmodell för klimatneutralitet som en del av Flygplatsstadens planeringsprinciper. Modellen har tillämpats redan under några års tid. En klimatneutralitetsutredning görs i samband med varje plan.	Målet nåddes i sin helhet.
Blomstrande stadscentrum							
29. Stadscentrumen och gamla förorter utvecklas	Beredningen och genomförandet av centrumens tväradministrativa utvecklingsprogram framskrider	Utvecklingsmål och nyckelprojekt har fastställts per storområde i tväradministrativa områdesteam.	Utvecklingsprogrammen för storområdenas huvudcentrum har slutförts som ett tväradministrativt samarbete.	Tero Anttila	Ordnandet av tväradministrativ verksamhet har varit under beredning. Stadsstyrelsen har 19.12.2022 inrättat uppföljningsgrupper för centrumens utvecklingsplaner.	De nya projektledarna har inlett sitt arbete 8/2022 och utarbetandet av utvecklingsprogrammen pågår.	Målet nåddes delvis.
	Centrumens livskraftsberäkning	Livskraftstal för centrumen i Vanda (Vantaa 1) är 2,9.	Centrumens livskraftsberäkning anger positiv utveckling.		Resultatet av beräkningarna för år 2022 publiceras i maj 2023. Beräkningarna görs en gång om året, och därför uppdateras resultatet årligen till delårsöversikten i början av hösten, i detta fall hösten 2023.	Resultaten av beräkningarna för år 2021 är 3,0. Siffrorna för helhetslivskraften i centrumen i Vanda har återigen stigit efter nedgången året innan (2,9).	
	Genomförandet av Vandas förortsprogram	Projekten i Vandas förortsprogram har godkänts och bidragsreserveringar för år 2021 är 780 000 euro.	Projekten i Vandas förortsprogram har genomförts eller håller på att genomföras.		Projektet med belysningen i Håkansböle har inte inletts än och det har inte fattats beslut om vilken del som ska genomföras. Kostnaderna för hela projektet beräknas vara cirka 200 000 euro, men endast en del av kostnaderna inkluderas i MEK-programmet. Kytöpuiston koulus gård piggas upp. Gatukonst i MEK-områdena har genomförts VD/6334/02.08.00.00/2022 (Street Art Vantaa) MEK Iståndsättning av Björktorget (fortsatte år 2022). Iståndsättningen av Björktorget har genomförts som ett MEK-projekt, men endast en del av kostnaderna inkluderas i MEK-programmet. Delaktighetskoordinatorn har flyttat från Stadsmiljön till Stadskulturen. Medborgarbudgetsprojekt ska genomföras i Havukoski, Västerkulla, Mikkola och Håkansböle.	Genomförandet av projekten, också de MEK-projekt för 2022 som får understöd av förortsprogrammet, koncentreras till sommaren och hösten. Projekt (26.1.2023): - Kytöpuiston koulus gård piggas upp (färdig 9.9.2022) - Förbättring av belysningen i Håkansböle (har inte genomförts) - Upprätthållande av gatukonstens kvalitet, iståndsättningsåtgärder och nya små gatukonstprojekt i MEK-områdena (genomförs av Street Art Vantaa) - Iståndsättning av Björktorget (färdig, endast en del av kostnaderna inkluderas i MEK-programmet) - Anställning av en delaktighetskoordinator (förverkligats till 60 %, delaktighetskoordinatorn har flyttat till ett annat verksamhetsområde) - Genomförande av medborgarbudget (färdig, beräknade tidpunkter för genomförandet av investeringar infaller under år 2023)	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
30. MBT-målsättningarna förverkligas	Bostadsproduktionen bostäder/år samt detaljplaneproduktionen bostad-m²-vy/år, hyresbostäder med långt statligt räntestöd bostäder/år	Godkänd ny våningsyta för boende 239 146 m²- vy. År 2020 färdigställdes 2 893 bostäder, varav 395 bostäder i fristående småhus, 90 bostäder i rad- och kedjehus och 2 408 bostäder i flervåningshus och andra hus. År 2020 färdigställdes 7 bostäder med långt statligt räntestöd.	Bostadsproduktion 2 640 bostäder per år och detaljplaneproduktion 240 000 m²-vy ny bostadsvåningsyta per år. Produktionen med långt statligt räntestöd utgjorde 528 bostäder per år.	Tero Anttila	Färdigställda bostäder och godkända detaljplaner. Följande detaljplaner medförde mest ny bostadsvåningsyta: Snökvarts och Kvartshörnan i Kivistö, Nejlikvägen 17 i Dickursby och Backas evenemangscentrum.	Antalet nya bostäder som färdigställdes var 3304 st. Av dessa var 2610 i flervåningshus och 652 i egnahemshus, fristående hus, par- och radhus. Antalet hyresbostäder med statligt långt räntestöd som färdigställdes var 480 st. I stadsfullmäktige har 24 detaljplaner godkänts, och i dessa ingår sammanlagt 141 821 m²-vy nytt boende.	Målet nåddes delvis.
31. Antalet färdigställda småhus ökar till 450 bostäder	Antalet färdigställda småhusbostäder	Antalet färdigställda egnahemshus var 170 och övriga separata småhus 220	Småhusbostäder 450 st. /år Staden genomför en verksamhetsplan för att öka småhusproduktionen.	Tero Anttila	Färdigställda småhusbostäder.	Sammanlagt 652 nya småhusbostäder (egnahemshus, fristående hus, par- och radhus) har färdigställts, av dessa 202 i radhus.	Målet nåddes i sin helhet.
32. Planeringen av Vandas spårvagnsstad framskrider på ett heltäckande sätt i enlighet med de ramvillkor som stadsfullmäktige godkänt.	Procentandelen för färdigställda gatu- och parkplaner, nämndbehandlingar av spårvagnsgatornas detaljplaner (procent), förslag till dispositionsplan färdig för beslut	En detaljerad planering av spårvägen på olika planeringsnivåer har inletts: gatu- och infrastrukturplaneringens detaljerade planeringsarbete har inletts under november och december utmed hela spårvägsrutten. Arbetet med att bereda detaljplanerna för spårvägsgatorna har inletts och spårvägens program för deltagande och bedömning har färdigställts i november 2020.	90 % av gatu- och parkplanerna är färdiga, över hälften av spårvägsgatornas detaljplaner har behandlats i nämnderna, utkastet till dispositionsplan har framlagts	Tero Anttila	Presentation av utkasten till gatu- och parkplaner och framläggning av förslagen, presentation och framläggning av materialen från växelverkan gällande spårvagnsgatornas detaljplaner och framläggning och slutförande av utkastet till dispositionsplan utifrån inlämnad respons och konsekvensbedömningar.	Av gatu- och parkplanerna har cirka 39 % färdigställts för framläggning. Detaljplaneförslagen för spårvägens gatuområde har behandlats i stadsmiljönämnden 10/21 dvs 48 %. Utkastet till spårvägens dispositionsplan var framlagt i juni. Förslaget till dispositionsplan har färdigställts för beslutsfattande.	Målet nåddes delvis.
33. Antalet evenemang i Vanda ökar	Antalet stora evenemang	Stora kulturevenemang (2019): 28 Stora idrottsevenemang (2019): 27	Stora kulturevenemang: 30 Stora idrottsevenemang: 30	Riikka Åstrand	Kultur: Evenemang producerades enligt planerna. Idrott: 30 genomförda stora evenemang enligt planerna.	Stora kulturevenemang: 30 genomförda Stora idrottsevenemang: 30 genomförda	Målet nåddes i sin helhet.
	Antalet annonser i Vandas evenemangskalender	Antalet annonser på webbplatsen Vandas evenemangskalender 969 st. (2020)	Antalet annonser på webbplatsen Vandas evenemangskalender 1 300 st. (2022)		Det har utarbetats anvisningar för evenemangsarrangörerna när det gäller användningen av evenemangskalendern inom evenemangsinformationen och -marknadsföringen. Evenemangsmarknadsföringen har i större utsträckning också börjat användas inom marknadsföringen som en slags plattform för evenemangsmarknadsföring, dvs. i form av en webbsida dit man styrs genom marknadsföringen av olika evenemang. Evenemangskalendern har utvecklats som en del av projektet med evenemangens anmälan, bokning och betalning. Administratöransvaret för kalendern har överförts från verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning till verksamhetsområdet för stadskultur och välfärd på ett lyckat sätt.	Antalet evenemang i evenemangskalendern var 1600 st. enligt uppgifterna 22.12.	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
Meningsfullt arbete genom effektivt ledarskap							
34. Dickursby lokalprojekt framskrider enligt tidtabellen.	1) byggnadsarbetena inleds 2) deltagande design och förändringsledningens stöd framskrider enligt planen.	Entreprenadens anbudsskede pågår.	Byggarbetena pågår och projektets förändringsstöd framskrider enligt planen.	Tero Anttila (1) och Kirsi-Marja Lievonen (2)	1) Beslut om bygglov för en parkeringsanläggning och lokal har getts 18.3.2022. 2) 3–4 workshoppar för deltagande design har ordnats och planerna har kommenterats utifrån den respons som samlats in i workshopparna. Entreprenören Lehto Tilat Oy har dragit sig tillbaka från lokalprojektet 4/2022. Stadsstyrelsen har godkänt det framförhandlade förlikningsavtalet. Avtalen som gäller projektet har avslutats i och med att förlikningsavtalet har undertecknats.	Lokalprojektet har lagts ned tills vidare.	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
35. Personalens välbefinnande i arbetet och återhämtning efter arbetsdagens belastning förbättras	Återhämtar sig väl från arbetsdagens belastning (Kommun 10).	Hela staden: 40,7 % Stadsdirektörens verks.omr.: 49,9 % Räddningsverket: 53,8 % Stadskulturen: 45,2 % Fostran och lärande: 38,3 % Mark.anv.o. miljö: 55,3 % Social- o. hälsovård: 36,3 % (Svarsalternativ: 0 = inte alls - 10 = helt. Resultatet presenteras som en procentandel av alternativen 8,9 eller 10.)	Hela Staden: 42,6 % Stadsdirektörens verks.omr.:55,0 % Räddningsverket: 59,6 % Stadskulturen: 49,6 % Fostran och lärande: 40,0 % Mark.anv.o. miljö: 59,9 % Social- o. hälsovård: 38,4 % (statistiskt signifikant förändring)	Biträdande stads-direktörerna, rapporteringsansvar: Kirsi-Marja Lievonen	Förhandsinformation har getts, Kommun10-enkäten har genomförts.	Hela staden: 36,9 % Stadsdirektörens verks.omr.: 40,8 % Räddningsverket: 53,4 % Stadskulturen: 43,8 % Fostran och lärande: 32 % Mark.anv.o. miljö:51,3 % Social- o. hälsovård: 36,2 %	Målet nåddes delvis.
	Arbetsgemenskapen är målinriktad (Kommun 10)	Hela staden: 3,92 (max 5) Stadsdirektörens verks.omr.: 3,9 Räddningsverket: 3,74 Stadskultur: 4,01 Fostran o. lärande: 4,02 Mark.anv.o. miljö: 3,76 Social- o. hälsovård: 3,8.	Hela staden: 3,93 Stadsdirektörens verks.omr.: 3,95 Räddningsverket: 3,79 Stadskultur: 4,05 Fostran o. lärande: 4,03 Mark.anv.o. miljö: 3,8 Social- o. hälsovård: 3,81.		Systematiskt chefsarbete, användning av resultatkort och verksamhetsplaner, resultat- och utvecklingssamtal / Samtal kring arbete med mening och verkan, individuellt och i grupp. Strategiverktyg för chefer i enlighet med den nya strategin har producerats för chefernas bruk på stadsnivå.	Hela staden: 3,9 Stadsdirektörens verks.omr.: 3,79 Räddningsverket: 3,48 Stadskulturen: 4,05 Fostran och lärande: 3,94 Mark.anv.o. miljö: 3,83 Social- o. hälsovård: 3,87	
	Sjukfrånvaro på grund av psykisk ohälsa minskar (sjukfrånvaroprocent på grund av psykisk hälsa)	1,53 %	1,43 %		Ökning av chefscoachningar - chefskompetens, i projektet för hållbar arbetsförmåga (Kestävä työkyky) utvecklas tjänster för tidigt stöd med hjälp av olika försök. Arbete på individuell nivå som sakkunniga i arbetsförmåga och arbetarskydd utför tillsammans med chefer och anställda.	Procentandelen för sjukfrånvaro på grund av psykisk ohälsa av de beräknade antalet arbetstimmar. Kalkylschemat har ändrats, den ursprungliga siffran år 2020: 0,94 %, år 2021: 1,13 %, siffran för år 2022: 1,42 %	

Bindande mål för år 2022	Mätare	Utgångsnivå i slutet av 2020	Målnivå 2022	Ansvarsperson/-er	Centrala åtgärder 1.1. - 31.12.2022	Mätarnas läge 1.1. - 31.12.2022	Hur målet utfallit
36. Kvaliteten på chefernas coachande ledarskap förbättras	Coachande ledarskap: Den närmaste chefen stärker de anställdas potential (Kommun 10)	74,8 % (Svarsalternativ: 1= helt av samma åsikt, 2 = delvis av samma åsikt, 3= varken av samma eller annan åsikt, 4 = delvis av annan åsikt, 5= helt av annan åsikt Tolkning: Resultatet presenteras som en procentandel av dem som valt alternativen 1 och 2. Ju större procentandel desto fler upplever att chefen stärker sina anställdas potential.)	75,8 % (statistiskt signifikant förändring)	Biträdande stads-direktörerna, rapporteringsansvar: Kirsi-Marja Lievonen	Chefscoachningar produceras för att utveckla coachande ledarskapskompetens. Processer för utveckling av coachande ledarskap på verksamhetsområdena.	74,8 %	Målet nåddes överhuvudtaget inte.
37. Arbetsgemenskaperna har en förmåga att attrahera och hålla kvar personal	Kommun 10 helhetsplacering per stad och verksamhetsområde.	Stadsnivå: 58,0 Stadsdirektörens verks.omr.: 56 Räddningsverket: 44 Fostran o. lärande: 66 Stadskultur: 62 Mark.anv.o. miljö: 54 Social- o. hälsovård: 45	Stadsnivå: 60,0 Stadsdirektörens verks.omr.: 61 Räddningsverket: 50 Fostran o. lärande: 68 Stadskultur: 67 Mark.anv.o. miljö: 59 Social- o. hälsovård: 48	Biträdande stads-direktörerna, rapporteringsansvar: Kirsi-Marja Lievonen	Chefscoachning, utvecklingsåtgärder inom arbetsenheterna, rekryteringens stödtjänster.	Stadsnivå: 55 Stadsdirektörens verks.omr.: 55 Räddningsverket: 26 Fostran o. lärande: 59 Stadskultur: 68 Mark.anv.o. miljö: 62 Social- o. hälsovård: 48 (100 bäst)	Målet nåddes delvis.
38. En kontrollerad övergång till välfärdsområdet	Kommun 10-resultaten hålls åtminstone på samma nivå som år 2020: Inga möjligheter att inverka på förändringar i arbetet (fråga 12)	Social- och hälsovård: 46,6 Räddningsverket: 61,3 (Möjligheter att påverka förändringar som skett i arbetet frågades i följande påstående: Får du delta i planeringen av förändringar som gäller ditt jobb? Svarsalternativen är 1=jag kan inverka på förändringarna mycket, 2=jag kan påverka en del, 3=förändringarna kommer ofta plötsligt, utan att jag får möjlighet att inverka på dem. Tolkning: Resultatet presenteras som en procentandel av dem som valt alternativet 3. Ju större procentandel desto fler har upplevt att förändringarna kommit plötsligt utan möjligheter att påverka.)	Social- och hälsovård: 46,6 Räddningsverket:61,3 (Obs. Ju större tal, desto mindre möjlighet att påverka.)	Stadsdirektören, biträdande stads-direktörerna, rapporteringsansvar: Kirsi-Marja Lievonen	Inom social- och hälsovården: Förändringsledningens stöd ingår i en del av välfärdsområdets hr-beredningshelhet. Förändringsledarskap och information för anställda har genomförts på ett mångsidigt sätt: coachningar har utarbetats som stöd för chefernas samarbete, engagemang och förändringsledning. Man har sammanställt, schemalagt och prioriterat centrala processer kring arbetsförmågan och arbetarskyddet, stödet och processerna kring arbetsförmågan för chefer och hela arbetsplatsen har slutförts, och ledningen och de närmaste cheferna har erbjudits förändringsstöd och utbildning angående teman kring arbetsförmåga och arbetarskydd.	Social- och hälsovård: 45,9 % Räddningsverket: 74,8 %	Målet nåddes delvis.

2.2 Utfallet av anslag och beräknade inkomster

2.2.1 Driftsekonomins utfall

10
Allmän förvaltning

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	4 165	500	4 665	18 730	-14 065
Utgifter	-34 018	2 241	-31 777	-29 842	-1 935
Verksamhetsbidrag	-29 853	2 741	-27 112	-11 113	-16 000

Verksamheten och väsentliga förändringar under 2022

Den allmänna förvaltningens budget består bl.a. av kostnader för det kommunala systemet för beslutsfattande och andra funktioner och poster av allmän natur.

Budgetens utfall 2022

Den allmänna förvaltningens verksamhetsintäkter realiserades till 402 procent och verksamhetskostnaderna realiserades till 94 procent. I utfallet av intäkterna ingår den bokförda försäljningsvinsten av Vantaan Työterveys Oy, 14.3 milj. euro. I sin helhet var utfallet för den allmänna förvaltningens verksamhetsbidrag cirka 16 milj. euro bättre än det budgeterade.

10 10
Centralvalnämnden

Ansvarig: Nelli Jääskeläinen **Ordförande: Niilo Kärki**

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	350	0	350	513	-163
Utgifter	-678	0	-678	-477	-201
Verksamhetsbidrag	-328	0	-328	36	-364

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Centralvalnämndens uppgift är att förrätta kommunalval, välfärdsområdesval, riksdagsval, val av republikens president och Europaparlamentsval. Till centralvalnämnden hör fem medlemmar och 11 ersättare som stadsfullmäktige har utsett 23.8.2021 § 10 för sin mandattid 2021–2025. År 2022 ordnades välfärdsområdesvalet och förberedelserna inför riksdagsvalet 2023 inleddes. Centralvalnämnden sammanträdde sammanlagt sex gånger.

Valbyrån under ledning av chefen för valbyrån bistod centralvalnämnden och tog hand om anordnandet av valet. Under den tid valet anordnades arbetade 4–6 personer vid valbyrån i olika långa arbetsförhållanden och cirka 60 personer arbetade som valförrättare vid förhandsröstningen. Vanda har 68 röstningsområden (FGE 18.5.2020 § 3).

I välfärdsområdesvalet var antalet röstberättigade i Vanda sammanlagt 188 689 personer. I förhandsröstningen använde 34 848 personer sin rösträtt och valdeltagandet var 18,5 procent. I röstningen under

valdagen använde 36 968 personer sin rösträtt och valdeltagandet var 19,6 procent. Antalet personer som röstade var 71 816 och valdeltagandet var 38,1 procent. Eftersom valdeltagandet i välfärdsområdesvalet var det lägsta i landet, lät man genomföra en extern undersökning om valdeltagandets orsaker och metoder för att öka valdeltagandet.

Budgetens utfall

I välfärdsområdesvalet ersatte staten kostnaderna för anordnandet av valet som en engångsersättning på 2,7 euro för varje röstberättigad kommuninvånare. Ersättningen var 509 460 euro och den täcker kostnaderna för välfärdsområdesvalet 2022. Den kommunala ersättningen var betydligt större än under kommunalvalet (kommunalvalet 2021; 1,4 euro per röstberättigad). Välfärdsområdesvalet ordnades i januari, varför en del av kostnaderna inföll år 2021.

Centralvalnämndens verksamhetsintäkter realiserades till 147 procent och verksamhetskostnaderna till 70 procent.

10 20
Stadsfullmäktige

Ansvarig: Ritva Viljanen **Ordförande: Antti Lindtman**

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-1 609	0	-1 609	-1 255	-353
Verksamhetsbidrag	-1 609	0	-1 609	-1 255	-353

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Stadsfullmäktiges sammanträden ordnades igen som närmöten. Informationsmöten och aftonskolor ordnades som s.k. hybridmöten, där största delen av deltagarna deltar i mötet på distans.

Stadsfullmäktige hade år 2022 sammanlagt 11 sammanträden, 11 informationsmöten och 4 aftonskolor. Fullmäktigeutskottet sammanträdde 6 gånger. Stadsfullmäktiges seminarium ordnades under två dagar i Tammerfors 12–13.5.2022 och höstens seminarium under en dag på Vanda stadshus 25.8.2022. Det ordnades också i september en möjlighet för stadsfullmäktige att bekanta sig med spårvägslinjen.

Budgetens utfall

Utfallet av stadsfullmäktiges verksamhetskostnader uppgick till 78 procent.

10 30
Revisionsnämnden och extern revision

Ansvarig: Sari Hännikäinen **Ordförande: Tuire Kaimio**

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-641	-4	-645	-562	-83
Verksamhetsbidrag	-641	-4	-645	-562	-83

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Revisionsnämnden verkar enligt de uppgifter som fastställs i kommunallagen 410/2015 kap. 14 samt i enlighet med sin verksamhets- och utvärderingsplan. Revisionsnämnden sammanträdde 17 gånger under året. Utvärderingsberättelsen från 2021 godkändes i nämnden 4.5.2022.

Nämnden behandlar revisionsplanen i samarbete med revisorn. I maj och december rapporterade den huvudansvarige revisorn om granskningarna till nämnden. Under året genomfördes inga extra uppdrag inom revisionsverksamheten.

Under fullmäktigeperioden 2021–2025 har revisionsnämnden sammanlagt 13 medlemmar. Nämnden har inte delats in i arbetsgrupper.

Budgetens utfall

Utfallet av revisionsnämndens verksamhetskostnader uppgick till 87 procent.

10 40
Stadsstyrelsen

Ansvarig: Ritva Viljanen **Ordförande: Sari Multala**

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	3 757	500	4 257	18 160	-13 903
Utgifter	-15 154	2 245	-12 909	-11 665	-1 244
Verksamhetsbidrag	-11 397	2 745	-8 652	6 495	-15 147

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Stadsstyrelsens sammanträden ordnades som närmöten på stadshuset. Aftonskolorna ordnas som hybridmöten på permanent basis.

Stadsstyrelsen sammanträdde sammanlagt 21 gånger, och därtill ordnades stadsstyrelsens budgetförhandlingar 31.10.2022. Nio aftonskolor ordnades. Stadsstyrelsen gjorde en studieresa 2–5.11 till Bergen i Norge. Stadsstyrelsens koncernsektion sammanträdde 10 gånger.

Budgetens utfall

Stadsstyrelsens verksamhetsintäkter realiserades till 427 procent och verksamhetskostnaderna realiserades till 90 procent. I verksamhetsintäkterna har bl.a. försäljningsvinsten på 14,3 milj. euro som uppkommit av försäljningen av Vantaan Työterveys Oy bokförts.

Det hade reserverats 2 milj. euro i budgeten för handlingsprogrammet för positiv särbehandling. Av summan har 0,20 milj. euro betalats för medborgarhusverksamheten. 1,58 miljoner euro fördelades till verksamhetsområdena i relation till användningen enligt följande: stadens strategi och ledning 0,18 milj. euro, fostran och lärande 0,25 milj. euro, stadsmiljön 0,14 milj. euro, stadskulturen 0,69 milj. euro samt social- och hälsovården och mun- och tandhälsovården 0,32 milj. euro.

I stadsstyrelsens disponibla medel hade det reserverats 0,84 milj. euro och bikostnader för sommarjobbspengar för studerande och skolelever. Anslag har överförts till verksamhetsområdena i relation till användningen till ett belopp på 0,80 milj. euro och bikostnader.

10 50
Samarbetsandelar och -bidrag

Ansvarig: Ritva Viljanen **Verksamhetsorgan: Stadsstyrelsen**

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	57	0	57	56	1
Utgifter	-15 936	0	-15 936	-15 883	-53
Verksamhetsbidrag	-15 879	0	-15 879	-15 826	-53

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Ur anslaget har man betalat stadens avtalsenliga bidrag till Stiftelsen för vetenskapscentret och det årliga driftsbidraget till Finlands Nationalopera. Ur anslaget har man betalat kostnaderna för HRI-projektet, professuren i stadsekonomi, stadsforskningsinstitutet och stadsakademin. Vidare har Vanda stads betalningsandel av kostnaderna för det regionala räddningsverket betalats från anslaget.

Budgetens utfall

Verksamhetsintäkterna utföll till 98 procent och verksamhetskostnaderna till 100 procent.

11
Stadens strategi och ledning

Ansvarig: Ritva Viljanen **Verksamhetsorgan: Stadsstyrelsen**

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	12 265	0	12 265	12 978	-712
Utgifter	-150 668	4 671	-145 997	-128 000	-17 996
Verksamhetsbidrag	-138 403	4 671	-133 731	-115 022	-18 709

Verksamheten och väsentliga förändringar under 2022

Till verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning hör den allmänna ledningen, serviceområdena för ekonomi och strategi, personal- och koncernservice, tillväxttjänster och kommunal demokrati samt serviceenheterna för information och intern revision. Till verksamhetsområdet hör också Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk ännu år 2022, varefter räddningsväsendet överförs till Vanda och Kervo välfärdsområde.

Budgetens utfall 2022

Verksamhetsintäkterna för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning utföll till 106 procent och verksamhetsutgifterna till 88 procent.

11 10
Allmänna ledningen

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	42	-42
Utgifter	-17 787	6 531	-11 257	-1 072	-10 185
Verksamhetsbidrag	-17 787	6 531	-11 257	-1 030	-10 227

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Allmänna ledningen omfattar stadsdirektörens och verksamhetsområdets gemensamma verksamhetskostnader och utvecklingsprojektens verksamhetskostnader.

Budgetens utfall

Utfallet av allmänna ledningens verksamhetskostnader uppgick till endast 10 procent. I budgeten 2022 gjordes en centraliserad anslagsreservering för den allmänna ledningen för att täcka löneuppgörelsen inom kommunsektorn. Ur den centraliserade reserveringen fördelades 6,2 milj. euro till verksamhetsområdena enligt stadsfullmäktiges beslut genom en anslagsändring (fge 10.10.2022 § 6). Anslagsreserveringen överskred löneuppgörelsens utfall, vilket ledde till att det fanns en oanvänd anslagsreservering i den allmänna ledningen.

11 40
Ekonomi och strategi

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	584	0	584	627	-43
Utgifter	-6 723	-71	-6 794	-6 251	-543
Verksamhetsbidrag	-6 139	-71	-6 210	-5 624	-586

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Ekonomiplaneringsprocessen utvecklades under ledning av ekonomistyrningen. År 2022 påverkades ekonomiplaneringen bland annat av förberedelserna inför välfärdsområdesreformen, coronapandemin och det anfallskrig som Ryssland inledde i Ukraina i februari. I budgeten 2023 och ekonomiplanen för åren 2023–2026 beaktades strukturomvandlingen inom det kommunala fältet då social- och hälsovårdsväsendet, räddningsväsendet och ett fåtal enstaka uppgifter som tidigare hört till staden överförs till Vanda och Kervo välfärdsområde från och med år 2023. Den plan som gjorts upp för återhämtningen efter coronapandemin var huvudsakligen inriktad på ekonomin för år 2022, men programmet fortsätter ännu under år 2023. Vandas plan för balansering av ekonomin som godkändes år 2021 är i kraft fram till år 2025 och planen förverkligades på ett lyckat sätt vad gäller år 2022. Välfärdsområdesreformen och TE2024-reformen som är under beredning inverkar särskilt kraftigt på stadens ekonomi för de kommande åren. Budgeten 2023 och ekonomiplanen 2023–2026 godkändes i stadsfullmäktige i november 2022.

Utvecklingen av programmet SAP BW/4Hana för ekonomiplanering och rapportering som infördes år 2021 fortsatte. I och med reformen avstod man från rapporteringssystemet Kompassi och ersatte det med det Power BI-baserade rapporteringssystemet Kirstu. Under år 2022 producerades rapporter om ekonomin i Kirstu och systemet utvecklades. Planen för servicenätet på stadsnivå för åren 2022–2031 bereddes i huvudsak under år 2022 och godkändes i stadsfullmäktige i december 2022. I planen för

servicenätet beskrivs servicebehovet för de följande 10 åren och investeringsplanerna baserar sig på den här planen.

Inom ekonomiservicen har man under år 2022 förberett sig inför inledningen av verksamheten för Vanda och Kervo välfärdsområde. Organisationsreformen förnyades genom att bilda ett eget team av de personer som övergår till välfärdsområdet. Under hösten satsade man på att kunna säkerställa fungerande ekonomisystem för det inledande verksamhetsområdet. Vid årsskiftet övergick 14 personer från ekonomiservicen till Vanda och Kervo välfärdsområde. Beredningen av den framtida överföringen av skötseln av sysselsättningen (Te2024-reformen) har också inletts under år 2022.

Arbetet med att förenhetliga koncernens ekonomisystem fortsatte då ekonomiförvaltningen vid fyra koncernbolag övergick till SAP-systemet i början av år 2022. Förnyandet av den lagstiftade kommunala ekonomirapporteringen och systemreformen i anslutning till den färdigställdes under hösten 2022. Automatiseringen av processerna fortsatte och under år 2022 infördes mjukvarurobotteknik för insamling av verifikationsdata och produktionsrapportering.

För första gången på 2000-talet lyfte staden inte alls något långfristigt lån medan kassaläget låg i nivå med tidigare år. Stadens nettoupplåning år 2022 var närmare 72 milj. euro negativ, vilket betydde att stadens lånestock har minskat med cirka 300 milj. euro från toppnivån, vilket är en historisk bedrift för en stad som växer kraftigt, särskilt om man tar i beaktande senaste års pandemikris och Rysslands anfallskrig mot Ukraina och dessas konsekvenser för ekonomin. Den långfristiga lånestocken i slutet av år 2022 är cirka 777 milj. euro och skulden per invånare förutspås ha varit i slutet av året rimlig, cirka 3 200 euro, vilket underskrider genomsnittet för hela landet.

Europeiska centralbankens helomvändning i penningpolitiken sommaren 2022 och den kraftigt stigande räntehöjningen till följd av förändringen innebar en måttlig ökning av genomsnittsräntan för låneportföljen från föregående års 0,18 procent till 0,27 procent. Av lånen i stadens låneportfölj hade alla de lån som det var möjligt att konvertera till lån med fast ränta, konverterats senast år 2021, och därför var låneportföljens skyddsgrad exceptionellt hög. Stadens ränteutgifter var något under 2,3 milj. euro. De lån som lyfts år 2023 kommer däremot att stiga till en nivå som motsvarar marknadspriset, vilket innebär att ränteutgifterna ökar betydligt mer än tidigare under de kommande åren.

Utvecklingen av riskhanteringen och den interna kontrollen har fortsatt enligt riktlinjerna för den omorganiserade helheten för riskhantering, säkerhet och beredskap, men på grund av personbyte överförs en del av åtgärderna till år 2023.

Inom strategiarbetet satsade man på att implementera strategin. Strategin godkändes i januari 2022 och under våren organiserades bl.a. de temagrupper som implementerar strategin och inledningen av arbetet med att göra upp de strategiska programmen stöddes. Strategiteamet vidtog också allmänna, årliga åtgärder som stöder genomförandet av strategin, t.ex. samordningen av årsmålen och utarbetandet av omvärldsanalyser.

Inom forskningen lanserades en ny modell för befolkningsprognoser. Lanseringen av modellen fördröjdes något och befolkningsprognosen färdigställdes först på hösten. Kunskapsledningen främjades också inom forskningen. Som verktyg för kunskapsledningen valdes tjänsten Kuntamaisema. Byggnadsstatistiken utvecklades ytterligare.

Inom intressebevakningsarbetet ägnade man uppmärksamhet åt slutförandet av välfärdsområdesreformen. Intressebevakningsteamet samordnade också utarbetandet av Vanda stads mål för regeringsprogrammet och deltog i utarbetandet av flera nätverks mål för regeringsprogrammet.

Budgetens utfall

Utfallet för verksamhetsintäkterna inom serviceområdet för ekonomi och strategi var cirka 0,6 milj. euro och verksamhetsintäkterna utföll till 107 procent jämfört med budgeten. Utfallet för verksamhetskostnaderna var cirka 6,3 milj. euro och verksamhetskostnaderna utföll till 92 procent.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Hanterade inköpsfakturor st./årsverken – servicecentralen	44 888	38 672	47 528
Hanterade inköpsfakturor st./årsverken – hela staden	8 441	7 125	9 383
Hanterade försäljningsfakturor st./årsverken – servicecentralen	37 415	52 018	52 727
Hanterade försäljningsfakturor st./årsverken – hela staden	25 673	28 812	28 832
Årsverken i anslutning till bokföringsuppgifter – hela staden	10,1	11,5	9,55

11 50
Personal och koncernservice

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	4 331	0	4 331	6 158	-1 827
Utgifter	-71 038	-130	-71 168	-67 820	-3 349
Verksamhetsbidrag	-66 707	-130	-66 837	-61 661	-5 176

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Inom verksamhetsområdenas Hr-tjänster bereddes och genomfördes två hr-systemändringar under år 2022. Under våren överfördes social- och hälsovårdens och Mellersta Nylands räddningsverks löneräknings- och systemtjänster till HUS Asvia genom en överlåtelse av rörelse. I oktober övergick resten av staden till att använda systemet Hertta på grund av att underhållet för det tidigare hr-systemet (eHijat) upphörde. Hr-systemändringarna innebar betydande förändringar i verksamhetssätten och förutsatte också att alla aktörer (chefer, anställda och hr-experter) lärde sig ny praxis. Verksamhetsområdena gjordes delaktiga i förändringen av verksamhetssättet på olika sätt. Det ordnades 120 tillfällen att delta utöver beredningsmöten i anslutning till projektet. Hr utarbetade ett flertal anvisningar för att stödja införandet. För cheferna ordnades också s.k. kliniker och Teams-informationsinslag som stöd för lärandet. Det är också möjligt att ta del av informationsinslagen senare via videolänkar. Eftersom riktigheten i innehållet i nya arbetsavtal spelar en stor betydelse för att löneutbetalningen ska lyckas, inleddes en ny tjänst för granskning av nya arbetsavtal och tjänsteförordnanden i den centraliserade hr-kundservicen som stöd för cheferna.

Inom upphandlingarna inleddes genomförandet av kunskapsledningens projekt i maj. Inom serviceenheten för upphandlingar har modulerna i Cloudias elektroniska upphandlingssystem börjat användas på ett effektivt sätt, de rapporter som behövs har fastställts och nödvändiga systemintegrationer har gjorts för att kunna genomföra rapporteringen. Användningen av systemet ska utvidgas till verksamhetsområdena i början av år 2023.

I personalbespisningen har man övergått till mobilbetalning.

IT-administrationens verksamhetsreformer har varit utveckling av datasäkerheten inom Vandas datakommunikationsnät genom att främja segmenteringen av datakommunikationsnätet, åtkomsthantering i fasta nät och identifiering av enheter. Företagshälsan i Vanda lösgjordes från Vanda stads IT-tjänster och i början av året byttes Vandas beredskapsanslutningar/reservanslutningar ut, och kostnadsinbesparingar uppnåddes. IT-administrationen tog ett mer övergripande ansvar för Vandas hantering av mobila enheter i och med processen med att ta i bruk nya mobiltelefoner. IT-administrationen deltog också i planeringen och verkställandet av överföringen av social- och hälsovårdens IT-tjänster till välfärdsområdet.

Inom koncernstyrningen bereddes i början av året 2022 en helhetsplan för koncerninnehavshelheten som koncernsektionen godkände i juni/september 2022, och som ska följas på ett riktgivande sätt i beredningen som gäller koncerninnehaven. I planen har man gått igenom stadens koncerninnehavsportfölj, preciserat välfärdsområdesreformens konsekvenser och lagt fram de väsentligaste åtgärderna med tanke på stadens innehav och tidsplanen för genomförandet av dessa för åren 2022–2026.

Vanda stads utbildning för styrelsekunniga för att utveckla styrelseledamöternas kunskaper, som konkurrensutsatts, fortsatte under år 2022 på så sätt att två coachningsgrupper slutförde en coachningshelhet. Sammanlagt har närmare 90 styrelseledamöter och koncernbolagens verkställande direktörer som utsetts av Vanda stad deltagit i coachningen för styrelsekunniga.

Vantaan Työterveys Oy:s och Kaunialan Sairaala Oy:s affärer verkställdes under våren 2022. Man kom överens med välfärdsområdet om att staden säljer en del av de stadsägda Seure Henkilöstöpalvelut Oy:s aktier som motsvarar serviceanvändningen till välfärdsområdet. Också i fråga om övriga mindre aktieinnehav i anslutning till social- och hälsovårdsverksamheten kom man överens om att de säljs till välfärdsområdet i början av år 2023. Staden avslutade också sitt medlemskap i de föreningar som endast hör samman med social- och hälsovårdens eller räddningsverkets verksamhet.

Budgetens utfall

Personal- och koncernservicens verksamhetsintäkter var år 2022 cirka 6,2 milj. euro och verksamhetskostnaderna cirka 67,8 milj. euro. I förhållande till budgeten överskreds intäkterna med cirka 1,8 milj. euro. Kostnaderna igen underskred budgeten med cirka 3,3 milj. euro.

Den stora överskridningen av verksamhetsintäkterna i förhållande till budgeten beror på de tjänster som sålts till välfärdsområdet.

Underskridningen av verksamhetskostnaderna beror på flera faktorer. De mest centrala faktorerna vid tidpunkten för budgetplaneringen var osäkerheten kring de förändringar i IT-tjänsterna som krävdes på grund av välfärdsområdesreformen samt problem med beställning och leverans av datorer. IT-administrationen upphandlade också sådana datorer som verksamheten kräver och installationen av dessa betydligt förmånligare än planerat och stadens beredskapsanslutningar/reservanslutningar byttes ut till förmånligare anslutningar. Utöver de ovan nämnda underskreds verksamhetskostnaderna betydligt vad gäller personalförmåner, logistiktjänster och personalbespisningen.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Personalförvaltning			
Procentenheten för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning av stadens totala personalantal (exkl. sysselsättningsservicen och Mellersta Nylands räddningsverk)	3,5 %	3,5 %	3,1 %
Kostnader för företagshälsovård, euro / anställd	326	345	299
Kostnad per lönekalkyl			
Övriga avtalsbranscher (AKTA)	11,7	12,9	13,4
Kommunalt tjänste- och arbetskollektivavtal för undervisningspersonal (UKTA)	17,4	18,8	14,7
Antal uppdrag			
- i snitt i månaden	5 913*	6 568	8 882

* Social- och hälsovården har kommit med år 2021. Utfallet för år 2021 utan social- och hälsovården 3 333 st.

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
IT-administration			
Antal arbetsstationer, förvaltningen			
- bärbara datorer och arbetsstationer, st.	7 189	8 200	7 339
Antal arbetsstationer, undervisningen			
- bärbara datorer och arbetsstationer, st.	27 009	26 300**	33 263
Kundtillfredsställelse			
- ServiceDesk (1–5)	7,9***	8,7	8,7
Antal uppdrag			
- i snitt i månaden	6 144***	7 000	6 226
Lyckat genomförande av IT-investeringar			
- budgetutfall	64 %****	100 %	86 %

** Chromebookdatorer medräknade.
*** Informationskälla och definition har ändrats till systemet Vanda ITSM.
**** Investeringsutgifterna minskades av att kostnaderna för projektet DigiOne för åren 2019–2021 (cirka 2 milj. euro) överfördes från pågående anläggningstillgångar till omsättningstillgångar.

11 60
Tillväxttjänster

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	7 206	0	7 206	5 756	1 450
Utgifter	-49 110	-1 580	-50 690	-46 816	-3 874
Verksamhetsbidrag	-41 904	-1 580	-43 484	-41 060	-2 424

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Projektbyrån som betjänar på stadsnivå bygger upp den stadsutveckling som utförs via olika projekt genom att främja inledningen av EU-finansierade projekt. Projektbyrån stärker interna nätverk och internt samarbete och när det gäller utvecklingen bidrar byrån till att den centrala informationen överförs på ett öppet sätt mellan verksamhetsområdena och stadens externa intressegrupper.

Projektet på stadsnivå gällande Ånäs campus främjades i samarbete mellan verksamhetsområdena och intressegrupperna enligt tre beredningslinjer. Föremål för det gemensamma utvecklingsarbetet var bland annat konceptet Oppimistalo i anknytning till utbildningssamarbetet, inledningen av planeringen av ett livskraftstorg, beredningen av områdets detaljplan, skapandet av ett företagsnätverk och de allmänna principerna för utvecklingen av området.

Tillväxttjänsterna samordnade beredningen av Tillväxt- och livskraftsprogrammet och programmet godkändes i december 2022. Programmet förverkligar strategitemat Ett Vanda med livskraft och kompetens. Tillväxttjänsterna samordnade en betydande del av programmets åtgärder.

Inom näringsservicen inleddes en ny verksamhet för att locka internationella investeringar till Vanda. Stadens etableringsservicehelhet utvecklades också på ett tväradministrativt sätt för att bättre kunna locka företag och investeringar.

Som stöd för integrationen förberedde man sig på hösten 2022 inför reformen av integrationslagen genom att verkställa två projekt finansierade av arbets- och näringsministeriet (Utveckling av rådgivning och handledning samt Utveckling av integrationens introduktionsperiod). Beredningen av ett nytt integrationsprogram (2023–2026) inleddes. På hösten bereddes ett nytt utvecklingsprogram för innovativ integration, Smile, (2023–2024) och ett finansieringsbeslut erhölls av Europarådets utvecklingsbank.

Man har fortsatt kommunförsöket med att främja sysselsättningen genom att utveckla kundservicens processer. Lagstiftningen gällande den nordiska modellen för arbetskraftsservice trädde i kraft 2.5.2022. Av denna anledning har antalet personer inom sysselsättningsservicen ökat. Samtidigt har en ny verksamhetsmodell för introduktion skapats för personalen. Enligt lagen ska man träffa kunden varannan vecka i början av arbetslösheten i den nya nordiska modellen för arbetskraftsservicen. Syftet med modellen är att möta kunden individuellt och ge stöd under arbetslöshetstidens tre första månader. Utöver detta har man tillsammans med samarbetspartner utvecklat modeller, med vilka man kan minska långtidsarbetslösheten i Vanda som ökade på grund av coronapandemin.

Under hösten 2022 inleddes beredningen av projektet TE2024 (dvs. skötseln av sysselsättningen överförs permanent till kommunerna). Beredningen genomförs tillsammans med verksamhetsområdena och olika intressegrupper såsom representanter för läroanstalter och företag. En gemensam beredningsgrupp grundades inför beredningen. Målet är att se till att sysselsättningens verksamhetsmodeller stöder främjandet av matchning i Vanda. Lagstiftning som gäller en permanent överföring förväntas av riksdagen under våren 2023.

Budgetens utfall

Tillväxttjänsternas verksamhetsintäkter år 2022 var cirka 5,8 milj. euro dvs. 80 procent av budgeten och verksamhetskostnaderna cirka 46,8 milj. euro dvs. 92 procent av budgeten. Arbetsmarknadsstödets kommunandel minskade med cirka 1,0 milj. euro jämfört med året innan då långtidsarbetslösheten minskade. I sin helhet underskreds budgeten med cirka 2,4 milj. euro, på grund av inbesparingar i personalkostnader, köp av tjänster och stödsysselsättningen.

Verksamhetsintäkterna för tillväxttjänsternas förvaltning var cirka 251 000 euro (76 % i förhållande till budgeten) och verksamhetskostnaderna cirka 1,4 milj. euro (76 % i förhållande till budgeten). Budgeten underskreds eftersom projekten inte kunde påbörjas i tid på grund av förseningar i införandet av informationssystemet.

Ekonomiservicens kumulativa verksamhetsintäkter år 2022 var cirka 1,2 milj. euro (68 % av budgeten) och verksamhetskostnaderna cirka 2,5 milj. euro (60 % av budgeten). Underskridningen av budgeten berodde i hög grad på att projekten inte kunde genomföras enligt planerna på grund av att EU-projektsystemet försenades och därför har man använt köptjänster och fått mindre understöd.

Sysselsättningsservicens kumulativa verksamhetsintäkter år 2022 var cirka 4,3 milj. euro (85 % av budgeten) och verksamhetskostnaderna cirka 42,9 milj. euro (96 % av budgeten). Verksamhetsintäkterna sjönk till stor del på grund av mindre statsandelar som berodde på att stödsysselsättningen minskade till följd av brister i kundserviceresurserna i början av det kommunala sysselsättningsförsöket och att servicehandledningen därmed bromsades upp.

Verksamhetskostnaderna underskreds med 1,8 milj. euro trots de större kostnaderna för arbetsmarknadsstödets kommunandel än förväntat, tack vare inbesparingarna som gjordes i personalkostnaderna och köptjänsterna. För stödsysselsättningens del blev cirka 2,0 miljoner euro oanvända.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Näringsservicen			
Företag som grundats via FöretagsVanda	565	550	560
Företagsrådgivningens kundbesök	2 161	2 000	2 077
Sysselsättningsservicen			
Hänvisningar till arbetsverksamhet i rehabiliteringssyfte (nya kunder)	653	1 700	724
De arbetslösas aktiveringsgrad	24 %	27 %	28 %
Inflödet till arbetslöshet som varat längre än tre månader (alla arbetslösa) *	48 %	38 %	56 %
Långtidsarbetslöshet	6 724	4 115	5 236
Arbetslöshet bland personer med främmande modersmål	6 230	6 000	5 885

* Siffrorna för år 2021 har korrigerats eller kompletterats med uppgifter som saknats.

11 80
Kommunal demokrati

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	69	0	69	388	-318
Utgifter	-3 206	-45	-3 252	-3 527	275
Verksamhetsbidrag	-3 137	-45	-3 182	-3 139	-43

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

I serviceenheten för juridiska ärenden och beslutsberedning fortsatte det gemensamma projektet för kommunernas digitalisering som finansierades av finansministeriet tillsammans med kommunerna Nurmijärvi och Sibbo fram till oktober 2022. Målet var att utveckla de förtroendevaldas elektroniska tjänster. Utvecklingsprojektet ledde inte till fortsatta åtgärder på grund av systemtekniska orsaker och datasäkerhetsorsaker. Utvecklingsprojektet syns i bokslutet som större intäkter från verksamheten och köp av tjänster än beräknat, vilka inte ingick i budgeten för år 2022.

De etiska principerna för förtroendevaldas verksamhet i Vanda stad godkändes och implementerades. Planen för jämställdhet och likabehandling godkändes också i stadsfullmäktige.

Införandet av ett elektroniskt arkiv som förutsätts i informationshanteringslagen fortsatte som ett samarbete mellan stadsarkivet och teamen inom informationshanteringen. Det långsiktiga målet är att i fortsättningen övergå till ett elektroniskt permanent arkiv i stället för den nuvarande pappersarkiveringen. Införandet av ett elektroniskt arkiv flyttades till år 2023 på grund av systemleverantören.

I teamet inom enheten för stadens säkerhet krävdes det fortsättningsvis resurser för den pandemirelaterade och Ukrainarelaterade verksamheten för ledningscentralen och ledningsgruppen för störningssituationer samt myndighetssamarbetet. Ledningsgruppen för störningssituationer och ledningscentralen fortsatte med sitt arbete fram till september 2022. För detta arbete anställde man utanför budgeten en koordinator för störningssituationer för året 2022. För bedömningen av helhetssituationen vad gäller stadens säkerhet skapade man ett nytt lägesbildssystem. Staden deltog i stor omfattning, inklusive den högsta ledningen, i Respa-2022 beredskapsövningen som ordnades av försörjningsberedskapscentralen.

En mer ingående servicebeskrivning av verksamheten för PR- och assistentteamet inom verksamhetsområdet utarbetades.

Inom serviceområdet för kommunal demokrati verkar stadens valbyrå, som leder de riksomfattande valens projekt bestående av cirka 850 personer. På samma sätt som under kommunalvalet 2021 var man också vid arrangemangen av välfärdsområdesvalet år 2022 tvungen att beakta de säkerhetsutmaningar som coronan orsakade. Valarrangemangen lyckades ändå mycket bra. Efter välfärdsområdesvalet inleddes arrangemangen av riksdagsvalet som ordnas i april 2023.

Inom välfärdsområdesreformen framskred projektet med att separera stadens verksamheter enligt planerna och avslutades i slutet av år 2022.

Budgetens utfall

Serviceområdets verksamhetsintäkter överskred budgeten med cirka 0,4 milj. euro medan utfallet var 558 procent. Verksamhetskostnaderna överskred budgeten med cirka 0,28 milj. euro och utfallet var 108 procent.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Antalet utbildningar för förtroendevalda och anställda	32	16	24
Antalet deltagare i utbildningar för förtroendevalda och anställda	-	300	1 409*
Översättningsarbeten	3 490	3 100	4 005

*) En del av utbildningarna överfördes till portalen Oppiva.

11 70
Information

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	75	0	75	7	68
Utgifter	-2 397	-29	-2 426	-2 193	-233
Verksamhetsbidrag	-2 322	-29	-2 351	-2 187	-165

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Inom stadens information fortsatte man att förnya verksamhetssätten och förbättra tillgängligheten år 2022 bland annat genom att utveckla den mångspråkiga, flerkanaliga och digitala informationen. Stadens nya webbsidor publicerades i mars 2022 och webbplatsens tekniska utveckling och utvecklingen av innehållet fortsatte hela året. I december publicerades en digital version av stadens invånartidning som i fortsättningen också möjliggör att olika språkversioner kan publiceras.

Inom informationen beredde man sig på ett flertal kris- och störningssituationer. Coronan, arbetsmarknadskonflikter och situationen i Ukraina var prioriteringsområden för informationen i början av året. I slutet av året beredde man sig på en eventuell elbrist och energibesparingar samt uppdaterade stadens kris- och störningskommunikationsplan. Under året förnyades också informationens ledningssystem och den nya organisationen för stadens centraliserade information trädde i kraft från och med 1.1.2023.

Inom marknadsföringen av staden fortsatte vi med kampanjen Vantaudu aitoudelle som utvidgades bland annat till rekryteringsmarknadsföringen och områdesmarknadsföringen. Inom områdesmarknadsföringen fokuserade vi på blomstrande stadscentrum i enlighet med stadsstrategin. Inom stadens internationella marknadsföring utvecklades marknadsföringskonceptet Invest In Vantaa.

Budgetens utfall

Informationens verksamhetsutgifter underskred budgeten med 0,2 milj. euro, och var cirka 90 procent av budgeten.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Informationens och marknadsföringens nettokostnader €/invånare	7,5	9,5 *	9,0 *

* I det nya nyckeltalet ingår informationens, områdesmarknadsföringens och turismens utgifter och inkomster.

11 30
Interna revisionen

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-406	-3	-410	-322	-88
Verksamhetsbidrag	-406	-3	-410	-322	-88

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Den interna revisionen bistod stadsstyrelsen och stadsdirektören vid utvärderingen och utvecklingen av riskhanteringen och en fungerande intern kontroll genom revision av stadsorganisationens förvaltning, ekonomi och funktioner samt genom att tillhandahålla konsultationsservice. Årsprogrammet fullföljdes nästan helt enligt plan.

Det skedde inga väsentliga förändringar i verksamheten.

Budgetens utfall

Den interna revisionens verksamhetskostnaderna underskred budgeten med cirka 88 000 euro och utfallet var 78 procent.

Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk

Resultaträkning

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Omsättning	**41 893**	**0**	**41 893**	**41 603**	**289**
Övriga rörelseintäkter	0	0	0	592	-592
Material och tjänster	-5 743	0	-5 743	-6 963	1 220
Personalkostnader	-28 163	-333	-28 496	-28 164	-332
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 705	0	-1 705	-1 633	-72
Övriga rörelsekostnader	-6 281	0	-6 281	-5 932	-349
Rörelseöverskott (-underskott)	**0**	**-333**	**-333**	**-497**	**164**
Övriga finansiella inkomster	0	0	0	3	-3
Till övriga betalda ränteutgifter	0	0	0	-3	3
Övriga finansiella utgifter	0	0	0	0	0
Finansiella inkomster och utgifter	0	0	0	1	-1
Överskott (underskott) före reserver	**0**	**-333**	**-333**	**-496**	**163**
Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	0	0	0	303	-303
Ökning (-) eller minskning (+) av frivilliga reserver	0	0	0	0	0
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**0**	**-333**	**-333**	**-193**	**-140**

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Mellersta Nylands räddningsverk har under uppföljningsperioden lyckats uppnå minimimålen för verksamheten. Organisationens arbetsmängder har fortsatt vara stora på grund av uppdateringarna av de planer som coronapandemin och krisen i Ukraina kräver och andra pågående förändringar. Beredningen av välfärdsområdena har varit fortsatt intensiv och nya datasystem har införts i slutet av år 2022. Lönesystemet som infördes under våren har medfört utmaningar. Dessutom har man på grund av organisationsförändringar och att nyckelpersoner flyttat bort från organisationen varit tvungen att omfördela uppgifter. Därför har en del av de identifierade utvecklingsobjekten framskridit långsamt.

En viktig prestation var samarbetsavtalet mellan två välfärdsområden, vilket tryggar att Mellersta Nylands räddningsverk i fortsättningen också kommer att vara ett enda verk. Samarbetsavtalet godkändes av fullmäktige i båda välfärdsområdena och undertecknades i juni. Även ledamöterna i den nya räddningsnämnden har valts och det första mötet hölls i augusti och under hösten beslutades om välfärdsområdets första budgetförslag och förslaget till investeringsplan för områdesstyrelsen.

Räddningsverkets direktion höll sitt sista möte i december och vid mötet antecknades för kännedom att Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk avvecklas 31.12.2022. Vanda stad har tillsammans med de övriga kommunerna hand om åtgärderna som behövs för att avsluta samarbetsavtalet mellan kommunerna under år 2023.

I och med att coronapandemin blivit lindrigare har verket gått över till den ordinarie verksamheten. I början av uppföljningsperioden har räddningsverket dock fortsatt med dokumentkontroll och distansutbildning. Inom räddningsverksamheten har utmaningarna beträffande personalresurserna lett till mer övertidsarbete och har också återspeglats på akutsjukvården, som belastas särskilt av det ökade antalet icke-brådskande uppgifter.

Räddningsverket har utvecklat arbetshälsan och jämlikheten inom räddningsverkets verksamhet till exempel genom att kraftigt ta ställning till nolltolerans mot trakasserier och diskriminering. Som en lösning på problemen med inomhusluften vid Mäntsälä brandstation tog man i bruk tillfälliga lokaler i augusti, vilka byggs ut med en ny paviljongdel under våren 2023.

Budgetens utfall

Den budget som godkändes av räddningsverkets direktion delas in i två olika verksamheter, räddningsväsendet och akutvården. Det bindande mål som ursprungligen satts upp för budgeten av stadsfullmäktige i Vanda var ett rörelseöverskott på 0 euro. År 2022 var räddningsväsendets rörelseunderskott totalt -496 589,95 euro. Räkenskapsperiodens slutliga överskott uppgick till -193 131,19 euro efter redovisade avskrivningsdifferenser. Rörelseunderskottet påverkades bland annat av inflationen, de stigande bränslepriserna och beredskapen på grund av situationen i Ukraina.

Stadsfullmäktige i Vanda godkände 10.10.2022 § 6 ett tillägg i budgetens personalkostnader på 332 900 euro som en följd av löneförhöjningarna enligt kollektivavtalet, utan att avkastningsmålet höjdes. På grund av löneförhöjningarna är målsättningen för rörelseunderskottet -332 900 euro i den ändrade budgeten. Med beaktande av ändringarna realiserades räddningsverkets rörelseunderskott i sin helhet till ett belopp av -163 689,88 euro under den ändrade budgeten.

Räddningsväsendets omsättning var 30,1 milj. euro (30,4 milj. euro år 2021). Omsättningen överskred budgeten med 0,1 milj. euro. Verksamhetskostnaderna uppgick till 29,3 milj. euro (28,1 milj. euro år 2021). Räddningsväsendet hade ett rörelseunderskott på -506 035,76 euro.

För akutvårdens del uppgick omsättningen till 11,5 milj. euro (11,3 milj. euro år 2021). Inkomsterna från akutvårdens transporter uppgick till 3,6 milj. euro under räkenskapsperioden (3,7 milj. euro år 2021). För Hyvinge sjukvårdsområdes del uppgick inkomsterna till 1,8 miljoner euro (1,9 milj. euro år 2021). För HUCS Pejas sjukvårdsområdes del uppgick inkomsterna till 1,7 milj. euro (1,8 milj. euro år 2021). Verksamhetskostnaderna för akutvård uppgick till 11,8 milj. euro (11,3 milj. euro år 2021). Akutvårdens verksamhetskostnader överskred budgeten med 0,1 milj. euro. I personalkostnaderna i den prehospitala akutsjukvårdens resultat syns den engångsersättning som betalas till akutvårdarna på grund av coronapandemin.

Sammandrag av finansieringsanalysen

1 000 €	Budget 2022	Utfall	Överskridning/ underskridning
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**-1 128**	**661**	**-1 789**
Finansieringens kassaflöde			
Förändringar i eget kapital	0	0	
Överskott som återbetalas till kommunen	0	0	
Övriga förändringar av likviditeten	0	-245	**245**
Förändring i likvida medel	**-1 128**	**417**	**-1 544**

Investeringar

1 000 €	Budget 2022	Utfall	Överskridning/ underskridning
Räddnings- och släckningsenheter, övrigt fordonsmateriel	-2 090	-547	-1 543
Övrigt räddnings- o. servicemateriel	-100	0	-100
Stationsinventarier	-120	0	-120
Ledningscentraler	-100	0	-100
Skyddsrumssystem	-40	0	-40
Datasystem	-50	0	-50
Investeringar totalt	**-2 500**	**-547**	**-1 953**
Statsandelar och överlåtelseinkomster	0	71	-71
Investeringar netto	**-2 500**	**-475**	**-2 025**

Det bindande målet som Vanda stadsfullmäktige satt upp för räddningsverkets investeringar år 2022 är 2,5 milj. euro. Av investeringarna för år 2022 genomförs endast oavslutade fordonsprojekt med finansieringsinvestering och övriga projekt genomförs med leasingfinansiering på basis av förhandlingarna mellan stadsdirektören och räddningsdirektören 8.4.2022. De projekt som genomfördes med investeringsfinansiering har verkställts och det har använts cirka 547 000 euro för dessa. Med leasingfinansiering genomfördes räddningsväsendets fordonsprojekt med 1 593 000 euro. Kostnaderna fördelas på åren 2023–2030.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Kontrollbesök och brandsäkerhetens självbedömning	6 525	6 800	5 063
Säkerhetskommunikation (pers.)	26 280	60 000	53 650
Räddningsväsendets uppdrag	7 876	8 000	7 998
Akutvårdsuppdrag	40 901	39 000	42 830
Utgifter €/invånare	85,44	88,44	88,26

12
Social- och hälsovård

Ansvarig: Timo Aronkytö

Organ: Social- och hälsovårdsnämnden
Ordförande: Pirkko Letto

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Social- och hälsovården sammanlagt					
Inkomster	46 503	17 700	64 203	71 964	-7 761
Utgifter	-771 022	-59 338	-830 360	-831 645	1 285
Verksamhetsbidrag	-724 520	-41 638	-766 158	-759 681	-6 476
Social- och hälsovård exklusive specialiserad sjukvård					
Inkomster	45 203	17 700	62 903	68 754	-5 851
Utgifter	-489 240	-59 338	-548 578	-542 341	-6 237
Verksamhetsbidrag	-444 038	-41 638	-485 676	-473 587	-12 089

Verksamheten och väsentliga förändringar under 2022

Organiseringsansvaret för social- och hälsovårdens och räddningsväsendets tjänster överfördes från och med början av 2023 till välfärdsområdena. År 2022 arbetade man inom verksamhetsområdet för social- och hälsovård tillsammans med välfärdsområdets beredningsorganisation och städerna i området för att trygga övergången. I den s.k. fusionsarbetsgruppen bereddes fusioneringen av social- och hälsovårdens verksamhet i Vanda och Kervo och grundandet av den nya organisationen. Man främjade systematiskt överföringen av både personal och avtal från städerna till välfärdsområdet. Övergångsskedets största utmaningar, nämligen i fråga om fungerande ICT-lösningar och en löneutbetalning och serviceproduktion som fungerar felfritt, förbereddes inom de organisationer som skulle fusioneras genom ett målmedvetet förändringsledarskap, riskhantering, en systematisk intern och extern kommunikation samt ett gott samarbete mellan städerna.

Verksamhetsområdet för social- och hälsovård svarade för sitt serviceuppdrag i en omvärld full av utmaningar. Personalbristen förvärrades ytterligare år 2022, coronapandemin fortgick i vågor och kriget i Ukraina återspeglades på olika nivåer i samhället. Det strama läget på arbetsmarknaden under våren ökade osäkerheten och oron bland de anställda. Lagens allt strängare förpliktelser och framförhållningen avseende lagstiftningen orsakade för sin del svårigheter med tanke på uppfyllandet av förpliktelserna bland annat inom omsorgsboendet.

Vandas befolkning och antalet äldre fortsatte öka och behovet av vård och service tilltog enligt prognoserna. Verksamhetsområdet förnyade sin verksamhet för att kunna svara på en ökad efterfrågan på tjänster, men köerna till en stor del av tjänsterna var fortsättningsvis alltför långa. Man klarade dock av att hålla produktionen av invånarservicen på en säker nivå.

Den utdragna coronaepidemin har belastat personalen i snart tre års tid samtidigt som vård- och serviceskulden ökat. Framför allt inom äldre- och handikappservicen var man under början av året tvungen att skära ner serviceproduktionen och verksamhetsområdets personal överflyttades för att trygga de kritiska funktionerna. När man närmade sig sommaren avtog smittläget i fråga om fall som krävde sjukhusvård, men mot slutet av året steg antalet patienter på nytt till toppnivå. Vaccineringsverksamheten fortsatte i enlighet med de nationella rekommendationerna. Flygplatsens verksamhet som gällde hälsosäkerheten vid gränsen avslutades på basis av lagstiftningen 30.6.2022. De extra vakanser som beviljades i anslutning till planen för återhämtning efter coronaepidemin och fullmäktiges budgetbehandling för att täcka vård- och serviceskulden inrättades och rekryteringen genomfördes.

Väntetiden för att få tid till läkarmottagning i icke brådskande ärenden var fortsättningsvis alltför lång. Vid slutet av året var väntetiden 64 dygn angett som median för den tredje lediga tiden (T3). I november fick 59 procent av klienterna tillgång till icke brådskande vård inom 14 dagar. Väntetiden vid telefontjänsten var 14 minuter i snitt, medan väntetiden vid återuppringning var drygt 4 timmar. Hälften av patienterna sköts genast under den första kontakten. Användningen av e-tjänster ökade med 7 procent från året innan. Rådgivningens och skol- och studerandehälsovårdens hälsokontroller förverkligades enligt planerna, och i fråga om icke brådskande läkarundersökningar för barn i lekåldern kunde kön avklaras under hösten. Affärsverket för mun- och tandhälsa fortsatte sina insatser för att klara av serviceskulden och för att komplettera serviceproduktionen köptes fler tjänster med servicesedel jämfört med tidigare.

Specialsjukvårdstjänsterna i Vanda produceras nästan uteslutande av samkommunen HNS. I slutet av november var antalet patienter från Vanda som stod i kö till bäddavdelning eller poliklinik totalt 4 121, och av dem hade omkring 31 procent stått i kö längre än vad vårdgarantin föreskriver. HUS övergår från början av år 2023 i de fyra nyländska välfärdsområdenas och Helsingfors stads ägo. Samkommunen HNS ersätts av HUS-sammanslutningen som grundades efter att samtliga välfärdsområden i Nyland och Helsingfors stadsfullmäktige godkänt HUS grundavtal vid sina sammanträden i april 2022. I stället för organiseringsplanen som gällde HUCS bereddes ett organiseringsavtal i form av ett regionalt samarbete och avtalet planeras träda i kraft i februari–mars 2023.

Inom familje- och socialtjänsterna ökade invånarnas servicebehov och antalet klienter fortsättningsvis under år 2022.

För en snabbare tillgång till tjänster utarbetades processer som effektiverar klientarbetet, bland annat utvidgades öppettiderna och verksamheten i grupp utökades. Den egna serviceproduktionen kompletterades med köpta tjänster.

Ökningen av antalet klienter inom barnskyddet har stabiliserats på en nivå som ligger högre jämfört med tiden före coronaepidemin. Andelen klienter inom barnskyddets öppenvård i Vanda i gruppen 0–17-åringar var vid årets slut 2,6 procent, vilket överensstämde med målet. I januari–mars gjordes 5,1 procent fler barnskyddsanmälningar jämfört med motsvarande tidpunkt året innan.

Ungdomscentralen Nuppis nya verksamhetsställe i västra Vanda som erbjuder mentalvårds- och missbrukartjänster med låg tröskel öppnades i Virtatalo i Myrbacka och verksamhetsstället har från och med oktober verkat med full kapacitet. Vid årets slut var väntetiden till Nuppi 24 dygn, då siffran ännu på sommaren var 51 dygn.

Av de Vandabor som fyllt 75 år bodde 93,4 procent av åldersklassen målenligt i sitt hem utan behov av service eller med hjälp av tjänster som stöder boendet i hemmet. Hemvården klarade av att möta klienternas servicebehov. Bristen på lediga vårdhemsplatser och personalunderskottet försämrade smidigheten i fråga om vård- och servicekedjor speciellt inom serviceboendet med heldygnsomsorg och boendeservicen för personer med funktionsnedsättning. Inom äldreservicen var man på grund av den svåra personalsituationen tvungen att skära ner på bäddavdelningens vårdplatser för att trygga patienternas säkerhet och arbetarskyddet. På grund av personalbristen fanns det obelagda platser även inom omsorgsboendet, såväl inom den egna verksamheten som inom köptjänsterna. Personalens otillräcklighet ledde till överbelastning inom hela vårdkedjan från den specialiserade sjukvården till boendeservicen. I samverkan med interna och externa aktörer vidtogs åtgärder för att förkorta vårdköerna. Hemsjukhuset och det mobila sjukhuset (Liikkuva Sairaala) kunde dock stödja vårdkedjans verksamhet genom att producera mycket mer service än vad man planerat. Inom hemvården stärktes även rehabiliteringskompetensen.

Tillgången till personal och personalens varaktighet är av kritisk vikt med tanke på uppfyllandet av servicelöftet. Personalbristen expanderade under året till att omfatta nästan samtliga yrkesgrupper inom social- och hälsovården. Genom inhyrning av personal strävade man efter att täcka personalunderskottet, men läget var svårt även i fråga om tillgången till inhyrd personal. Utvecklingsåtgärderna som syftade till att attrahera och hålla kvar personalen fortsatte och introduktionen i arbetet och belöningen utvecklades. Med stöd av kunskapsledning strävar man efter att utjämna arbetsbördan genom att inrikta personalresurserna på ett mer ändamålsenligt sätt. Det nära samarbetet med läroanstalterna fortsatte och med hjälp av CLES-enkäten för studentrespons som man infört kartlades de studerandes erfarenheter och deras nöjdhet med avseende på praktikperioden.

I projektet Framtidens social- och hälsocentral fortsatte utvecklandet av tjänsterna så att de möter klienternas behov och att de strategiska välfärdsmålen nås i samarbetet Vanda och Kervo emellan. År 2023 överförs projektet administrativt till Vandas och Kervos välfärdsområde och de påbörjade utvecklingsåtgärderna och pilotprojekten fortsätter. TEOT, ett projekt med fokus på tjänster och arbetsmetoder som stöttar arbetsförmågan, utvecklades i samverkan mellan social-, hälsovårds- och sysselsättningstjänsterna i Vanda och Kervo och avslutades i december 2022. Inom projektet VaKeHyva - Hyvät palvelut, som finansieras via Finlands program för hållbar tillväxt, tog man år 2022 itu med att utveckla tjänsterna för en klientgrupp som befinner sig i en utsatt position. Projektets tre utvecklingsspetsar är: HyväTerveyskeskus, HyväPerhekeskus och HyväHyte. Inom projektet utvecklas även digitala tjänster och lösningar såväl med tanke på utsatta gruppers behov som avseende hela befolkningen. Projektets första period för ansökan om finansiering avslutades i slutet av år 2022. Välfärdsområdet beviljades i december finansiering för ytterligare en finansieringsperiod, vilket tryggar projektets fortsättning inom Vanda och Kervo välfärdsområde åren 2023–2025.

Verksamhetsområdet för social- och hälsovård fortsatte förverkliga åtgärder som ingår i handlingsprogrammet för positiv särbehandling (MEK). Projektet kring uppsökande arbete bland äldre som ingår i helheten för positiv särbehandling (MEK) fortsatte med särskild betoning på smidigare processer, ett stärkt nätverksarbete och individuell handledning. Mun- och tandhälsovården integrerades under projektet allt starkare till öppna mötesplatser och andra verksamheter med låg tröskel. Inom den förebyggande hälsovården fortsatte projektet Moniku som stöder mångkulturella familjer. Som en åtgärd inom hemservicen för barnfamiljer erbjuds alla familjer med bebisar tre avgiftsfria hembesök; verksamheten utsträcktes under våren till att omfatta fyra områden i stället för två som tidigare. Vid de öppna mötesplatserna arrangeras eftermiddagsverksamhet som sektorsövergripande samarbete.

Budgetens utfall 2022

Utgifterna för social- och hälsovårdens verksamhetsområde år 2022 uppgick till 831,6 milj. euro, medan inkomsterna var 72,0 milj. euro. Utgifterna för social- och hälsovårdens egen serviceproduktion år 2022 uppgick till 542,3 miljoner euro medan inkomsterna var 68,8 miljoner euro. På basis av verksamhetsområdets förslag höjde stadsfullmäktige 10.10.2022 verksamhetsområdets utgiftsanslag med 57,1 milj. euro och inkomstanslaget höjdes med 17,7 milj. euro. Förslaget till ändring av anslaget utgick från utfallsprognosen enligt situationen i slutet av augusti. Samtidigt anvisade stadsfullmäktige anslag för verksamhetsområdets löneförhöjningar år 2022 på 1,8 milj. euro. Dessutom flyttades anslag enligt utfallet till åtgärder för positiv särbehandling för 0,3 milj. euro och anställning av praktikanter för 0,1 milj. euro.

I relation till verksamhetsområdets ursprungliga budget överskreds utgifterna med 60,6 milj. euro och inkomsterna med 25,4 milj. euro. I relation till det slutliga anslaget överskreds verksamhetsutgifterna med 1,3 milj. euro medan inkomsterna överskreds med 7,8 milj. euro. En stor del av utgiftsöverskridningen berodde på utgifter för pandemin, vilka uppgick till totalt 20,8 milj. euro. Staten ersatte pandemiutgifterna till fullt belopp. I verksamhetsområdets ursprungliga budget ingick inte några kostnader för pandemin eller flygplatsens verksamhet. Utgifterna för flygplatsverksamheten var 2,7 milj. euro medan de övriga pandemiutgifterna uppgick till 18,1 milj. euro. Andra betydande överskridningar av anslagen var köp av serviceboende med heldygnsomsorg för äldre, som överskred tilläggsanslagsbudgeten med 1,7 milj. euro (i förhållande till den ursprungliga budgeten 11,7 milj. euro), vidare en överskridning av köptjänster inom barnskyddet, stödet i ett tidigt skede, och tjänster för vuxna och unga för 6,5 milj. euro, samt förvaltningsdomstolens beslut där Vanda ålagts betala barnskydds- och eftervårdsersättningar till andra kommuner för totalt 1,1 miljoner euro. Den personliga assistansen för personer med funktionsnedsättning överskred köpen av kundtjänster med 0,9 milj. euro. Inom de köpta tjänsterna överskreds även tjänster i hemmet för personer med funktionsnedsättning med 1,4 milj. euro och köpen av boende för personer med funktionsnedsättning med 1,2 milj. euro. Kauniala sjukhus köptjänster underskred det ursprungliga anslaget med 1,5 milj. euro (3,5 milj. euro i förhållande till den ursprungliga budgeten) och den specialiserade sjukvårdens utgiftsanslag överskreds med 7,5 milj. euro.

12 10
Ekonomi- och förvaltningsservicen

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	300	2 700	3 000	4 133	-1 133
Utgifter	-27 313	-3 109	-30 422	-30 928	506
Verksamhetsbidrag	-27 014	-409	-27 423	-26 795	-627

I tabellen ingår anslagen och utfallet för ekonomi- och förvaltningsservicen och social- och hälsovårdsnämnden.

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Ekonomi- och förvaltningsservicens samtliga serviceenheter deltog i beredningsuppgifter i anslutning till det kommande välfärdsområdet. Den gemensamma beredningen omfattade såväl system inom ekonomins och förvaltningens område som exempelvis beredningen av den s.k. hyte- och samverkansstyrningens struktur, utvecklingstjänsterna, klient- och patientsäkerheten, lokalitetsärenden och organiseringsavtalet som gäller HUS.

Utvecklingsenheten deltog, förutom i utvecklingen på verksamhetsområdesnivå, även i strategiarbetet på stadsnivå och främjandet av program och gemensamma utvecklingsmål. De viktigaste av dessa mål var projekten som gällde positiv särbehandling, verksamheten Barnvänlig kommun, samt hyte-, delaktighets- och miljöarbetsgrupperna. Vid början av året anordnades en utbildnings- och arbetsworkshop kring genusmedveten budgetering. I fråga om miljöarbetet sammanställdes de konkreta åtgärderna så att de integrerades i verksamhetsområdets vägkarta för resurssmarthet. Utvecklingsenheten samordnade arbetet med att sammanställa verksamhetsområdets delårsöversikter, svara på revisionsnämndens utvärderingsberättelse och uppdatera riskhanteringsplanen.

I syfte att främja patient- och klientsäkerheten gjordes en översyn av utbildningsmaterialet för farmakologisk behandling och man tog fram en modell för tillstånd för läkemedelsbehandling som gäller för studerande. Under det innevarande årets lanserades en modell för läkemedelsbehandling inom huvudstadsregionen som gällde yrkespersoner med skyddad yrkesbeteckning. I frågor som gällde lokaler och servicenätverk deltog utvecklingsenheten i projekt- och beslutsberedningen av nya lokalprojekt och i utarbetandet av Vandas plan för servicenätet. Med avseende på verksamhetsområdets coronaarbete deltog man i olika statistik- och rapportuppgifter och i utarbetandet av introduktionsmaterial för personal som överflyttas.

Inom verksamhetsområdet genomfördes under början av året en omfattande enkät om kundbelåtenhet varefter resultatet i maj tillställdes nämnden för kännedom. Utöver resultaten för innevarande år sammanställdes under våren en översikt baserat på en tidsserie som omfattade flera år. Översikten delgavs nämnden för kännedom i september 2022. Trots undantagsförhållandena låg kundbelåtenheten enligt enkäterna som helhet på en god eller rentav berömlig nivå. Utvecklingsarbetet som gällde forsknings- och datatillstånd och samarbetet med yrkeshögskolorna i huvudstadsregionen fortsatte. Det konstaterades att ändringarna i lagstiftningen med avseende på forsknings- och datatillstånd ökat det förberedande arbetet jämfört med året innan.

I ekonomi- och förvaltningsservicen ingår även en projektbyrå med uppgift att samordna flertalet samverkansprojekt som beviljats nationell finansiering. Dylika större helheter är projektet Vantaa-Kerava Sote – Asukkaan asialla inom ramen för programmet Framtidens social- och hälsocentral och projektet VaKeHyva – Hyvät palvelut som påbörjades våren 2022 som en del av Finlands program för hållbar tillväxt.

Budgetens utfall

I relation till ekonomi- och förvaltningsservicens ursprungliga budget överskreds utgifterna med 3,7 milj. euro och inkomsterna med 3,8 milj. euro. I relation till det slutliga anslaget överskreds serviceområdets utgifter med 0,5 milj. euro medan inkomsterna överskreds med 1,1 milj. euro. Resultatet (verksamhetskostnaderna netto) visade ett plus på 0,2 milj. euro jämfört med den ursprungliga driftsplanen och var 0,6 milj. euro bättre i förhållande till den slutliga driftsplanen.

I övrigt beror avvikelserna till stor del på projektfinansieringen som inkluderats i serviceområdets tilläggsanslag, vars inkomster och utgifter i tilläggsbudgeten båda uppgick till 2,7 milj. euro, och på olika projekt för positiv särhandling för vilka det gjorts en överföring av anslag på 0,3 milj. euro. I ekonomi- och förvaltningsservicens utgiftsanslag ingick dessutom reserveringar för verksamhetsområdets gemensamma utgifter, såsom verksamhetsområdets utbildningskostnader. Nettoutfallet för verksamhetsområdets gemensamma inkomster och utgifter underskred driftsplanen med 1,0 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022 *
Antalet anställda vid verksamhetsområdet**	3 207	2 977	-
Antalet anställda inom ekonomi- och förvaltningsservicen ***	76	88	-
Personal inom ekonomi- och förvaltningsservice/verksamhets-områdets personal	2,4 %	3,0 %	-

* Inga jämförbara uppgifter finns att tillgå p.g.a. det förnyade hr-systemet.
** Inkl. Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda.
*** I siffran ingår inte projektanställda på viss tid vid projektbyrån för Vanda-Kervo.

12 20
Den specialiserade sjukvården

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	1 300	0	1 300	3 210	-1 910
Utgifter	-281 782	0	-281 782	-289 304	7 522
Verksamhetsbidrag	-280 482	0	-280 482	-286 094	5 612

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

I slutet av november stod totalt 4 121 patienter från Vanda i kö till bäddavdelning eller poliklinik, av vilka omkring 31 procent stått i kö längre än vad vårdgarantin föreskriver. Jämfört med sommaren hade antalet köande minskat medan däremot kötiden förlängts. De flesta av dem som hade väntat längre än vårdgarantin hade köat till specialområdet ögonsjukdomar. Enligt läget 30.11.2022 hade en patient från Vanda stått i kö till barnpsykiatrin i mer än 90 dygn, medan det i ungdomspsykiatrins vårdgarantikö inte fanns någon som köat längre än vårdgarantitiden.

Antalet jourbesök inom den specialiserade sjukvården minskade med 2,8 procent jämfört med år 2021. Antalet DRG-produkter minskade med 3,3 procent jämfört med år 2021. Antalet elektiva remisser uppgick i slutet av november till 39 576 st., vilket är 1,2 procent fler jämfört med motsvarande tid året innan (omfattar både remisser från öppenvården och privata serviceproducenter).

Läkarkonsultationsverksamheten mellan primärvården och den specialiserade sjukvården fortsatte i enlighet med den tidigare planen.

Budgetens utfall

Kostnaderna för den specialiserade sjukvården uppgick till totalt 289,3 milj. euro år 2022.

Den specialiserade sjukvårdens utgiftsanslag överskreds med 7,5 milj. euro och inkomstanslaget med 1,9 milj. euro jämfört med budgeten. Resultatet (verksamhetsutgifterna netto) visade ett minus på 5,6 milj. euro jämfört med budgeten.

I Vanda stads budget hade 270,8 milj. euro reserverats för serviceavtalsutgifter år 2022. Vandas utgifter för HUS serviceavtal år 2022 uppgick till omkring 277,0 milj. euro. Utöver att fakturera användningen av tjänster debiterade HUS för underskottet från HUS räkenskapsperiod 2022, vilket för Vandas del uppgick till totalt 16,7 milj. euro. Debiteringarna för vårddagar vid fördröjd förflyttning uppgick till totalt 2,9 milj. euro. I uppgiftsområdets anslag ingår utöver serviceavtalet med HUS kostnader för anordnande av brådskande sjuktransporter och prehospital akutsjukvård, e-arkivets och e-receptsystemens

datasystemsutgifter samt kostnader för giftinformationscentralen, den specialiserade sjukvården som ges vid hälsostationerna, samt HUS pensionsförpliktelser.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Produktifierade vårdhelheter	92 065	99 156	97 031
Poliklinikbesök	262 664	299 778	277 008
Vårddagar vid bäddavdelning	33 629	32 865	41 576
Antal personer i kö	2 841	2 300	2 293
Fakturerade förseningsdagar / milj. eur.	1	0	2,8
Serviceavtalet för den specialiserade sjukvården, värde/ milj. eur [1)]	260,9	270,8	277,0
Euro/invånare	1 077	1 125	1 150
Euro/vårdhelhet (prissatta produkter)	..	1 635	..

* Anslag som reserverats för HUS serviceavtalsutgifter i Vanda stads budget. Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt (HUS) och Vanda stad förhandlar årligen om omfattningen av den specialiserade sjukvårdens produkthelheter samt om den totala kostnadskalkylen. Serviceavtalets värde uppdaterades i samband med uppgörandet av driftsplanen som en följd av de ändringar som gällde HUS debiteringar baserade enligt pro capita.

12 30
Hälsovårdsservicen

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	5 119	15 000	20 119	24 971	-4 852
Utgifter	-94 384	-31 256	-125 640	-117 693	-7 948
Verksamhetsbidrag	-89 265	-16 256	-105 521	-92 722	-12 800

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Man satsade på hälsostationsservicens kundbelåtenhet genom att särskilt fokusera på att förbättra tillgången. Inom vården ligger fokus på de lättare kontaktformerna och 50 procent av patienterna sköts under den första kontakten. Användningen av e-tjänster ökade med 7 procent jämfört med året innan. Telefontjänstens kötider låg kvar på samma nivå som under tidigare år. Antalet tidsbokade besök och ersättande kontakter var lägre jämfört med år 2021. Dagpoliklinikernas walk-in-tjänst ökade däremot med 34,9 procent då läget förändrats i och med covid-19. Det förekom utmaningar i personalresurserna, vilket märktes inom serviceproduktionen.

Inom den förebyggande hälsovården stöttade man barnens och familjernas psykiska välmående. Verksamheten inom Moniku- och Voimaperheet-modellerna fortgick året ut. Mentalvårdstjänsterna för unga förstärktes genom ytterligare en psykiatrisk sjukskötare inom skolhälsovården. Hälsokontrollerna hos rådgivningens hälsovårdare ordnades på lagstadgat sätt, liksom även skol- och studerandehälsovårdens tjänster. Det fanns en risk för köer till de icke-brådskande läkarkontrollerna för barn i lekåldern, men man lyckades åtgärda situationen under hösten (i kö: 6/2022: 1 088,11/2022: 80). Det har förekommit problem med tillgången till hälsovårdare, men med avseende på situationen inom skolhälsovården förbättrades läget i november.

Tillgången till missbrukar- och mentalvårdstjänster förbättrades genom att de digitala tjänsterna och telefontjänsterna utvecklades. Gruppverksamheten mer än fördubblades under året (+135 %, 1 950). Jämfört med 2019 nästan halverades personalavgången och beläggningsgraden förbättrades. Missbrukarvårdens effekt och dess kostnadseffektivitet förbättrades genom att öka antalet substitutionsbehandlingsplatser inom de egna tjänsterna och minska avvänjningsvård som köpta tjänster. Av patienter med ett akut behov av substitutionsvård fick 99,8 procent vård och behandling inom tre dygn. Vid enheten för förebyggande missbrukararbete förstärktes dess utbildande roll och vid sidan av missbrukarperspektivet inriktades även målet allt tydligare på området för psykisk hälsa. Tjänsten Siltapalvelu etablerades som en del av klientarbetet och verksamhetsmodellen Terapiat etulinjaan togs i bruk.

Inom rehabiliteringstjänsterna utvecklade man distansmottagningarna och telefontjänsterna, och serviceandelarna ökade. Fysioterapin hade under hela året en bra resurssituation och direktmottagningar kunde genomföras inom 1–3 dygn. Inom näringsterapin kunde vakanserna besättas i slutet av året. Personalsituationen inom tal- och ergoterapin försämrades på grund av rekryteringsproblem och/eller överflyttning till resursuppgifter, vilket i sin tur inverkade på tillgången till service. Behovet av hjälpmedelstjänster ökade märkbart i förhållande till resurserna.

Centrala genomförda eller påbörjade reformer och ändringar

Tillgången till psykosocial vård av psykiska problem och behandlingens effekt förbättrades genom att verksamhetsmodellen Terapiat etulinjaan och den webbaserade symtomenkäten Terapinavigatorn infördes. Mentalvårdstjänsterna för unga förstärktes då IPC-interventionerna fortsatte och en chatt för skol- och studerandehälsovården öppnades sommaren 2022.

De första sjukskötarna som beviljats begränsad förskrivningsrätt inledde sin mottagningsverksamhet med totalt över 600 besök. Man införde även hälsoundersökningar för arbetslösa och målet om 50 genomförda hälsokontroller uppnåddes. Ett utvecklingsarbete med läkartjänster i hemmet inleddes. I mars 2022 öppnades en chatt för hörselskadade. Ett pilotprojekt kring efterkontroller efter förlossningen hos hälsovårdare inleddes i juni.

De viktigaste åtgärderna och effekterna med anknytning till corona

Konsekvenserna av pandemin återspeglades ännu i form av en ökning av serviceskulden, en ökad serviceefterfrågan efter att restriktionerna upphävdes och en belastning av personalen. I början av året överfördes personal till pandemiarbetet och till äldretjänsterna för att trygga verksamheten. Vaccinationsverksamheten fortsatte i enlighet med de nationella rekommendationerna och under perioden 1.1–25.11.2022 statistikfördes över 111 000 administrerade vaccin. Smittspårningen fortgick med fokus på personer som hör till riskgrupperna för svår covid-19. I mars 2022 stängde de separata infektionsmottagningarna.

Förberedelserna inför välfärdsområdesreformen inom serviceområdet

Inom hälsovårdsservicen fortgick förberedelserna inför välfärdsområdesreformen och man deltog i projekt- och fusionsarbetet. Fusionsarbetet har krävt ett omfattande samarbete och överenskommelser om nya verksamhetsmodeller framför allt inom rehabiliteringstjänsterna och den förebyggande hälsovården. I familjecenterprojektet kom man fram till planeringen av verksamhetsställena.

Ukrainas inverkan på verksamheten inom serviceområdet

Under perioden april–november var antalet ukrainare med privat boende 1 133. Enligt rapporterna var klientbesöken hos hälsoservicen under denna period totalt 238. Mer än hälften av besöken (20–40/mån.) hade statistikförts inom rådgivningstjänsterna. Näst mest besök hade hälsostationernas mottagningar och varje månad registrerades enskilda besök hos rehabiliteringstjänsternas hjälpmedelsenhet.

Budgetens utfall

Serviceområdets utgifter uppgick år 2022 till 117,7 milj. euro och inkomsterna till 25,0 milj. euro.

Uppföljningen av verksamhetsområdets pandemiutgifter genomfördes centraliserat inom hälsovårdsservicens serviceområde. Hälsovårdsservicens utgifter uppgick år 2022, exklusive verksamhetsområdets pandemiutgifter och utgifterna för flygplatsens hälsotillsyn vid gränsen (främjande av hälsosäkerheten), till 96,9 milj. euro och inkomsterna till 4,6 milj. euro.

Stadsfullmäktige höjde 10.10.2022 serviceområdets anslag på basis av verksamhetsområdets förslag för pandemiutgifternas del med 25,4 milj. euro och för flygplatsutgifternas del med 2,7 milj. euro. I serviceområdets egen verksamhet höjdes utgiftsanslaget med totalt 3,1 milj. euro med avseende på utgifter för diabetesvården och utdelningen av vårdartiklar, faktureringen av andra kommuners inköp, betalningsförbindelser och jourverksamheten samt i fråga om inhyrd arbetskraft. Serviceområdets anslag höjdes med 0,05 milj. euro reserverade för anställning av studerande och skolelever. I anslagsändringen ingår en höjning på 0,5 milj. euro för löneförhöjningar. Inkomstanslaget höjdes för pandemiutgifternas del med 15,0 milj. euro.

I relation till det ursprungliga anslaget överskreds serviceområdets utgifter för verksamheten, exklusive utgifter för pandemin och flygplatsverksamheten, med 2,6 milj. euro medan inkomsterna var 0,5 milj. euro på minus. Utgiftsöverskridningen berodde på utgifter som hänförde sig till diabetesenhetens utdelning av vårdartiklar, faktureringen av andra kommuners inköp, besök med servicesedel och jourbesök, tjänster för avlidna, och inhyrning av arbetskraft. Avseende inköp av tolktjänster överskreds budgeten med 0,1 milj. euro. Jämfört med det slutliga anslaget överskreds inkomsterna med 0,7 milj. euro medan utgifterna underskreds med 0,6 milj. euro. Då verksamheten återhämtade sig flöt det in klientavgiftsintäkter till ett belopp som var 0,5 milj. euro högre än det förväntade.

Pandemiutgifter

I serviceområdets ursprungliga budget ingick inte några kostnader för pandemin eller flygplatsens verksamhet. Utgifterna för flygplatsverksamheten var 2,7 milj. euro medan de övriga pandemiutgifterna uppgick till 18,1 milj. euro. Flygplatsverksamheten upphörde i slutet av juni.

För pandemiutgifternas del underskreds utgifterna med 7,4 milj. euro jämfört med det slutliga anslaget medan de för flygplatsverksamhetens del utföll enligt tilläggsanslaget. Utgifterna för flygplatsverksamheten utföll med 2,7 milj. euro. För pandemiutgifternas del var de största utgiftsposterna testningsverksamheten 11,3 milj. euro, verksamheten med coronavaccinering 3,3 milj. euro och smittspårningen 0,8 milj. euro. För att täcka kostnaderna som orsakats av pandemin fick man 19,8 milj. euro i statsunderstöd, inklusive ersättningar för testningsverksamheten, vaccinationsverksamheten och en på Vandas befolkningsmängd baserad engångsersättning för övriga direkta kostnader orsakade av corona. Staten ersatte pandemiutgifterna under slutet av året utifrån en bedömning. Ingen statsersättning betalades år 2022 för smittspårningsarbetet. Staten ersatte utgifterna för flygplatsens verksamhet under januari–juni med totalt 2,7 milj. euro. Coronastödet riktades till de övriga serviceområdena enligt utgifternas utfall, bland annat fick den specialiserade sjukvården 0,9 milj. euro och äldre- och handikappservicens sjukhustjänster 1,4 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Väntetid för direkta telefonsamtal till hälsostationernas centraliserade telefontjänst (min, medelvärde)	9	≤5	15
Väntetid vid återuppringning vid hälsostationernas centraliserade telefontjänst (min, medelvärde)	267	≤60	519
Väntetid till hälsostationens läkarmottagning i icke brådskande ärenden (tredje lediga tiden till läkare dygn, median) *	87	≤14	87
Besök på hälsostationsmottagning och kontakter som ersätter besök, antal totalt **	219832	275 927	200 943
varav e-kontakt med läkare	148402	168 656	142 318
varav e-kontakt med sjukskötare/hälsovårdare/närvårdare	71 430	107 271	95 966
Hälsostationernas e-kontakter totalt	106 785	78 749	105 992
varav e-kontakt med läkare	-	11 740	21 846
varav elektronisk bedömning av vårdbehovet	-	35 601	31 175
varav e-kontakt med sjukskötare/hälsovårdare/närvårdare	-	31 407	84 146
Samtal till hälsostationernas vårdpersonal	304 095	275 155	262 765
Besök vid mödra- och barnrådgivningen och kontakter som ersätter besök, antal ***	119 881	125 900	94 423
Besök vid skol- och studerandehälsovården och kontakter som ersätter besök, antal ***	69 270	78 500	57 464
Besök vid mentalvårdstjänsterna och kontakter som ersätter besök per invånare	0,036	0,035	0,041
Terapitjänster, förhållandet mellan distanskontakter och mottagningsbesök (%) ****	22 %	≥20 %	17 %
Uteblivna besök som inte avbokats, förhållande till genomförda besök (%) *****	3,6 %	≤2,0 %	3,30 %

* Medianen är mittenvärdet i en ordnad talserie. I en talserie med jämna tal medeltalet av de två mittersta talen.
** Inkl. mottagningsbesök hos skötare och läkare, gruppbesök, grupptillställningar, hembesök samt samtal som ersätter besök och e-kontakter. Målsättningen är att sköta patientens ärenden vid den första kontakten (per telefon/via e-tjänster) så att det inte nödvändigtvis finns något behov för besök vid mottagning.
*** Inkluderar mottagningsbesök hos skötare och läkare, gruppbesök, grupptillställningar, hembesök, samtal som ersätter besök och e-kontakter.
**** Fysioterapi, ergoterapi, talterapi, näringsterapi.
***** Hälsostationstjänster, förebyggande hälsovård, rehabiliteringstjänster.

12 40
Familje- och socialtjänster

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	13 939	0	13 939	13 264	675
Utgifter	-133 633	-5 762	-139 395	-141 226	1 831
Verksamhetsbidrag	-119 694	-5 762	-125 456	-127 962	2 506

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Inom familje- och socialtjänsterna ökade invånarnas servicebehov och antalet klienter fortsättningsvis under år 2022. Det växande servicebehovet berodde bland annat på ökningen av psykiska problem bland ungdomar, hur familjernas svårigheter utöver barnen även återspeglas i föräldrarnas ökade behov av stöd, en hög belastning på tjänster inom det tidiga stödet, samt speciellt serviceskulden inom missbrukar- och mentalvårdstjänsterna. Inom boendeservicen för vuxna syns å andra sidan den allmänna ökningen av antalet bostadslösa i Vanda.

För att snabba upp tillgången till tjänster effektiverades klientprocesserna, mångaktörssamarbetet med samverkansgrupperna intensifierades och i syfte att stötta familjerna utarbetades nya verksamhetsmodeller. Satsningar gjordes på att utveckla rådgivningen och handledningen. För att få snabbare tillgång till service inrättades även nya befattningar. Rekryteringen var dock en svår uppgift framför allt i fråga om socialarbetare, psykologer och läkare, och alla vakanser kunde inte besättas. Den egna serviceproduktionen kompletterades vid behov genom köpta tjänster. Man strävade efter att stärka attraktionskraften och hålla anställda kvar i stadens tjänst bland annat genom att utveckla arbetsgivarprofilen, stärka introduktionen i arbetet, utveckla arbetsprocesserna och ledningsstrukturen samt stärka belöningssystemet.

Bedömningen av barnfamiljers servicebehov var fortsättningsvis överbelastad och de lagstadgade tidsfristerna överskreds i vissa fall i fråga om att slutföra bedömningar av servicebehovet. Inom bedömningen av servicebehovet och det familjesociala arbetet rådde det personalbrist och hög personalomsättning, vilket inverkade på hur väl tjänsterna fungerade.

Både inom det familjesociala arbetet som utgår från socialvårdslagen och inom barnskyddet ökade klientantalet från och med våren 2021. Inom barnskyddet har antalet klienter ökat och ligger nu på en högre nivå jämfört med tiden innan coronapandemin. Ökningen av antalet klienter ledde också till en större efterfrågan av stödtjänster som riktar sig till familjer. Däremot ökade inte antalet omhändertagna barn.

Barnskyddslagens bindande klientdimensionering trädde i kraft 1.1.2022. Om dimensioneringen föreskrivs att antalet klienter per socialarbetare inom barnskyddet får vara högst 35 barn per socialarbetare (från och med år 2024 högst 30 barnklienter). Från början av år 2022 ökades antalet befattningar för att motsvara dimensioneringen, men tillgången till socialarbetare bjöd på utmaningar och flera vakanser är obesatta. Under det gångna året har antalet barnklienter per socialarbetare överstigit dimensioneringen av ovan nämnda skäl. Särskilt problematisk var situationen inom barnskyddets öppenvård.

Ungdomars tillgång till service förbättrades och verksamhetsmodellerna utvecklades målenligt för att uppnå smidigare processer. Antalet nya klienter ökade med 20 procent från november 2021 till november 2022. Väntetiden till tjänsterna var dock märkbart kortare och låg i november 2022 i snitt på 24 dygn (51 dygn i juli 2022).

Inom de sociala tjänsterna för vuxna och unga kunde man svara på de uppställda målen om bättre tillgång till tjänster vid rätt tid. Man strävar efter att ytterligare öka handledningens och rådgivningens andel före den egentliga bedömningen av servicebehovet eller klientskapet. Inom projektsamarbetet utvecklades bland annat klientsegmenteringen, uppsökande tjänster, digitala tjänster, stödet för arbetsförmågan (projektet TEOT) och som en egen verksamhet den sociala rehabiliteringen (Noste - multiprofessionell målinriktad coachning i grupp). Med dessa metoder försöker vi rikta servicen så optimalt som möjligt med avseende på tid och ändamål.

Inom serviceområdet byggde man upp en kvalitets-, inköps- och övervakningsenhet. Under pilotförsöksperioden identifierades strukturer och helheter med anknytning till köptjänstverksamhet och kvalitet som kräver vidare utveckling. Det bekräftades att stödet för kvalitetskontroll och organisering inom välfärdsområdet centraliseras till koncernförvaltningen och man förberedde en överföring av ansvaret till välfärdsområdets organisation.

De mest centrala reformernas och förändringarnas fortskridande inom serviceområdet

Inom familje- och socialtjänsterna utvecklades processer som gör klientarbetet smidigare i syfte att snabba upp tillgången till service, till exempel genom utvidgade öppettider och smidigare inledande bedömningar och första kontakter. Vid flera enheter utökades också verksamheten i grupp. Avseende utvecklingen av verksamhetsmodellen för familjecenter uppnåddes flera av målen inom projekthelheten och RRP-projektets temaprojekt HyväPerhekeskus påbörjades. Beredningen av enheten för centraliserad rådgivning och handledning för barnfamiljer fortlöpte enligt målen som en del av beredningen inför välfärdsområdet och utvecklandet av verksamhetsmodellen för familjecenter.

Genom ett tätare multiprofessionellt samarbete förbättrades även smidigheten i arbetet. Här kan nämnas klienthandledningsstrukturen för stöd i ett tidigt skede, samverkansstrukturerna mellan social- och krisjouren och barnskyddsjouren under tjänstetid, läkartjänsternas konsultationsstrukturer och det påbörjade samarbetet med ungdomspsykiatrin vid HUS. Vid enheterna utvecklades också klassificeringen av prioriteringsklass för bedömningen av klienternas servicebehov och en effektivare servicehänvisning.

Klientarbetet utvecklades i samarbete med olika projekt (projektet Asukkaan asialla, Bostadslöshetsprojektet, TEOT-projektet för partiellt arbetsföra, RIO-projektet med fokus på unga som uppvisar symtom genom brott). Verksamheten Noste - social rehabilitering som ordnades i egen regi visade sig ha god effekt.

Man svarade på det ökade servicebehovet genom att öppna nya serviceenheter för de olika funktionerna. I västra Vanda öppnade ungdomscentralen Nuppi ett nytt verksamhetsställe på Virtatalo i Myrbacka, vakanserna tillsattes och centralen har från och med oktober 2022 varit verksam med full kapacitet. Arbetena vid den helhet som utgör Kvesvedsängens servicecentral framskred planenligt och enligt tidtabellen. Vid Kvesvedsängen produceras tjänster inom stödboendet och serviceboende med heldygnsomsorg för vuxna personer. Servicecentralens personal inledde arbetet 7.12 och klienterna flyttar in i enheten från och med januari 2023. Inom barnskyddet utökades antalet institutionsplatser i egen regi genom att i anslutning till Ekbrinkens mottagningshem grunda en avdelning på specialnivå med 6 platser. Avdelningen inleder sin verksamhet från början av 2023.

De viktigaste åtgärderna och effekterna med anknytning till corona

Coronapandemin avspeglade sig framför allt som tilltagande psykiska problem och svårigheter med att orka, vilket ökade behovet av service och belastningen inom serviceproduktionen. Isoleringen och restriktioner av olika slag har inverkat på vårt sociala välmående, och psykisk ohälsa och andra relaterade symtom ökade såväl bland unga som bland vuxna. Antalet klienter inom missbrukar- och mentalvården ökade och med det också ett allt större behov av boendetjänster.

Förberedelserna inför välfärdsområdesreformen inom serviceområdet

Serviceområdet deltog aktivt i välfärdsområdets fusionsarbete och i utvecklandet av organisationsstrukturen och klientarbetet. Utvecklingsarbetet kopplades i sin helhet samman med beredningen av välfärdsområdet. Exempelvis kopplades utvecklandet av verksamhetsmodellen med familjecenter samman med helheten som omfattade barn-, ungdoms- och familjerådgivningen och -handledningen samt utvecklandet av mentalvårdstjänsterna för barn och unga. Kvalitets-, inköps- och övervakningsenheten deltog i den påbörjade beredningen av välfärdsområdet inom delområdet organiseringsstöd och producentstyrning.

Hur Ukraina inverkat på serviceområdets verksamhet

Situationen i Ukraina sysselsatte social- och krisjouren i februari 2022, men efter de första veckorna flyttade fokus i arbetet över till andra tjänster. Invandrarservicens personal deltog på flygplatsen i anordnandet och organiseringen av stödet till människor som flytt från Ukraina. För samordning av situationen på stadsnivå anställdes en projektchef under våren. De ukrainska flyktingarna får i detta nu tillfälligt skydd och de har under hela år 2022 omfattats av mottagningssystemet. I mars 2023 får de som flytt från Ukraina rätt till hemkommun och då kommer behovet av integrationsfrämjande socialvård att öka kraftigt. I Vanda finns det för tillfället omkring 1 000 personer med privat inkvartering som våren 2023 överförs till de offentliga social- och hälsovårdstjänsterna. Klientfamiljernas ekonomi vittnade om en besvärlig situation till följd av förändringar i den ekonomiska verksamhetsmiljön och kriget i Ukraina. Antalet ansökningar om kompletterande och förebyggande utkomststöd ökade. En stor del av ansökningarna gällde hyresskulder.

Budgetens utfall

Serviceområdets utgifter uppgick år 2022 till 141,2 milj. euro och inkomsterna till 13,3 milj. euro.

Stadsfullmäktige höjde 10.10.2022 serviceområdets utgiftsanslag med 5,2 milj. euro i enlighet med verksamhetsområdets förslag. Förslaget till ändring av anslaget utgick från utfallsprognosen enligt situationen i slutet av augusti och bestod främst av utgifter för inköp av kundtjänster. Samtidigt höjdes serviceområdets anslag med 0,5 milj. euro avsett för löneförhöjningar. Serviceområdets anslag höjdes med 0,1 milj. euro reserverade för anställning av studerande och skolelever.

I relation till den ursprungliga budgeten överskreds serviceområdets utgifter med 7,6 milj. euro medan inkomsterna underskreds med 0,7 milj. euro. Jämfört med det slutliga anslaget överskreds serviceområdets utgifter med 1,8 milj. euro medan inkomsterna var 0,7 milj. euro på minus. Resultatet (verksamhetskostnaderna netto) visade ett minus på 8,3 milj. euro jämfört med den ursprungliga budgeten och var i förhållande till den slutgiltiga budgeten 2,5 milj. euro sämre.

Överskridningen av anslagen gällde barnskyddets köpta tjänster, det tidiga stödet och tjänsterna för vuxna och unga på 6,5 milj. euro, förvaltningsdomstolens beslut där Vanda ålagts betala barnskydds- och eftervårdsersättningar till andra kommuner för totalt 1,1 milj. euro, utgifter för inhyrd arbetskraft på 0,5 milj. euro och för tolktjänster 0,4 milj. euro. Personalkostnaderna underskreds med 0,9 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Väntetid till ungdomscentralen Nuppis tjänster (dygn i genomsnitt), tvärsnitt för rapporteringperiodens sista månad, i kö	50	≤ 10	24
Antal klienter som omfattas av hemservice för barnfamiljer	688	1 000	762
Bedömningar av servicebehovet inom barnskyddet och för barn som behöver särskilt stöd slutförs inom tidsfristen på 3 mån. (THL:s rapport)	84,6 %	100 %	91 %
Ansökningar om förebyggande och kompletterande utkomststöd behandlas inom 7 dagar (THL:s rapport)	99,7 %	100 %	99 %
Genomsnittsantalet klienter inom barnskyddets öppenvård per månad, andel av klienter i åldern 0–-17 år	2,7 %	2,6 %	2,6 %
Behovet av omhändertagande i åldern 0–17 år	0,22 %	0,22 %	0,16 %
Antal klienter inom barnskyddet, barn/socialarbetare	47	35	42
Enheten för socialt arbete för vuxna, klientkontakter/arbetsinsats/arbetsdag	4,2	4,2	- *
Enheten för socialarbete för unga, klientkontakter/arbetsinsats/arbetsdag	3,1	3,7	- *
Invandrarservicens integrationsarbete, klientkontakter/arbetsinsats/arbetsdag	3,9	4,2	- *

* Inga uppgifter finns att tillgå p.g.a. det förnyade hr-systemet.

12 60
Äldre- och handikappservicen

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	25 845	0	25 845	26 386	-541
Utgifter	-233 910	-19 211	-253 121	-252 495	-627
Verksamhetsbidrag	-208 065	-19 211	-227 276	-226 109	-1 168

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Serviceproduktionen mötte flera utmaningar såsom personalbrist, coronapandemin, högt belastade vårdkedjor, fackförbundens övertids- och skiftbytesförbud och de offentliga branschernas strejk. Pandemisituationen ökade behovet av serviceboende med heldygnsomsorg och ledde till att kön till servicen växte. På grund av bristen på lediga vårdhemsplatser och personalunderskottet klarade man inte till alla delar av att följa tidsfristerna för ordnandet av lagstadgad service. Ordnandet av smidiga servicekedjor stod inför utmaningar, både i fråga om service som levereras hem och inom boendeservicen. Kvalitetskontrollen genomfördes enligt årsklockan både inom den egna serviceproduktionen och de köpta tjänsterna. Dessutom genomfördes reaktiv tillsyn utan förhandsanmälan utifrån inlämnad respons.

Äldre- och handikappservicen genomförde under år 2022 ett stort antal åtgärder för att säkerställa smidiga vård- och servicekedjor. Det förekom svårigheter avseende anordnandet av service och vårdkedjans smidighet, framför allt inom serviceboende med heldygnsomsorg för äldre och inom boendeservicen för personer med funktionsnedsättning. Den egna serviceproduktionen och utbudet av köpta tjänster räckte inte till i förhållande till servicebehovet och svårigheterna med personaltillgången innebar en ytterligare utmaning i en svår situation. Man kunde inte öppna egna enheter inom omsorgsboendet enligt

planerad tidtabell och hela den konkurrensutsatta kapaciteten kunde inte tas i bruk. På grund av bristen på skötare fanns det obelagda platser såväl inom den egna verksamheten som inom köptjänsterna.

Kön till dagverksamheten som uppstått under pandemin kunde avhjälpas med hjälp av extra lokaler och tillfälliga personalresurser. Inom projektet för en utveckling av distanstjänsterna startade man i juni i västra Vanda en hemvårdstjänst på distans och under hösten utvidgades verksamheten till att omfatta samtliga områden inom hemvården. Utöver hemvårdstjänsten på distans hade man ett pilotförsök med olika slag av gruppfunktioner på distans såsom måltidsgrupper.

Trots coronapandemin och den besvärliga personalsituationen som pågått hela året klarade hemvården av att svara på klienternas vård- och servicebehov. I bedömningen av servicebehovet och funktionsförmågan utnyttjades RAI-systemet. Andelen personer över 75 år som bor hemma överskred målnivån och låg på 93,6 procent. Antalet personer som fyllt 75 år uppgick inom stödet för närståendevård i slutet av november till 1 110 klienter, med en täckning på 2,2 procent.

På grund av den lagstadgade personaldimensioneringen för serviceboende med heldygnsomsorg (0,6) som trädde i kraft från ingången av år 2022 inrättades 30 nya vakanser för att säkerställa dimensioneringen vid vårdhemmen. Av dessa var 15 ”dimensioneringsvakanser” som vid inrättandet inte knöts till en viss befattningsbenämning utan vakanserna kunde användas till fyra separat definierade beteckningar (fysioterapeut, ergoterapeut, sjukskötare eller socialhandledare), beroende på möjligheterna att i rekryteringsögonblicket se till tryggandet av serviceproduktionen och tillgången till kompetent personal.

Vid Vanda sjukhus var man på grund av den svåra personalsituationen tvungen att skära ner på bäddavdelningens vårdplatser för att trygga patienternas säkerhet och arbetarskyddet. Nedskärningarna förde med sig att färre vårdperioder än planerat kunde förverkligas. Hemsjukhuset och det mobila sjukhuset (Liikkuva Sairaala) kunde dock stödja vårdkedjans verksamhet genom att producera mycket mer service än vad man planerat. Utöver den egna serviceproduktionen köpte man sjukvårds- och rehabiliteringstjänster från Kauniala, Hertonäs coronasjukhus och Terhohemmet. På grund av corona höll den geriatriska mottagningen stängt under hösten och det ökade antalet remisser ledde till att verksamheten överbelastades, men den plan som enheten i början av hösten utarbetat för snabbare tillgång till vård vid mottagningen gav vid slutet av året resultat. Tillsammans med den specialiserade sjukvården och serviceområdets övriga serviceenheter arbetade man hårt för att få vårdkedjorna att löpa smidigare. Ett tryggande av jourverksamheten prioriterades som den viktigaste delen i vårdkedjan, med lyckat resultat. Man lyckades dock inte undvika dröjsmålsavgifter som nu var rekordhöga på grund av bristerna i den övriga vårdkedjan. Den främsta orsaken till att vårdkedjan inte fungerade är bristen på sjukskötare och därtill kopplade stängningar.

Serviceområdet för äldre- och handikappservicen hade stor brist på personal inom flera verksamhetsenheter. Utmaningar förekom framför allt i rekryteringen av sjukskötare, närvårdare, läkare, handledare och socialarbetare. I slutet av november var cirka 89 procent av serviceområdets vakanser besatta.

Centrala genomförda eller påbörjade reformer och förändringar

De uppdaterade kriterierna för beviljande av tjänster för äldre infördes 1.1.2022. De uppdaterade kriterierna för beviljande av stöd för närståendevård och vårdarvode enligt klass 3 togs i bruk från och med 1.5.2022. Utbildning anordnades för personalen i syfte att förankra förändringarna.

För att förbättra klienternas delaktighet utarbetade man inom klienthandledningen en modell för insamling av klientrespons och förberedelser togs för grundande av klientpaneler. Projektet för en utveckling av distanstjänsterna i samarbete med klienthandledningen för äldre håller för tillfället på att köra i gång en klientpanel för äldre. Inom dagverksamheten för äldre och personer med funktionsnedsättning deltog klienterna aktivt i planeringen av veckoprogrammet. Klientpanelerna som verkar i anslutning till dagverksamheten för personer med funktionsnedsättning återupptog under våren sitt arbete. Inom hemvården fortsatte man utveckla den kundorienterade servicen i verkstäder för de anställda och även stärka chefskompetensen med avseende på coachande ledarskap. Hemvårdens rehabiliteringskompetens och personalens kunnande inom äldrearbetet stärktes i enlighet med personalplanen.

I maj överfördes Björkby vårdhem med 24 platser från Attendo till stadens serviceproduktion i egen regi. Verksamheten vid Myras rehabiliterings- och bedömningsenhet med 24 platser öppnades stegvis med början i juli. Korttidsplatserna flyttade från Myrbacka äldrecenters första våning till den ovannämnda nya enheten och vid äldrecentret inrättades i stället platser för långtidsvård. Enheten kunde dock inte inleda sin verksamhet på grund av svårigheter med att rekrytera personal. Man påbörjade beredningen av en ändring i verksamheten inom korttidsvården för äldre. Informationsmöten för personalen och klienterna samt personliga samtal hölls inom de enheter som berördes av ändringarna.

Coachutbildningen som fokuserade på en människonära kultur avslutades. Coacharna vid enheterna instruerar och handleder nyanställda inom sina enheter. Pilotförsöket med Myrbacka äldrecenters Kotihoiva-modell bereddes under våren. Inför pilotprojektet arrangerades i maj förberedande workshoppar för personalen medan pilotprojektet startade i oktober. Målet är att från början av 2023 övergå till en verksamhet som utgår från modellen. Utvecklandet av konceptet Hyvän vanhuuden osaamiskeskus (Kompetenscentrum för en god ålderdom) inleddes i oktober och rekryteringen av anställda till den nya enheten startade i november.

Olika verktyg för kunskapsledning utnyttjades. Användningen av systemet Effector utsträcktes från servicesedlar till att även omfatta köpta tjänster. Under år 2022 överfördes tjänster i hemmet, serviceboende med heldygnsomsorg för äldre och inköp av boende för personer med funktionsnedsättning till systemet. Ändringen har minskat arbetsbördan som gällt fakturor och uppföljningen av utnyttjade tjänster och förbättrar möjligheterna att följa upp hur klienterna använder olika tjänster.

För att stärka möjligheterna att attrahera och hålla kvar personal nyttjades otaliga åtgärder, bland annat började man inom serviceområdena anordna regelbundna introduktioner på allmän nivå för nyanställda. Projektgruppen för utveckling av kompetensen inom serviceområdet utvecklade, samordnade och stöttade utbildningsplaneringen och genomförandet av utbildningar tillsammans med yrkeshögskolan Metropolia i egenskap av utbildningspartner. Arbetshälsan främjades i enlighet med planen och det var möjligt att belöna fler anställda än tidigare för ett väl utfört arbete. Det täta samarbetet med läroinrättningarna fortgick.

De viktigaste åtgärderna och effekterna med anknytning till corona

Coronaepidemin utgjorde under början av året en utmaning för serviceområdets verksamhet då både klienter och anställda allt oftare exponerades och insjuknade. För att säkerställa kritiska funktioner var man tvungen att inskränka på olika tjänster och flytta över personal. Anställda flyttade också över från andra serviceområden för att förstärka personalsituationen vid boendeenheterna och sjukhusavdelningarna. Under våren och sommaren minskade smittorna men avtog inte helt. Antalet patienter intagna på sjukhus på grund av covid-19 nådde i oktober–november åter nya toppnivåer för hela pandemiperioden. Personalen har i nästan tre års tid arbetat enligt epidemivågorna i ett läge där de varit tvungna att skydda sig, begränsa kontakterna mellan klienterna och patienterna och deras närstående, och hålla avstånd till sina kollegor. Pandemiperioden hade en försvagande inverkan på klienternas funktionsförmåga och ökade därmed servicebehovet och kostnaderna.

Förberedelserna inför välfärdsområdesreformen inom serviceområdet

Serviceområdet deltog aktivt i förberedelserna inför välfärdsområdet. Serviceenheterna utsåg representanter till de underarbetsgrupper som behandlade fusionen i samband med beredningen av välfärdsområdesreformen, och gruppernas arbete fortgick från och med våren. De pågående utvecklingsåtgärderna sammanlänkades med beredningen av välfärdsområdena och personal från bägge städerna involverades i arbetet. För serviceområdets personal arrangerades från och med september varje månad informationsmöten för chefer och anställda.

Ukrainas inverkan på verksamheten inom serviceområdet

Situationen i Ukraina har inte direkt inverkat på serviceområdets verksamhet utöver enskilda förfrågningar som kommit till klienthandledningen i anslutning till samarbetet med mottagningscentralen. Vid serviceenheterna gick man igenom frågor som berörde beredskapsplanen och beredskapen. Under hösten utarbetades åtgärder för att spara el och planer för eventuella elavbrott under vintern.

Budgetens utfall

Serviceområdets utgifter uppgick år 2022 till 252,5 milj. euro och inkomsterna till 26,4 milj. euro.

Stadsfullmäktige höjde 10.10.2022 serviceområdets utgiftsanslag med 18,5 milj. euro i enlighet med verksamhetsområdets förslag. Förslaget till ändring av anslaget utgick från utfallsprognosen enligt situationen i slutet av augusti och bestod främst av utgifter för inköp av kundtjänster. Dessutom höjdes serviceområdets anslag med 0,7 milj. euro med avseende på löneförhöjningar.

Jämfört med den ursprungliga budgeten överskreds serviceområdets utgifter med 18,6 milj. euro och inkomsterna med 0,5 milj. euro. I relation till det slutliga anslaget underskreds serviceområdets utgifter med 0,6 milj. euro medan inkomsterna överskreds med 0,5 milj. euro. De största överskridningarna gällde köp av serviceboende med heldygnsomsorg, personlig assistans för personer med funktionsnedsättning och Kauniala sjukhus köptjänster. Serviceområdet fick 1,4 milj. euro i ersättning av staten för kostnader orsakade av coronapandemin. Resultatet (verksamhetskostnaderna netto) uppvisade ett minus på 18 milj. euro jämfört med den ursprungliga driftsplanen och låg i förhållande till den slutliga driftsplanen 1,2 milj. euro på plus.

Av serviceområdets kontogrupper överskreds andelen personalutgifter med 2 milj. euro, vilket inkluderade användningen av inhyrd arbetskraft (underskridningen av personalkostnader 7,8 milj. euro och överskridningen av inhyrd arbetskraft 9,9 milj. euro). Köpen av kundtjänster underskred budgeten med 1,4 milj. euro. Exklusive budgetens tilläggsanslag var överskridningen 17,1 milj. euro.

Utgifterna för stöd för boende i hemmet underskreds med 1,2 milj. euro, köptjänsternas utgifter överskreds med 3,2 milj. euro (en överskridning på 13,2 milj. euro jämfört med det ursprungliga), specialboendets utgifter underskreds med 0,2 milj. euro och utgifterna för Vanda sjukhus underskreds med 2,7 milj. euro (en överskridning med 2,3 milj. euro jämfört med det ursprungliga). Resurscentrets utgifter utföll 0,7 milj. euro över det budgeterade (en överskridning om 4,2 milj. euro jämfört med den ursprungliga budgeten).

Granskat per funktion fanns de största skillnaderna i utfallet jämfört med budgeten inom inköp av serviceboende med heldygnsomsorg där köpen överskred tilläggsanslagsbudgeten med 1,7 milj. euro (en överskridning på 11,7 milj. euro jämfört med den ursprungliga budgeten). Överskridningen berodde på prisförhöjningar (höjd personaldimensionering 0,6 och tilläggsplatser). Den personliga assistansen för personer med funktionsnedsättning överskred köpen av kundtjänster med 0,9 milj. euro. Inom de köpta tjänsterna överskreds även tjänster i hemmet för personer med funktionsnedsättning med 1,4 milj. euro och köpen av boende för personer med funktionsnedsättning med 1,2 milj. euro.

Kauniala sjukhus köptjänster underskred den slutliga driftsplanen med 1,5 milj. euro (en överskridning med 3,5 milj. euro jämfört med det ursprungliga).

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Personer som fyllt 75 år och bor hemma, % av befolkningen i motsvarande ålder 31.12	93,4 %	93,4 %	93,60 %
Personer som fyllt 85 år och bor hemma, % av befolkningen i motsvarande ålder 31.12	84,0 %	85,0 %	84,60 %
Täckning för stödet för närståendevård 75 år / befolkning 75+, 31.12	2,0 %	2,5 %	2,20 %
Omfattas av regelbunden hemvård, över 75 år /befolkningen 75+, 31.12	7,8 %	9,3 %	7,10 %
Andelen besatta tjänster bland anställda som deltar i direkt kli-entarbete	..	95,0 %	88,2 % *
Direkt arbetstid för hemvård, % av arbetstiden, närvårdare	38,0 %	60,0 %	40,00 %
Direkt arbetstid för servicehus, % av arbetstiden, närvårdare	..	70,0 %	46,00 %
Platser inom omsorgsboendet / befolkningen 75+, %	6,4 %	8,6 %	8,00 %
Andelen boende med boendestöd och inom boendeservicen för utvecklingsstörda, % av alla som omfattas av boendeser-vicen	38,6 %	39,0 %	38,50 %
Vårdperioder vid hälsocentralsjukhus/vårdplats, genomsn. (år 2020 tot. 211 vårdplatser)	14,7	17,5	14,6
Hälsocentralssjukhus, % utskrivningar till det egna hemmet	73,6 %	75,0 %	73,20 %

* Uppgifter finns inte att tillgå i HR-systemet, siffran rapporterats av äldre- och handikappservicens chefer 31.12.2022.

12 13
Affärsverket för mun- och tandhälsa

Resultaträkning

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Omsättning	**24 958**	**0**	**24 958**	**25 253**	**-295**
Övriga rörelseintäkter	635	0	635	651	-16
Material och tjänster	-6 092	0	-6 092	-7 503	1 411
Personalkostnader	-16 770	-186	-16 956	-16 040	-916
Avskrivningar och nedskrivningar	0	0	0	0	0
Övriga rörelsekostnader	-2 250	0	-2 250	-1 889	-361
Rörelseöverskott (-underskott)	**481**	**-186**	**295**	**472**	**-177**
Övriga finansiella inkomster	17	0	17	28	-11
Ränteutgifter som betalats till kommunen	-159	0	-159	-159	0
Ersättning för grundkapitalet	-68	0	-68	-68	0
Övriga finansiella utgifter	0	0	0	-1	1
Finansiella inkomster och utgifter	-210	0	-210	-201	-9
Överskott (underskott) före reserver	**271**	**-186**	**84**	**271**	**-187**
Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	0	0	0	0	0
Ökning (-) eller minskning (+) av frivilliga reserver	0	0	0	0	0
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**271**	**-186**	**84**	**271**	**-187**

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda har som verksamhetsmål att producera munhälsovårdstjänster för befolkningen i Vanda stad. Affärsverket för mun- och tandhälsa har i uppgift att i enlighet med serviceavtalet om munhälsovårdstjänster producera de mun- och tandvårdstjänster för vilka staden enligt folkhälsolagen och övrig lagstiftning har organiseringsansvaret.

Med avseende på verksamheten under året är en central fråga hur munhälsovården svarar på servicebehovet ur kundens perspektiv, på ett ekonomiskt balanserat sätt och med hänsyn till personalens välbefinnande. I verksamheten återspeglades fortfarande den vårdgarantikö som bildats på grund av avbrott i verksamheten och den minskade verksamhetsvolymen till följd av coronapandemin, men före utgången av år 2022 kunde vårdgarantiköerna nästan helt avvecklas. I juni 2022 införde man servicesedlar. Servicesedel kan ges för fortsatt brådskande vård, för vård som baserar sig på vårdbehov som konstaterats vid undersökningsbesök samt för reparation av tänder som spruckit. I början av september inledde en privat aktör arbetet med att korta av en kö på 1 000 patienter i Vandas lokaler. Rådgivningsverksamheten och de periodiska hälsokontrollerna inom skol- och studerandehälsovården som baserar sig på förordningen förverkligades planenligt.

Under året tog 72 491 klienter del av tjänsterna. Antalet klienter låg kvar på samma nivå som året innan. Andelen Vandabor som besökte tandläkaren jämfört med befolkningen totalt ökade något från föregående år. År 2022 uppgick antalet besökare till 19,24 % av befolkningen medan motsvarande siffra år 2021 var 18,40 %. Antalet besök per patient minskade från året innan. År 2022 var antalet 2,59 besök/patient (2,86 besök/patient år 2021).

Inom mun- och tandvården gjordes 119 076 tandläkarbesök (år 2021 var antalet besök 124 869), en minskning med 4,9 procent jämfört med året innan. Antalet munhygienistbesök var 44 938 (år 2021 var antalet besök 47 787), en minskning med 6,0 procent från året innan. Antalet besök till tandskötare var 6 380 (år 2021 var antalet besök 7 579), en minskning med 15,8 procent från året innan.

Till den brådskande akutvården vid munhälsovården fick man tid samma dag. Antalet akutvårdsbesök var färre än året innan. År 2022 var antalet besök 15 995 och år 2021 var motsvarande siffra 18 536.

Budgetens utfall

Verksamhetsintäkterna överskred budgeten med 25,0 milj. euro och uppgick till 25,3 milj. euro. En central faktor var höjningen av serviceavtalet på en miljon. Höjningen täckte servicesedlar som anskaffats som köpta tjänster, inköp av tjänster av privata serviceproducenter samt den negativa inverkan som det minskade antalet viktade åtgärder och kundbesök hade på de externa intäkterna av klientavgifterna under början av året. Dessutom balanserade bidraget på 625 000 euro som bokförts under affärsverksamhetens övriga intäkter ekonomin för år 2022.

En märkbar överskridning i verksamhetens material- och servicekostnader i förhållande till budgeten syns i köp av tjänster (överskridning 1,4 milj. euro). Köpen av tjänster ökade bland annat genom anskaffningen av servicesedlar och köpen av tjänster från den privata sektorn. Vid anskaffningen av material och förnödenheter var utfallet mindre än året innan (förändring -127 000 euro). Personalkostnaderna uppgick till 16,0 milj. euro medan budgeten efter ändringarna låg på 16,96 milj. euro. (Stadens strategi och ledningens centraliserade reservering för en kommunal löneuppgörelse infördes för affärsverket som en budgetändring). Förklaringen till budgetunderskridningen står att finna i personalunderskottet och vårdpersonalens lägre åtgärdsarvoden.

Inom affärsverksamhetens övriga utgifter sparade man in 361 000 euro. De interna hyrorna år 2022 följde budgeten.

År 2022 förekom inga avskrivningar enligt plan.

Affärsverket uppvisade ett överskott på 271 120,30 euro (år 2021 var överskottet 470 068,11 euro).

Affärsverkets eget kapital uppgick i slutet av år 2022 till 1 263 732,49 euro (992 612,19 euro i slutet av år 2021). Affärsverkets grundkapital uppvisade ett överskott på 289 297,49 euro.

Sammandrag av finansieringsanalysen

1 000 €	Budget 2022	Utfall	Överskridning/ underskridning
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**84**	**271**	**-187**
Finansieringens kassaflöde			
Förändringar i eget kapital	0	0	0
Överskott som återbetalas till kommunen	0	0	0
Övriga förändringar i likviditeten	0	-333	333
Förändring i likvida medel	**84**	**-61**	**146**

Investeringar

Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda finansierade år 2022 sina investeringar genom leasingavtal och investeringarna bokfördes därmed inte i balansräkningen, vilket även var praxis under de föregående åren.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
antal klienter, st.	72 354	83 000	72 491
besök totalt, st.	180 235	199 000	170 394
prioriterade åtgärder, st.	379 105	456 750	355 539
prioriterade åtgärder per besök st.	2,1	2,3	2,1

13
Fostran och lärande

Ansvarig: Katri Kalske

Verksamhetsorgan: Nämnden för fostran och lärande
Ordförande: Paula Lehmuskallio

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Fostran och lärande totalt					
Inkomster	33 702	5 234	38 936	39 469	-533
Utgifter	-495 957	-10 775	-506 732	-507 760	1 028
Verksamhetsbidrag	-462 255	-5 541	-467 796	-468 290	494
Fostran och lärande bruttoenheterna					
Inkomster	31 798	5 234	37 032	38 257	-1 225
Utgifter	-455 546	-10 513	-466 058	-468 237	2 178
Verksamhetsbidrag	-423 748	-5 279	-429 027	-429 980	954

Verksamheten och väsentliga förändringar under 2022

De 13 nya grupper inom förberedande undervisning som inledde den grundläggande utbildningen i april fortsätter med fullt elevantal under läsåret 2022–2023. Förutom elever från Ukraina har det kommit elever från flera andra länder till den förberedande undervisningen. Behovet av handikappundervisning har ökat mer än den övriga tillväxten. Dessa två betydande ökningar av elevantalet tillsammans ställer krav på ändamålsenliga skolnätverkslösningar. Utgående från strategin har man utvecklat ett allt närmare samarbete mellan förskole- och nybörjarundervisningen och förskoleundervisningen genom att pilotera flexibla lösningar när det gäller övergångsskedet och förenhetliga tillvägagångssätten i övergångsskedet. Genom statens projektfinansiering har S2-undervisningen och den språkmedvetna undervisningen i högstadiet stärkts.

Tillgången på personal inom småbarnspedagogiken har försämrats ytterligare under året och endast 54,6 procent av lärartjänsterna hade en behörig fostrare. Antalet lediga tjänster för lärare var 426. När det gäller barnskötare var antalet lediga tjänster 199. Det har varit svårt att få vikarier och Seure har inte kunnat svara på alla beställningar. Från Seure beställs också långvariga vikarier och personal som anställs med projektpengar. De första socionomerna inom småbarnspedagogiken började sitt arbete inom småbarnspedagogiken i Vanda.

Det har varit nästan omöjligt att hitta vikarier för svenskspråkiga lärare inom småbarnspedagogiken – på grund av detta drabbades Håkansböle av en kris på våren och öppettiderna för daghemmet måste upprepade gånger minskas under hela våren. Av samma orsak var man emellanåt tvungen att tidvis minska öppettiderna också i serviceområdets övriga daghem under våren. För att verksamheten inte skulle behöva flyttas från Håkansböle daghem till andra daghem flyttades förskoleundervisningen tillfälligt från Västersundoms skola till Håkansböle daghem för ett år.

Alla svenskspråkiga ungdomar i Vanda som avslutade grundskolan fick en fortsättningsplats på andra stadiet. De tre unga i Vanda som sökte till den nya svenskspråkiga HUX-utbildningen fick en studieplats där.

Implementeringen av den nya läroplanen för gymnasierna fortsatte och gymnasielärare utbildades i ett språk- och kulturmedvetet tillvägagångssätt. Kompetenscentrets gruppverksamhet, såsom S2-undervisningen, avbröts på grund av finansiärens riktlinjer. De viktigaste åtgärderna i Varias strategi 2022–2025 är att förnya processerna för kontinuerlig ansökan och utveckling av den personliga kompetensen så att de blir klarare samt att bygga upp en teambaserad verksamhetsmodell. Utvecklingsåtgärderna inleddes under våren 2022. Varia strävar efter en kontrollerad ökning av studerandeåren. I augusti började 1 349 nya studerande i Varia, varav 153 studerande i den nya Hux-utbildningen. Studerandeplatser i Hux erbjöds under hösten via kontinuerlig ansökan. Målet för Varias studerandeår uppnåddes. Varia deltar i det kommunala sysselsättningsförsöket i Vanda och Kervo och i beredningen av TE2024.

Antalet kuratorer utökades med 12 tjänster och antalet psykologer med 6 tjänster från och med 1.1.2022. Det finns stora utmaningar när det gäller tillgången på psykologer (graden besatta tjänster var 52,9% 31.12.2022) och situationen är kritisk med tanke på serviceproduktionen. Inom elevhälsan riktades resurser till anställning av skolkuratorer, eftersom tjänsterna som psykologer inte tillsattes på grund av rekryteringsproblem. Chefen för enheten för elevhälsa och de andra cheferna inom enheten deltog aktivt i beredningen av välfärdsområdet. Innehållet i det gemensamma elevhälsoarbetet och dess andel av det totala arbetet utreddes för första gången regelbundet. Behovet av individuellt arbete inom kurators- och psykologtjänsterna ökade ytterligare.

Projektet Digione framskred inom tidtabellen och pilotprojektskolorna utsågs. När det gäller verksamhetsområdet har ibruktagandet av den nya webbplatsen Vantaa.fi varit framgångsrik.

Budgetens utfall 2022

Verksamhetsintäkterna inom verksamhetsområdet för fostran och lärande överskred budgeten med 0,5 milj. euro. Inom verksamhetsområdets bruttoenheter överskreds verksamhetsintäkterna med 1,2 milj. euro i förhållande till budgeten. Överskridningen består av det specialunderstöd för jämlikhet inom utbildningen som staten beviljat i början av året (6,28 milj. euro) samt av flera projektunderstöd, av vilka de största är kvalitets- och tillgänglighetsprojektet för gymnasieutbildningen, fortsättningen på kompetenscentrumprojektet, fortsättningen på projektet för trestegsstöd samt fortsättningen på ett engagerande arbete i skolgemenskapen. Verksamhetsintäkterna minskar på grund av att inkomsterna från klientavgifter inom småbarnspedagogiken och statens ersättningar minskar.

Verksamhetsområdets verksamhetskostnader överskred budgeten med sammanlagt 1,0 milj. euro (0,2%). Bruttoenheternas överskridning uppgick till 2,2 milj. euro. Verksamhetsområdet fick tilläggsanslag i två tilläggsbudgetar, men de föreslagna anslagen räckte inte helt till för att täcka kostnaderna för verksamheten. Överskridningen var ännu större än beräknat i vikariekostnader, av vilka största delen syns som kostnader för hyrd av arbetskraft. Ökningen av antalet nya grupper inom den förberedande undervisningen, som det också erhölls anslag för i tilläggsbudgeten, har orsakat multiplikativa effekter till exempel i ökade tolkningskostnader. Köpen av kundtjänster från andra kommuner som verksamhetsområdet inte kan påverka var också högre än beräknat. I anslutning till återhämtningen från coronapandemin syns det ökade antalet personaltillställningar och utbildningar på plats i verksamhetskostnaderna. Extra städningarna på grund av coronaepidemin under vårterminen och cateringproducenternas prishöjningar gav upphov till kostnadsökningar. Den lagändring om stöd till barn som trädde i kraft 1.8.2022 inom småbarnspedagogiken hade en betydande inverkan på det slutliga utfallet av budgeten.

Löneförhöjningarna enligt kollektivavtalet för kommunsektorn höjde personalkostnaderna, men verksamhetsområdet fick anslag för dem från anslagsreserveringarna för stadens strategi och ledning.

För den förberedande undervisningen inrättades 13 nya grupper för elever från Ukraina, vilket ökar verksamhetskostnaderna med 0,6 milj. euro. På andra stadiet studerade 10 ukrainska ungdomar i S2-grupperna inom den grundläggande utbildningen för vuxna i Varia.

Inom yrkesutbildningen (Varia, nettoenheten) underskreds verksamhetsbidraget, vilket innebar att täckningsmålet uppnåddes. Varia fick 2,1 milj. euro i statsandel i beslutet om tilläggsprestationer, som dock i huvudsak hänför sig till åren 2023–2024. Till skillnad från tidigare år fördelades UKM:s strategifinansiering 2022 till olika nätverksprojekt, Varia är med i tre: utvecklingen av kunskapsledningen, ledningen av digitaliseringen och kompetensutvecklingen samt utvecklingen av studier som stöder inlärningsfärdigheter. Verksamhetsintäkterna underskrider 0,7 miljoner euro, eftersom flera projekt har avslutats och inga nya projektfinansieringar har fåtts som förväntat.

Anslagen för verksamhetsområdet för fostran och lärande höjdes under år 2022 genom stadsfullmäktiges beslut 10.10.2022 § 6 och 19.12.2022 § 8. Genom tilläggsbudgetarna höjdes verksamhetsområdets inkomster med 5,2 milj. euro och utgifter med 10,8 milj. euro.

13 10
Nämnden för fostran och lärande

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-90	0	-90	-101	11
Verksamhetsbidrag	-90	0	-90	-101	11

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Under år 2022 sammanträdde nämnden för fostran och lärande 13 gånger. Den svenskspråkiga sektionen inom nämnden för fostran och lärande sammanträdde 8 gånger. För nämnden och sektionen hölls ett gemensamt seminarium om ramarna 15.6.2022 och ett budgetseminarium 30–31.8.2022. Sektionen för individärenden inom nämnden för fostran och lärande sammanträdde en gång under år 2022.

Budgetens utfall

Verksamhetskostnaderna för nämnden för fostran och lärande uppgick till 101 143 euro, varvid utfallsprocenten var 112.

13 20
Gemensamma tjänster

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	667	50	717	798	-81
Utgifter	-10 949	192	-10 757	-9 592	-1 165
Verksamhetsbidrag	-10 283	242	-10 041	-8 795	-1 246

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Verksamhetsområdets digitala program genomfördes som planerat. Projektet DigiOne framskred, liksom småbarnspedagogikens system VASA, det senare dock fortfarande försenat. Det pågående projektet för att minska skolmåltidernas koldioxidavtryck uppnådde sitt mål. Personalens delaktighet främjades genom att dialogkompetensen Erätauko utvidgades. Robotiken inom skolskjutsen kunde inte främjas som planerat på grund av prioriteringen av annan utveckling. Målen för kommunikationen uppnåddes inte heller på grund av den stora personalomsättningen och den knappa resurseringen som detta medförde.

Betydelsen av förebyggande generellt inriktad studerandevård som det primära tillvägagångssättet betonades inom elev- och studerandevården och öppnades i olika forum och dokument.

Elev- och studerandevårdens kundserviceenkät för psykolog- och kuratorarbetet blev klar och respons samlades in under höstterminen. I kundresponsen var man mycket nöjda med elev- och studerandevårdens psykologers och kuratorers tjänster. Stödet i gruppform med låg tröskel för föräldrar och elever stärktes. Tillgången till psykologer minskade ytterligare. Kuratorernas och psykologernas överföring till välfärdsområdet förbereddes för att trygga en smidig service även i fortsättningen.

Budgetens utfall

Verksamhetskostnaderna för ledningen och gemensamma tjänster uppgick till 9,6 milj. euro och utfallsprocenten var 89. Utfallet omfattar korrigeringar av pensionsavgifter som omfattar hela verksamhetsområdet. Ekonomi- och förvaltningsservicens verksamhetskostnader uppgick till 2,7 milj. euro och utfallsprocenten var 97,7. Verksamhetskostnaderna för elev- och studferandevården uppgick till 5,2 milj. euro och utfallsprocenten var 83,8.

Under 2022 höjdes anslaget med 0,5 milj. euro på grund av den centraliserade lönereserveringen.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Personalkostnader för administrativa uppgifter/verksamhetsområdets utgifter totalt	0,5 %	0,6 %	- *
Förskoleundervisningens elever / psykologer eller kuratorer	833	885	524/566**
Finskspråkig grundläggande utbildning/psykologer	936	962	809
Finskspråkig grundläggande utbildning/kuratorer	869	898	682
Andra stadiet/psykologer	826	800	913
Andra stadiet/kuratorer	864	837	741
Svenskspråkiga förskoleundervisningen, grundläggande utbildningen och gymnasiet/psykologer		956	943
Svenskspråkiga förskoleundervisningen, grundläggande utbildningen och gymnasiet/kuratorer		797	725

* Ett jämförbart tal fås inte på grund av den lönejustering som gäller hela verksamhetsområdet.
** 3 årsverken i båda yrkesgrupperna. I BS2022 är de verkliga årsverken 5.4 psykologer och 5 kuratorer.

13 30
Grundläggande utbildning

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	13 319	5 203	18 522	18 297	226
Utgifter	-214 766	-6 716	-221 481	-222 431	950
Verksamhetsbidrag	-201 447	-1 512	-202 959	-204 135	1 175

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

De 13 nya grupper inom förberedande undervisning som inledde den grundläggande utbildningen i april, fortsätter med fullt elevantal under läsåret 2022–2023. Förutom elever från Ukraina har det kom det elever från flera andra länder till den förberedande undervisningen.

Den relativa ökningen av handikappundervisningen var större än den övriga ökningen av elevantalet, vilket har påverkat utvecklingen av skolnätet och skolornas lokallösningar. Utgående från strategin utvecklades ett allt närmare samarbete mellan förskole- och nybörjarundervisningen med de gemensamma arbetstagarna i övergångsskedet och i sju skolor genomfördes pilotförsök med lösningar för flexibel nybörjarundervisning.

Genom statens projektfinansiering utvecklades och resurserades utvecklingsverksamheten inom den grundläggande utbildningen. Med statens coronapengar och pengar för åtgärder som främjar jämställdheten (sammanlagt cirka 10 milj. euro) anställdes lärare, assistenter och flerspråkiga handledare. De största övriga understöden riktades till utvecklingen av elevens stöd, utvecklingen av de emotionella färdigheterna och välfärdsfärdigheterna, förebyggandet av frånvaro och utvecklingen av S2-undervisningen och den språkmedvetna undervisningen i högstadiet.

Assistenttjänsterna inom den grundläggande utbildningen har tidigare samordnats centraliserat, men från och med 8/2022 planerar och ansvarar skolorna själva för användningen av resursen utifrån behov och fastställda ramvillkor.

Budgetens utfall

Utfallet för den grundläggande utbildningens verksamhetsinkomster uppgick till 18,3 milj. euro (98,8 %) och verksamhetsutgifterna till 222,4 milj. euro (100,43 %). Överskridningen förklaras av ökade vikariekostnader, köp av kundtjänster från andra kommuner samt fortfarande för de tilläggskostnader som orsakats av coronaepidemin.

Under 2022 höjdes anslaget för inkomster inom den grundläggande utbildningen med 5,2 milj. euro och anslaget för utgifter utökades med 6,7 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Antalet elever i grundskolorna i Vanda	23 400	23 855	23 782
Driftsutgifter euro/elev	9 172	8 759	9 353
Undervisningens %-andel av driftsutgifterna per elev	52 %	54 %	54 %
Rumsm^2/studerande	10,2	10,1	10,0
Gruppstorleken i snitt, klasserna 1–9	15,9	16,3/17,3 *	15,9
Elever som fått plats för fortsatta studier i gymnasium, yrkesutbildning, yrkesstart eller påbyggnadsundervisning av dem som fått avgångsbetyg från grundskolan, %	99 %	99,5 %	99,4 %
Antalet barn som deltar i eftermiddagsverksamheten	2 615	2 432	2 650
Antalet elever som börjat med frivilligt A 2-språk som inleds i årskurs 4	39 %	38 %	37 %
Elever/studiehandledare	200	210	190

* Läsåret 2021–2022/läsåret 2022–2023.

13 50
Småbarnspedagogik

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	15 884	-516	15 368	16 341	-973
Utgifter	-187 301	-2 970	-190 271	-192 707	2 435
Verksamhetsbidrag	-171 418	-3 486	-174 904	-176 366	1 462

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Ibruktagandet av småbarnspedagogikens klientdatasystem har inte framskridit enligt planerna. Arbetet med att planera och ta i bruk VaSa har framskridit ungefär halvvägs. Ursprungligen var avsikten att systemet i sin helhet skulle vara färdigt redan 03/2021, men av orsaker som beror på systemleverantören har färdigställandet fördröjts. För närvarande kan man via systemet söka till småbarnspedagogiken och förskoleundervisningen, ta emot en plats och göra en inkomstutredning. Yrkespersoner kan fatta platsbeslut, göra placeringar och fatta betalningsbeslut. Som den senaste funktionen infördes fakturering i december 2022. Förseningen med att färdigställa systemet har ökat arbetet både på förvaltnings- och daghemsnivå, då man varit tvungen att fatta många tillfälliga beslut t. ex. förvaltningsbeslut om särskilt stöd, kostnadsersättningar för familjedagvård, uppgifter om barns frånvaro, arkivering och statistikföring.

Verkställandet av den lag om ändring av lagen om småbarnspedagogik som trädde i kraft 1.8.2022 inleddes. Lagreformen stärker barnets rätt till det stöd som barnet behöver och förverkligandet av trestegsstödet som utvidgas till att gälla alla åldersklasser. Lagändringen förutsätter att personalen inom stödet utökas. I och med lagreformen skulle förvaltningsbeslut om effektiverat och särskilt stöd och stödtjänster inom småbarnspedagogiken tas i bruk. Införandet av processerna med förvaltningsbeslut har krävt mycket arbetstid för olika aktörer på grund av förseningen i klientdatasystemet.

I februari 2022 flyttade språk- och kulturkoordinatorerna från serviceområdet för grundläggande utbildning till serviceområdet för småbarnspedagogik och deras antal ökade med två, till sammanlagt fem.

Antalet enheter som leddes parallellt ökade år 2022 till elva.

Tre nya kommunala daghem inledde sin verksamhet, Länsimäen päiväkoti 4/2022, Koivukylän päiväkoti 9/2022 och Lauhatien päiväkoti 10/2022. Ett nytt privat daghem Pilke Pikkunotti inledde sin verksamhet 9/2022. Utbetalningen av kommuntillägget till hemvårdsstödet upphörde 31.7. Med statens specialunderstöd har man inom småbarnspedagogiken anställt barn- och familjehandledare, utvecklingslärare och mer personal från Seure. Utöver detta har personalens kompetens i fråga om den inkluderande verksamhetskulturen och stödet för småbarnspedagogiken stärkts genom statens specialunderstöd.

Budgetens utfall

Utfallet för småbarnspedagogikens verksamhetskostnader uppgick till sammanlagt 192,7 milj. euro (utfallsprocenten 101,3). På grund av ökade vikariebehov och sjukfrånvaro samt ökat behov av assistenter för barn har man varit tvungen att hyra arbetskraft från Seure mer än beräknat. Kostnaderna för inhyrning av personal från Seure uppgick till 18,1 milj. euro, en ökning med 5 milj. euro jämfört med året innan. På grund av lagändringen i fråga om stödet (1.8.2022) har kostnaderna ökat inom både den kommunala och den privata småbarnspedagogiken.

Kostnaderna för den egna personalen och inhyrningen av personal uppgick till sammanlagt 108 milj. euro. Trots tilläggsbudgeten överskreds budgetens verksamhetskostnader med 2,4 milj. euro.

Verksamhetsintäkternas utfall uppgick till sammanlagt 16,3 milj. euro (utfallsprocenten 106,3). Vårddagsavgifterna uppgick till 11,9 milj. euro, vilket var 0,6 milj. euro mer än budgeterat (utfallsprocenten 105). I klientavgifterna gjordes en indexjustering som höjde inkomstgränserna. Projektfinansieringen från staten uppgick till 3,3 milj. euro och övriga intäkter till 1,1 milj. euro.

Under 2022 sänktes anslaget för inkomster inom småbarnspedagogiken med 0,5 milj. euro medan anslaget för utgifter ökades med 3,0 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022 *
Antalet barn i olika småbarnspedagogiska tjänster i medeltal per månad:			
Kommunal småbarnspedagogik	10 522	10 630	10 000
Privat småbarnspedagogik	2 047	2 281	2 200
Klubbverksamhet	206	260	200
Hemvårdsstöd	3 021	3 200	3 000
Andelen barn som omfattas av småbarnspedagogiken av samtliga barn i åldern för småbarnspedagogik [1)]	79,7 %	83,5 %	83,0 %
Andelen barn i privat småbarnspedagogik av alla barn i småbarnspedagogik	16,3 %	17,7 %	17,0 %
Barn som omfattas av strukturella stödåtgärder (kommunal småbarnspedagogik)	10,3 %	9,4 %	12,0 %
Driftsutgifter €/barn som använder tjänster	11 524	11 099	11 900

* Uppskattning på grund av systembytet i medeltal för år 2022.
** Antalet finsk- och svenskspråkiga barn totalt.

13 90
Svenskspråkiga servicen

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	606	87	694	540	154
Utgifter	-13 639	-198	-13 837	-13 735	-102
Verksamhetsbidrag	-13 033	-110	-13 143	-13 195	52

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Serviceområdets fyraåriga strategiska åtgärdsprogram och konkreta åtgärder på enhetsnivå bereddes våren 2022.

Ledningen för det svenskspråkiga serviceområdet förstärktes när en ny tjänst som utvecklingschef inrättades i serviceområdet från och med 1.8. I och med den nya utvecklingschefen har ledningssystemet och ledningssättet inom serviceområdet förnyats. Serviceområdets ledningsgrupp har också en ny sammansättning. Ledningsgruppen består numera endast av anställda inom serviceområdets förvaltning, inte av företrädare för cheferna på fältet som tidigare. För att man inom serviceområdet ska vara medveten om vad som händer inom de finskspråkiga serviceområdena är serviceområdets direktör numera också medlem i ledningsgruppen för serviceområdet för den grundläggande utbildningen, och serviceområdets utvecklingschef är medlem i ledningsgruppen för serviceområdet för småbarnspedagogik. Beslutanderätten för den svenskspråkiga småbarnspedagogiken hade överförts till serviceområdet för småbarnspedagogik fram till juli 2022 och från augusti 2022 har den nya utvecklingschefen för det svenskspråkiga serviceområdet beslutanderätt.

Det var nästan omöjligt att hitta vikarier för svenskspråkiga lärare inom småbarnspedagogiken – det var kris på Håkansböle daghem i våras när det inte fanns några vikarier. Daghemmets öppethållningstider måste minskas upprepade gånger under hela våren. För att verksamheten inte skulle behöva flyttas från Håkansböle daghem till andra daghem beslutade man att tillfälligt flytta förskoleundervisningen från Västersundoms skola till Håkansböle daghem för ett verksamhetsår.

På grund av ändringen i lagen om småbarnspedagogik i anslutning till stödet till barn (fr.o.m. 1.8.2022) har kostnaderna ökat inom både den kommunala och den privata småbarnspedagogiken. På grund av lagändringen har det inom den svenskspråkiga småbarnspedagogiken anställts en speciallärare inom småbarnspedagogik och en barnskötare. Vi har uppdaterat de dokument som styr småbarnspedagogiken i Vanda samt utarbetat anvisningar och material som stöd för arbetet. Processerna och praxisen för samarbetet mellan förskoleundervisningen och den grundläggande utbildningen har också preciserats.

Det treåriga pedagogiska utvecklingsprojektet Challenging Learning inom den grundläggande utbildningen och gymnasieutbildningen avslutades. Samarbetet mellan småbarnspedagogiken, den grundläggande utbildningen och gymnasiet inom det svenskspråkiga serviceområdet för att stärka den svenska språknivån, dvs. det så kallade språkstrategiska arbetet, har inletts av ledningsgruppen och representanter för olika enheter. Det språkstrategiska arbetet fortsätter som en del av verksamheten vid alla svenskspråkiga enheter för fostran och lärande under åren 2023–2024. Inledningen av S2-undervisningen överfördes till 2023, då den genomförs som en del av det svenskspråkiga serviceområdets språkstrategi.

Den svenskspråkiga Hux-utbildningen ordnas genom kommunalt samarbete mellan Vanda, Helsingfors, Esbo, Grankulla och Kyrkslätt. Yrkesskolan Prakticum ansvarar för genomförandet av utbildningen. Samarbetet mellan Prakticum och gymnasierna har intensifierats under våren 2022. Från Vanda deltar 3 elever i den svenskspråkiga Hux-utbildningen.

Arbetsgruppen för tvåspråkighet har uppdaterat programmet för tvåspråkighet för första gången sedan 2012. Uppdateringen korrelerar både med revideringen av stadsstrategin och revideringen av justitieministeriets nationalspråksstrategi. Det nya tvåspråkighetsprogrammet godkändes vid stadsstyrelsens sammanträde 14.2.2022 och arbetsgruppen för tvåspråkighet övervakar genomförandet av det nya tvåspråkighetsprogrammet.

Samarbetsmodellen för hem och lärande uppdaterades 7.11.2022. I den nya modellen har man utöver den grundläggande utbildningen också beaktat det samarbete som småbarnspedagogiken och andra stadiet har med hemmen och föräldraföreningarna. Modellens svenskspråkiga del godkändes i den svenskspråkiga sektionen 27.9.2022.

Budgetens utfall

Utfallet för den svenskspråkiga servicens verksamhetsintäkter var 0,54 milj. euro (78 %) och blir därmed 0,15 milj. euro mindre än budgeterade beloppet. Verksamhetskostnaderna för de svenskspråkiga tjänsterna uppgick till 13,7 milj. euro (99 %). Verksamhetskostnaderna underskreds med 0,1 milj. euro, vilket i huvudsak berodde på mindre utgifter för material, förnödenheter och varor.

I anslagen för den svenskspråkiga servicen utökades inkomsterna med 0,09 milj. euro under 2022 medan anslaget för utgifterna höjdes med 0,2 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Barn i kommunal småbarnspedagogik *	301	300	300 **
Barn i förskoleundervisning	80	75	64
Antalet elever i svenskspråkig grundskola	722	731	721
Driftsutgifter euro/elev	10 799	11 051	11 021
Undervisningens %-andel av driftskostnaderna/elev	53 %	58 %	58 %
Rumsm^2/elev	13,7	13,5	13,7
Gruppstorleken i snitt, klasserna 1–9	15,7	16,3	15,7
Elever som fått plats för fortsatta studier i gymnasium, yrkesutbildning, yrkesstart eller påbyggnadsundervisning av dem som fått avgångsbetyg från grundskolan, %	100 %	100 %	100 %
Totala antalet elever som fått plats i eftermiddagsverksamheten	125	122	128
Studerande vid svenskspråkigt gymnasium	155	150	158
Driftsutgifter euro/studerande	8 410	9 207	8 337
Rumsm^2/gymnasiestuderande	8,4	8,6	8,2

* De svenskspråkiga barnen i privat småbarnspedagogik ingår i småbarnspedagogikens nyckeltal.
** Uppskattning på grund av systembytet i medeltal för år 2022.

137
Utbildningen på andra stadiet

13 40
Gymnasierna

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	1 323	409	1 732	2 282	-550
Utgifter	-28 800	-821	-29 622	-29 671	49
Verksamhetsbidrag	-27 477	-412	-27 889	-27 389	-501

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Utvidgningen av läroplikten har genomförts i fråga om studerande i gymnasiernas första och andra årskurs. För att följa med hur studierna framskrider har man utvecklat metoder för uppföljning och handledning samt tagit i bruk en blankett för grupphandledning. Påbyggnadsundervisningen inom den grundläggande utbildningen och den förberedande utbildningen för gymnasieutbildning avslutades 31.7.2022 och 1.8.2022 inleddes en ny utbildning som handleder för examensutbildning (Hux). Utvecklingen av flexibla lärstigar, som är ett viktigt strategiskt mål i åtgärdsprogrammet inom utbildningen på andra stadiet, inleddes och en utvecklingspartner konkurrensutsattes. Lärarnas språk- och kulturmedvetenhet har stärkts och för lärarna har utarbetats pedagogiska utvecklingsplaner enligt den nya läroplanen.

Budgetens utfall

Budgeten har förverkligats planenligt, då utfallsprocenten för gymnasieutbildningens verksamhetskostnader var 100,17 och utfallsprocenten för verksamhetsintäkterna 131,75.

I gymnasieutbildningen gjordes under år 2022 ett tillägg på 0,4 milj. euro i inkomsterna medan anslaget för utgifter höjdes med 0,8 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Studerande i finskspråkiga daggymnasier	3 658	3 662	3 712
Antalet studerande i de finskspråkiga daggymnasierna/gymnasium, medeltal	732	732	742
Studerande vid vuxen- och distansgymnasiet med examen som mål	242	290	237
Antalet studerande som avbrutit i % (daggymnasier)	2,18 %	4,5 %	6,8 %
Studerande som fått avgångsbetyg på tre år av alla utexaminerade, % (daggymnasier)	83,1 %	85,0 %	88,0 %
Alla timmar/åvt/studerande (daggymnasier)	1,35	1,36	1,34
Driftskostnader euro/studerande (daggymnasier)	7 086	7 456	7 615
Rumsm²/elev (daggymnasier)	7,5	7,5	7,3

13 70
Yrkesutbildning

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	1 904	0	1 904	1 213	692
Utgifter	-40 412	-262	-40 674	-39 523	-1 151
Verksamhetsbidrag	-38 507	-262	-38 770	-38 310	-459

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Efter coronaåren återgick undervisningen och studierna till den normala arbetsordningen.

De viktigaste utvecklingsåtgärderna för Varia år 2022 var att förnya processerna för kontinuerlig ansökan och utvecklingen av det personliga kunnandet (PUK) så att de blir klarare samt att bygga upp en teambaserad verksamhetsmodell. Personalen deltog i utvecklingen av den kontinuerliga ansökan, vilket resulterade i ett beslut om att grunda ett team för ansökningstjänster i Varia. Processerna och anvisningarna i anslutning till utarbetandet av PUK samt teamens pedagogiska utvecklingsplaner uppdaterades.

I Varia började cirka 3 200 nya studerande avlägga examen eller en del av examen och det totala antalet studerande (genomströmningstal) var nästan 6 000 under hela året. Varia överskred något UKM:s målinriktade antal studerandeår. 11,3 procent av alla studerande i Varia avbröt studierna. För att minska avbrottet utvidgades användningen av systemet Annie.

Inledningen av Hux-utbildningen som handleder för examen hösten 2022 gick enligt planerna. Antalet studerande var något lägre än väntat. Under året utökades närvårdarutbildningen för att underlätta bristen på arbetskraft inom sektorn. Vid ordnandet av närvårdarutbildningen prövades nya sätt att genomföra utbildningen.

Planeringen av de nya lokalerna framskred under året. Varia förbereder sig samtidigt för den funktionella förändring som de nya lokalerna möjliggör.

Varia deltog i det kommunala sysselsättningsförsöket i Vanda och Kervo och i beredningen av TE2024.

Budgetens utfall

Verksamhetsbidraget uppgick till sammanlagt cirka 38,3 milj. euro, vilket är 98,82 procent av verksamhetsbidraget enligt budgeten. Inkomster inflöt 1,2 milj. euro och utgifter 39,5 milj. euro. Under 2022 höjdes Varias anslag med 0,26 milj. euro på grund av den centraliserade lönereserveringen.

Genom det första tilläggsprestationsbeslutet fick Varia 2 119 534 euro i understöd av undervisnings- och kulturministeriet för anställning av lärare och handledare. Användningen av summan fördelar sig på åren 2022–2024.

Genom det andra tilläggsprestationsbeslutet fick Varia år 2022 ett tillägg på sammanlagt 810 433 euro, varav 97 som studerandeår och 152 000 euro för stödåtgärder som behövs på grund av coronavirusläget. UKM:s strategifinansiering delades ut som nätverksprojekt, av vilka Varia är med i tre: Ledning av digitaliseringen och kompetensutveckling, utveckling av kunskapsledningen samt utvecklingen av studier som stöder inlärningsfärdigheter.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Examensinriktade nybörjarplatser i den gemensamma antagningen för den årsklass som går ut grundskolan %	37 %	38 %	35 %
Ant. studerandeår enligt mål fastställt av ministeriet	100 %	100 %	100 %
Driftskostnader euro/studerandeår (yrkesutbildningen totalt)	10 425	11 163	11 540
Rumsm^2/studerandeår	13,5	13,5	13,8

16
Stadskulturen

Ansvarig: Riikka Åstrand

Verksamhetsorgan: Stadskulturnämnden
Ordförande: Sirkka-Liisa Kähärä

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Stadskulturen totalt					
Inkomster	11 383	-300	11 083	10 638	444
Utgifter	-73 860	-2 025	-75 884	-74 437	-1 447
Verksamhetsbidrag	-62 477	-2 325	-64 802	-63 799	-1 003
Stadskultur bruttoenheterna					
Inkomster	10 015	-258	9 756	9 306	450
Utgifter	-68 562	-1 806	-70 368	-68 992	-1 376
Verksamhetsbidrag	-58 547	-2 064	-60 611	-59 686	-926

Verksamheten och väsentliga förändringar under 2022

År 2022 inom stadskulturens verksamhetsområde präglades ännu i början av året av de begränsningar som coronapandemin innebar samt den osäkerhet och energikris som uppstått till följd av kriget i Ukraina. Genom erfarenheterna från året innan kunde man snabbt svara på de förändrade situationerna på ett kontrollerat sätt och förbättra beredskapen för nya krissituationer. Arbetet med att utveckla funktionerna kunde inledas bättre än tidigare år, men de normala användningsgraderna för eller efterfrågan på tjänster kan ännu inte ännu bedömas närmare utgående från det gångna året.

Det tryck på inbesparingar i stadens ekonomi som orsakats av coronapandemin visade sig inom stadskulturens verksamhetsområde, bl. a. som en gallring i nätet av verksamhetslokaler och minskning av servicetiderna. Verksamhetsområdets skyldighet i produktivitets- och tillväxtprogrammet uppgick till sammanlagt cirka 1,1 milj. euro, av vilka cirka 0,4 milj. euro utgjordes av inkomsttillägg och cirka 0,7 milj. euro av nedskärningar i utgifter. De planerade åtgärderna genomfördes med undantag av inkomstökningar.

Året var på många sätt exceptionellt betungande både för personalen och kommuninvånarna. Stängningen av olika tjänster har gett upphov till en serviceskuld och illamåendet har anhopats inom vissa befolkningsgrupper. Detta syntes bland annat i mötena i ungdomsarbetet ute på fältet och bibliotekens och Vandainfos serviceställen. Särskilt belastningen när det gäller dessa personalgrupper återspeglade sig i fortfarande är sjukfrånvaron.

De viktigaste nya initiativen för år 2022 var att betona tjänsterna inom stadskulturen som testades på en målskola samt främja den digitala övergången i och med evenemangskalender- och e-handelsprojekten. De mest betydande projekten för utveckling av servicenätet utgjordes av spetsprojekten Hanaböle träsk och Myrbacka stadskulturhus, planeringen av Elmo simhall och byggandet av servicekoncentrationen Mosaiken i Kivistö. Planeringen av ombyggnadsprojekten i Fernissan och Dickursby biblioteksshus inleddes.

I fjol utarbetades en strategi för verksamhetsområdet utgående från fullmäktigeperiodens strategi och de de programdokument som är i kraft. I strategins centrum står fyra utvalda långsiktiga effektivitetsmål: Aktivering av NEET-ungdomar, ökad fysisk aktivitet, ökad attraktionskraft i bostadsområdena och ökning av antalet evenemang.

Budgetens utfall 2022

År 2022 gjordes tre gånger ändringar i verksamhetsområdets budget. På hösten utökades budgeten med ett anslag på 372 000 euro från stadens centraliserade lönereservering till följd av den löneuppgörelse som trädde i kraft i juni och med 412 000 euro till följd av medlen för sommarjobb I slutet av året gjordes en budgetändring på basis av prognosen för oktober, då bruttoenheternas verksamhetsintäkter minskades med 258 000 euro och verksamhetskostnaderna ökades med 378 000 euro. Ändringen gällde nämnden, biblioteks- och invånartjänsterna, kulturtjänsterna, idrottstjänsterna och ungdomstjänsterna. Behovet av anslagsändringar hänförde sig bl.a. till ändringar i projektverksamheten, ändringar i de interna hyrorna samt pandemi- och ombyggnadsstängningarnas inverkan på verksamheten. Underskottet i nettoenheternas verksamhetsbidrag ökades med 194 000 euro. Nettoenheternas behov av tilläggsanslag hängde samman med lägre terminsavgifter och högre hyror. I de slutliga budgetsiffrorna syns också överföringar av anslag för positiv särbehandling till verksamhetsområdet. Utgifterna för MEK-åtgärderna inom verksamhetsområdet uppgick år 2023 till sammanlagt 699 000 euro.

Prognostiseringen av verksamhetsområdets ekonomi försvårades betydligt i slutet av året av löneallokeringsfel i bokföringen på grund av införandet av personalsystemet samt av felaktiga bokföringar av semesterlönen. I synnerhet var det svårt att uppskatta periodiseringen av utgifterna och inkomsterna för projekten, vilket gjorde det svårt att skapa en helhetsbild.

Inom stadskulturens bruttoenheter underskred verksamhetsintäkterna budgeten med 444 000 euro (utfallsprocenten 95). Underskridningen av inkomsterna var en följd av pandemins inverkan på verksamheten och evenemangen i början av året samt förändringar i projektverksamheten.

Bruttoenheternas verksamhetsutgifter underskred avslutningsvis budgeten med 1 447 000 euro (utfallsprocenten med 98). Det uppstod inbesparingar i utgifterna på grund av coronaepidemin, då alla verksamheter och lokaler i början av året var öppna i begränsad omfattning och på grund av det mindre antalet evenemang. Utgifterna underskreds också på grund av utmaningar i fråga om tillgången på personal och förseningar i rekryteringsprocesserna samt på grund av ändringar i projekt.

I nettoenheterna realiseras inkomsterna i enlighet med budgeten, men till följd av en liten underskridning av utgifterna underskreds verksamhetsbidraget med 77 000 euro (utfallsprocenten 98).

Utfallet för serviceområdenas budget har rapporterats med ingående i de stycken som gäller serviceområdena.

16 10
Stadskulturnämnden

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-69	-10	-79	-64	-16
Verksamhetsbidrag	-69	-10	-79	-64	-16

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Under år 2022 sammanträdde stadskulturnämnden (före detta fritidsnämnden) elva gånger. Största delen av sammanträdena hölls som sammanträden på plats, januari- och februarisammanträdena hölls som en hybridmodell och med iakttagande av de begränsningar som coronaepidemin medförde. Stadskulturnämnden sammanträdde våren 14.6 i Björkby i Vanda till en halvdags information om budgetramen och på hösten 1–2.9 ordnades en tvådagars budgetseminarieresa till Åbo. Arbetet med att förnya stödmodellen för de lokaler som används av de organisationer som staden förvaltar inleddes under hösten och fortsätter till följande år. Dessutom utsågs en politisk styrgrupp bland nämndens medlemmar för beredningen av Vandas mobilitetsprogram. Nämnden beslutade också om uppdateringen av principerna för beviljande av understöd enligt understödstyp för främjande av välfärd och hälsa samt för lokal medborgarverksamhet.

Budgetens utfall

Nämndens anslag underskred 16 000 euro. Nämnden sammanträdde i regel i stadshuset, vilket ledde till att kostnaderna för sammanträdena blev mindre än planerat. Också arbetsgruppsarbetet genomfördes mindre än planerat, vilket syntes i de förverkligade arvodesutgifterna.

16 21
Gemensamma tjänster

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	745	0	745	693	52
Utgifter	-3 622	-727	-4 349	-4 201	-149
Verksamhetsbidrag	-2 877	-727	-3 605	-3 508	-97

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Inom stadskulturens gemensamma tjänster var verksamhetsåret liksom inom hela verksamhetsområdet präglat av krishantering. Till verksamhetsområdets ansvarsuppgifter lades ledningen och koordineringen av de två strategitemana Ett Vanda som stärker välfärden och Ett socialt hållbart Vanda. Under det gångna året fokuserade arbetet på strategiarbetet inom verksamhetsområdet, beredningen av välfärdsområdesreformen samt främjandet av uppgifter på stadsnivå och projekt inom verksamhetsområdet.

Personalomsättningen har varit relativt stor, vilket har gjort finslipningen av de administrativa processerna långsammare och utformandet av de naturliga samarbetsstrukturerna tillsammans med med serviceområdena. Helheten av samarbetsforum inom verksamhetsområdet uppdaterades och den utvidgade ledningsgruppens arbete intensifierades.

Arbetet för att främja välfärd och hälsa har inletts med hjälp av strategitemat Ett Vanda som stärker välfärden. Organiseringen gick bra och under hösten producerades en välfärdsöversikt som en del av den lagstadgade välfärdsrapporteringen. Temat för översikten diskuterades med hjälp av forskningsrön och expertdiskussioner om de fenomen som oroar med tanke på välfärd och hälsa. Temat för välfärdsöversikten var upplevd välfärd och delaktighet. Samarbetet med välfärdsområdet och Kervo stad går bra. Kontaktytorna utreddes i stor utsträckning i hela staden.

Åtgärderna i handlingsprogrammet för positiv särbehandling (2019–2022) framskred under 2022 i huvudsak som planerat, med undantag för vissa rekryterings- och andra utmaningar. I den första helheten (A. Utbildning och barnfamiljers välfärd) genomfördes den arbetsparverksamhet med kurator och psykolog inom småbarnspedagogiken som prisats och belönats i stor omfattning, hemservice för barnfamiljer samt modellen Moniku i samarbete med rådgivningarna. I programmet understöddes skolor på grundstadiet och på andra stadiet bl.a. med en stark satsning på ungdomsarbete, Tempo-orkesterverksamhet samt investeringar i renovering av skolgårdsområden. I den andra helheten (B. Stadsmiljön) förbättrades och utvecklades stadsmiljön bland annat genom iståndsättningsåtgärder i förortscentrum, konst, stöd till invånar- och medborgarhusverksamhet samt främjande av invånardelaktighet och utveckling av stadsdelar genom medborgarbudgetering. I den tredje helheten (C. stödtjänster för grupper som är svåra att nå) strävade man efter att stärka tjänsterna för de mest utsatta. Genom åtgärderna stärktes integrationsprocesserna (i synnerhet finskundervisningen för långtidsarbetslösa, projektet föräldrar med i skolan och arbetslivet), nåddes personer som behöver munhälsovård och hänvisades till tjänster samt nåddes äldre personer inom projektet uppsökande arbete bland äldre.

Det nya programmet Ett socialt hållbart Vanda är godkänt och färdigt för genomförande för åren 2023–2025, vilket också inbegriper åtgärdsprogrammet MEK. Den ledningsgrupp som berett programmet är övertygad om att arbetet för att minska skillnaderna i välfärden och förebygga differentieringen av bostadsområden bör fortsätta och stärkas. I synnerhet de kriser vi upplever i dag betonar byggandet av en socialt hållbar och balanserad stad.

I kommunikations- och marknadsföringsarbetet syntes det starkt att tjänsterna öppnades efter coronapandemin. Resurserna konstaterades vara otillräckliga för att sköta kommunikationen och marknadsföringen i en normal situation. Innehållet i stadskulturens tjänster producerades jämnt i stadens olika kanaler året runt. I förnyelsen av webbsidorna vantaa.fi lyckades man framgångsrikt skapa innehåll i den nya webbtjänsten.

Vid ordnandet av delaktighet för invånarna kunde man i större utsträckning än under tidigare år mötas ansikte mot ansikte. Möjligheterna att delta på distans och virtuellt har dock fört med sig nya invånargrupper, vilket innebär att till exempel invånarforumen i Övitsböle och Korso ordnades som hybridmöten. Korsos invånarforum ordnades i nära samarbete med Korso byaråd där den nya modellen användes med goda resultat. På våren färdigställdes en delaktighetsöversikt för hela den föregående strategiperioden, där det glädjande resultatet, trots pandemin, var en kraftig ökning av möjligheterna att delta och påverka, där virtuella verktyg som OsallistuvaVantaa.fi har varit till betydande hjälp.

I april 2022 godkändes programmet Delaktig i Vanda för åren 2022–2025. I beredningen av programmet deltog personalen, förtroendevalda och invånarna i stor utsträckning. Efter att programmet avslutats inleddes en samordningsgrupp för delaktighet, som ansvarar för genomförandet och rapporteringen av programmet och främjandet av delaktigheten. De funktioner för medborgarbudgetering som införts i den elektroniska delaktighetsmiljön OsallistuvaVantaa.fi testades i medborgarbudgeteringen i Myrbacka. Under hösten inleddes beredningen av en stadsomfattande medborgarbudgetering och beslut fattades om bl.a. personalresurser och investeringsbelopp. Utbildning anordnades regelbundet med avseende på invånarväxelverkan och delaktighet, av vilka interaktiva hybridevenemang var särskilt populära. Som stöd för de interaktiva hybridevenemangen och virtuella evenemangen publicerades också en guide. Kivistö stadskulturcentrum namngavs tillsammans med invånarna till Mosaiken. Det kom in över 500 namnförslag och över 1 100 Kivistöbor och vänner av Kivistö röstade om det slutliga namnet.

I de påverkansorgan som koordinerats av verksamhetsområdet, dvs. äldrerådet, handikapprådet, delegationen för mångkulturfrågor och ungdomsfullmäktige skedde också förändringar under fjolåret. Påverkansorganen bidrog till bildandet av välfärdsområdets påverkansorgan och deras uppgifter genom ett gemensamt ställningstagande, där det krävdes att delaktigheten när det gäller organen och de invånargrupper som dessa representerar bör beaktas. Till medlemmar i välfärdsområdets organ valdes genom regionstyrelsens beslut till stor del medlemmar från redan existerande kommunala organ. Således förverkligades inte hörandet av olika invånargrupper i någon större utsträckning genom sammansättningen. Välfärdsområdets och kommunens organ förutsätts samarbeta med varandra, vilket innebär att verksamheten och arbetsfördelningen formas av detta.

För Hanaböle träsks spetsprojekt skapades ett grafiskt uttryck och en webbplats. Namnet Hanaböle träsks friluftsområde ändrades till Hanaböle träsk i Vanda, natur- och rekreationsområde. Evenemanget Sov en natt utomhus lockade 100 människor på utflykt att övernatta på stranden. Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off trafikerade till nationalparken och antalet resor ökade med 80 procent från året innan. Pilotförsöket med besökaruppföljning på utomhusområdet genomfördes. Kafé- och möteslokalen möblerades om. Behovsplanen för nybyggnader blev färdig och projektplaneringen inleddes. Den allt starkare bastukulturtrenden och begränsningarna under coronaåren syntes i antalet bastubesökare i Hanaböle träsk år 2022. År 2018 var antalet bastubadare i genomsnitt 7 000 i månaden, år 2022 ökade antalet till cirka 12 000 bastubadare i månaden. Efterfrågan på bastu- och vinterbadtjänster är större än den nuvarande utrymmeskapaciteten kan erbjuda. Parkeringsområdets utvidgningsdel öppnades i november och byggandet av det gamla parkeringsområdet inleddes. Byggandet av en tillgänglig eldplats fortsatte.

År 2022 erbjöds alla grundskolelever i Vanda hobbyer i över 70 olika lokaler inom ramen för Hobbyernas Vanda. Projektperioden följer skolårets cykel, så år 2022 ryms hälften av statistiken för två olika verksamhetsperioder. Sammanlagt har cirka 6 000 grundskoleelever deltagit i hobbyverksamhet år 2022 både under våren och höstterminerna. Av de barn och unga som deltog i olika hobbygrupper uppgav 34 procent att hobbyn inom ramen för Hobbyernas Vanda var deras enda ledda hobbyverksamhet. Våren 2022 genomfördes ett omfattande hörande av barn och unga via en enkät om hobbyönskemål, som besvarades av 10 procent av grundskoleeleverna i Vanda. Till styrgruppen för Hobbyernas Vanda utsågs representanter för alla serviceområden inom Stadskulturen samt representanter för Fostran och lärande och Ungdomsfullmäktige. Styrgruppen driver också den verksamhet som vanligtvis handhas av hobbygaranti-arbetsgruppen fram till utgången av 2022. För verksamhetsperioden (1.08.2022–31.7.2023) beviljades 600 000 euro i statsunderstöd (AVI). Hobbyernas Vanda gav ett utlåtande om undervisnings- och kulturministeriets förslag om att införa verksamheten Finlandsmodellen för hobbyverksamhet i ungdomslagen som ett lagstadgat ärende. Finlandsmodellen för hobbyverksamhet blir en del av Ungdomslagen 1.1.2023.

Vanda godkändes som deltagare i det förortsprogram som samordnas av miljöministeriet 1.7.2020–31.12.2022. Vandas projekthelhet ”Raidekaupunkia rakentamassa” består av tre projekt: 1. Centrumena längs banan, Centrumena längs spårvägen och En energieffektiv stadsförnyelse av Västerkulla. Projekten som inriktas på att utveckla bostadsområdena och minska de lokala välfärdsskillnaderna koordineras av stadskulturens verksamhetsområde. Genomförandet av förortsprogrammet har i viss mån framskridit enligt planerna, men begränsningsåtgärderna har försvårat bl.a. utvecklingen av invånarnas delaktighet. Dessutom har man varit tvungen att senarelägga inledningen av en stor del av de projekt som ingår i investeringsprogrammet. Vi har ändå fört flera mycket nyttiga diskussioner med de städer, kommuner och forskningsgrupper som är med i förortsprogrammet, för att utveckla förorterna och främja samarbetet.

Arbetsinsatsen inom de gemensamma tjänsterna har under det gångna året i stor utsträckning använts för att utarbeta en strategi för det nya verksamhetsområdet och för att upprätthålla samarbetsstrukturerna. Trots förhållandena har gemensamma tjänster lyckats väl i sin grundläggande uppgift som stödtjänst för verksamhetsområdet.

Budgetens utfall

I den ändrade budgeten för de gemensamma tjänsterna ingår en överföring av anslag för positiv särbehandling från stadsstyrelsens anslag (699 000 euro).

Inkomsterna från de gemensamma tjänsterna underskred det budgeterade beloppet 52 000 euro på grund av periodiseringen av projektverksamheten. Utgifterna för den egna verksamheten inom de gemensamma tjänsterna underskreds med sammanlagt 149 000 euro, vilket var en följd av att projekten flyttades.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Anställda inom stadskulturens gemensamma tjänster/anställda inom verksamhetsområdet %	3,4	3,4	3,4
Upplevd tillfredsställelse med möjligheterna att delta och påverka i kommunen (medeltal mellan 1–5) *	3,2		
Andelen som är nöjda med möjligheterna att delta och påverka **)	–	35	38

* Nyckeltalet rapporteras fram till slutet av år 2021.
** Nytt nyckeltal 1.1.2022 som fås från kommuninvånarenkätens resultat (ersätter det tidigare nyckeltalet).

16 37
Biblioteks- och invånartjänster

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	2 256	258	2 514	2 079	435
Utgifter	-20 735	-89	-20 824	-19 923	-901
Verksamhetsbidrag	-18 478	169	-18 309	-17 844	-465

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Största delen av vuxenutbildningsinstitutets verksamhet genomfördes ännu i början av 2022 på distans. Coronabegränsningarna i början av året syntes i institutets verksamhet som en minskning av antalet kunder och inkomsterna från kursavgifterna. Under årets andra hälft syntes normaliseringen av verksamheten i en ökad efterfrågan. Utvecklingen av den grundläggande utbildningen för vuxna fortsatte enligt planen, men utrymmesbehoven kunde fortfarande inte lösas, varför antalet studieplatser inte kunde utökas som planerat.

Det digitala stöd som genomfördes i samarbete mellan invånarlokalerna och Vandainfo befäste sin ställning och med hjälp av koordinatorerna för digitalt stöd utvecklades en modell för digitalt stöd på stadsnivå. Antalet personer som behöver digitalt stöd har hela tiden ökat när staden digitaliserar sina tjänster, och för att säkerställa tjänsternas tillgänglighet bör man även i fortsättningen satsa på en koordinering av det digitala stödet på stadsnivå.

Kommuninvånarservicen och Vanda och Kervo välfärdsområde kom överens om att Kommuninvånarservicen ska tillhandahålla kundservice för välfärdsområdet. Avtalet baserar sig på lagen om samservice inom den offentliga förvaltningen.

I arbetet med att utveckla kundservicen på stadsnivå har representanter för stadens verksamhetsområden samt organisationers och föreningars samarbetspartner deltagit i stor omfattning. Kundservicens vision blir klar före utgången av januari 2023. Beredningen av en mer detaljerad verksamhetsplan inleds i februari 2023 med de enheter och samarbetspartner som deltar.

Under hösten återgick biblioteket till stor del till utbudet av skol- och daghemsbesök samt evenemang på plats. Som en ny tjänst deltar biblioteket i produktionen av klubbarna för barn och unga inom Hobbyernas Vanda vid fyra bibliotek. Som ett nytt projekt inleddes gemensam språkundervisning vid Västerkulla bibliotek genom programfinansiering för återhämtning från coronan. Dessutom beviljades biblioteket finansiering för ett annat projekt för att främja läskunnigheten tillsammans med småbarnspedagogiken. Bibliotekets lån har ökat till samma nivå som året för coronapandemin. I Kivistös nya kulturcentrum, Mosaiken, pågick en aktiv planering av det kommande bibliotekets lokaler och verksamhet.

I kontakterna med social- och patientombudsmannen betonades år 2022 personaldimensioneringen inom social- och hälsovården samt tillgången på personal och personalens och lämplighet. Klienter och anhöriga har lyft fram frågor som gäller ledning och personal särskilt på vårdhem och andra enheter, där klienterna och invånarna på grund av ålder eller sjukdom inte själva kan föra fram missförhållanden eller byta serviceställe om de så önskar.

Budgetens utfall

Inom serviceområdet för biblioteks- och invånartjänster underskreds verksamhetsintäkterna budgeten med 435 000 euro. Den största avvikelsen i intäktsposterna var 211 000 euro i avgiftsintäkterna, eftersom inkomstmålet för de kurser som vuxeninstitutet ordnade hade bedömts vara för högt i utgångsläget. På grund av de kurser som inte genomfördes blev man 209 000 euro under budgeten. I fråga om övriga verksamhetsintäkter var avvikelsen 95 000 euro, varav största delen berodde på att HRT-försäljningen på gund av coronan inte steg till den tidigare nivån. Avvikelsen i försäljningsintäkterna på 64 000 euro berodde huvudsakligen på ändringar i den planerade faktureringen inom kommuninvånarservicen.

Verksamhetsutgifterna underskreds med 901 000 euro jämfört med budgeten. Den största avvikelsen i kostnadsposterna var 520 000 euro i personalkostnaderna. När det gäller personalkostnaderna var utmaningarna långa frånvarotider och att få tillstånd att besätta tjänster. Personalkostnaderna har budgeterats till 100 procent, men heltidsanställda har varit deltidsanställda under året. Kursernas timanställda har budgeterats enligt kursplanerna, men de kurser som inte genomförts påverkar direkt personalkostnaderna. Underskotten i verksamhetsutgifterna för köp av tjänster och material berodde på coronapandemins inverkan på serviceproduktionen, eftersom en del av serviceproduktionen anpassades till undantagsförhållandena och delvis genomfördes virtuellt. På grund av coronapandemin blev också projekt- och verksamhetsunderstöd oanvända inom kommuninvånarservicen.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Bibliotekstjänster			
besökare	898 882	1 900 000	1 382 313
antalet lån av material	2 101 997	2 400 000	2 394 690
lån av material/invånare	9	10	10
materialanslag euro/invånare	5	5	5
verksamhetsutgifter/invånare	37,6	36,8	38,16
Vuxenutbildningsinstitutet			
vuxenutbildningsinstitutets studerande (deltagare i kurser)	23 759	30 000	32 236
totala antalet undervisningstimmar	41 768	40 000	46 435
antalet kurser	1 727	1 800	2 035
antalet studerande inom integrationsutbildningen (Startkurser)	649	1 000	1 457
studerande inom grundläggande utbildning för vuxna	126	140	170
studerande i utbildningen enligt integrationsplanen	93	200	116
institutets egna inkomsters andel av budgeten %	33	31	30
Kommuninvånarservicen			
Antal organisationer och verksamhetsgrupper som fått understöd inom serviceområdet	90	140	120
Andelen stöd för e-tjänster och digitalt stöd av Vandainfos servicekontakter (%) *)	12	7	5
Antal kundkontakter på Vandainfo *	199 200	420 000	290 100
Antal personer som utnyttjat det matsvinn som distribuerats via nätverket Gemensamt bord /vecka	5 500	6 000	5 500

* Från och med år 2022 ingår hela kommuninvånarservicens kundantal.

16 33
Kultur

16331 Kulturservicen

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	365	20	385	375	10
Utgifter	-7 747	-187	-7 934	-8 047	113
Verksamhetsbidrag	-7 382	-167	-7 549	-7 672	122

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Under det gångna året bereddes en organisationsreform där den grundläggande konstundervisningen från ingången av 2023 överförs från serviceområdet till det nya serviceområdet för livslångt lärande som bildas. Bibliotekstjänsterna, elva bibliotek med personal, överförs till kulturservicens serviceområde. Under höstperioden skapades ett gemensamt utvecklings- och utbildningsprogram för året, vars syfte är att skapa nya slags gemensamma innehållshelheter som bättre betjänar kommuninvånarna.

År 2022 var det första året i genomförandet av riktlinjerna för kulturen. En central åtgärd var programmet Vandas kulturbarn, vars planering och genomförande inleddes. Det bindande målet för stadsstrategin är att ”Vanda är känd som en evenemangsstad”. Det fastställda antalet evenemang uppnåddes. Under hösten genomfördes en omfattande invånarundersökning. Vi utredde kommuninvånarnas uppfattningar och önskemål om den nuvarande situationen och utvecklingen inom kulturservicen. Nästan 1 500 personer svarade på enkäten på webben. På basis av enkäten fick vi omfattande information om utvecklingsbehoven när det gäller framtidens verksamheter tillsammans med biblioteket.

Budgetens utfall

Kulturservicens ekonomi förverkligades planenligt. De uppställda inkomstmålen uppnåddes. Utgifterna överskreds något med 113 000 euro (utfallets procent 101) vid köp av tjänster.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Publik (antal personer) vid samtliga kulturevenemang	216 782	260 000	458 305
Elever i den grundläggande konstundervisningen (musikinstitutet och konstskolan)	2 465	2 465	2 465
Grundläggande konstundervisningen, euro/elev	2 153	2 149	2 209
Grundläggande konstundervisningen, euro/invånare	22,00	21,88	22,47
Inkomsterna för kulturservicens bruttoenheter (euro)/invånare	1,04	1,51	1,55
Grundläggande konstundervisningens inkomster (euro)/invånare	5,86	5,65	5,50
Understöd euro/invånare	5,4	5,9	5,83
Antal besökare vid stadsmuseet *	15 686	15 000	30 379
Antal besökare vid konstmuseet + Galleri K	6 033	20 000	8 532
Driftsutgifter euro/invånare **	53,62	53,87	55,68

* Siffran innehåller antalet besökare vid stadsmuseets pop up-utställningar och antalet guidningar i Håkansböle gårds huvudbyggnad.
** Kulturservicen, musikinstitutet och konstskolan sammanlagt.

16332
Musikinstitutet

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	1 047	-42	1 005	1 011	-6
Utgifter	-4 281	-159	-4 440	-4 371	-69
Verksamhetsbidrag	-3 235	-201	-3 436	-3 361	-75

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Verksamheten år 2022 präglades av en förändring. De sista coronabegränsningarna slopades under början av året och det gjorde det möjligt att till alla delar genomföra verksamheten som undervisning på plats. Återhämtningen från den långvariga coronaperioden fortsätter för såväl lärare som elever.

På grund av OAJ :s strejk ordnades inte vårens urvalstest för elever och därför erbjöd vi alla sökande en elevplats för läsåret 2022–2023. Den långvariga rektorn övergick i början av augusti till uppgiften som lärare i pianospel. Detta ledde till administrativa processer som pågick under resten av året och till följd

av vilka rektorn och den biträdande rektorn verkade som vikarier i musikinstitutets förvaltning. Dessutom sade den ordinarie biträdande rektorn upp sig i slutet av året.

I och med att Hertta togs i bruk förnyades många HR- och löneutbetalningsprocesser. De nya processerna och utmaningarna när det gäller programmets användbarhet belastade personalen, i synnerhet rektorerna och elevförvaltningssekreterarna.

Verksamheten utvecklades genom att man i enlighet med stadskulturnämndens anvisningar utarbetade ett åtgärdsprogram i fem punkter för att förbättra tillgängligheten. Fokus i programmet ligger på att skapa en läroplan för den allmänna lärokursen, som inleddes i augusti. Då inleddes också arbetsgemenskapens utbildnings- och utvecklingsprocess för hela läsåret under ledning av en extern arbetshandledare. I slutet av året förbereddes inledandet av verksamheten inom det nya serviceområdet för livslångt lärande och övergången till det.

Budgetens utfall

Ekonomin utföll enlighet med budgeten.

16333
Konstskolan

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	322	0	322	322	0
Utgifter	-1 016	-60	-1 076	-1 074	-2
Verksamhetsbidrag	-695	-60	-755	-752	-2

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Vanda konstskola firade sitt 40-årsjubileum 2022.

Aktiva föräldrar grundade en understödsförening för Vanda konstskola 18.5.1982. Biträdande stadsdirektör Ritva Markkula utnämnde våren 1988 en arbetsgrupp för att utreda kommunaliseringen av konstskolan och den framtida förvaltningsmodellen. Uppgiften att upprätthålla konstskolan överfördes till Vanda stad genom kulturnämndens beslut 8.6.1988. I kulturnämndens utlåtande konstateras: ”Vanda konstskola är den näst största konstskolan för barn i vårt land och dess verksamhet uppfyller villkoren för statsunderstöd väl. Statsunderstödet fortsätter eftersom i det inte görs någon skillnad mellan kommunala och privata skolor. Skolan kunde erbjuda praktikplatser för den framtida läroanstalten för hantverk- och konstindustri i Vanda. Dessutom skulle det höja Vandas profil som en stad som tar hand om de ungas och barnfamiljernas kulturbehov.”

Vanda konstskola är fortfarande den näst största konstskolan i vårt land, även om coronaåren har varit svår och påverkat elevantalet i någon mån. Vanda konstskola firade sin 40-årsdag på sedvanligt vis genom att presentera sin verksamhet och ordna flera utställningar i olika delar av Vanda. Utställningar ordnades på olika undervisningsställen i Myrbacka, i Aurinkokiven koulu, Lumon lukio, Kartanonkosken koulu och naturligtvis på vårt huvudundervisningsställe Kulturcentret Orvokki, där det i Orvokkisali hölls en pop-up-utställning på initiativ av eleverna, som förverkligades under ett veckoslut i en workshop för nutidskonst.

Utställningar ordnades också i Dickursby bibliotek och i Galleri K. Galleri K:s utställning var galleriets den populäraste utställningen någonsin vad gäller besökarantalet.

Alla utställningar och firandet av 40 årsjubileet genomfördes utan tilläggsfinansiering inom ramen för skolans normala budget. När det gäller Galleri K:s utställningskonstruktioner har vi redan för andra

gången haft ett gott samarbete med konstindustristuderande vid yrkesinstitutet Vanda, som hjälpte till med planeringen av utställningskonstruktionerna och uppförde dem på platsen.

År 2022 inleddes planeringen av organisationsreformen. I den nya organisationen bildar Konstskolan, Musikinstitutet och Vuxenutbildningsinstitutet tillsammans Serviceområdet för livslångt lärande.

Konstskolan deltog också tillsammans med Musikinstitutet i projektet ”Värinää” som gäller konstundervisning i daghem, i projektet ”Hobbyernas Vanda” och i planeringen av projektet Vandas kulturbarn.

Budgetens utfall

Ekonomin utföll enlighet med budgeten.

16 34
Idrott och motion

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	5 368	-481	4 887	4 957	-70
Utgifter	-26 270	-726	-26 996	-26 554	-443
Verksamhetsbidrag	-20 902	-1 207	-22 109	-21 596	-512

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Målgrupperna för aktivitetsservicen har utvidgats ytterligare under år 2023 och täcker alla åldersgrupper. Genom de etablerade verksamheterna och olika projekt erbjuds allt från rådgivning om levnadsvanor under graviditeten till tjänster för äldre personer med försämrad funktionsförmåga. På grund av coronapandemin var man ännu i början av år 2022 tvungen att genomföra tjänsterna med undantagsarrangemang eller i begränsad omfattning.

Den existerande servicen har utvecklats i enlighet med livscykelprincipen, så att allt fler Vandabor ska ha möjlighet till ett aktivt fysiskt levnadssätt i alla skeden av livscykeln. Livscykelprincipen lyfts också starkt fram i de idrottspolitiska riktlinjer som styr serviceområdets mål och åtgärder ända fram till år 2030. I staden började man utarbeta ett motionsprogram som koordinerades av serviceområdet för idrott och motion. Programarbetet fortsätter år 2023.

Programmet Daghemmet i rörelse genomfördes i samarbete med småbarnspedagogiken som workshoppar, utbildningar och utvecklingsprojekt om aktiverande lärmiljöer, vilka riktade sig till småbarnspedagogikens personal. Vidareutvecklingen av verksamheten fortsatte som projektet ’Yhdessä eteenpäin’, där man försöker få den fysiska aktiviteten att i allt större utsträckning utgöra en del av småbarnspedagogikens miljöer.

I programmet Skolan i rörelse genomfördes aktiva lärmiljöer både på skolornas gårdsplaner och i klassrummen. De anställda i programmet Skolan i rörelse svarade för att engagera eleverna också i andra förnyelser som gällde skollokaler. Verksamheten Sporttikaveri som skapats tillsammans med elevvården i skolorna kunde återigen ordnas på vanligt sätt. Under den europeiska idrottsveckan ordnades dagligen små evenemang för skolbarn, som kulminerade i en avslutningskväll i Myrbackahallen.

De avgiftsfria speldagsevenemangen för skolelever och verksamheten med kvartersligor för vuxna utvidgades och utvecklades under året. Idrottsevenemangen Perhepeuha för familjer med barn under skolåldern förverkligades i samarbete med Sporttia kaikille ry runt om i Vanda.

Serviceområdets för idrott ledda kursverksamhet erbjöd olika former av gymnastik, vattengymnastik och ledda timmar för motionerande seniorer och personer i arbetsför ålder. I den ledda motionsverksamheten deltog omkring 5 000 Vandabor varje vecka. På grund av epidemisituationen måste utbudet av ledd motion erbjudas virtuellt under januari–februari. Stadens livsstilsrådgivning – livsstilscoachning – erbjöds i samarbete med social- och hälsovårdsservicen på alla hälsostationer.

Som ett samarbete mellan idrottsservicen och hälsovårdsservicen inleddes projektet Hyvinvointikertomus tutuksi ja terveellinen ravitsemus (bekanta dig med välfärdsberättelsen samt hälsosam kost som vana), vars syfte är att utveckla och skapa nya verksamhetsmodeller för att förbättra kommuninvånarnas levnadsvanor. Att främja kommuninvånarnas hälsa är en av kommunens viktigaste uppgifter. Projektet utvecklar bland annat åtgärder för att förebygga övervikt hos vuxna och främjar hälsosam kost.

Idrottsföreningarnas verksamhet stöddes med understöd och genom fördelning av användningstider till de idrottsplatser som upprätthålls av staden. Understödet för idrottsinstruktörer riktades till två större helheter, dvs. verksamheten i grupperna Sporttia kaikille och Urhea-coachningen för högstadieelever.

De reviderade användnings- och avgiftsgrunderna för motions- och idrottslokaler togs i bruk på hösten. En avgiftsfri eller mycket förmånlig hobbyverksamhet med låg tröskel kan stödjas genom avgiftsfri användning av lokaler och understödet för idrottsinstruktörer.

Utvecklingen av tidsbokningssystemet Timmi fortsatte, bl.a. ett nytt användargränssnitt och Suomi.fi-identifikation. Stadens nya understödssystem, som tas i bruk 2024, utvecklades på verksamhetsområdesnivå. Serviceområdet var också starkt engagerat i utvecklingen av stadens evenemangskalender.

Coronavirusepidemin orsakade omfattande begränsningar i användningen av lokaler och ordnandet av hobbyverksamhet i början av året. En snabb vaccinationsverksamhet när det gäller invånarna möjliggjordes genom att erbjuda stora idrottshallar för vaccinationsverksamheten i januari. Användningen av motionsplatser utomhus, utomhusområden samt leder och skidspår ökade.

Idrottsplatserna utvecklades i enlighet med idrottsplatsprogrammet. I Håkansböle idrottspark fortsatte utvecklingen av förhållandena för vintermotion och den nya servicebyggnaden färdigställdes. Förarbetena vid Elmo idrottspark påbörjades och planeringen av Elmo simhall inleddes. På Energia Arena installerades led-lampor, i bergrummet i Råby utfördes ombyggnadsarbeten, i Mårtinsdals simhall fasadarbeten samt förnyande av kakelplattor. Utvecklingsprojekten när det gäller gårdsplanerna vid Martinlaakson koulu, Mikkolan koulu och Vierumäen koulu färdigställdes och utomhusredskap för konditionsträning installerades på Varia Koivukyläs gård. Motorbanans depåområde sattes i skick. På Myrbacka idrottshus konstgräsplan och Östra Haxböles konstgräsplan installerades led-lampor. Man fortsatte att aktivt främja uppkomsten av privata idrottsplatser.

Arrendeavtalet för Vanda motorbana överfördes från VTK Kiinteistöt Oy till serviceområdet. Målet är i fortsättningen att trygga förhållandena för den förening som verkar på motorbanan och kontinuiteten i verksamheten.

Coronavirusepidemin inverkade ännu på våren avsevärt på möjligheten att ordna publikevenemang inom idrott och motion. År 2020 genomfördes bland annat en deltävling i Finlands Cup i terrängskidåkning, VM-kvalet i cricket, ungdoms-VM i motocross, ungdoms-VM i agility, dam-VM i amerikansk fotboll, FM-tävlingar i badminton, EM- och VM-kval i handboll, EM-kval i futsal, Finlands cup i laggymnastik, Kultainen keihäs, EM-kval i fotboll för unga, Vanda Triathlon, Vanda Maraton.

År 2022 hade Vanda 13 idrottare genom ömsesidigt samarbete samt fyra representationslag inom ramen för 4 stödmodeller.

Budgetens utfall

Verksamhetsintäkterna för serviceområdet för idrott och motion överskreds med 70 000 euro medan verksamhetsutgifterna underskreds med 443 000 euro jämfört med den ändrade budgeten. Jämfört med

de ursprungliga budgetsiffrorna var underskridningen av verksamhetsintäkter 411 000 euro och överskridningen av verksamhetsutgifter 283 000 euro.

Underskridningen av utgifterna berodde huvudsakligen på minskade personal- och städkostnader för idrottslokaler till följd av coronarestriktionerna, problem med tillgången på personal, kalkylerade semesterlöneperiodiseringar samt det låga antalet olika evenemang i början av året.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Totalkostnader euro/invånare	111,38	108,49	109,59
Verksamhetsintäkter euro/invånare	15,41	22,17	20,46
Understöd euro/invånare	5,62	5,52	5,69
– antal medlemmar i behov av assistans i % av invånarna	21	23	23
Kostnad för simhallsbesök (även gymbesök ingår), euro/besök	16,1	8	11,87
– simhallarnas skattefinansieringsandel %	90	85	82
Lokalitetsm^2	89 349	91 894	91 894
Lokalerna för inomhusidrott, bokningsgrad %	61	66	61

16 35
Ungdomar

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	1 281	-56	1 225	1 202	23
Utgifter	-10 119	-66	-10 185	-10 204	19
Verksamhetsbidrag	-8 838	-122	-8 960	-9 002	42

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

År 2022 inleddes fortfarande under rådande coronarestriktioner. Under våren var olika tjänster fortfarande mer eller mindre stängda och energi gick åt till att vara beredd på vad som kommer att hända härnäst. Ungdomsservicen fortsatte att anpassa verksamheten till varje ny och annorlunda situation, och satsningen låg starkt på det uppsökande arbetet. Mot sommaren, började coronasituationen sakta avta och man kunde återvända till basservicen.

År 2022 var ett år med stora förändringar. Början av året präglades av coronan, under året togs två nya system i bruk (Aikajana och Hertta) och efter sommaren fokuserade man mycket på den kommande organisationsreformen. Därför har arbetet och utvecklingen fokuserat starkt på att säkerställa funktionsförmågan inom basservicen samt personalens arbetshälsa och välbefinnande. Med personalen har man diskuterat kommande förändringar, om deras betydelse och målsättningar samt rett ut missförstånd. Man har fäst uppmärksamhet vid personalens arbetshälsa och ork genom att möjliggöra utvecklingsdagar inom arbetsgemenskaperna, öka diskussionen i hela organisationen och satsa på arbetshandledningen. Inom ungdomsservicen gick man igenom alla arbetshandledningsstrukturer under 2022 och såg till att arbetshandledningssituationen på varje nivå är på en ändamålsenlig nivå.

När det gäller projekten har man hösten 2022 börjat förbereda sig på att ett antal framgångsrika projekt avslutas under år 2023. Under hösten gjordes det bland annat upp en plan för att överföra verksamheten inom det framgångsrika projektet case manager till stadens uppsökande ungdomsarbete. Samtidigt har man förberett sig på att projektet ’Rinnalla kulkien nuorisotyöttömyys laskuun’ avslutas 2023. Till förberedelserna har hänfört sig en utvärdering av projektet och en konkurrensutsättning av utvärderingen av effekterna, som genomförs i början av 2023.

Början av året inom ungdomsarbetet i områdena ägnades till stor del åt uppsökande och digitalt ungdomsarbete på grund av corona-situationen. Under sommaren återställdes basverksamheten och man har fäst stor uppmärksamhet vid andan av gemenskap och verksamheten i teamen samt vid orken i arbetet. De aktuella fenomenen i det lokala ungdomsarbetet i anslutning till ungdomsbrottslighet och våld har orsakat mycket extra arbete både kring farliga situationer och kring den diskussion som hänför sig till fenomenet. I anslutning till fenomenet inleddes hösten 2022 ett utvecklingsprojekt på huvudstadsregionens nivå, genom vilket man strävar efter att undersöka fenomenet och utveckla tillvägagångssätt för att främja förebyggandet av fenomenet.

I fråga om våren är situationen inom tjänsterna för unga vuxna ganska lika som året innan. Coronan inverkade mest på hobbyverksamheten för unga vuxna, som man emellanåt har varit tvungen förverkliga endast på distans. Verksamheten har visat att den är nödvändig som förebyggande verksamhet för unga vuxna och verksamhet som minskar ensamheten, och på hösten kunde verksamheten inte längre skalas upp med tanke på resurserna, eftersom det skulle finnas fler besökare än vad man med den nuvarande personalen kan producera. I anslutning till detta pågår inom ungdomsservicen ett utredningsarbete om fördelningen av arbetsuppgifterna, så att man kan satsa mer på hobbyverksamhet för unga vuxna när behovet ökar. Vid ingången av 2022 kommer det ordinarie ungdomsarbetet vid läroanstalterna att överföras till tjänsterna för unga vuxna i samband med organisationsreformen från början av 2023.

Verkstäderna och det uppsökande ungdomsarbetet fungerade på anpassade sätt under våren på grund av coronan. Kommunförsöket med sysselsättning orsakade under sommaren fortfarande utmaningar i fråga om styrningen av kunder, men det bedrivs ett aktivt utvecklingsarbete och samarbete för att rätta till situationen.

Verksamhetsbidrag beviljades år 2022 till 32 olika organisationer, totalt 320 450 euro. Projektunderstöd beviljades till 27 olika organisationer, sammanlagt 115 365 euro. Sammanlagt 53 olika organisationer fick verksamhets- eller projektunderstöd för verksamhet som ordnades för barn och ungdomar under år 2022.

Budgetens utfall

Inkomsterna från ungdomsservicens egen verksamhet överskreds medan projektinkomsterna underskreds. Verksamhetsinkomsterna utföll till 98 procent. Projektutgifterna underskreds på grund av utmaningar med rekryteringen av personal och understödsanslaget överskreds. Verksamhetskostnaderna utföll till 100 procent.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Antal besökare vid ungdomsgårdarna (samtliga besökare)	179 456	250 000	215 741
Antal besökare vid ungdomsgårdarna (besökare i den egna verksamheten)	140 081	160 000	145 595
Antalet inkvarteringsdygn vid lägerområdena (Kukonnotko och Palajärvi)	4 009	7 500	5 618
Klienter i det uppsökande ungdomsarbetet	260	380	258
Antal organisationer och verksamhetsgrupper som fått understöd	797	750	834
Driftsutgifter/invånare	51	58	53
Understöd/invånare	40,52	41,79	42,11
Det totala antalet verksamhetslokaler i ungdomsarbetet	1,85	1,95	2,00
Ungdomsarbetets lokaliteter i kvadratmeter, m²	21	21	21
Klienter i det uppsökande ungdomsarbetet	15 642	15 571	15 571

14
Stadsmiljön

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	298 584	-19 100	279 484	288 885	-9 401
Utgifter	-259 364	-6 371	-265 736	-266 241	505
Verksamhetsbidrag	39 220	-25 471	13 748	22 644	-8 896

Verksamheten och väsentliga förändringar under 2022

År 2022 inledde stadsmiljöns verksamhetsområde sin verksamhet inspirerad av den nya fullmäktigestrategin. Ur fullmäktigestrategin härleddes centrala tyngdpunktsområden för verksamhetsområdet; utveckling av stadscentrumen, planering av Vandaspåran, utökat småhusboende, genomförande av vägkartan för resurssmarthet, stärkande av stadens ekonomi genom förvaltning av den byggda egendomen och stödjande av näringslivets möjligheter och etableringen av företag genom markanvändning.

Efterverkningarna av krisen i Ukraina, såsom ökade byggkostnader, höjda priser på energi och räntor påverkade också i Vanda volymen på byggandet och framskridandet av stadsutvecklingsprojekt år 2022. Utmaningarna i fråga om tillgången på material ledde till att byggprojekt framskred långsammare.

Antalet beviljade bygglov minskade, i synnerhet för byggande av flervåningshus, men först under andra hälften av året. Vanda lyckades klart överskrida det årliga målet på 2 640 bostäder för bostadsproduktionen som satts upp i MBT-avtalet: omkring 3 300 nya bostäder färdigställdes i staden. Också uppförandet av småhusbostäder var livligt: så många som 643 stycken småhusbostäder, dvs. egnahems-, par- och radhusbostäder färdigställdes.

Vanda fortsatte växa hållbart: av det nya boende som planlades i fjol placerades cirka 95 procent i kollektivtrafikzonen för hållbar tillväxt. Ca 33 procent av den planlagda markarealen planlades på mark som ägs av staden. Något över hälften av MBT-avtalets mål på 240 000 kvadratmeter ny bostadsvåningsyta förverkligades, cirka 142 000 kvadratmeter våningsyta. Planläggningen fördröjdes förutom av den försvagade konjunkturen för byggande också av bl.a. tilläggsutredningar i anslutning till naturvärden och utdragna avtalsförhandlingar.

Helsingfors förvaltningsdomstol beslutade i somras att förkasta största delen av besvären som gällde Vandas nya generalplan och beredningen kunde inledas så att planen träder i kraft i början av år 2023. Den nya generalplanen drar ut riktlinjerna för Vandas hållbara tillväxt under de kommande årtiondena.

Nya projektledare som leder utvecklingen av centrumen inledde sitt arbete i höstas. Utvecklingen av varje centrum i Vanda leds nu av ett arbetspar som består av en områdesarkitekt och en projektledare. Centrumens utvecklingsplaner blir färdiga under år 2023.

Planeringen av Vandaspåran framskred på alla tre planeringsnivåer: för behandlingen av godkännandet färdigställdes en dispositionsplan som beskriver stadsutvecklingens potential, ett flertal förslag till detaljplaneändringar som reserverar utrymme för spårvägen i gatunätet, samt förslag till gatuplaner. Spårvägens konsekvenser bedömdes aktivt. Flera utredningar om projektet färdigställdes, bl.a. om spårvägens fastighetsekonomiska konsekvenser och spårvägens inverkan på buller, vibrationer och annan trafik. Planeringen av projektet har hållit sig inom tidtabellen och år 2022 underskred spårvägen det anslag som beviljats för planeringen. Byggandet av spårvägen förs till beslutsfattande under loppet av år 2023.

Uppdateringen av vägkartan för resurssmarthet som drar upp riktlinjerna för ett klimatneutralt Vanda år 2030 godkändes i fullmäktige våren 2022. I uppdateringen fastställdes särskilt målen och åtgärderna i anslutning till naturens mångfald. Vanda kom med på CDP:s internationella A-lista som bedömer städernas klimatarbete. Miljöministeriet belönade dessutom Vanda för tre åtaganden som gällde utsläppsfria arbetsplatser, minskad kemikalieexponering på daghem och hållbar rivning. Stadsmiljöns verksamhetsområde beviljades ett Ekokompass-certifikat.

En arkitekturtävling ordnades om färgfabrikens område i Dickursby som ett partnerskapsprojekt tillsammans med Tikkurila Oyj. Stadens kontorshusprojekt Tikkurilan Kielotie 13 avbröts som olönsamt. På en central plats i Dickursby centrum planeras nu ett nytt välfärdscenter.

Reformen av markanvändnings- och bygglagen som pågått i flera år strandade delvis då endast delen i anslutning till byggande gick framåt. Dessutom bereddes en lag som främjar digitaliseringen. Dessa förväntas framskrida i början av år 2023. Den nya naturvårdslagen godkändes. Tillsammans medför dessa förändringar i verksamhetsområdets arbete. Lagrevideringarnas centrala mål, som klimatfrågor, förändringar inom energiområdet, hejdandet av utarmningen av naturen och digitaliseringen, förutses redan i verksamheten. Bland annat utvecklas MATTI-systemet kontinuerligt: förra året förtydligades visionen om MATTI-systemet: en innovativ och smart digital stad skapas tillsammans.

Under ledning av stadsmiljöns verksamhetsområde inleddes i Vanda nya energibesparingsåtgärder under den allt svårare situationen beträffande energitillgången i slutet av året, som sänkta inomhustemperaturer i lokaler och minskad utomhusbelysning. Även långsiktiga energibesparingsåtgärder har systematiskt förts vidare: i fjol slopades oljeuppvärmningen i skolorna Vierumäen koulu och Jokivarren koulu och i flera skol- och daghemslokaler ändrades belysningen till led-belysning.

Bland lokalinvesteringarna färdigställdes bland annat de omfattande renoveringarna av Jokiniemen alakoulu och Kilterin koulu. Flera nya daghem blev färdiga och är fortfarande under uppbyggnad. Flera daghem renoverades också. Evenemangscentret Aviapolis X färdigställdes vid Aviapolis tågstation.

Av gatu- och parkprojekten öppnades bl.a. den nya Loftvägen för smidigare busstrafik till västra Vanda, vid Hanaböle träsk byggdes en parkeringsplats, en pulkabacke och en tillgänglighetsanpassad grillplats. Byggandet av Dickursby åstrand fortsatte och parkområdena vid stranden belönades av Finlands Grönmiljöförbund som årets miljöstruktur 2022.

Som åtgärder inom programmet för positiv särbehandling och medborgarbudgeten installerade man enligt invånarnas önskemål sopkärl, planterade träd, sommarblommor och ängsväxter i Havukoski, Västerkulla och Mikkola. Mikkola fick också mer belysning och fler bänkar. Björktorget upprustades och gatugångstråken snyggades upp i flera områden.

År 2022 var exceptionellt också mätt i snömängd: under vintern 2021–2022 skapade väderförhållandena utmaningar för underhållet av gator och från gatunätet transporterades över 54 000 snölass till snömottagningsplatser i stället för i genomsnitt 15 000 lass.

Under året bereddes hyresavtalen för lokaler och bostäder som används av socialväsendet samt överföringen av dem i anslutning till välfärdsområdesreformen. Dessutom förbereddes försäljningen av objekt som staden äger och som överförs till välfärdsområdet.

Budgetens utfall 2022

Under 2022 gjordes följande budgetändringar i verksamhetsområdets driftsekonomidel som godkändes av stadsfullmäktige:

- Vid serviceområdet för stadsstruktur och miljö minskades byggnadstillsynens intäkter med 0,5 milj. euro.
- Vid serviceområdet för gator och parker minskades intäkterna från markanvändningsersättningar med 7 milj. euro och driftskostnaderna för underhållet av gatorna höjdes med 4 milj. euro.
- Verksamhetsintäkterna för bruttoenheterna vid serviceområdet för fastigheter och lokaler sänktes med 6,4 milj. euro för markförsäljningsvinsternas del och verksamhetskostnaderna för lokalernas fastighetsskötsel, drift och underhåll höjdes med 1,5 milj. euro.
- Intäkterna för nettoenheterna vid fastigheter och lokaler sänktes med 5,2 milj. euro i fråga om försäljningen av fastighets- och bostadsegendom.
- Till stadsmiljöns verksamhetsområde allokerades 381 400 euro i anslag för att täcka verkningarna av lönelösningen år 2022.

Utöver detta överfördes anslag till driftsekonomin för stadsmiljöns verksamhetsområde år 2022 enligt följande:

- Sommarjobbsanslagen för studerande och skolelever i Vanda utökades med 242 366 euro i budgeten.
- Av anslagen för positiv särbehandling (MEK) riktades 60 360 euro till serviceområdet för gator och parker.

Verksamhetsområdets driftsekonomiinkomster överskred den ändrade budgeten med 9,4 milj. euro. Avgiftsintäkterna från deponeringen av schaktmassor överskred budgeten och inkomsterna från avgifterna för snömottagning var högre än vanligt. Dessutom var utfallet av markförsäljningsvinster och markarrendeintäkter större än den ändrade budgeten. Verksamhetskostnaderna överskred den ändrade budgeten med 0,5 milj. euro.

För investeringar i verksamhet som sorterar under stadsmiljön överfördes 66 640 euro i MEK-anslag till offentliga anläggningstillgångar (upprustning av Björktorget, gatukonstobjekt och förbättring av belysningen i Mikkola) och 15 445 euro för byggnadsinvesteringar (Kytöpuiston koulus skolgård) .

I budgeten år 2022 föreslogs följande budgetavvikelser i verksamhet som är underställd stadsrumsnämnden:

- Driftsekonomins sammanlagda verksamhetskostnader, exklusive kollektivtrafik, inom bruttoenheter som lyder under stadsrumsnämnden överskred den ändrade budgeten med ca 3,35 milj. euro.
- De offentliga investeringsutgifterna utan spårvagnen överskred budgeten med cirka 6,3 milj. euro.

Verksamhetsområdets investeringsutgifter underskred budgeten med ca 12,7 milj. euro. Underskridningen berörde huvudsakligen lokalbyggandet och beror på att flera projektstarter senarelades samt att budgetarna för vissa genomförda projekt underskreds. Projekt försenades särskilt på grund av bristen på personalresurser och tillfälliga utrymmen, bristen på lämpliga tomter för byggande av lokaler och detaljplaneringsförloppet.

14 0
Stadsmiljönämnden totalt

Ansvarig: Tero Anttila **Organ: Stadsmiljönämnden**
Ordförande: Anssi Aura

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	5 774	-500	5 274	5 776	-502
Utgifter	-14 598	-214	-14 812	-14 687	-125
Verksamhetsbidrag	-8 824	-714	-9 538	-8 911	-628

Till verksamhet som sorterar under stadsmiljönämnden hör som gemensamt bindande bruttobudgeterade enheter stadsmiljönämnden, de gemensamma tjänsterna samt stadsstruktur och miljö.

14 10
Stadsmiljönämnden

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-107	0	-107	-145	38
Verksamhetsbidrag	-107	0	-107	-145	38

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Stadsmiljönämndens uppgifter har inte genomgått några förändringar under år 2022. Enligt den gällande förvaltningsstadgan svarar stadsmiljönämnden för den övergripande utvecklingen av stadsstrukturen, planläggningen och utvecklingen av miljöansvaret. Stadsmiljönämndens tillståndssektion svarar för bygglovs- och tillsynsmyndighetsuppgifter och för miljövårdens och miljö- och hälsoskyddets kommunala myndighetsuppgifter.

Stadsmiljönämnden sammanträdde sammanlagt 12 gånger under 2022 och behandlade totalt 180 ärenden (15 ärenden per möte). Stadsmiljönämndens tillståndssektion sammanträdde 13 gånger under året och behandlade 168 ärenden (ca 13 ärenden per möte). Både nämndens och sektionens mötesantal var oförändrat i förhållande till tidigare, men det genomsnittliga antalet ärenden vid mötena hade stigit något.

Stadsmiljönämnden behandlade under året flera viktiga planprojekt samt ärenden som gäller stadsmiljön och hållbar utveckling. Vid planläggningen hade planläggningsarbetena i anslutning till Vandaspåran en betydande roll. Stadsmiljönämnden lade i början av år 2022 fram spårvägens dispositionsplan, utöver vilket nämnden vid nästan varje möte behandlade detaljplaneändringar i anslutning till spårvägens gatuområden. Gamla centrumområden utvecklades genom kompletteringsbyggnadsprojekt. I Dickursbyområdet godkändes bl.a. planändringarna Nejlikvägen 17 och Getporsvägen och i västra Vanda planändringen Bredkärrsgränden 8 och 10. Dispositionsplanen för Västerkulla centrum godkändes i slutet av år 2022. Centrumområdet i Kivistö utvidgades genom Snökvartsens och Kvartshörnans planprojekt. Planläggningen av upplevelsetjänster var ett av årets teman. I Aviapolis godkändes planändringen Backas upplevelsecentrum, i västra Vanda Vandaforsens kvarn och i Kivistö evenemangsarenans planändring (Arena 3.3). Okmetics utvidgning på Kiselvägen i Dickursby var viktigast bland arbetsplatsprojekten. Bland miljöfrågorna var den viktigaste frågan som behandlades i stadsmiljönämnden under året uppdateringen av vägkartan för resurssmarthet som kommer att styra Vanda mot klimatneutralitet under den pågående fullmäktigeperioden.

För stadsmiljönämnden ordnades utöver de ordinarie mötena också bl.a. en gemensam aftonskola för verksamhetsområdets nämnder i anslutning till uppdateringen av det mark- och bostadspolitiska programmet samt en studieresa till Göteborg. Studieresans huvudteman var kompletteringsbyggande och en stadsstruktur med flera centrum, utöver vilket man under resan bekantade man sig med bl.a. kollektivtrafikprojekt i området, stadsutvecklingsprojekt i förorterna samt utvecklingen av flygplatsstaden. Nämndens ordinarie möten organiserades huvudsakligen som hybridmöten, dvs. största delen av medlemmarna deltog i mötena på distans.

Budgetens utfall

Stadsmiljönämndens verksamhetskostnader överskred budgeten med 38 482 euro. Köpen av tjänster och personalkostnaderna utföll till en större summa än budgeterat.

14 20
Gemensamma tjänster

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	8	-8
Utgifter	-2 276	-28	-2 304	-2 962	658
Verksamhetsbidrag	-2 276	-28	-2 304	-2 955	650

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

De gemensamma tjänsterna ordnade flera utbildningar på verksamhetsområdesnivå under år 2022 både som köpta tjänster och i egen regi. Korta utbildningar och informationsinslag ordnades för både verksamhetsområdets personal och chefer. Dessutom ordnades en större utbildningshelhet om verksamhetsområdets egna processer. I temana för utbildningarna på verksamhetsområdesnivå betonades särskilt utvecklingen av digitala färdigheter och interaktionsfärdigheter, stödjandet av arbetshälsan och orken i arbetet. Vid ordnandet av utbildningar fästes särskild uppmärksamhet också på introduktionen på verksamhetsområdesnivå.

De gemensamma tjänsterna bistod serviceområdena i rättegångsärenden förknippade med administrativt sökande av ändring och privaträttsliga tvistemål. De gemensamma tjänsterna skötte under räkenskapsperioden sammanlagt 17 rättegångsärenden som behandlades i förvaltningsdomstolar, allmänna domstolar eller specialdomstolar. Verksamhetsområdets egna jurister hade huvudsakligen hand om rättegångarna.

För MATTI-systemet var år 2022 det andra hela året då alla införda processer och data användes i produktionen. Under året startade drygt 10 000 operativa processer inom verksamhetsområdet på MATTI-plattformen. Under 2022 uppdaterades MATTI-visionen och -målen för fullmäktigeperioden 2022–2025. MATTI-visionen om att En innovativ och smart digital stad skapas tillsammans har som mål att MATTI är verksamhetsområdets gemensamma verktyg, ledning via kunskap, livscykeln för data, smidiga processer, samarbete och interaktion även med kommuninvånare och samarbetspartner samt effektivisering av arbetet med hjälp av automatisering.

År 2022 genomfördes till exempel en integration av Vantaa.fi, där information och dokument till planernas webbsidor fås direkt ur MATTI-systemet. Ledningen via kunskap och samarbetet förstärktes också gentemot förtroendevalda då man till stadsmiljönämnden gav lägesbilder om planläggningen och byggnadstillsynen, vilka tas direkt ur uppdaterade MATTI-data.

Assistenttjänstteamet för de gemensamma tjänsternas ledning har arbetat som stöd för ledningen och aktivt utvecklat verksamhetsområdets stödtjänst- och verksamhetsprocesser, som ledningsgruppernas årsklockor och faktureringen av skador från skadegörelse. Ledningens assistenttjänstteam har under 2022 också erbjudit arbete åt en person som sysselsatts med lönesubvention och en praktikant som slutförde en fristående examen.

I och med det nya SAP BW-systemet förändrades skötseln av ekonomiska ärenden inom verksamhetsområdet och arbetet med att föra in ekonomiplanering och prognoser i systemet koncentrerades till ekonomiteamet vid ekonomi- och förvaltningsservicen.

Teamet för information och växelverkan har fokuserat på bland annat information och växelverkan i anslutning till planeringen av Vandaspåran samt kommunikation om resurssmarthetsteman. Teamet samordnar också förnyelsen av webbplatsen Vantaa.fi när det kommer till verksamhetsområdets innehåll. Den förnyade webbplatsen publicerades våren 2022.

De gemensamma tjänsterna svarade också för samordningen av uppdateringen av verksamhetsområdets beredskapsplan.

Budgetens utfall

De gemensamma tjänsternas verksamhetskostnader överskred den ändrade budgeten med cirka 0,7 milj. euro, vilket i synnerhet påverkades av de oförutsedda kostnaderna för projektet Konvaljvägen 13. Till de gemensamma tjänsterna anvisades genom anslagsändringar 9 905 euro i sommarjobbsanslag för skolelever och studerande och 18 500 euro som en följd av löneförhöjningar år 2022.

14 40
Stadsstruktur och miljö

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	5 774	-500	5 274	5 769	-495
Utgifter	-12 215	-186	-12 401	-11 579	-822
Verksamhetsbidrag	-6 441	-686	-7 127	-5 811	-1 316

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Serviceområdets gemensamma mål är att skapa en hållbar stad där stadens invånare kan leva ett gott liv.

Under år 2022 började man implementera den nya fullmäktigestrategin, vars centrala idéer är att stärka synergin i det arbete som utförs i staden. Den stöds starkt av generalplanen 2020 som vunnit laga kraft. Verksamheten kommer att påverkas mest av temat Blomstrande stadscentrum, och för att främja temat anlitades nya projektledare till serviceområdet fastigheter och lokaler. Projektledarna fungerar som ett starkt stöd för områdesarkitekternas arbete. Vägkartan för resurssmarthet har sedan tidigare varit ett program som främjar synergier.

Parallellt med klimatfrågorna har man lyft fram frågan om hur utarmningen av den biologiska mångfalden kan minskas. Principen om ingen nettoförlust för den biologiska mångfalden och naturmiljöernas tillgänglighet har blivit viktiga teman. Man har börjat fästa ännu större vikt vid dem i all planering och allt beslutsfattande. Vanda kom med på CDP:s A-lista över klimatarbete, i vilken över ettusen städer bedömdes. Dessutom belönades Vanda för tre frivilliga förbindelser (MM): utsläppsfria byggarbetsplatser, minskad kemikalieexponering på daghemmen och green deal-avtalen för hållbar rivning. Miljösystemet Ekokompassen vid stadsmiljöns verksamhetsområde fick ett certifikat. De har lett till att miljöarbetet i Vanda har tillägnats stor uppmärksamhet.

Betydande stadsutvecklingsprojekt under år 2022 var beredningen av spårvägens dispositionsplan och beredningen av planer i anslutning till spårvägsspåren samt de områden som byggs längs spåret. Under året ordnades en arkitekturtävling om färgfabrikens område i Dickursby som ett partnerskapsprojekt tillsammans med Tikkurila Oyj. Som ett nytt sätt att sätta fokus på planeringens kvalitet testas planeringsprinciper som tagits fram med i växelverkan med intressegrupper i Aviapolis. Verksamhetsområdet skapar fortlöpande förutsättningar för motsvarande utveckling i de andra områdena i Vanda genom olika program, planer och tillstånd.

Att omväxlande arbeta på distans och på arbetsplatsen har blivit praxis vid verksamhetsområdet. Antalet kurser, studieresor och gemensamma evenemang har varit större än under pandemiåren. Ledarskapet var vidareutvecklats för att anpassa sig till distansarbete och den elektroniska miljön. Verksamheten inom alla serviceenheter hade övergått till elektronisk form redan åren före pandemin och digitaliseringen främjades genom flera utvecklingsåtgärder.

Revideringen av markanvändnings- och bygglagen, som pågått i flera år, misslyckades till viss del. Endast delen som gäller byggande avancerade. Dessutom bereddes en lag som främjar digitaliseringen. Dessa förväntas framskrida i början av år 2023. Den nya naturvårdslagen godkändes. Tillsammans medför dessa förändringar i hela serviceområdets och verksamhetsområdets arbete. Lagrevideringens centrala mål, som klimatfrågor, förändringar inom energiområdet, hejdandet av utarmningen av naturen och digitaliseringen, förutses redan i verksamheten.

Miljöcentralen

Uppdateringen av vägkartan för resurssmarthet godkändes i fullmäktige våren 2022. En av de centrala förändringarna i uppdateringen var att förstärka målen och åtgärderna i anslutning till naturens mångfald. Åtgärderna i vägkartan för resurssmarthet och dess verkställighetsplaner fortsatte enligt planerna. De klimat- och miljöåtgärder som vidtagits under den gångna perioden sammanställdes genom miljövaktverktyget i en miljöansvarsrapport som publicerades under våren. Arbetet med att utveckla verktyget fortsatte och med hjälp av verktyget kommer man att följa upp och rapportera hur målen för klimatet och resurssmartheten förverkligas.

Inom ramen för strategitemat Ett ekologiskt hållbart Vanda leddes genomförandet av vägkartan på ett tväradministrativt sätt.

Miljöcentralen genomförde sex externa finansieringsprojekt där man utvecklade den cirkulär ekonomin för rivning (CIRCuIT), stadens och näringslivets klimatpartnerskap, hållbar mobilitet för företag, Kilas cirkulärekonomiska område (Kilas kretslopp) med Tusby samt husbolagens energieffektivitet och cirkulära ekonomi (Husbolagsklubben II). Dessutom arbetade man med att återställa Storkärr.

Miljö- och hälsoskyddets och miljövårdens inspektioner och besök ute på fältet genomfördes i vanlig ordning.

Miljö- och hälsoskyddets inspektioner fortsatte enligt inspektionsplanen till centrala objekt. Granskningsmålen enligt inspektionsplanen uppnåddes inte. Totalt gjordes 1 490 st. inspektioner. Till miljö- och hälsoskyddet inlämnades 412 st. anmälningar om inledande, ändring eller avslutande av verksamhet. Man lyckades handlägga nästan alla inom måltidtabellen. Stadens smådjursmottagning fungerade som vanligt trots coronapandemin och antalet patienter uppgick till 5 949 st.

Miljöövervakningens tillsynsprogram genomfördes väl i fråga om anläggningstillsynen. Den planmässiga tillsynen riktades i större utsträckning än tidigare mot avloppsvattensystemen i glesbygden och 28 st. system inspekterades. Flest tjänsteinnehavarbeslut fattades om bulleranmälningar (57 st.) och avvikelser från miljöskyddsföreskrifter som gäller kvarlämnandet av oljecisterner i marken (31 st.). Tre stycken miljötillståndsbeslut bereddes för beslut i sektionen. Antalet begäran om åtgärder i anslutning till skador på miljön var fortfarande högt jämfört med tidigare år.

Generalplaneringen

Generalplanen skapar utgångspunkter för stadens utveckling och genomförandet av stadens strategi. Den nya generalplan som stadsfullmäktige godkände 25.1.2021 framskred under året genom besvärsprocesser. Helsingfors förvaltningsdomstol beslutade 28.6.2022 förkasta majoriteten av de inlämnade besvären. Förvaltningsdomstolen upphävde en del av en beteckning och två små områdesbeteckningar. I beslutet söktes fem besvärstillstånd hos högsta förvaltningsdomstolen som genom sitt beslut 8.12.2022 förkastade dem alla. Ikraftträdandet av generalplanen 2020 kunde börja beredas i början av år 2023.

Som fortsatta generalplanearbeten utarbetades en dispositionsplan för spårvägen, vilken var framlagd som utkast i juni. På basis av utkastet lät man också göra konsekvensbedömningar. Utifrån den inlämnade responsen och bedömningarna färdigställdes dispositionsplanen så att den i enlighet med målen kan behandlas för ett godkännande i januari 2023.

Småhusprojektet fortsatte i samarbete med olika instanser. År 2022 sammanställdes bl.a. ett informationspaket för småhusbyggare på webbplatsen. Dessutom svarade generalplaneringen för uppdateringen av servicenätsutredningen för handeln i Vanda, som blev klar på hösten.

Som en del av utvecklingsbilden för grönstrukturen i Vanda, dvs. Vihreä ja virtaava Vantaa – VIVA, färdigställdes anvisningarna för grönområdenas tillgänglighet och dimensionering, SAAVU. SAAVU-anvisningarna testades i utkastskedet på spårvägens dispositionsplan. Om Aviapolis centralpark utarbetades en plan på idénivå som diplomarbete. En skyddsplan för flygekorren blev färdig år 2022. I arbetet föreslås åtgärder för att trygga en gynnsam skyddsnivå för flygekorrarna och en anpassning av markanvändningen. Arbetet inleddes med att utforma en Vandamodell för total icke-försämring. Landskapsarkitekterna i teamet för en hållbar stad har i detaljplanearbetet fastställt och planerat grönområdesnätverk, gröneffektivitet och landskapsfrågor.

Detaljplaneringen

Med detaljplanerna skapas förutsättningar för en god stadsmiljö, boende och arbete. Betydande bostadsplaner färdigställdes i Kivistö (Snökvartsen och Kvartshörnan), vid Kungsörnsvägen i Korso samt vid Nejlikvägen 17 i Dickursby. Viktiga arbetsplatsplaner färdigställdes bl.a. i Björkhagen vid Kiselvägen samt i Aviapolis vid Datavägen och Bergpassvägen. Också planerna för Backas upplevelsecentrum och Kivistö evenemangscentrum godkändes i fullmäktige. Ikraftträdandet av planändringen för Vanda Energis säsongsvärmelager var ett viktigt steg på vägen mot klimatneutral fjärrvärme.

Av översiktsplanerna som styr detaljplaneringen färdigställdes dispositionsplanerna för Dickursby och Västerkulla samt planutkastet för Mure. För färgfabriksområdet i Dickursby ordnades en internationell planeringstävling i samarbete med markägaren. Planläggningen fortsätter utifrån tävlingens vinnande förslag.

Under året har fullmäktige godkänt 23 detaljplaner och stadsmiljönämnden har godkänt en plan. Stadsstyrelsen har godkänt en dispositionsplan. Tjugotre st. nya detaljplaneprojekt och tre andra omfattande planer har blivit aktuella. Totalt 104 st. detaljplaneprojekt har varit under beredning och 13 st. dispositionsplaner, planutkast eller utvecklingsbilder. Planbesvär lämnades in om tre planer. Sextiotre undantagsbeslut fattades och 21 avgöranden om planeringsbehov.

Det bindande målet som baseras på MBT-avtalet, 240 000 m²-vy bostadsvåningsyta, nåddes inte. Detaljplanerna som godkändes år 2023 har ca 142 000 m²-vy ny bostadsvåningsyta. De huvudsakliga orsakerna till att planerna skjutits upp är oförutsedda extra arbeten med anledning av naturvärden och utdragna avtalsförhandlingar. Cirka 3 300 nya bostäder färdigställdes, vilket överskrider MBT-målet om 2 640 bostäder/ år.

Detaljplaneringen av Vandaspåran har avancerat enligt planerna. Av detaljplaneändringarna för spårvägens gaturum har hälften behandlats i nämnderna och två har godkänts i fullmäktige.

Av det planlagda nya boendet placeras ca 95 procent i kollektivtrafikzonen för hållbar tillväxt. Stadens markandel av den planlagda arealen utgör ca 33 procent.

Som en förändring i verksamhetsmiljön har det konstaterats att naturvärden och byggnadsskydd ställer ökande krav på planläggningen, vilket ökar arbetsmängden och förlänger planprojektens tidtabeller. Dessutom leder den försvagade ekonomiska konjunkturen till större osäkerhet i planläggningen av privata projekt.

Byggnadstillsynen

Krisen i Ukraina och den höjda räntenivån hade en tydlig inverkan på byggvolymen år 2022. Särskilt minskade antalet påbörjade flervåningshus betydligt under det senare halvåret.

Verksamhetsintäkterna från bygglovsansökningar uppgick till 4,29 milj. euro år 2022. Detta underskred prognosen för början av året med 0,27 milj. euro (6 %). Verksamhetskostnaderna uppgick till ca 2,89 milj. euro och underskred prognosen med 0,39 milj. euro. Underskridningen berodde huvudsakligen på att alla vakanser som blivit lediga inte har kunnat besättas på grund av den utmanande rekryteringssituationen.

År 2022 var oenhetligt statistiskt sett. Det totala antalet beviljade bygglov hamnade på en 16 procent lägre nivå än genomsnittet för 10 år. Å andra sidan beviljades 22 procent fler bygglov för småhus jämfört med genomsnittet (2022: 448 st., och genomsnittet för tio år 369 st). Antalet bostäder som beviljats bygglov minskade med ca 7 procent jämfört med år (2022: 2 319, 2021: 2 499 genomsnittet för tio år 3 358 st.). År 2022 färdigställdes ca 3 300 bostäder. Antalet färdigställda bostäder överskred genomsnittet och uppnådde därmed MBT-målet (2 640). Ett exceptionellt antal småhusbostäder färdigställdes, 643 stycken.

En revidering av byggnadsordningen inleddes år 2021. Ett invånarmöte hölls i september 2022. Byggnadsordningen är starkt kopplad till den pågående beredningen av den nya bygglagen. Det vore naturligt om byggnadsordningen träder i kraft samtidigt som den nya lagen. Om lagens ikraftträdande skjuts upp betydligt från den ursprungliga uppskattningen (1.1.2024), måste också tidtabellen för byggnadsordningen omprövas.

Enligt lagförslaget kommer den datamodellbaserade planeringen att spela en viktig roll i den nya lagen. Vid byggnadstillsynen har man därför parallellt med den elektroniska kundtjänsten också utvecklat tillståndshandläggning som baseras på datamodeller. Byggnadstillsynen deltar tillsammans med de största kommunerna och Kommunförbundet i utvecklingsprojektet ”Fortsatt utveckling av den elektroniska tillståndsprocessen i kommunens byggnadstillsyn samt automatisering av processerna” som finansieras av finansministeriet. Dessutom har man också förberett sig på att ta i bruk datamodellerna i större utsträckning genom att utbilda personalen.

Hösten 2022 minskade det inledda bostadsbyggandet betydligt och sjönk till cirka hälften jämfört med genomsnittet för tio år. Volymminskningen märks inte ännu år 2023 i antalet färdigställda bostäder utan först senare. Småhusbyggandet lär vara livligt också i fortsättningen. I sin helhet lär byggnadsvolymen hållas på en överkomlig nivå, men ändå sjunka från år 2022.

Informationstjänster

Informationstjänsterna har haft som mål år 2022 att förbättra kommuninvånarnas tillgång till information om planläggningen. Utöver planbestämmelserna i gällande detaljplaner har också tillhörande ursprungliga detaljplanekartor och beskrivningar lagts till i den offentliga karttjänsten. MATTI-systemet som ett verktyg för ledarskap har utvecklats och utvidgats bl.a. för de förtroendevaldas bruk. Innehållet på webbplatsen Vantaa.fi har förbättrats i fråga om informationen om planfaser. Dessutom har ett rrs-flöde utvecklats, genom vilket man kan följa planläggningens deltagandefaser.

Förberedelserna inför den kommande lagen om datamodellbaserad planläggning och kraven i det riksomfattande informationssystemet för byggd miljö (RYTJ) har inletts. Förberedelserna fortsätter bl.a. genom förbättring av materialens kvalitet, utveckling av verksamhetsmodeller och utveckling av datasystemen.

Budgetens utfall

För serviceområdet för stadsstruktur och miljö gjordes en budgetändring som minskade byggnadstillsynens avkastningsmål med 0,5 milj. euro. Till budgeten anvisades dessutom 78 310 euro i sommarjobbsanslag för studerande och skolelever i Vanda och 107 300 euro som en följd av löneförhöjningar år 2022. Serviceområdets verksamhetsintäkter överskred den ändrade budgeten med närmare 0,5 milj. euro. Verksamhetskostnaderna underskred den ändrade budgeten med över 0,8 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Godkända detaljplaner st.	14	40	24
Ny bostadsvåningsyta m²-vy	89 880	240 000	141 821
Undantagsbeslut	87	75	73
Total yta för samtliga bygglov, m²	419 961	380 000	364 869
Påbörjade bostäder	3 420	2 500	2 033
Påbörjade byggnader, st.	396	480	543
Tillstånd och anmälningar (miljö- och hälsoskyddet)	334	300	421
Antal inspektioner (miljö- och hälsoskyddet)	1336	1800	1490
Veterinärpatienter	6 015	5 700	5 949
Miljötillstånd, -anmälningar och registreringar	174	130	121

14 5
Stadsrumsnämnden sammanlagt

Ansvarig: Tero Anttila **Organ: Stadsrumsnämnden**
Ordförande: Otso Kivimäki

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Stadsrumsnämnden sammanlagt					
Inkomster	292 810	-18 600	274 210	283 108	-8 898
Utgifter	-244 766	-6 157	-250 923	-251 553	630
Verksamhetsbidrag	48 044	-24 757	23 287	31 555	-8 268
Stadsrumsnämnden bruttoenheterna					
Inkomster	82 529	-13 400	69 129	77 947	-8 818
Utgifter	-129 188	-6 129	-135 316	-138 470	3 153
Verksamhetsbidrag	-46 659	-19 529	-66 187	-60 523	-5 665

Till verksamhet som sorterar under stadsrumsnämnden hör som gemensamt bindande bruttobudgeterade enheter stadsrumsnämnden, serviceområdet för gator och parker och bruttoenheterna vid serviceområdet för fastigheter och lokaler. Dessutom är kollektivtrafiken (Gator och parker) en separat bindande bruttobudgeterad enhet. Separat bindande nettobudgeterade enheter är nettoenheterna vid serviceområdet för fastigheter och lokaler samt depån (Gator och parker).

14 60
Stadsrumsnämnden

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-80	0	-80	-107	27
Verksamhetsbidrag	-80	0	-80	-107	27

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Stadsrumsnämndens uppgifter förändrades inte under 2022. Enligt den gällande förvaltningsstadgan svarar stadsrumsnämnden för förvaltningen och utvecklingen av stadens fastighetsegendom, offentliga lokaler, det offentliga stadsrummet samt utvecklingen och upprätthållandet av trafik och samhällsteknik.

Stadsrumsnämnden sammanträdde sammanlagt 12 gånger under år 2022. Totalt 223 ärenden behandlades i nämnden under året, dvs. i snitt 18 ärenden per möte. Även om antalet sammanträden var oförändrat, ökade antalet ärenden som ska behandlas jämfört med året innan. Vid anordnandet av nämndens ordinarie möten återgick man till att hålla möten på plats och möten ordnades inte längre i huvudsak som hybridmöten på samma sätt som år 2021.

Stadsrumsnämnden behandlade under år 2022 flera viktiga ärenden som gällde förvaltningen av stadens fastighetsegendom, offentliga lokaler och trivseln i stadsrummet. I början av år 2022 beslutade nämnden hyra lokaler för Varia yrkesinstituts verksamhetsställe i Veckal i ett nybyggt objekt som uppförts av VTK Kiinteistöt Oy. Vanda yrkesinstitut Varias nya verksamhetsställe i Veckal kommer att ligga i den omedelbara närheten av tågstationen i Veckal och där kommer att finnas studieplatser för sammanlagt 2 130 studerande. Dessutom godkände nämnden under året byggandet av nya daghem i bland annat Korso, Myrbacka och Kivistö för att svara på det ökade antalet barn i åldern för småbarnspedagogik i områdena. Under hösten behandlade nämnden uppdateringen av Vandas mark- och bostadspolitiska program, som styr stadens tillväxt. Nämnden tog också ställning till vilken slags familjebostäder som bör byggas i Vanda i framtiden. Under året godkände nämnden flera park- och gatuplaner som inte bara förbättrar trivseln i det offentliga stadsrummet utan också förbättrar dess säkerhet. Den mest betydande parkplanen som nämnden godkände gällde Ådalsparken som ligger mellan stadsdelarna Myrbacka och Mårtensdal, där det byggs en ny lekplats för barnen, de funktioner som redan finns i parken rustas upp och parkens belysning och parkmöbler förbättras för att öka trivseln och förbättra tillgängligheten.

Utöver de ordinarie mötena ordnades två aftonskolor för stadsrumsnämnden, en för uppdatering av det mark- och bostadspolitiska programmet och en för nya skol- och daghemsprojekt. Aftonskolan som gällde det mark- och bostadspolitiska programmet ordnades tillsammans med stadsmiljönämnden och aftonskolan som gällde skol- och daghemsprojekt ordnades tillsammans med nämnden för fostran och lärande. Dessutom gjorde nämnden i början av september en studieresa till Danmark med stadsutveckling och hållbar rörlighet som huvudtema. Under resan bekantade man sig med såväl stadsutvecklingsprojekt, kollektivtrafikprojekt som innovativa stadsrumslösningar i städerna Köpenhamn och Århus.

Budgetens utfall

Stadsrumsnämndens bruttoenheter, totalt utan kollektivtrafik, överskred verksamhetskostnaderna med sammanlagt cirka 3,34 milj. euro. Det bindande anslagets budgetavvikelse gavs till nämnden för kännedom och vidare till stadsstyrelsen och stadsfullmäktige för godkännande. Stadsrumsnämndens verksamhetskostnader överskred budgeten med 27 327 euro. Fler köp av tjänster genomfördes än vad som budgeterats.

14 50
Gator och parker

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	27 134	-7 000	20 134	25 603	-5 469
Utgifter	-38 330	-4 489	-42 819	-46 263	3 445
Verksamhetsbidrag	-11 196	-11 489	-22 685	-20 660	-2 024

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Gator och parker fortsatte sin verksamhet år 2022 utan att ta till strukturella ändringar.

En integration genomfördes mellan ekonomiförvaltningens SAP-system och MATTI, genom vilken aktuella uppgifter om kostnadsutfall överförs direkt till MATTI-projekten, vilket för sin del underlättar uppföljningen och rapporteringen av kostnader. All väsentlig information om utfall kan i fortsättningen presenteras i lägesbilder och utsikter. Integrationen möjliggör också automatisering av HRM-fakturering av bl.a. entreprenader i ett senare skede.

Förändringen av integrationen mellan projektsamarbetsplattformen för byggprojektet och Trimble Connect, som genomförs som ett vidareutvecklingsprojekt, inleddes år 2022 och fortsätter i fråga om testning och produktion år 2023. Den tidigare genomförda integrationen ändras så att den motsvarar kraven i byggprojektbankens förändrade mappstruktur. Genom ändringen förtydligas informationshanteringen och den genomförs i enlighet med kraven i datastyrningsplanen. Under användningen har också andra utvecklingsbehov framkommit, bl.a. utnyttjandet av Trimble Connect i granskningen av datamodeller redan i planeringsskedet.

Programmeringen av byggandet förbereddes som eget arbete inom byggnationen. Programmeringen genomförs under år 2023. Med hjälp av MATTI-vyn tar man fram ett verktyg som lämpar sig för programmering av byggprogram.

Beredningen av ett utvecklingsprojekt för automatisering av planerings- och byggprojektens arbetsförlopp inleddes. Projekthelhetens fortsatta utvecklingsprojekt inleds eventuellt under år 2023.

Projektet om utveckling av MATTI:s anmälningsmeddelanden inleddes i slutet av år 2022 och fortsätter år 2023. I projektet utvecklas den automatiska meddelandefunktionen så att den bättre tillgodoser användarnas behov.

Vid serviceenheten för tillstånd och tillsyn används MATTI-plattformen dagligen så att den är integrerad i kundgränssnittet för tillståndsansökningar, Lupapiste. Efter beslut i tillståndspliktiga projekt i allmänna områden förs de över från MATTI så att de också visas i stadens interna och offentliga karttjänster, vilket underlättar uppföljningen av projekt och ger kommuninvånarna möjlighet att granska pågående projekt i sin närmaste omgivning. Överföringen av faktureringen av tillståndsprojekt till MATTI-systemet granskas under år 2023. Processer för övervakning av olovlig markanvändning har införts och testats år 2022 och utvecklingsarbetet fortsätter aktivt.

Vid underhållet kompletterade man grön- och trädregistren och uppdaterade gaturegistret. Dessutom bereddes tjänsten Aurat kartalle (Plogkartan)

Medborgarbudget- och MEK-åtgärder

I Havukoski, Västerkulla och Mikkola utökade man antalet sopkärl och planterade träd och sommarblommor. I Havukoski planterade man också ängsväxter och byggde picknick-bordsgrupper och körhinder. I Västerkulla planterade man också ängsväxter och städade skyttegravar. Uppsnyggandet av Målsnörsvägen framför Alepa fortsätter i år. I Mikkola förbättrades också belysningen och antalet bänkar utökades. Det finns fortfarande utmaningar när det gäller tidtabellen för leverans av utrustning.

Som MEK-åtgärd färdigställdes bl.a. iståndsättningen av Björktorget. Gatukonststråk snyggades upp i Håkansböle, Västerkulla och Björkby-Havukoski genom att rengöra och måla om nedklottrade konstverk. Också nya konstverk installerades längs konststråken. Driftsekonomins MEK-kostnader uppgick till drygt 60 000 euro och som MEK-investeringar bokfördes nästan 67 000 euro.

Budgetens utfall

Driftsekonomins anslag höjdes med 4 milj. euro bl.a. på grund av den snörika och till sina väderförhållanden exceptionellt svåra förvintern, vilket hade en stor inverkan på gatuunderhållets anskaffningar av tjänster och material samt personalkostnader. I februari belastades underhållet av temperaturen som höll sig på båda sidor om nollstrecket och regnen som under den snörika vintern ledde till bl.a. hårdpackade snövallar, hopsjunkna plogvallar och lokala översvämningar orsakade av smältvatten i betydligt större utsträckning än under en vanlig vinter. Man var också tvungen att transportera en rekordstor mängd snö till snömottagningsplatserna, cirka 54 500 lass (då det långfristiga medelvärdet låg på endast cirka 15 900 lass). Lassen orsakade ett flertal extra behandlingsåtgärder på snömottagningsplatserna.

Sedan år 2019 har serviceområdet fått som ytterligare skyldighet att stå för kostnaderna för stadscyklarna (ca 0,6 milj. euro/år), samt dagvattenavgifterna (1,9 milj. euro), något som inte har kompenserats i serviceområdets budget. Den höjda driftsekonomibudgeten överskreds slutligen med cirka 4,0 milj. euro bl.a. på grund av en större höjning av kostnadsnivån än väntat samt snöfallen i november och december.

En budgetändring gjordes för serviceområdet för gator och parker som sänkte avkastningsmålet för markanvändningsersättningarna med 7 milj. euro och höjde verksamhetskostnaderna för gatuunderhållet med 4 milj. euro. Till budgeten anvisades dessutom 107 794 euro i sommarjobbsanslag för studerande och skolelever i Vanda och 133 500 euro som en följd av löneförhöjningar år 2022.

Stadsrumsnämndens bruttoenheter, totalt utan kollektivtrafik, överskred verksamhetskostnaderna med sammanlagt cirka 3,34 milj. euro. Det bindande anslagets budgetavvikelse gavs till nämnden för kännedom och vidare till stadsstyrelsen och stadsfullmäktige för godkännande. Verksamhetsintäkterna överskred den ändrade budgeten med cirka 5,5 milj. euro, även om avtalsersättningarna hamnade på en klart lägre nivå än normalt (sammanlagt cirka 7,4 milj. euro). De övriga betydande inkomsterna låg på samma nivå som tidigare, dvs. inkomsterna från upplagring av schaktmassor var cirka 5,2 milj. euro, inkomsterna från tillståndsavgifter cirka 1,6 milj. euro och inkomsterna från felparkeringsavgifter cirka 1,9 milj. euro. På grund av det snörika året var mottagningsavgifterna för snö större än normalt, dvs. nästan 1,0 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Underhåll av trafikleder (€/m²)	1,90	1,90	1,91
Underhåll av anlagda gatugrönområden (€/m²)	0,30	0,30	0,30
Underhåll av anlagda parker (klass R) (€/m²)	0,55	0,57	0,57
Lass som förts till jordupplagringsområden (st./år)	58 877	57 600	56 861

14 51
Kollektivtrafik

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	12 299	0	12 299	12 502	-203
Utgifter	-65 000	0	-65 000	-64 807	-193
Verksamhetsbidrag	-52 701	0	-52 701	-52 305	-396

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Coronapandemin och de nya arbetsmodellerna har minskat antalet passagerare i kollektivtrafiken. I slutet av året upplevdes en glädjande ökning av antalet passagerare, men återhämtningsgraden beror på trafikformen och trafikområdet. I slutet av året var ökningen i hela HRT-området cirka 85 procent av nivån år 2019, men återhämtningsnivån varierar mellan trafikformerna och kommunerna. För att kompensera de minskade biljettinkomsterna höjer HRT AB- och BC-biljetternas priser med cirka 10 procent år 2023. Bland biljettprodukterna har olika dagsbiljetter ökat i popularitet. De höjda bränsle- och energipriserna syns i trafikkostnaderna. I december togs andra avsnittet av Västmetron i Esbo i användning, vilket medför större utmaningar för hela HRT:s ekonomi.

Övergången till elektronisk busstrafik har framskridit väl, till exempel infördes elektroniska ledbussar på stomlinje 570 på hösten. Ledbussarna har också förbättrat specialgruppernas möjligheter att röra på sig, eftersom till exempel fler barnvagnar ryms med än i en vanlig buss. Under hösten genomfördes också linjeändringar i västra Vanda och Tusbyleden, vilket ledde till att Vanda fick tre nya stomlinjer. Passagerarnas respons på linjenätsreformen följs aktivt upp.

Planeringen av Vandaspåran har framskridit. Alla utkast till gatuplaner presenterades före utgången av år 2022. Förslagen till gatuplaner läggs fram samtidigt som områdets detaljplaneförslag för att kommentatorerna ska ha en mer övergripande syn på planeringen. Vid planeringen av spårvagnen har innovativa handlingssätt införts. Verksamhetssätten har ökat samarbetet mellan planläggningen och gatuplaneringen och förbättrat stadsplaneringens kvalitet och gjort planeringen snabbare. Dessutom har man inom informationen och växelverkan lyckats åskådliggöra hur planeringen av spårvagnen framskrider. Planeringen av Vandaspåran avtalades i MBT-avtalet 2020. Beslut fattas om byggandet av spårvägen under loppet av år 2023. Ifall spårvägen förverkligas skulle den leda till en betydande förbättring inte bara av kollektivtrafikens tillgänglighet utan också förhållandena för gång- och cykeltrafiken längs spårvägen.

För att främja jämställdheten mellan könen och regionerna har HRT skapat en rapporteringsdatabas. Det har dock uppstått tekniska problem med utvecklingen av rapporteringsverktyget, så mätarsystemet infördes inte under år 2022.

Under år 2022 inleddes beredningen av ett nytt tariffsystem och ett nytt infraavtal i samarbete med HRT och ägarkommunerna. I samband med förnyelsen av tariffsystemet väckte förslaget om en biljett för HRT-området stort intresse. Vanda stad misstänker dock att modellen med ett pris höjer kommunandelarna i flera HRT-kommuner med miljontals euro och är därmed ofördelaktig för kommunernas ekonomier. Ur Vandas synvinkel bör en zongräns inte gå genom Vanda, eftersom den gör områdena ojämlika och ökar användningen av infartsparkeringsplatser i zon B. Det gamla infraavtalet godkändes 2011 och då kunde man inte förbereda sig fullt ut på de växande investeringsvolymerna inom spårtrafiken och på nya trafikformer, som snabbspårvägar. Av denna anledning avser man uppdatera infraavtalet så att det motsvarar de identifierade utmaningarna.

Budgetens utfall

Det gjordes en betydande ändring i sättet att rapportera kostnaderna för kollektivtrafiken. I fortsättningen baserar sig rapporteringen på den faktiska faktureringen. Rapporteringen förenhetligas med Helsingfors och Esbo i enlighet med revisorernas förslag. Kollektivtrafikens kostnader är cirka 64,8 miljoner euro, vilket är 0,2 milj. euro mindre än budgetens 65 milj. euro.

Vandas överskott för året uppskattas till cirka 17,5 milj. euro och det ackumulerade överskottet till cirka 14 milj. euro. Överskottet förklaras av HRT:s coronastöd på ca 49 milj. euro, varav Vandas andel är cirka 8,7 milj. euro. Dessutom var biljettintäkterna större än i budgeten, vilket förklarar ett överskott på 1 miljon. Kostnaderna är uppskattningsvis 2,8 milj. euro mindre än budgeten. Dessutom täcktes det ackumulerade underskottet med drygt 4,3 milj. euro. Övriga stöd utföll så att de var 0,8 milj. euro större än budgeten.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Kollektivtrafikens passagerarmängd (påstigningar/vardags-dygn)	99 600	130 000	126 126

14 52
Depån

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	6 242	0	6 242	7 313	-1 071
Utgifter	-5 340	-15	-5 355	-6 212	857
Verksamhetsbidrag	902	-15	887	1 101	-214

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Depåns ordinarie verksamhet fortsatte huvudsakligen som förut. Flytten av sammanlagt 118 fordon till Vanda Kervo välfärdsområde från början av år 2023 sysselsatte depån i slutet av året.

Utsläppen av växthusgaser och partiklar från trafiken i stadens egen verksamhet minskades genom att man vid anskaffningen av materiel beaktar byggarbetsplatsernas Green Deal-avtal och lagens riktlinjer för kraven på miljö- och energieffektivitet vid upphandling av fordon och trafikservice, ökar användningen av förnybar diesel i tung fordonsmateriel samt utvidgar nätverket av laddningsstationer för elbilar som staden använder. Staden förfogar över sammanlagt 15 elbilar och 18 gasbilar. Användningen av förnybar diesel stod för 40 procent av dieselanvändningen, vilket innebär en minskning av utsläppen med cirka 474 000 kg CO2eq jämfört med fossil diesel.

Depåns verkstad koncentrerade sig främst på akuta reparationer av arbetsmaskiner och tung materiel samt säsongsunderhåll av tilläggsutrustning och maskiner för säsongsbehov. Köptjänsternas andel av kostnaderna för underhåll och reparationer av materiel var ca 59 procent. Leasingmaterielens andel av fordonen är ca 62 procent.

Arbetet med att vidareutveckla materielförvaltningssystemet (Topil) som infördes i början av år 2021 fortsatte. Den internationella bristen på komponenter fortsatte och ledde till försenade leveranser av material och reservdelar.

Budgetens utfall

Till budgeten anvisades 7 740 euro i sommarjobbsanslag för studerande och skolelever i Vanda och 7 600 euro som en följd av löneförhöjningar år 2022. Utfallet av verksamhetsintäkterna var runt 17 procent större än driftsplanen, verksamhetskostnaderna var å sin sida ca 16 procent större än driftsplanen. Rörelseintäkterna utökades av fordonens goda användningsgrad och den ökade mängden materiel samt försäljningen av materiel som tagits ur bruk. Verksamhetskostnaderna ökades bl.a. av det höga priset på bränsle, dyrare service- och reparationskostnader samt behovet att lösa in fordon i samband med att leasingavtalen löper ut på grund av långa leveranstider för materiel. Det bindande nettomålet för depån uppnåddes. Verksamhetsbidraget överskreds med över 0,2 milj. euro.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Depån, bränsleförbrukning (l/fordon/år)	1 441	1 440	1 382

14 30
Fastigheter och lokaler

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	43 096	-6 400	36 696	39 842	-3 146
Utgifter	-25 778	-1 640	-27 418	-27 291	-126
Verksamhetsbidrag	17 318	-8 040	9 278	12 550	-3 272

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Serviceområdet för fastigheter och lokaler ansvarar bl.a. för utvecklingen och förverkligandet av stadens mark- och bostadspolitik, utvecklingen och förvaltningen av stadens fastighetsegendom samt samordningen av stadskoncernens servicelokaler i sin helhet. Dessutom svarar serviceområdet för investeringsplaneringen, fastighets- och projektutvecklingen, beredningen av planeringen och byggherreuppgifterna i samband med lokalprojekt och övervakningen av byggandet. Serviceområdet består av tre serviceenheter: mätning och geoteknik, lokalledning samt fastighetsförvaltning och boende. Under året blev serviceområdets ledningssystem färdigt och fullmäktige godkände 10.10.2022 de uppdaterade mark- och bostadspolitiska riktlinjerna. Man främjade genomförandet av fullmäktigestrategin till exempel genom att rekrytera nya projektledare för samordningen av de blomstrande stadscentrumen och fick på så sätt igång centrumens utvecklingsplaner. Dessutom blev arbetsgruppen Aviapolis scenarier färdig med sin första del.

De störningar i verksamhetsmiljön som orsakats av coronapandemin och kriget i Ukraina skapade utmaningar för verksamheten i många avseenden. Coronapandemin ebbade ut senast i årsslutet och begränsade inte längre arbetssätten. Kriget i Ukraina ledde till flera allmänna negativa konsekvenser, först för den allmänna tillgången på material som behövs för investeringar i form av ökade kostnader, vilket till viss del ledde till en ökning av de totala kostnaderna för projekt. Allmänt taget har verksamheten hållit en god nivå arbetsmässigt.

Sexton stycken markanvändningsavtal i anslutning till detaljplaneändringar utarbetades och fördes till beslutsfattande. Fyra stycken samarbetsavtal gällande de kommande årens planering av markanvändningen, markförvärv och kommande markanvändningsavtal bereddes och fördes till beslutsfattande.

Företagstomter överläts i Petikko, Kvarnbacka/Veckal (3 st.), Björkhagen, Skogsbrinken, Vinikby och Nissbacka. Åtta st. tomter har sålts och en har arrenderats ut. Man fick ca 10 milj. euro i

markförsäljningsvinst från överlåtelsen av företagstomter. Det finns ett begränsat antal företagstomter som kan överlåtas.

Nio stycken bostadstomter i producentform överläts liksom sju stycken småhustomter för byggande av egnahemshus. Efterfrågan på småhustomter var klart mindre än år 2021 och alla stadens småhustomter som var tillgängliga år 2022 har inte reserverats eller sålts.

År 2022 anordnades fyra stycken planerings- och tomtöverlåtelsetävlingar.

- Förhandlat förfarande, enheten för specialboende för utvecklingsstörda, Fallbäcken 88006/2
- Anbudsförfarande om en flervåningshustomt, Lejle 70111/10
- Anbudsförfarande om småhustomter, Käinby 22006/1 och 2
- Anbudsförfarande om en bostadstomt, Nissbacka 86044/1

Utöver ovanstående tävlingar har staden organiserat ansökan om tomter i den kontinuerligt pågående försäljningen för sammanlagt 14 småhustomter. Mot slutet av 2022 fick staden flera begäran om tilläggstid för tomtreserveringar som går ut inom den närmaste tiden eftersom efterfrågan på bostadsbyggande har sjunkit kraftigt. På grund av det osäkra marknadsläget har tomtreserveringarna i regel förlängts.

Det har varit svårt att nå målen för markförsäljningsinkomsterna år 2022 särskilt på grund av den ekonomiska osäkerheten som orsakats av kriget i Ukraina samt på grund av de höjda räntorna på bostadslån. Dessa har haft en stark inverkan, särskilt har bostadsbyggandet saktat av eftersom efterfrågan på bostäder i synnerhet i fråga om ägarbostäder har minskat dramatiskt under året. På grund av den allmänna osäkerheten var markförsäljningsvinsterna för år 2022 ca 3,9 milj. euro mindre än det ursprungliga totalmålet på 34,5 milj. euro och uppgick till totalt ca 30,6 milj. euro.

Den aktiva utvecklingen av Matti fortsatte år 2022. Serviceområdets Matti-nyckelpersoner deltog i utvecklingsarbete bl.a. i projektet om vidareutveckling av Matti, genom vilket man främjade bl.a. en djupare integration av Matti-Lupapiste, avtalshanteringen, den kontinuerliga tillsynen, SAP-frends Matti-integration och loggningen av granskningen av personuppgifter. År fördes ca 80 mindre utvecklingsprojekt i produktion år 2022. På verksamhetsområdesnivå öppnades år 2022 över 10 000 nya processer i Matti, varav drygt 5 000 av Mätningen och geotekniken. I fråga om fastighetsförrättningshandlingar och -kartor införde man i Matti en elektronisk signatur som möjliggör övergången till elektronisk permanent arkivering.

I anslutning till beredningen av Vandaspåran-projektet deltog serviceområdet aktivt i bl.a. Vandaspårans planarbeten och olika uppföljningsgrupper. Inventeringarna och informerandet av markägare som det långsiktiga förvärvet av mark för spårvägen kräver har inletts enligt områdena för detaljplaneändringarna. Markundersökningarna i anslutning till spårvägen fortsatte enligt planen. Utvecklingen av stadens hantering av jordmassor styrdes i enlighet med vägkartan för resurssmarthet.

Situationen beträffande lokalledningens personalresurser har utvecklats i en bättre riktning. Under året gjordes sammanlagt 12 nyanställningar, men i slutet av året var fortfarande fem vakanser obesatta. Den höga personalomsättningen har för sin del påverkat projektförloppen och skötseln av basuppgifter. Beredningen av projekt och byggandet av inledda objekt har gått bra, men det saknas byggnadsdugliga ytomter och tidtabellen för planering och byggande av bl.a. flera daghem bildar en risk för detaljplaneringsförloppet. På grund av projekt som inletts med fördröjning blev en del av investeringsanslaget åter oanvänt inom både ny- som reparationsbyggandet, vilket i motsvarande mån återspeglas i trycket på investeringar och tidtabeller för det budgetår som inletts. Kostnadstrycket på investeringsprogrammet håller på att öka på grund av den högre nivån på byggnadskostnader och entreprenadanbud som är högre än de konjunkturkorrigerade riktpriserna.

Antalet lokaler har ökat i och med nybyggnationen och energi- och miljöfrågor har främjats mångsidigt genom energibesparingsåtgärder och åtgärder i vägkartan för resurssmarthet. Lokalerna är i allt bättre skick och bl.a. får man allt mer sällan in klagomål på inomhusluften. Utifrån Vandas strategi för inomhusluften har anvisningarna för förfaringssätt uppdaterats och stadens inomhusluftgrupp har omorganiserat sig. Vandas inomhusluftverkstad, som ordnades tillsammans med Sisäilmayhdistys, fick beröm för arrangemangen och det mångsidiga programmet. Vandas Greendeal-åtaganden, inklusive åtagandena om utsläppsfria byggarbetsplatser och hållbar rivning, belönades som det bästa åtagandet för hållbar utveckling år 2022. Riktlinjerna för fastighetsledningen blev färdiga och uppdateringen av planeringsanvisningarna inleddes.

Budgetens utfall

För bruttoenheterna inom serviceområdet för fastigheter och lokaler gjordes en budgetändring som sänkte målet för verksamhetsintäkterna med 6,4 milj. euro i fråga om markförsäljningsvinster och höjde verksamhetskostnaderna för lokalernas fastighetsskötsel och underhåll med 1,5 milj. euro. Till budgeten anvisades dessutom 38 617 euro i sommarjobbsanslag för studerande och skolelever i Vanda och 101 100 euro som en följd av löneförhöjningar år 2022.

Stadsrumsnämndens bruttoenheter, totalt utan kollektivtrafik, överskred verksamhetskostnaderna med sammanlagt cirka 3,34 milj. euro. Det bindande anslagets budgetavvikelse gavs till nämnden för kännedom och vidare till stadsstyrelsen och stadsfullmäktige för godkännande. Verksamhetsintäkterna för bruttoenheterna vid serviceområdet för fastigheter och lokaler överskred den ändrade budgeten med ca 3,1 milj. euro. Verksamhetskostnaderna hölls inom den ändrade budgeten år 2022.

Det totala inkomstmålet för markförsäljningsvinster, markarrendeinkomster och ersättningar enligt markanvändningsavtal uppnåddes inte. Det ekonomiska slutresultatet var ca 44,7 milj. euro då målet var 45 milj. euro.

Driftsekonomins verksamhetskostnader för lokalledningen uppgick till sammanlagt 19,73 milj. euro, vilket överstiger den höjda budgeten med nästan 0,5 milj. euro. För köp av tjänster användes cirka 0,97 milj. euro (7,2 %) mer än budgeterat och inkomsterna från faktureringen kom främst från vinterunderhållet av utomhusområden.

Man var inte förberedd på de stora snömängderna i slutet av året när ett förslag till tilläggsanslag gjordes. Det plogades flera gånger utöver det fasta antalet i avtalet. Stora mängder snö forslades också bort av säkerhetsskäl både i början av året och i december bl.a. från parkeringsplatser och daghems- och skolgårdar. Det fanns inget behov av att avlägsna snö från taken med undantag för nedtagning av snö från takfötter.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Färdigställda bostäder	3 124	2 640	3 304
varav statligt understödda hyresbostäder	314	528	480
Markförsäljningsvinster (t€)	36 265	34 500	30 639
Inkomster från markarrende (t€)	5915	5500	6627
Tidsrymd för utarbetande av tomtindelning (dygn)	59	45	49
Nybyggnation (brm²)	4 704	8 871	7 984
Reparationsskuld 75 % (t€)	45 617	50 000	-

14 32
Fastigheter och lokaler, netto

-	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	204 039	-5 200	198 839	197 849	990
Utgifter	-110 238	-13	-110 251	-106 872	-3 380
Verksamhetsbidrag	93 801	-5 213	88 588	90 977	-2 389

Verksamheten, viktiga förändringar och servicens utveckling

Under året bereddes hyresavtalen för lokaler och bostäder som används av socialväsendet samt överföringen av dem i anslutning till välfärdsområdesreformen. Dessutom förbereddes försäljningen av objekt som staden äger och som överförs till välfärdsområdet.

Antalet tomma lokaler i staden har hållits på ungefär samma nivå, ca 5 000 m². De tomma lokalerna som finns att tillgå är i regel i dåligt skick och svårtillgängliga. År 2022 revs 18 olika objekt med en total yta på ca 4 000 m² bl.a. daghemmen i Friherrs, Korso och Skidspårsparken som ersätts med nya daghem. Nya viktiga hyreskontrakt, bl.a. Inspektorshusets kafé och det stora stallet vars ombyggnad blivit färdig hyrdes till Kahvila Håkans som tillhandahåller både kafétjänster och festlokalstjänster i det stora stallet. Dessutom hyrdes logistikutrymmen i Korson koulu ut till Ukrainalaisten yhdistys Suomessa ry.

Kaunialas sjukhusfastighet såldes till Attendo Oy, övriga planerade försäljningar år 2022 sköts upp till år 2023.

Från lokalförvaltningen och bostadsuthyrningen överfördes sex befattningar (3 fastighetssekreterare, 2 områdesdisponenter och 1 bostadsdisponent) till Vanda och Kervo välfärdsområde 1.1.2023. Den krävande personalresurssituationen inom lokalitetsförvaltningen som orsakats av den stora omsättningen och övergången till välfärdsområdet kunde förbättras i slutet av 2022. Åtgärderna för att förbättra personalsituationen fortsätter under 2023 bl.a. med nya rekryteringar.

Experttjänsten för elupphandling konkurrensutsattes i slutet av året. I den utmanande energisituationen lyckades man göra förmånliga prisfixeringar inte bara för år 2022 utan också för år 2023.

Nyckeltal

Nyckeltal för produktivitet och effekt	BS 2021	BDG 2022	BS 2022
Mängden lokaler (m²)	918 448	955 917	903 877
Lokaler som hyrts av koncernbolag	241 494	250 956	241 826
Lokaler som hyrts utanför koncernen	98 356	96718	103 390
Tomma lokaler att hyra (m²)	7315	7465	5391

Fonderna

Bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfonden

Lån och understöd har kunnat ansökas av bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfonden för bostads- och näringspolitiskt ändamålsenliga projekt enligt stadgorna.

Enligt driftsplanen förväntades nya lån bli beviljade till ett belopp av 8,0 milj. euro och understöd till ett belopp av 0,4 milj. euro.

Av fonden har lån och hissunderstöd kunnat ansökas under hela året. Under år 2022 beviljades inga nya lån ur fonden.

År 2022 beviljades ett nytt understöd på 18 788,00 euro.

Fondkapitalet uppgick 31.12.2022 till 100 223 293,61 euro.

Social kreditgivning

Många ansökningar lämnas in om social kreditgivning för omstrukturering av olika slags skulder. I alla åldersgrupper ser man fortfarande många personer som fått problem med konsumtionskrediter utan säkerhet.

De eventuella skuldproblem som orsakats av coronapandemin har inte synts som en ökning av efterfrågan vid enheten.

Social kreditgivning har från år 2017 arbetat aktivt inom IT-administrationens och ekonomiservicens gemensamma projekt ’Lainojen osakokonaisuus’. Syftet med projektet är att få ett nytt lånesystem för social kreditgivning och andra lån som staden beviljar. Konkurrensutsättningen i anslutning till projektet samt expert- och testningsarbetet tog mycket tid i anspråk från enhetens primära arbete. Projektet blev inte färdigt under år 2022.

År 2021 inledde den sociala kreditgivningen ekonomisk rådgivningsverksamhet i Vanda tillsammans med utsökningsverket, ekonomi- och skuldrådgivningen samt socialrådgivningen. Ekonomirådgivningen ordnades år 2022 på Dickursby bibliotek varje vecka 24.3–9.6.2022 tre timmar åt gången. Syftet med ekonomirådgivningsverksamheten är att ge kommuninvånarna ekonomisk rådgivning med låg tröskel.

Lagreformen i anslutning till införandet av social kreditgivning i hela landet godkändes i riksdagen, varvid Vanda stad upphörde att bevilja sociala krediter 31.12.2022. Till följd av detta tog enheten emot nya ansökningar fram till 15.11.2022. I fortsättningen beviljas nya sociala krediter av välfärdsområdena.

Sociala kreditgivningen fick in 62 nya ansökningar i skrift. Antalet kreditbeslut som fattades uppgick till 101. De postivia besluten var 36 till antalet. Antalet negativa beslut som gavs i skriftlig form var 32 och i muntlig form 33, sammanlagt 65. Det olika förhållandet mellan ansökningarna och besluten beror på att ansökningsprocesserna är kontinuerliga och inte börjar eller slutar exakt varje kalenderår. I fråga om de muntliga besluten avstod klienter från att lämna in en ansökan efter att ha fått veta att det inte fanns förutsättningar för beviljande av kredit efter en helhetskartläggning. Under året sades slutligen sex krediter upp. Orsaken till alla uppsägningar var att betalningsprogrammet för krediten försummades helt.

Kunder som redan fått kredit beviljades 164 amorteringsfria månader och följde betalningsplanerna i sammanlagt 117 månader. Fyra kredittagare fick en ändring i betalningsprogrammet.

För social kredit kan man hos gäldenären ta ut en skälig årlig ränta, som dock kan vara högst den referensränta som avses i 12 § räntelagen 633/1982 (Lag om social kreditgivning § 6).

Från och med bokslutet 31.12.2014 har alla fordringar som är över två år gamla bokförts som kreditförluster i enlighet med stadens allmänna praxis. Före utgången av år 2022 uppgår kreditförlusterna till 355 931,55 euro, dvs. 5,23 procent av samtliga krediter som beviljats (6 459 418,86 euro). Sociala kreditgivningens fordringar drivs in tills de har betalats i sin helhet eller tills skulden har preskriberats. Prestationer fås således även efter bokföringen av kreditförluster, varvid summan de facto inte i sin helhet blir en slutgiltig kreditförlust.

31.12.2022 uppgick fonden för social kreditgivning till 1 836 598,05 euro.

När enheten inrättades år 2004 satte man upp som mål för den sociala kreditgivningens kreditverksamhet att de totala kreditförlusterna hamnar under sex procent (6 %) av den totala mängden beviljade krediter. Målet som satts upp för den sociala kreditgivningens kreditverksamhet nåddes.

Skadefonden

Skade- och ansvarsriskerna har begränsats genom försäkringar. Vanda stads och dess affärsverks lagstadgade olycksfallsförsäkringar, egendoms- och avbrottsförsäkringar, ansvarsförsäkringar för verksamheten och administrationen, bil- och trafikförsäkringar, olycksfallsförsäkringar samt reseförsäkringar har konkurrensutsatts senast år 2018. Till de delar som stadens försäkringar inte ersätter skador på egendom, täcks dessa ur skadefonden som förvaltas av finansieringens resultatområde med efterföljande av skadefondens stadga.

2.2.2 Tablå över budgetutfallet i resultaträkningsdelen 2022

Staden och fonderna

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändrin-garna	Utfall	Överskrid-ning/ un-derskridning
Försäljningsinkomster	52 146	-414	51 732	55 583	-3 851
Avgiftsinkomster	72 778	-9 668	63 110	66 210	-3 099
Understöd och bidrag	25 515	25 174	50 688	57 713	-7 024
Övriga inkomster	256 614	-11 058	245 556	263 674	-18 118
Inkomster sammanlagt	**407 053**	**4 034**	**411 086**	**443 179**	**-32 092**
Personalutgifter	-571 409	1 163	-570 246	-531 592	-38 654
Köp av tjänster	-823 916	-73 583	-897 498	-917 468	19 969
Material, förnödenheter och varor	-57 887	16	-57 872	-57 964	92
Understöd	-71 637	-1 343	-72 980	-74 026	1 045
Övriga utgifter	-262 036	2 151	-259 885	-257 766	-2 119
Utgifter sammanlagt	**-1 786 885**	**-71 596**	**-1 858 482**	**-1 838 816**	**-19 666**
Verksamhetsbidrag	**-1 379 833**	**-67 563**	**-1 447 395**	**-1 395 638**	**-51 758**
Skatteinkomster	1 161 000	41 000	1 202 000	1 203 661	-1 661
Statsandelar	282 000	0	282 000	287 597	-5 597
Ränteinkomster från andra	12 693	0	12 693	13 813	-1 120
Ränteinkomster från affärsverk	159	0	159	159	0
Övriga finansiella inkomster från andra	13 355	0	13 355	15 168	-1 813
Ersättning för grundkapitalet från affärsverk	68	0	68	68	0
Ränteutgifter	-2 650	0	-2 650	-2 532	-117
Övriga finansiella utgifter	-196	0	-196	-122	-74
Finansiella ink. och utgifter	23 430	0	23 430	26 553	-3 124
Årsbidrag	**86 597**	**-26 563**	**60 034**	**122 173**	**-62 139**
Avskrivningar och nedskrivningar	-109 814	0	-109 814	-108 997	-817
Extraordinära inkomster och ut-gifter	0	0	0	50	-50
Räkenskapsperiodens resultat	**-23 217**	**-26 563**	**-49 780**	**13 226**	**-63 006**
Ändringar i reserver och fonder	2 371	0	2 371	-1 210	3 581
Räkenskapsperiodens övers-kott(underskott)	**-20 846**	**-26 563**	**-47 409**	**12 015**	**-59 424**

Resultaträkningsdelens utfall

1 000 €	Staden + fonderna BS 2022	Affärsverken BS 2022	Totalt BS 2022
Försäljningsinkomster	55 583	57 397	112 980
Avgiftsinkomster	66 210	6 455	72 664
Understöd och bidrag	57 713	3 695	61 408
Övriga inkomster	263 674	554	264 227
Inkomster sammanlagt	**443 179**	**68 100**	**511 279**
Personalutgifter	-531 592	-44 204	-575 796
Köp av tjänster	-917 468	-9 084	-926 552
Material, förnödenheter och varor	-57 964	-5 382	-63 346
Understöd	-74 026	-15	-74 041
Övriga utgifter	-257 766	-7 806	-265 572
Utgifter sammanlagt	**-1 838 816**	**-66 491**	**-1 905 308**
Verksamhetsbidrag	**-1 395 638**	**1 608**	**-1 394 029**
Skatteinkomster	1 203 661	0	1 203 661
Statsandelar	287 597	0	287 597
Ränteinkomster från andra	13 813	0	13 813
Ränteinkomster från affärsverk	159	0	159
Övriga finansiella inkomster från andra	15 168	31	15 199
Ersättning för grundkapitalet från affärsverk	68	0	68
Ränteutgifter	-2 532	-162	-2 694
Övriga finansiella utgifter	-122	-70	-192
Finansiella ink. och utgifter	26 553	-200	26 353
Årsbidrag	**122 173**	**1 408**	**123 581**
Avskrivningar och nedskrivningar	-108 997	-1 633	-110 630
Extraordinära inkomster och utgifter	50	0	50
Räkenskapsperiodens resultat	**13 226**	**-225**	**13 001**
Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	0	303	303
Ökning (-) eller minskning (+) av reserver	0	0	0
Ökning (-) eller minskning (+) av fonder	-1 210	0	-1 210
Ändringar i reserver och fonder	-1 210	303	-907
Räkenskapsperiodens överskott(underskott)	**12 015**	**78**	**12 093**

Verksamhetsintäkter

De sammanräknade verksamhetsintäkterna för staden, affärsverken och fonderna uppgick till 511,3 milj. euro, vilket är 36,7 milj. euro mer än i den ursprungliga budgeten och 32,7 milj. euro mer än i den ändrade budgeten 2022. Staten ersatte verksamhetsområdet för social- och hälsovård för de kostnader som orsakades av coronapandemin till nästan fullt belopp, ersättningen som bokförts i understöden var cirka 19,8 milj. euro. Staten ersatte också till fullt belopp kostnaderna för coronapandemin i anslutning till flygplatsverksamheten, cirka 3,7 milj. euro. Ersättningarna för coronapandemin beaktades inte i den ursprungliga budgeten, men hösten 2022 höjdes inkomstbudgeten i tilläggsbudgeten med 16,2 milj. euro till följd av dessa. Försäljningen av Vantaan Työterveys Oy gav den allmänna förvaltningen en försäljningsvinst på cirka 14,3 milj. euro. Stadsmiljöns inkomster överskred den ändrade budgeten med cirka 9,4 milj. euro, men underskred den ursprungliga budgeten med 9,7 milj. euro. Budgetändringen berodde huvudsakligen på det osäkra marknadsläget, som påverkats bl.a. av kriget i Ukraina, höjda byggkostnader och räntor, inflation och försvagat konsumentförtroende. Verksamhetsintäkterna inkluderar i budgeten 4,0 milj. euro och i utfallet 5,7 milj. euro i s.k. genomfakturerade försäljningar av byggnadstjänster till Helsingforsregionens miljötjänster (HRM). Utfallsprocenten för verksamhetsintäkterna i förhållande till den ändrade budgeten var 107 procent.

Verksamhetskostnader

Stadens, affärsverkens och fondernas sammanlagda verksamhetskostnader var 1 905,3 milj. euro, vilket är 53,1 milj. euro mer än i den ursprungliga budgeten och 19,0 milj. euro mindre än i den ändrade budgeten. I den ursprungliga budgeten beaktades inte de kostnader som coronapandemin orsakade staden. Personalkostnaderna underskred den ändrade budgeten med cirka 39,9 milj. euro, men den hyrda arbetskraften som bokfördes under köp av tjänster överskred budgeten med 17,3 milj. euro. Dessutom förblev cirka 9,9 milj. euro av den centraliserade lönereserveringen ofördelade, eftersom löneuppgörelsen drog ut på tiden. Även i rekryteringen skedde fördröjningar och en del av platserna är obesatta. Kostnaderna för köp av tjänster överskred den ändrade budgeten med cirka 20,8 milj. euro. I köpen av tjänster bokförs hyrd arbetskraft, men också kostnaderna för underhåll av byggnader och områden samt köp av kundtjänster överskred budgeten inom verksamhetsområdet för social- och hälsovård och stadsmiljöns verksamhetsområde. Understödskostnaderna överskred den ändrade budgeten med cirka 1,1 milj. euro. De övriga verksamhetskostnaderna underskred den ändrade budgeten med cirka 2,8 miljoner euro. I verksamhetskostnaderna ingår i budgeten 4,0 milj. euro och i utfallet 5,7 milj. euro i s.k. genomfakturerade kostnader från byggtjänster som sålts till Helsingforsregionens miljötjänster (HRM). Utfallsprocenten för verksamhetskostnaderna i förhållande till den ändrade budgeten var 99 procent.

Verksamhetsbidrag

I bokslutet år 2022 är stadens, affärsverkens och fondernas sammanlagda verksamhetsbidrag -1 394,0 milj. euro, vilket är 16,4 milj. euro sämre än den ursprungliga budgeten och 51,7 milj. euro bättre än den ändrade budgeten. Det för den kommunala sektorn typiska negativa verksamhetsbidraget ökade med 147,9 milj. euro jämfört med året innan, dvs. med 11,9 procent, Verksamhetsintäkterna minskade klart jämfört med året innan, huvudsakligen på grund av de större coronaersättningarna 2021. Verksamhetskostnaderna ökade å sin sida bl.a. på grund av den kraftiga ökningen av kostnaderna inom social- och hälsovården. Verksamhetsbidraget för social- och hälsovård var 35,2 milj. euro sämre än i den ursprungliga budgeten.

Skatteinkomst och statsandelar

Staden fick sammanlagt 1 203,7 milj. euro i skatteinkomster år 2022. Skatteinkomsterna ökade med 72,0 milj. euro jämfört med året innan, dvs. 6,4 procent. Utfallet för alla skattekategorier låg mycket nära den ändrade budgeten. Kommunalskatterna överskred den ändrade budgeten med 0,4 milj. euro, men underskred den ursprungliga budgeten med 16,6 milj. euro. Utfallet av samfundsskatteinkomsterna var exceptionellt bra i hela landet. Samfundsskatterna överskred den ursprungliga budgeten med 52,8 milj. euro och underskred den ändrade budgeten med 0,2 milj. euro. Fastighetsskatterna överskrider den ändrade budgeten med 1,5 milj. euro och den ursprungliga budgeten med 6,5 milj. euro. Totalt överskred

skatteinkomsterna den ursprungliga budgeten med 42,7 milj. euro och den ändrade budgeten med 1,7 milj. euro. Utfallet av skatteinkomsten i budgeten blev 100,1 procent. Av skatteinkomsterna för 2022 utgjordes 957,4 milj. euro av kommunalskatt, 137,8 milj. euro av samfundsskatt och 108,5 milj. euro av fastighetsskatt.

Staden fick år 2022 sammanlagt 287,6 milj. euro i statsandelar för driftsekonomin, vilket var 12,6 procent mer än året innan. Statsandelsberäkningen i budgeten 2022 överskreds med 5,6 milj. euro. Under år 2022 gjordes inga budgetändringar i statsandelarna. Utfallsprocenten var 102,0.

Finansiella intäkter och kostnader

Stadens, affärsverkens och fondernas sammanlagda finansiella intäkter och kostnader uppgick till 26,4 milj. euro, utfallet överskred budgeten för år 2022 med 3,1 milj. euro. Skillnaden mellan budgeten och utfallet beror på ett resultat som är bättre än budgeten för ränteintäkter och övriga finansiella intäkter. Hela stadens ränteutgifter uppgick till 2,7 milj. euro och var i enlighet med budgeten. I ränteutgifterna ingår de ränteutgifter på omkring 0,16 milj. euro som stadens egna affärsverk betalat till staden, varvid de externa ränteutgifterna var 2,3 milj. euro.

Årsbidrag

Årsbidraget fås genom att skatteinkomsterna, statsandelarna samt finansieringsintäkterna och -kostnaderna läggs till verksamhetsbidraget. I bokslutet 2022 var årsbidraget för staden, affärsverken och fonderna 123,6 milj. euro, vilket är 35,0 milj. euro bättre än i den ursprungliga budgeten och 62,1 milj. euro bättre än i den ändrade budgeten. Årsbidraget försvagades med 25,8 procent jämfört med årsbidraget 2021.

Avskrivningar och värdeminskningar

Avskrivningarna och nedskrivningarna uppgick år 2022 till sammanlagt 110,6 milj. euro, vilket var 0,9 milj. euro mindre än i budgeten, dvs. Utfallet var 99,2 procent.

Räkenskapsperiodens resultat

Räkenskapsperiodens resultat för staden, affärsverken och fonderna år 2022 var 13,0 milj. euro, vilket var 48,3 milj. euro bättre än resultatet för 2021, 36,0 milj. euro mer än den ursprungliga budgeten för 2022 och 63,0 milj. euro mer än den ändrade budgeten för 2022.

2.2.3 Investeringsdelens utfall

91 Byggnation

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	600	-600
Utgifter	-87 741	-15	-87756	-70 097	-17 660
Netto	-87 741	-15	-87 756	-69 496	-18 260

Stadsfullmäktige godkände 13.12.2021 ett anslag på 87,741 milj. euro för investeringar i lokaliteter år 2022. Vidare riktades anslag för positiv särbehandling (MEK) på 15 445 euro för att pigga upp Kytötupuiston koulu skolgård. För investeringar i lokaliteter användes sammanlagt 70,1 milj. euro år 2022, vilket underskrider de anslag som godkändes i december 2021 med 17,7 milj. euro.

91 1 Nybyggnation

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	196	-196
Utgifter	-38 751	0	-38 751	-32 794	-5 957
Netto	-38 751	0	-38 751	-32 597	-6 154

I enlighet med sitt uppdrag skaffade serviceområdet för fastigheter och lokaler i samarbete med sina kunder och samarbetsparter lokaliteter för serviceproduktionens behov genom att förverkliga det arbetsprogram för nybyggnation som godkänts av nämnden.

Med anslag för nybyggnadsprojekt färdigställdes utbyggnaden av Jokiniemen ala-astekoulu, Koivukylän päiväkoti I, Lauhantien päiväkoti, Länsimäen päiväkoti, konstisplanens servicebyggnad vid Håkansböle idrottspark och paviljongen Aviapolis X evenemangscenter.

Av de projekt som genomfördes med anslag i slutet av året pågick byggandet av följande projekt som färdigställs 2023: Kelokuusen päiväkoti, Latupuiston päiväkoti och Patotien päiväkoti samt parkeringsanläggningen på Kivistön koulus skolområde, som delvis finansierades av staden, och Korso daghem som färdigställs 2024.

Följande projekt var i planeringsskedet: daghemslokalen vid Björnringen och i Mårtensdals bildingsrum, Elmo simhall, utbyggnaden av Hoivatila Vuorikumpu och Vaskivuoren lukio.

I samband med följande nybyggnadsprojekt som genomförs med anslag pågår behovsutredning och projektplanering: Kanniston koulu II fasen, utbygganden av skolan i Dickursbyområdet, Aviapoliksen II päiväkoti, Kaskelan I päiväkoti, Kivistön III päiväkoti och en del av de kommande byggnaderna i Hanaböleträskprojektet.

Av koncernbolagens nybyggnadsprojekt gällande verksamhetslokaler för staden färdigställdes VAV:s Kvesvedsängsprojekt i Björkhagen. Under byggnad var VTK Kiinteistöt Oy:s projekt Jokiuoman päiväkoti.

I planeringsskedet var VAV:s projekt Dickursby äldrecenter.
I planeringsskedet på åtgärd av VTK var Varia Veckals nybyggnadsprojekt samt utbyggnads- och ombyggnadsarbetena i Varia Sandkulla. VTK Kiinteistöt Oy:s projekt stadens kontorshus på Konvaljvägen 13, som nästan hade nått byggnadsskedet, avbröts.

Vid enheten för verksamhetslokalsledning var följande koncernbolagsprojekt under projektberedning: Aviapolis nya gymnasium, campushelheten för lärande, som omfattar utbildning på andra stadiet, medborgarinstitutet för fritt bildningsarbete och grundläggande utbildning för vuxna, idrottshallen i nordöstra Vanda samt utbyggnaden av Björkby hälsostations tandklinik.

Av nybyggnadsprojekten utanför koncernbolagen blev 2022 daghemspaviljongen i Friherrs, de sociala utrymmena för HRT:s chaufförer vid Vandaforsens station och i närheten av Peijas sjukhus färdiga. Byggandet av servicekoncentrationen i Kivistö, där det för staden hyrts biblioteks-, invånar- och ungdomslokaler samt lokaler för välfärdsområdet pågick. I byggskedet var också Ruusupuun päiväkoti som finansierades genom leasing som KVR-entreprenad.

Inom gruppen lokaler som under de närmaste åren kommer att hyras utanför koncernen vid enheten för verksamhetslokalsledning var följande projekt i behovsutrednings-/projektplaneringsskedet: en tillfällig paviljonglokal för Kytöpuiston koulu, Itä-Hakkilan koulu och Ilolan koulu samt tillväxttjänsternas lokaler i campuset för lärande.

Följande utredningar utarbetades när det gäller utvecklingen av servicenäten: Utredningen över daghemsnätverket i Dickursby, utredningen av skolnätet i Myrbackas västra område, utredningen över Myrbacka områdes tillfälliga lokaler för stadskulturen samt förutredningarna av familjecenterverksamheten i Myrbacka och Björkby. Vid årsskiftet bereddes en utredning om området Håkansböle, en utredning om skolnätet i Dickursby inklusive en utredning om IB-linjen samt en utredning om lokalitetsnätet för bibliotek, invånarlokaler och ungdomslokaler.

Investeringskostnaderna för nybbyggnader underskred anslagen med cirka 6,0 milj. euro. Underskridningen beror på att inledningen av flera projekt senarelades samt att budgetarna för vissa genomförda projekt underskreds. Projekt försenades särskilt på grund av bristen på personalresurser, bristen på lämpliga tomter för byggande av lokaler och detaljplaneringsförloppet.

91 2 Reparationsbyggande

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	404	-404
Utgifter	-46 820	-15	-46 835	-36 419	-10 416
Netto	-46 820	-15	-46 835	-36 015	-10 820

Enheten för verksamhetslokalsledning ansvarade i enlighet med sin uppgift för ombyggnaden av de byggnader och deras gårdsområden som ägs av enheten, inom ramen för det arbetsprogram för reparationsbyggande som godkändes av nämnden 19.1.2022.

De viktigaste vidtagna reparationsprojekten som färdigställdes/gjordes 2022 var:
- Kilterin koulus ombyggnad
- Ändrings- och reparationsarbetena i Jokiniemen ala-astekoulu
- Ändringsarbeten i Mikkolan koulus/Vegabyggnaden och i Vierumäen koulus lokaler
- Tekniska reparationsarbeten i Lehtikuusen koulu/Havu
- Nödvändiga reparationsarbeten i Kaivokselan koulu
- Gårdsreparationer vid Martinlaakson koulu och Vierumäen koulu
- Partiella ombyggnadsarbeten i Ravurin päiväkoti
- Partiella ombyggnadsarbeten i Kukinpolun päiväkoti
- Reparationer i våtutrymmena i Kiirunan päiväkoti och Keihäspuiston päiväkoti
- Gårdsreparationer vid Simpukan päiväkoti och Urheilupuiston päiväkoti
- Reparationsarbeten i ekonomibyggnaderna vid Håkansböle gård,
- Reparationsarbeten i simhallen i Mårtensdal
- Reparation av Myrbacka idrottshus parkeringsområde
- Reparationsarbeten som hänför sig till bergrummet i Råtorp under fredstida användning
- Reparation av mellanbjälklaget i Navethalia i Sandkulla,
- Reparationsarbeten i servicebyggnaden i Dickursby idrottspark
- Reparationsarbeten i Villa Grönberg
- Förnyande av hissgruppen vid Kauniala sjukhus
- Ombyggnadsarbeten i sanitetsutrymmena vid Myrans 3:e våning
- Ombyggnadsarbeten i tandkliniken vid Lehtikuusen koulu
- Byggande av extra rum på Ekbrinkens mottagningshem

Vid årsskiftet var bland annat följande projekt i byggnadsskedet
- Ändrings- och reparationsarbeten i det tidigare gymnasiet i Ånäs
- Partiell ombyggnad av Vallinojan päiväkoti
- Partiell ombyggnad av Seljapolun päiväkoti
- Reparationsarbeten i Dickursby ungdomsgård Tonttula
- Ändringsarbeten i tandkliniken vid Västerkulla

Av det anslag som reserverats för inneluftsreparationer användes cirka 3 milj. euro. De mest omfattande inomhusluftsreparationsarbetena utfördes i Kivimäen koulu, Sotungin koulu, Kimokujan päiväkoti, Yrttitien päiväkoti och Katrinesjukhuset.

Investeringar i energieffektivitet gjordes för cirka en miljon, varav hälften användes till ändringar i värmesystem och hälften till ändringar vad gäller led-belysning. De mest betydande projekten var Vierumäen koulus och Jokivarren koulus övergång till jordvärme samt Rajakylän koulus, Vierumäen koulus, Jokirannan koulus, Rekolan koulus, Håkansböle simhalls och flera daghems ändringar vad gäller led-belysning.

Följande projekt var i planeringsskedet:
- Ombyggnaden av Kulturfabriken Fernissan och i brandutrustningslagret,
- Ändrings- och reparationsarbetena i Kytöpuiston koulu,
- Reparatonsarbetena i Leppäkorven koulus skolbyggnad i trä
- Ändrings- och reparationsarbetena i Mårtensdals skola
- Ändrings- och reparationsarbetena i Jokivarren koulu
- Reparationsarbetena i Kulomäen koulu
- Reparationsarbetena i Ylästön päiväkoti, Päiväkummun päiväkoti, Nissaksen päiväkoti
- Reparationsarbetena i ekonomibyggnaderna vid ungdomsgården Wintti
- Ombyggnaden av Myrbacka aktivitetscenter
- Ändrings- och reparationsarbetena i Mikkolan koulu, Lyyrabyggnaden
- Den lätta renoveringen i Veromäen koulu
- Gårdsreparationerna vid Ristipuron päiväkoti och Peltovuoren päiväkoti

Följande projekt var i behovsutrednings- eller projektplaneringsskedet:
- Extra undervisningslokaler i Håkansböle
- Ändringsarbetena i Kanniston koulu
- Fas II i ombyggnaden av Kivimäen koulu
- Reparations- och ändringsarbetena i Simonkallion koulu
- Ändrings- och reparationsarbetena i Viertolan koulu
- Partiella ombyggnaderna av Mistelin päiväkoti, Riihipellon päiväkoti, Seutulan päiväkoti, Peltovuoren päiväkoti, Jönsaksen päiväkoti och Ankkalammen päiväkoti
- Ombyggnaden av Håkansböle gårds huvudbyggnad
- Ombyggnaden av Dickursby ungdomsgård Tonttula

Kostnaderna för projekt enligt programmet för ombyggnadsarbeten underskred anslagsreserveringen med cirka 10,4 milj. euro. Underskridningen beror huvudsakligen på fördröjningar i tidschemat för olika projekt på grund av bristen på personalresurser och tillfälliga lokaler.

91 3 Ändringar av hyres- och aktielokaler

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-2 170	0	-2 170	-884	-1 286
Netto	-2 170	0	-2 170	-884	-1 286

Enheten för verksamhetslokalsledning ansvarade i enlighet med sin uppgift för ändringar och reparationer i de hyres- och aktielokaler som enheten förvaltar, inom ramen för det arbetsprogram som godkändes av nämnden 19.1.2022.

De största reparations- och ändringsarbetena var:
- Tilläggs- och ändringsarbeten i de nya lokalerna för stadskulturen och verksamhetsområdet för social- och hälsovård som är under arbete i köpcentret i Kivistö (225 000 euro)
- Reparationer som gjorts i Simons efter fastighetsköpet (ca 170 000 euro)
- Beredningen av projektet vid gymnasiet i Aviapolis (78 000 euro)
- Ändringsarbeten i tandvårdslokaler (67 000 euro)
- Inneluftsreparationer (31 000 euro)

Investeringskostnaderna för ändrings- och reparationsarbeten i hyres- och aktielokaler underskred anslagen med cirka 1,3 milj. euro. Av anslaget för projektgruppen användes runt 0,9 milj. euro, dvs. 41 procent av anslagen. Av de använda anslagen användes cirka 55 procent för ändringsbehoven i social- och hälsovårdens verksamhetslokaler, cirka 23 procent för stadskulturens lokaler och cirka 20 procent för fostran och lärandes lokaler.

92 Immateriell egendom

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	1 375	0	1 375	1 831	-456
Utgifter	-9 200	0	-9 200	-8 538	-662
Netto	-7 825	0	-7 825	-6 707	-1 118

Utfallet av investeringsutgifterna för immateriell egendom var cirka 8,5 milj. euro. Jämfört med budgeten var resultatet knappt 0,7 milj. euro lägre än budgeterat. De främsta orsakerna är fördröjningen av flera projekt, som Digione.

Genom finansiering av investeringsprogrammet färdigställdes flera projekt, varav de största är ersättningen av miljön SAP BI, lösningen för rapporteringen av ekonomiska uppgifter och vidareutvecklingsprojektet för Matti. Även av de projekt som fortsätter under innevarande år blev det färdiga resultat för år 2022, såsom DigiOne, ibruktagandet av HR 365 (Hertta), vidareutvecklingsprojektet Matti 2023, OmaVantaa e-tjänster, vidareutvecklingen av ServiceNow, styrsystemet för småbarnspedagogiken, webbpublikationen Vantaa.fi samt kontinuerlig utveckling av datakommunikationen. Verksamhetsmodellen Hyötyjenhallinta togs i bruk. Syftet med den är att utvärdera, mäta och följa upp investeringsprojektens fördelar under hela livscykeln.

93 Offentliga anläggningstillgångar

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	2 000	0	2 000	6 203	-4 203
Utgifter	-39 000	-67	-39 067	-44 360	5 293
Kommunaltekniska arbeten	-32 000	-67	-32 067	-38 352	6 286
Trafikområden	-21 620	-67	-21 687	-26 684	4 997
Idrottsområden	-2 880	0	-2 880	-2 418	-462
Rekreationsområden	-1 250	0	-1 250	-2 381	1 131
Miljöbyggnation	-3 990	0	-3 990	-2 766	-1 224
Samprojekt	-2 260	0	-2 260	-4 104	1 844
Vandaspåran	-7 000	0	-7 000	-6 008	-992
Netto	-37 000	-67	-37 067	-38 157	1 090

Anslagen för offentliga anläggningstillgångar i projektgrupperna 931–935 överskreds med cirka 6,3 milj. euro. Konsultutgifterna för spårvagnsprojektet (938) underskred i sin tur budgeten med nästan 1,0 milj. euro.

Man fick in sammanlagt drygt 6,2 milj. euro i olika understöd, varav cirka 1,9 milj. euro för spårvagnen. I den godkända budgeten för 2022 anges att om statsunderstöd beviljas för investeringar kan anslagen överskridas med stödbeloppet. De erhållna statsunderstöden överskrider budgeten med cirka 4,2 milj. euro, vilket innebär att investeringarnas reella överskridning blir cirka 2,1 milj. euro. MEK-anslaget riktades till restaureringen av Björktorget, gatukonstobjekt och förbättringen av belysningen i Mikkola till ett belopp av sammanlagt 66 640 euro.

Överskridningarna gällde främst trafikområden (nästan 5 milj. euro), men även rekreationsområden och gemensamma projekt (totalt 3 milj. euro). I trafikområdena framskred projektet Loftvägen snabbare än beräknat och med tilläggs- och ändringsarbetena blev överskridningen cirka 1,3 miljoner euro. I entreprenaden för kvarteren kring Kivistö kyrka uppkom kostnader på cirka 0,3 miljoner euro för tilläggs- och ändringsarbeten som berodde på ändringar i planerna. I entreprenaden för reparationer av broars ytstruktur uppkom också oväntade tilläggs- och ändringsarbeten för cirka 0,5 miljoner euro. Överskridningen av de gemensamma projekten berodde på att Ring III-entreprenaden framskred snabbare och på den allmänna prisökningen på byggnadsmaterial. Planändringarna för Hanaböle träsks friluftsområde och att stenarbetena drog ut på tiden ökade kostnaderna för rekreationsområdena. Höjningen av kostnadsnivån för byggande i början av året och effekterna av den allmänna inflationen syntes också i kostnadsökningen, t.ex. planeringskonsulterna höjde sina debiteringspriser med i genomsnitt 7 procent.

Överskridningen av investeringsanslagen förklaras för sin del av de större årliga kostnaderna för projektbyggande än normalt. Överskridningen berodde huvudsakligen på oavslutade stenläggningsarbeten under 2021 som slutfördes 2022.

För idrottsområden och miljöbyggande användes däremot cirka 1,7 miljoner euro mindre än beräknat.

Även om spårvagnens gatuplanering framskred planenligt, förekom det förseningar på vissa avsnitt på grund av ändrade utgångsuppgifter och planeringslösningar. Dessutom genomfördes en del av de beställningar som gjordes betydligt mindre än den ursprungliga uppskattningen, eller så har de fördelats över flera år.

För **trafikområdena** (projektgrupperna 931 och 935) hade i budgeten reserverats sammanlagt 23,9 milj. euro. För förverkliganden användes totalt 30,8 milj. euro. Betydande objekt var Ring III:s samprojekt, byggandet av Loftvägen, etapp 2 av Ripubyvägen, vattentjänsterna i Kila och Rosenbackastråket. I understöd för trafikområden erhölls sammanlagt euro milj 3,1.

För **idrottsområden** (932) hade det reserverats 2,9 milj. euro medan cirka 2,4 milj. euro åtgick till förverkligandet. Det mest betydande projektet var Håkansböle idrottspark. I understöd för idrottsområden erhölls sammanlagt 86 000 euro.

För **rekreationsområden** (933) hade det reserverats 1,3 milj. euro medan 2,4 milj. euro åtgick till förverkligandet. De mest betydande projekten var Hanaböle träsks parkeringsområde, pulkbacke och tillgängliga grillplats. I understöd erhölls sammanlagt 318 000 euro.

För projekt inom **miljöbyggandet** (934) hade det reserverats nästan 4,0 milj. euro medan 2,8 milj. euro åtgick till förverkligandet. De viktigaste projekten var kvalitetskorridoren i Påkasåkern, Ådalsparken och Dickursby åstrand. Bidragen för dessa projekt uppgick till över 835 000 euro.

Planeringen av **Vandaspåran** framskred. Alla utkast till gatuplaner presenterades före utgången av 2022. Förslagen till gatuplaner läggs fram samtidigt som detaljplaneförslaget för området, för att kommentatorerna ska ha en mer övergripande syn på planeringen. Vid planeringen av spårvägen har man infört innovativa handlingssätt. Verksamhetssätten har ökat samarbetet mellan planläggningen och gatuplaneringen och förbättrat stadsplaneringens kvalitet och snabbhet.

I kommunikationen och växelverkan lyckades man åskådliggöra hur spårvägsplaneringen framskred. Om planeringen av Vandaspåran har det avtalats i MBT-avtalet 2020. Beslut fattas om byggandet av spårvägen fattas under loppet av 2023. Ifall spårvägen förverkligas skulle den leda till en betydande förbättring inte bara av kollektivtrafikens tillgänglighet och kvalitet utan också förhållandena för gång- och cykeltrafiken längs spårvägen.

94 Lös egendom

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	0	0
Utgifter	-6 999	0	-6 999	-5 968	-1 031
Stadens strategi och ledning	-20	0	-20	-19	-1
Fostran och lärande	-3 330	0	-3 330	-3 004	-326
Stadskulturen	-1 730	0	-1 730	-1 614	-116
Stadsmiljön	-1 919	0	-1 919	-1 331	-588
Netto	-6 999	0	-6 999	-5 968	-1 031

För investeringar i lös egendom inom **verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning** hade reserverats 20 000 euro i budgeten. Investeringarna i lös egendom uppgick till cirka 19 000 euro och de hänför sig till inredningen av lokalerna på Fernissagatan 1.

Anslaget för lös egendom inom **verksamhetsområdet för fostran och lärande** var 3,33 milj. euro. Anslaget användes till ett belopp av 3 milj. euro, vilket innebär att 90,2 procent av anslaget realiserades.

När det gäller den grundläggande utbildningen var de största objekten år 2022 Jokiniemen koulu, vita huset (fas I) och Kilterin koulu. Inredningen av Leppäkorven puukoulu blev inte genomförd utan flyttades framåt. Utöver detta anskaffades lös egendom till flera ombyggnadsprojekt, ändringsarbeten i lokaler och handikappundervisningens lokaler.

Inom småbarnspedagogiken färdigställdes de nya daghemmen Länsimäen päiväkoti, Lauhatien päiväkoti, Vapaalan päiväkoti och Koivukylän päiväkoti. Utöver detta anskaffades möbler till flera ombyggnads- och inomhusluftsprojekt. Dessutom anskaffades ikt-apparater för småbarnspedagogiken.

Med anslaget för lös egendom anskaffades också AV-teknik för gymnasier (Vaskivuori, Lumo och Sotunki) och utrustning till Varia.

För lös egendom inom **stadskulturens verksamhetsområde** hade reserverats ett anslag på 1,7 milj. euro. Anslaget realiserades till 93 procent. Anslaget för lös egendom användes till serviceområdenas anskaffningar av inventarier och apparatur. Också År 2022 blev anslaget delvis oanvänt på grund av pandemin då leveranstiderna drog ut på tiden.

År 2022 användes sammanlagt cirka 1,3 milj. euro av anslagen för investeringar i lös egendom inom **stadsmiljöns verksamhetsområde**.

Serviceenheten för byggande skaffade ytterligare tre terrängdatorer för att främja det datamodellbaserade byggandet. Sammanlagt användes cirka 68 procent av anslagen för hela gatu- och parkområdet för anskaffning av lös egendom.

Depåns plan för anskaffning av lös egendom i fråga om fordon och maskiner förverkligades inte på grund av de långa leveranstiderna på över ett år som orsakades av den globala komponentbristen. De planerade leveranserna av tre lastbilar för 2022 överfördes till 2023. Anskaffningen av en sopmaskin kunde för sin del överföras från år 2023 till år 2022. Ändringarna har beaktats i budgetarna för 2022 och 2023.

För lokalledningen hade reserverats sammanlagt 400 000 euro för anskaffning av lös egendom. Av anslaget användes cirka 240 000 euro (60 %) för anskaffning av inventarier och apparatur för verksamhetslokaler. Möblerna i caféet och i möteslokalerna i Hanaböle träsk förnyades som en helhet för att förbättra funktionaliteten och trivseln som en del av spetsprojektet Hanaböle träsk. Det utrustningsbestånd som är nödvändigt med tanke på den egna verksamheten förnyades i verksamhetslokalerna på Stationsvägen 10. Anslag hade också reserverats för förnyande av köksutrustning utöver de egentliga investeringsanslagen för reparationsbyggande.

För serviceområdet mätning och geoteknik hade reserverats 101 800 euro för anskaffning av lös egendom. För terrängmätning och jordundersökning anskaffades mätinstrument till ett värde av sammanlagt 129 300 euro.

95 Fast egendom

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	3 500	0	3 500	13 552	-10 052
Utgifter	-10 000	0	-10 000	-9 940	-60
Köp av fast egendom	-7 000	0	-7 000	-9 463	2 463
Iståndsättning av markområden	-3 000	0	-3 000	-477	-2 523
Iståndsättning av tomtmark för försäljning och uthyrning	-2 600	0	-2 600	-350	-2 250
Iståndsättning av markområden som förblir i stadens ägo	-400	0	-400	-127	-273
Netto	-6 500	0	-6 500	3 612	-10 112

Sammanlagt cirka 91 ha mark anskaffades genom frivilliga affärer, användningen av förköpsrätt, som avtalsersättningar och inlösen i sådana områden som till stora delar stöder förverkligandet av MBT-avtalets och stadens långsiktiga strategier och en harmonisering av samhällsstrukturen. En betydande mängd mark anskaffades i de områden som anvisats för byggande i generalplanen för 2020. Markanskaffningsanslag användes för anskaffningar på omkring 9,5 milj. euro.

Med tanke på grundberedningen och saneringen av förorenad mark fanns inga betydande byggarbetsplatser. Kostnaderna fördelades på små sanerings- och renoveringsobjekt. Anslag användes för, sammanlagt cirka 0,5 milj. euro. Anslagen underskreds med 2,5 milj. euro.

De sammanlagda investeringsutgifterna för projektgrupperna för fast egendom höll sig inom budgeten. I intäkterna av den fasta egendomen har bokförts andelarna för markförsäljningens anskaffningspriser till ett belopp av cirka 9,5 milj. euro och anskaffningsprisernas andel av de sålda byggnaderna vid Kauniala sjukhus till ett belopp av cirka 4,1 milj. euro.

97 Aktier och andelar

1 000 €	Budget 2022	Ändringar i budgeten	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Inkomster	0	0	0	2 263	-2 263
Utgifter	-1 500	0	-1 500	-546	-954
Aktier	-1 500	0	-1 500	-546	-954
Stadsstyrelsen/köp av aktier	-1 500	0	-1 500	-546	-954
Netto	-1 500	0	-1 500	1 717	-3 217

Dotterbolagsaktier och andra aktier såldes för sammanlagt 2,26 milj. euro och aktieförvärv gjordes för sammanlagt 0,54 milj. euro. Upphandlingarna underskred budgeten med cirka 1 milj. euro.

2.2.4 Finansieringsdelens utfall (exklusive affärsverken)

Staden och fonderna

1 000 €	Budget 2022	Budgeten ändringar	Budgeten efter ändringarna	Utfall	Överskridning/ underskridning
Verksamhetens kassaflöde	**44 198**	**-14 963**	**29 235**	**75 995**	**-46 760**
Årsbidrag	86 597	-26 563	60 034	122 173	-62 139
Extraordinära poster	0	0	0	50	-50
Korrektivposter till internt tillförda medel	-42 399	11 600	-30 799	-46 228	15 429
Investeringarnas kassaflöde	**-105 166**	**-11 682**	**-116 848**	**-68 773**	**-48 075**
Investeringsutgifter	-154 440	-82	-154 522	-139 448	-15 074
Finansieringsandelar för investeringsutgifter	3 375	0	3 375	8 634	-5 259
Försäljningsinkomster av anläggn.tillgångar	45 899	-11 600	34 299	62 041	-27 742
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**-60 968**	**-26 645**	**-87 613**	**7 222**	**-94 835**
Finansieringens kassaflöde					
Förändringar i utlåningen	**-5 460**	**0**	**-5 460**	**6 130**	**-11 590**
Ökning i utlåningsfordringar	-8 000	0	-8 000	-122	-7 878
Minskning i utlåningsfordringar	2 540	0	2 540	6 252	-3 712
Förändringar i lånestocken	**63 290**	**0**	**63 290**	**-82 959**	**146 249**
Ökningar i långfristiga lån	135 000	0	135 000	0	135 000
Minskning i långfristiga lån	-71 710	0	-71 710	-71 714	4
Förändring i kortfristiga lån	0	0	0	-11 245	11 245
Förändringar i eget kapital	**0**	**0**	**0**	**-26**	**-26**
Överskott som återbetalats till kommunen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Övriga förändringar i likviditeten	**0**	**0**	**0**	**59 590**	**-59 590**
Finansieringens kassaflöde	**57 830**	**0**	**57 830**	**-17 266**	**75 096**
Förändring i likvida medel	**-3 138**	**-26 645**	**-29 783**	**-10 043**	**-19 740**
Nettoupplåning	**63 290**	**0**	**63 290**	**-82 959**	**146 249**

2.2.5 Sammandrag över utfallet av anslag och beräknade inkomster

milj. euro	Anslag						Beräknade inkomster				
	Bindningsgrad	Budget	Utfall	Över-/underskridn. (överskridn. minus)	Budgetändringar ökning + minskning -	Över-/underskridn. efter ändringarna	Budget	Utfall	Över-/underskridn. (överskridn. minus)	Budgetändringar ökning + minskning -	Över-/underskridn. efter ändringarna
DRIFTSEKONOMIDELEN											
10 Allmän förvaltning	B	34,0	29,8	4,2	-2,2	1,9	4,2	18,7	-14,6	0,5	-14,1
11 Stadens strategi och ledning	B	150,7	128,0	22,7	-4,7	18,0	12,3	13,0	-0,7	0,0	-0,7
12 Social- och hälsovård	B	489,2	542,3	-53,1	59,3	6,3	45,2	68,8	-23,6	17,7	-5,9
12 20 Den specialiserade sjukvården	B	281,8	289,3	-7,5	0,0	-7,5	1,3	3,2	-1,9	0,0	-1,9
13 Fostran och lärande	B	455,5	468,2	-12,7	10,5	-2,1	31,8	38,3	-6,5	5,2	-1,2
13 70 Yrkesutbildningen	N	40,4	39,5	0,9	0,3	1,2	1,9	1,2	0,7	0,0	0,7
16 Stadskulturen	B	68,6	69,0	-0,4	1,8	1,4	10,0	9,3	0,7	-0,3	0,5
16332 Musikinstitutet	N	4,3	4,4	-0,1	0,2	0,1	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
16333 Konstskolan	N	1,0	1,1	-0,1	0,1	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0
14 0 Stadsmiljönämnden	B	14,6	14,7	-0,1	0,2	0,1	5,8	5,8	0,0	-0,5	-0,5
14 5 Stadsrumsnämnden *	B	129,2	138,5	-9,3	6,1	-3,2	82,5	77,9	4,6	-13,4	-8,8
14 51 Kollektivtrafiken	B	65,0	64,8	0,2	0,0	0,2	12,3	12,5	-0,2	0,0	-0,2
14 32 Fastigheter och lokaler netto	N	110,2	106,9	3,4	0,0	3,4	204,0	197,8	6,2	-5,2	1,0
14 52 Depån	N	5,3	6,2	-0,9	0,0	-0,9	6,2	7,3	-1,1	0,0	-1,1
RESULTATRÄKNINGSDEL											
Skatteinkomster	B						1 161,0	1 203,7	-42,7	41,0	-1,7
Statsandelar	B						282,0	287,6	-5,6	0,0	-5,6
Ränteintäkter av affärsverk	B						0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
Ränteinkomster	B						12,7	13,8	-1,1	0,0	-1,1
Övriga finansiella inkomster	B						13,4	15,2	-1,8	0,0	-1,8
Avkastning på affärsverkets grundkapital	B						0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Ränteutgifter	B	2,8	2,7	0,1	0,0	0,1					
Övriga finansiella utgifter	B	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1					
INVESTERINGSDELEN											
91 1 Nybyggen	B	38,8	32,8	6,0	0,0	6,0	0,0	0,2	-0,2	0,0	-0,2
91 2 Reparationsbyggande	B	46,8	36,4	10,4	0,0	10,4	0,0	0,4	-0,4	0,0	-0,4
91 3 Ändring av hyres- o. aktielokaler	B	2,2	0,9	1,3	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
92 Immateriell egendom	B	9,2	8,5	0,7	0,0	0,7	1,4	1,8	-0,5	0,0	-0,5
93 Offentliga anläggningstillgångar	B	32,0	38,4	-6,4	0,1	-6,3	0,0	4,3	-4,3	0,0	-4,3
93 8 Vandaspåran	B	7,0	6,0	1,0	0,0	1,0	2,0	1,9	0,1	0,0	0,1
94 Lös egendom	B	7,0	6,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
95 Fast egendom	B	10,0	9,9	0,1	0,0	0,1	3,5	13,6	-10,1	0,0	-10,1
97 Aktier och andelar	B	1,5	0,5	1,0	0,0	1,0	0,0	2,3	-2,3	0,0	-2,3
FINANSIERINGSDELEN											
Nettoupplåning	N	63,3	-83,0	146,2	0,0	146,2					
AFFÄRSVERK											
Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk	N	40,2	41,1	-0,9	0,3	-0,5	41,9	42,2	-0,3	0,0	-0,3
Affärsverket för mun- och tandhälsa	N	25,1	25,4	-0,3	0,2	-0,1	25,6	25,9	-0,3	0,0	-0,3

* Inkluderar kollektivtrafiken

3 Bokslutskalkyler

3.1 Vanda stads resultaträkning

	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Verksamhetsintäkter		
Försäljningsintäkter	76 231 595,88	69 380 107,35
Avgiftsintäkter	72 202 413,64	75 835 147,40
Understöd och bidrag	60 761 067,17	105 660 165,83
Övriga verksamhetsintäkter	76 603 972,67	83 301 247,90
	285 799 049,36	**334 176 668,48**
Verksamhetskostnader		
Personalkostnader		
Löner och arvoden	- 456 760 247,51	- 444 752 230,43
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	- 100 846 393,16	- 95 498 710,51
Övriga lönebikostnader	- 18 189 619,19	- 18 101 996,04
	- 575 796 259,86	- 558 352 936,98
Köp av tjänster	- 888 720 370,89	- 815 986 125,75
Material, förnödenheter och varor	- 63 325 888,51	- 60 969 424,60
Understöd	- 73 394 388,75	- 73 767 710,41
Övriga verksamhetskostnader	- 78 591 206,44	- 71 225 186,99
	- 1 679 828 114,45	**- 1 580 301 384,73**
Verksamhetsbidrag	**- 1 394 029 065,09**	**- 1 246 124 716,25**
Skatter och statsandelar		
Skatteinkomster	1 203 660 544,11	1 131 635 570,51
Statsandelar	287 596 677,00	255 322 099,00
	1 491 257 221,11	**1 386 957 669,51**
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteintäkter	13 812 881,35	13 673 413,61
Övriga finansiella intäkter	15 198 706,55	13 984 190,07
Räntekostnader	- 2 534 996,14	- 1 639 853,68
Övriga finansiella kostnader	- 123 679,10	- 253 341,32
	26 352 912,66	**25 764 408,68**
Årsbidrag	**123 581 068,68**	**166 597 361,94**
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	- 108 745 846,09	- 103 732 063,05
Nedskrivningar	- 1 884 463,49	- 1 515 309,05
	- 110 630 309,58	**- 105 247 372,10**
Extraordinära poster		
Extraordinära intäkter	49 932,26	0,00
Räkenskapsperiodens resultat	**13 000 691,36**	**61 349 989,84**
Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	302 804,45	302 804,45
Ökning (-) eller minskning (+) av fonder	- 1 210 150,24	- 247 040,32
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**12 093 345,57**	**61 405 753,97**

3.2 Vanda stads finansieringsanalys

	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Verksamhetens kassaflöde		
Årsbidrag	123 581 068,68	166 597 361,94
Extraordinära poster	49 932,26	0,00
Korrektivposter till internt tillförda medel	- 46 352 786,09	- 57 401 433,35
	77 278 214,85	109 195 928,59
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringsutgifter	- 139 995 233,52	- 120 608 124,32
Finansieringsandelar för investeringar	8 697 947,24	4 020 566,42
Överlåtelseinkomster från tillgångar som hör till bestående aktiva	62 173 761,16	75 944 006,66
	- 69 123 525,12	- 40 643 551,24
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**8 154 689,73**	**68 552 377,35**
Finansieringens kassaflöde		
Förändringar i utlåningen		
Ökning i utlåningsfordringar	- 122 425,48	- 34 283 322,64
Minskning i utlåningsfordringar	6 251 935,19	8 214 411,51
Förändringar i lånestocken		
Ökning i långfristiga lån	0,00	70 000 000,02
Minskning i långfristiga lån	- 71 714 441,52	- 79 478 669,15
Förändring i kortfristiga lån	- 11 244 664,68	- 6 677 677,06
Förändringar i eget kapital	- 26 442,09	943 628,73
Övriga förändringar i likviditeten		
Förändringar i förvaltade medel och förvaltat kapital	- 1 243 998,06	817 625,13
Förändring i omsättningstillgångar	71 335,81	- 203 691,77
Förändring i fordringar	19 832 007,55	- 32 286 760,24
Förändring i räntefria skulder	40 345 600,11	18 996 471,86
Finansieringens kassaflöde	**- 17 851 093,17**	**- 53 957 983,61**
Förändring i likvida medel	**- 9 696 403,44**	**14 594 393,74**
Förändring i likvida medel		
Likvida medel 31.12	133 093 240,09	142 789 643,53
Likvida medel 1.1	142 789 643,53	128 195 249,79
	- 9 696 403,44	14 594 393,74

3.3 Vanda stads balansräkning

AKTIVA	31.12.2022	31.12.2021
Bestående aktiva	**1 890 357 799,22**	**1 891 643 207,30**
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	82 728,86	178 211,28
Övriga utgifter med lång verkningstid	23 370 668,36	24 804 721,39
	23 453 397,22	24 982 932,67
Materiella tillgångar		
Mark- och vattenområden	318 641 416,73	318 177 213,48
Byggnader	610 015 014,77	585 209 273,85
Fasta konstruktioner och anordningar	311 026 771,51	319 551 008,97
Maskiner och inventarier	19 728 581,84	18 763 134,82
Övriga materiella tillgångar	316 783,31	316 783,31
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar	33 246 867,89	42 867 012,82
	1 292 975 436,05	1 284 884 427,25
Placeringar		
Aktier och andelar	280 040 485,58	281 757 857,30
Övriga lånefordringar	292 771 424,13	299 023 359,32
Övriga fordringar	1 117 056,24	994 630,76
	573 928 965,95	581 775 847,38
Förvaltade medel	**819 925,91**	**942 129,06**
Statliga uppdrag	819 925,91	942 129,06
Rörliga aktiva	**196 390 592,49**	**225 990 339,29**
Omsättningstillgångar		
Material och förnödenheter	710 311,99	777 334,87
Övriga omsättningstillgångar	48 975,51	53 288,44
	759 287,50	830 623,31
Fordringar		
Långfristiga fordringar		
Lånefordringar	263 242,62	226 764,74
	263 242,62	226 764,74
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	25 937 817,60	18 565 616,26
Lånefordringar	199 266,06	1 534 330,55
Övriga fordringar	20 757 797,22	21 096 888,43
Resultatregleringar	15 379 941,40	40 946 472,47
	62 274 822,28	82 143 307,71
Finansiella värdepapper		
Aktier och andelar	120 298,59	120 298,59
Kassa och bank	132 972 941,50	142 669 344,94
AKTIVA TOTALT	**2 087 568 317,62**	**2 118 575 675,65**

PASSIVA	31.12.2022	31.12.2021
Eget kapital	**1 011 748 401,95**	**998 471 348,23**
Grundkapital	349 118 131,18	349 118 131,18
Övriga egna fonder	109 989 645,09	127 723 112,35
Föregående räk.per. överskott (underskott)	540 547 280,11	460 224 350,73
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	12 093 345,57	61 405 753,97
Avskrivningsdifferens och frivilliga reserver	**975 744,72**	**1 278 549,17**
Avskrivningsdifferens	975 744,72	1 278 549,17
Avsättningar	**9 759 409,13**	**9 761 309,13**
Pensionsavsättningar	120 700,00	122 600,00
Övriga avsättningar	9 638 709,13	9 638 709,13
Förvaltat kapital	**2 185 754,12**	**3 551 955,33**
Statliga uppdrag	819 925,91	1 958 372,51
Donationsfondernas kapital	1 365 828,21	1 593 582,82
Främmande kapital	**1 062 899 007,70**	**1 105 512 513,79**
Långfristigt		
Masskuldebrevslån	131 433 333,36	137 166 666,68
Lån från finansinst. och försäkringsinrättn.	538 975 728,97	639 950 170,49
Resultatregleringar	0,00	100 009,61
	670 409 062,33	777 216 846,78
Kortfristigt		
Masskuldebrevslån	5 733 333,32	5 733 333,32
Lån från finansinst. och försäkringsinrättn.	100 974 441,52	65 981 108,18
Lån från övriga kreditgivare	30 085 853,62	41 330 518,32
Erhållna förskott	33 778 580,13	31 300 707,85
Leverantörsskulder	115 847 844,14	82 180 163,85
Övriga skulder	35 288 990,03	27 623 961,03
Resultatregleringar	70 780 902,61	74 145 874,46
	392 489 945,37	328 295 667,01
PASSIVA TOTALT	**2 087 568 317,62**	**2 118 575 675,65**

3.4 Vanda stads koncernresultaträkning

	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Verksamhetsintäkter	1 195 598 826,25	1 199 727 813,62
Verksamhetskostnader	- 2 389 681 731,88	- 2 255 336 882,80
Andel av intressesamfundens vinst (förlust)	9 536 316,99	- 7 286 985,31
Verksamhetsbidrag	**- 1 184 546 588,63**	**- 1 062 896 054,49**
Skatteinkomster	1 199 240 509,03	1 131 635 570,47
Statsandelar	295 026 809,36	261 576 307,00
	1 494 267 318,39	**1 393 211 877,47**
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteintäkter	10 488 714,08	10 014 403,96
Övriga finansiella intäkter	5 058 276,54	3 438 236,51
Räntekostnader	- 20 205 065,75	- 17 143 191,77
Övriga finansiella kostnader	- 46 473 524,06	- 5 071 540,88
	- 51 131 599,18	**- 8 762 092,18**
Årsbidrag	**258 589 130,58**	**321 553 730,80**
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	- 218 946 251,89	- 213 810 770,84
Differens vid eliminering av innehav	2 839,29	- 1 158 295,05
Nedskrivningar	- 1 995 179,82	- 4 207 826,67
	- 220 938 592,41	**- 219 176 892,56**
Extraordinära poster		
Extraordinära intäkter	49 932,26	0,00
Räkenskapsperiodens resultat	**37 700 470,43**	**102 376 838,25**
Bokslutsdispositioner	- 1 210 150,24	- 190 309,95
Räkenskapsperiodens skatter	- 8 650 600,75	- 12 130 120,36
Latenta skatter	- 3 695 251,48	- 2 791 056,74
Minioritetsandelar	- 241 882,22	- 11 616 855,00
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**23 902 585,74**	**75 648 496,20**

3.5 Vanda stads koncernfinansieringsanalys

	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Verksamhetens kassaflöde		
Årsbidrag	258 589 130,58	321 553 730,80
Extraordinära poster	49 932,26	0,00
Räkenskapsperiodens skatter	- 8 650 600,75	- 12 130 120,36
Korrektivposter till internt tillförda medel	- 11 437 671,54	- 25 780 713,66
	238 550 790,55	283 642 896,78
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringsutgifter	- 428 243 445,54	- 410 036 415,05
Finansieringsandelar för investeringar	7 088 355,45	2 966 120,00
Överlåtelseinkomster från tillgångar som hör till bestående aktiva	203 121 784,44	159 991 857,44
	- 218 033 305,65	- 247 078 437,61
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**20 517 484,90**	**36 564 459,17**
Finansieringens kassaflöde		
Förändringar i utlåningen		
Ökning i lånefordringar	- 305 012,77	- 360 021,68
Minskning i lånefordringar	2 619 957,25	2 682 055,28
Förändringar i lånestocken		
Ökning i långfristiga lån	78 269 923,18	160 745 860,76
Minskning i långfristiga lån	- 159 788 795,05	- 133 740 086,62
Förändring i kortfristiga lån	194 115 204,75	- 18 463 215,19
Förändringar i eget kapital	- 7 743 978,01	- 7 861 723,04
Övriga förändringar i likviditeten		
Förändringar i förvaltade medel och förvaltat kapital	-1 247 726,81	850 294,32
Förändring i omsättningstillgångar	-17 874 476,06	7 408 016,24
Förändring i fordringar	- 99 634 279,15	- 102 032 768,19
Förändring i räntefria skulder	20 776 526,28	79 338 724,74
Kassaflödet för finansieringens del	**9 187 343,62**	**- 11 432 863,39**
Förändring i likvida medel	**29 704 828,52**	**25 131 595,78**
Förändring i likvida medel		
Likvida medel 31.12	280 438 731,39	250 733 902,87
Likvida medel 1.1	250 733 902,87	225 602 307,09
	29 704 828,52	25 131 595,78

3.6 Vanda stads koncernbalansräkning

AKTIVA	31.12.2022	31.12.2021
Bestående aktiva	**3 689 665 885,17**	**3 681 680 326,03**
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	6 132 035,23	7 223 938,60
Övriga utgifter med lång verkningstid	47 621 428,12	38 894 648,69
Förskottsbetalningar	1 213 494,72	1 103 917,16
	54 966 958,07	47 222 504,45
Materiella tillgångar		
Mark- och vattenområden	431 354 546,75	425 630 270,43
Byggnader	1 531 636 943,92	1 466 724 824,42
Fasta konstruktioner och anordningar	970 731 748,16	872 713 780,84
Maskiner och inventarier	111 939 117,01	119 201 976,66
Övriga materiella tillgångar	8 122 646,51	8 396 898,48
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar	170 738 073,32	297 280 951,65
	3 224 523 075,66	3 189 948 702,48
Placeringar		
Andelar i intressesamfund	108 836 574,56	101 871 426,77
Övriga aktier och andelar	111 643 221,25	150 626 692,22
Övriga lånefordringar	184 229 345,13	186 641 521,91
Övriga fordringar	5 466 710,50	5 369 478,22
	410 175 851,44	444 509 119,11
Förvaltade medel	**2 946 195,90**	**3 309 157,94**
Statliga uppdrag	1 947 030,83	1 776 201,61
Donationsfondernas tillgångar	839 951,70	909 161,45
Övriga förvaltade medel	159 213,38	623 794,88
Rörliga aktiva	**653 656 850,92**	**511 906 332,43**
Omsättningstillgångar		
Material och förnödenheter	38 358 250,16	20 512 009,36
Övriga omsättningstillgångar	28 598,80	56 462,57
	38 386 848,97	20 568 471,93
Fordringar		
Långfristiga fordringar		
Lånefordringar	263 242,62	226 764,74
Uppskjutna skattefordringar	1 785 796,56	2 117 192,82
Övriga fordringar	17 598,95	17 598,95
Resultatregleringar	13 070 055,63	2 707 519,48
	15 136 693,76	5 069 075,99
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	100 075 917,27	94 496 179,46
Lånefordringar	285 996,32	288 557,62
Övriga fordringar	161 781 496,28	68 684 052,58
Resultatregleringar	57 551 166,95	72 066 091,98
	319 694 576,81	235 534 881,64
Finansiella värdepapper		
Aktier och andelar	147 907,18	148 059,43
Övriga värdepapper	37 790 236,00	31 415 706,19
	37 938 143,18	31 563 765,62
Kassa och bank	242 500 588,22	219 170 137,25
AKTIVA TOTALT	**4 346 268 932,01**	**4 196 895 816,41**

PASSIVA	31.12.2022	31.12.2021
Eget kapital	**1 380 625 350,77**	**1 356 161 759,91**
Grundkapital	349 118 131,18	349 118 131,18
Övriga egna fonder	160 164 006,96	178 895 453,00
Föregående räk.per. överskott (underskott)	847 440 626,88	752 499 679,52
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	23 902 585,74	75 648 496,20
Minoritetsandelar	**143 211 608,54**	**149 494 779,28**
Avsättningar	**30 260 722,04**	**29 527 626,53**
Pensionsavsättningar	189 953,65	191 853,65
Övriga avsättningar	30 070 768,39	29 335 772,88
Förvaltat kapital	**4 345 954,98**	**5 956 643,83**
Statliga uppdrag	1 978 219,85	2 825 671,13
Donationsfondernas kapital	2 206 414,27	2 503 804,50
Övrigt förvaltat kapital	161 320,86	627 168,20
Främmande kapital	**2 787 825 295,70**	**2 655 755 006,87**
Långfristigt		
Masskuldebrevslån	131 433 333,36	137 166 666,68
Lån från finansinst. och försäkringsinrättn.	1 410 499 454,91	1 513 055 700,15
Lån från offentliga samfund	175 055 146,78	177 231 567,14
Erhållna förskott	165,23	165,23
Anslutningsavgifter och övriga skulder	144 816 586,99	140 762 143,40
Resultatregleringar	615 999,98	718 666,65
Latenta skatteskulder	66 513 407,81	62 110 406,73
	1 928 934 095,06	2 031 045 315,98
Kortfristigt		
Masskuldebrevslån	21 349 333,32	23 301 333,32
Lån från finansinst. och försäkringsinrättn.	347 754 773,15	122 728 231,35
Lån från offentliga samfund	2 202 636,80	2 214 846,80
Erhållna förskott	46 450 020,78	41 052 474,55
Leverantörsskulder	187 308 484,02	165 397 225,09
Övriga skulder	109 372 529,23	127 804 157,94
Resultatregleringar	142 376 240,97	139 076 986,96
Latenta skatteskulder	2 077 182,36	3 134 434,87
	858 891 200,63	624 709 690,89
PASSIVA TOTALT	**4 346 268 932,01**	**4 196 895 816,41**

4 Bokslutets noter

4.1 Noter som gäller uppgörandet av bokslutet

4.1.1 Noter som gäller uppgörandet av stadens bokslut

Värderingsprinciper och -metoder samt periodiseringsprinciper och -metoder

Periodiseringsprinciper

Inkomster och utgifter har upptagits i resultaträkningen enligt prestationsprincipen. Med undantag från prestationsprincipen har skatteinkomster bokförts enligt redovisningstidpunkten för räkenskapsperioden i fråga.

Värdering av bestående aktiva

I balansräkningen har bestående aktiva upptagits under anskaffningsutgifterna minskade med avskrivningar enligt plan och erhållna finansieringsandelar för investeringsutgifter. Anskaffningsutgiftsprincipen har dock inte följts i fråga om de bestående aktiva som överlåtits till Mellersta Nylands räddningsverk, eftersom medlemskommunerna överlät detta värderat till ett nollvärde till det affärsverk som skulle grundas. Avskrivningarna enligt plan har beräknats enligt en godkänd avskrivningsplan. Kalkyleringsprinciperna för avskrivningarna enligt plan tas upp under noter till resultaträkningen i punkt 4.2 grunderna för avskrivningar enligt plan.

Sådana anskaffningar, vars anskaffningsutgift är under 10 000 euro har inte upptagits i bestående aktiva, utan anskaffningarna har upptagits som årskostnader.

Principer för inledande av avskrivning

Avskrivningarna av lös egendom inleds från början av den månad som följer på anskaffningsmånaden. Kalkylen för avskrivning enligt plan för en förstagångsinredning inleds när hela inredningen är klar. Avskrivningarna av byggnader inleds från början av den månad som följer på dagen för färdigställandet. Av stadsbyggandets fasta egendomar bokförs en avskrivning enligt plan för ett halvt år, vilken räknas ut av kostnaderna för hela den gångna räkenskapsperioden.

Värdering av placeringar

Aktier och andelar bland bestående aktiva har upptagits i balansräkningen till anskaffningsutgift eller lägre värde. Grunden för värderingen utgörs av de sannolika framtida inkomster som sammanhänger med tillgången eller dess värde för produktionen av tjänster.

Värdering av omsättningstillgångar

Depåns reservdelslager har värderats enligt principen för genomsnittspris och vårdartikellager har tagits upp i balansräkningen i enlighet med FIFO-principen.

Värdering av finansiella tillgångar

De fordringar som ingår i rörliga aktiva har upptagits i balansräkningen till nominellt värde och värdepapper bland finansiella tillgångar till anskaffningspriset eller till ett lägre sannolikt överlåtelsepris.

Behandling av derivatavtal

Vanda stads lån tas i regel med rörlig ränta. Staden har tidigare skyddat en del av sin låneportfölj med räntederivat. De räntederivat som staden använder är ränteswapavtal, ränteoptioner eller kombinationer av dessa. Enligt stadens ränteriskpolitik använder staden räntederivat endast för att minska eller avskriva finansieringsrisker i balansräkningen. Alla stadens derivatavtal har ingåtts antingen med avsikt att fungera som skydd eller för att minska finansieringskostnaderna, dock på så sätt att ränterisken inte ökar. I Vanda stads låneportfölj ingår ingen valutakursrisk.

Vanda stads ränteswapavtal har gått ut under räkenskapsperioden 2022 och vid utgången av räkenskapsperioden har Vanda stad inga giltiga derivatinstrument.

Resultaträkningens, finansieringsanalysens och balansräkningens uppställningsform

Uppställningsformen för Vanda stads, affärsverkens och fondernas resultaträkning, finansieringsanalys och balansräkning följer bokföringsnämndens kommunsektions allmänna anvisningar.

Jämförbarheten i relation till uppgifterna för den föregående räkenskapsperioden

Vanda stadsfullmäktige har 15.11.2021 beslutat att upplösa utvecklingsfonden för Marja-Vanda och centrumområdena 31.12.2021. I beslutet konstateras att fondens balansräkning sammanförs med stadens balansräkning efter upplösningen. Balansräkningen har sammanförts år 2022 postvis i stadens balansräkning så att de interna posterna eliminerats och fondens kapital har överförts inom posterna under stadens eget kapital till tidigare räkenskapsperioders överskott.

Intäkter och kostnader som hänför sig till tidigare räkenskapsperioder samt korrigeringar av fel

Ett avdrag på 26 442,09 euro har gjorts i överskottet från tidigare räkenskapsperioder på grund av simhallsavgifter som under tidigare år redovisats som intäkter två gånger.

4.1.2 Noter som gäller uppgörandet av koncernbokslutet

Koncernbokslutets omfattning

I koncernbokslutet har alla dottersammanslutningar sammanställts förutom VAV Asunnot Oy:s intressebolag Asunto oy Viljapelto Oy, Kiinteistö Oy Myyrinsärki, Metsolan pysäköinti Oy, Martinlaakson autopaikoitus Oy, Ruukkukujan autopaikat Oy och KOy Vantaan Kaskelanparkki som inte inkluderats i underkoncernen VAV-Yhtymä Oy:s bokslut. Underkoncernen VTK Kiinteistöt Oy har som sin intressesammanslutning sammanställt Kiinteistö Oy Vantaan Rubiiniparkki med en ägarandel på 29,8 % och Kiinteistö Oy Ruusuparkki med en ägarandel på 26,1 %, men VAV Asunnot Oy:s andelar av dessa bolag på 17,7 % och 9,4 % har inte sammanställts. Att dessa inte medtagits i sammanställningen är av smärre vikt när det gäller koncernens eget kapital. I koncernbokslutet har alla åtta samkommuner i vilka Vanda stad är medlem sammanställts. Dessutom har intressesammanslutningar sammanställts i bokslutet genom kapitalandelsmetoden, med undantag för Yrityspuiston Autopaikat Oy för vilket det inte fanns några uppgifter att tillgå.

Interna transaktioner och internbidrag

Koncernsamfundens inbördes intäkter och kostnader samt fordringar och skulder har minskats, liksom de av koncernsamfunden och kommunen ägda samkommunernas inbördes intäkter och kostnader samt fordringar och skulder, med undantag av små affärstransaktioner. Interna täckningsbidrag som ingår i viktiga bestående aktiva har dragits av. Koncernens interna anslutningsavgifter har inte till alla delar kunnat utredas och elimineras.

Avskrivningsdifferens och frivilliga reserver

I koncernbalansräkningen har reserverna och de skattemässiga reserverna och avskrivningsdifferensen uppdelats i fritt eget kapital och kalkylmässig skatteskuld. Uppdelningen har beaktats vid elimineringen av egendomen, avskiljningen av minoritetsandelarna och sammanställningen av intressesamfunden.

Eliminering av internt innehav

Kommunens och dottersamfundens samt samkommunernas interna innehav har eliminerats. Den differens som uppkommit vid elimineringen har i sin helhet bokförts på den räkenskapsperiod då förvärvet skedde. I de underkoncerner som bildats av dottersamfunden har innehavet eliminerats enligt anskaffningsutgiftsmetoden.

Minoritetsandelar

Minoritetsandelarna har avräknats från koncernens över- och underskott i koncernens resultaträkning samt från koncernens eget kapital i koncernens balansräkning.

Intressesamfund

Intressesamfunden har sammanställts i koncernbokslutet genom kapitalandelsmetoden.

Korrigering av planmässiga avskrivningar

Dottersamfundens väsentliga avskrivningar av materiella tillgångar har korrigerats så att de motsvarar avskrivningar enligt plan och utgiftsresternas differens har bokförts som rättelse av dottersamfundets avskrivningar i koncernens resultaträkning medan den differens som hänför sig till tidigare räkenskapsperioder har bokförts som en korrigering av över- eller underskott från tidigare räkenskapsperioder i koncernens balansräkning. I fråga om intressesamfund har avskrivningarna korrigerats för de samfunds del där de nödvändiga uppgifterna varit tillgängliga och korrigeringen för koncernens del varit betydande.

Behandling av derivatavtal

I koncernbokslutets noter 4.4 om derivatinstrument har utöver Vanda stads derivatinstrument också de derivatinstrument sammanställts som underkoncernen Vanda Energi Ab, underkoncernen VAV Asunnot Oy, Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), Samkommunen Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt (HUS) samt Samkommunen ETEVA meddelat i sina bokslut.

Derivatavtal har behandlats utifrån Bokföringsnämndens kommunsektions utlåtande 116/21.3.2017, där utgångspunkten är en bruttoprincip och separat värdering. Då görs en avtalsspecifik värdering av gällande avtal enligt bokslutsdagens värde och skillnaden mellan värdet vid tidpunkten för avtalets upprättande och bokslutstidpunkten upptas som finansiella kostnader och avsättningar. För att ge en korrekt och tillräcklig bild av det som avsetts i BokfN 3:2:1 § har man inom koncernsamfunden avvikit från principen i fråga om de avtal där avtalets nominella belopp och löptid motsvarar det i balansräkningen upptagna separata lånebeloppet och lånets löptid. Avtalens verkliga värden presenteras i noterna och både i koncernsamfundens eget och kommunkoncernens bokslut.

Jämförbarheten i relation till uppgifterna för den föregående räkenskapsperioden

Vanda stadsfullmäktige har 15.11.2021 beslutat att upplösa utvecklingsfonden för Marja-Vanda och centrumområdena 31.12.2021. I beslutet konstateras att fondens balansräkning sammanförs med stadens balansräkning efter upplösningen. Fondens kapital har överförts inom posterna under eget kapital till tidigare räkenskapsperioders överskott.

Noter om skulder med säkerhet i egendom i kapitel 4.4. har korrigerats vad gäller jämförelseåret 2021. VAV-underkoncernens lån, för vilka inteckningar ställts som säkerhet, har korrigerats till lån från finansinstitut och försäkringsinrättningar i stället för offentliga samfund.

Intäkter och kostnader som hänför sig till tidigare räkenskapsperioder samt korrigeringar av fel

Balansräkningen för koncernens jämförelseår 2021 har korrigerats vad gäller egna fonders och tidigare räkenskapsperioders överskott. I samband med nedskrivningen år 2020 hade man felaktigt höjt värdet på fonden i stället för att skriva ned det. Effekten av felet är 1 167 422,59 euro. Ändringen har gjorts mellan posterna under eget kapital och minskar värdet på övriga fonder och ökar tidigare räkenskapsperiodens överskott.

I koncernbokslutet framgår, i form av stora korrigeringar, under tidigare räkenskapsperioders överskott, följande poster:

- I samband med att det interna täckningsbidraget för vårdfastigheterna som såldes till VAV år 2021 eliminerades hade rättelsen av avskrivningar i anslutning till egendomen gjorts med fel tecken. Ökningen av tidigare räkenskapsperioders överskott i Vandas koncernbokslut uppgår till 1 567 758,70 euro.

- Samkommunen HRM hade gjort ett avdrag på 6 244 503,88 euro i sitt överskott från tidigare räkenskapsperioder. Detta orsakar ett avdrag på 1 218 927,16 euro i Vandas koncernbokslut.

4.2 Noter till resultaträkningen

Verksamhetens intäkter

Verksamhetsintäkter enligt uppgiftsområde				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Allmän förvaltning	399 108	359 351	16 981	2 214
Stadens strategi och ledning	11 416	7 501	12 992	9 519
Stadskulturen	9 792	8 421	9 906	8 554
Social- och hälsovårdsväsendet	399 688	456 804	71 378	117 709
Fostran och lärande	37 361	36 170	37 552	36 415
Stadsmiljön	302 809	295 625	100 546	123 074
Affärsverk och fonder				
Mellersta Nylands räddningsverk	29 692	30 139	30 709	30 970
Mun- och tandhälsan	5 733	5 716	5 735	5 720
Social kreditgivning	1	0	1	0
Bostadslånefonden	0	0	1	1
Verksamhetsintäkter totalt	**1 195 599**	**1 199 728**	**285 799**	**334 177**

Skatteinkomster

Specifikation av skatteinkomster		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kommunal inkomstskatt	957 370	907 442
Andel av samfundsskatteintäkter	137 840	124 032
Fastighetsskatt	108 450	100 162
Skatteinkomster totalt	**1 203 661**	**1 131 636**

Statsandelar

Specifikation av statsandelarna och kompensationen för förlorade skatteinkomster				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Statsandel för kommunens basservice (exkl. utjämning)	199 309	187 939	199 309	187 939
Utjämning av statsandelar utgående från skatteinkomster	-31 601	-36 582	-31 601	-36 582
Övriga statsandelar inom undervisnings- och kulturväsendet	32 243	30 054	24 813	23 800
Kompensation för förlorade skatteinkomster	95 076	80 165	95 076	80 165
Statsandelar och kompensation för förlorade skatteinkomster totalt	**295 027**	**261 576**	**287 597**	**255 322**

Specifikation av köp av tjänster

Specifikation av köp av tjänster		
1 000 €	**2022**	**2021**
Köp av kundtjänster	561 587	494 631
Köp av övriga tjänster	327 134	321 355
Stadens köp av tjänster totalt	**888 720**	**815 986**

Stöd till fullmäktigegrupper

Stöd till fullmäktigegrupper		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kristdemokraternas fullmäktigegrupp	4	-4
Centerns fullmäktigegrupp	4	3
Grönas fullmäktigegrupp	29	0
Socialdomokraternas fullmäktigegrupp	32	34
Vänsterförbundets fullmäktigegrupp	6	16
Samlingspartiets fullmäktigegrupp	15	40
Sannfinländarnas fullmäktigegrupp	19	15
SFP:s fullmäktigegrupp	2	1
Rörelse Nu	2	0
Stöd till fullmäktigegrupper totalt	**113**	**105**

Grunderna för avskrivning enligt plan

	Avskrivningsmetod	Avskrivnings tid före 1.1.2013 anskaffade	Avskrivningstid fr.o.m. 1.1.2013 anskaffade
Immateriella tillgångar			
Utvecklingsutgifter	Lineär	3–5 år	2 år
Rätt att utnyttja regionala samprojekt			
Trafikleder	Lineär	15 år	5 år
Spårtrafik	Lineär	15 år	5 år
Övriga immateriella rättigheter	Lineär	5 år	5 år
Goodwill	Lineär	5 år	2 år
Övriga utgifter med lång verkningstid			
ADB-program	Lineär	3–5 år	2 år
Utvecklingsutgifter	Lineär	3–5 år	2 år
Ändringsarbeten i hyres- och aktielokaler	Lineär	3 år	2 år
Övriga	Lineär	3 år	2 år
Materiella tillgångar			
Mark- och vattenområden	Ingen avskrivn.		
Byggnader och konstruktioner			
Förvaltnings- och institutionsbyggnader	Lineär	30 år	20 år
Fabriks- och produktionsbyggnader	Lineär	20 år	20 år
Ekonomibyggnader	Lineär	15 år	10 år
Fritidsbyggnader	Lineär	20 år	20 år
Bostadsbyggnader	Lineär	50 år	30 år
Fasta konstruktioner och anordningar			
Gator, vägar, torg och parker	Lineär	15 år	15 år
Broar, bryggor och badinrättningar	Lineär	15 år	10 år
Övriga mark- och vattenkonstruktioner	Lineär	15 år	15 år
Utomhusbelysning	Lineär	15 år	15 år
Övriga rör- och kabelnät	Lineär	15 år	15 år
Maskiner o. anordn. vid vattenverk o.dyl.	Lineär	10 år	10 år
Fasta lyft- och flyttanordningar	Lineär	15 år	15 år
Trafikregleringsanordningar	Lineär	15 år	10 år
Övriga fasta maskiner, anordn.o.konstrukt.	Lineär	10 år	10 år
Maskiner och inventarier			
Fartyg av järn	Lineär	15 år	15 år
Fartyg av trä o. andra flytande arbetsmaskiner	Lineär	8 år	8 år
Övriga transportmedel	Lineär	5 år	4 år
Övriga rörliga arbetsmaskiner	Lineär	5 år	5 år
Övriga tunga maskiner	Lineär	10 år	10 år
Övriga lätta maskiner	Lineär	5 år	5 år
Sjukhus-, hälsovårds- o. dyl. anordningar	Lineär	5 år	5 år
ADB-utrustning	Lineär	3 år	3 år
Övriga anordningar och inventarier	Lineär	3 år	3 år
Övriga materiella tillgångar			
Naturresurser	Avskr. enligt användn.		
Konst- och värdeföremål	Ingen avskrivn.	–	–
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar	Ingen avskrivn.	–	–
Investeringar i bestående aktiva			
Aktier och andelar	Ingen avskrivn.	–	–

Ändringar i de avsättningar som ingår i intäkter och kostnader

Ändringar i avsättningar				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Pensionsansvar 1.1	192	228	123	130
Minskningar	-2	-36	-2	-7
Pensionsansvar 31.12	**190**	**192**	**121**	**123**
Reserv för miljöåtaganden 1.1	16 770	17 931	9 639	10 987
Ökningar	3 297	723	0	0
Minskningar	-1 098	-1 884	0	-1 348
Reserv för miljöåtaganden 31.12	**18 970**	**16 770**	**9 639**	**9 639**
Övriga avsättningar 1.1	12 566	6 750	0	0
Ökningar	2 766	6 638	0	0
Minskningar	-4 230	-823	0	0
Övriga avsättningar 31.12	**11 101**	**12 566**	**0**	**0**

Väsentliga försäljningsvinster och -förluster

Försäljningsvinster och -förluster bland bestående aktiva tillgångar				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Övriga verksamhetsintäkter				
Försäljningsvinster, mark- och vattenområden	31 635	37 421	30 639	36 265
Försäljningsvinster för aktier	17 159	2 200	15 930	2 200
Försäljningsvinster för lös egendom	160	137	159	395
Övriga försäljningsvinster	0	0	0	17 234
Försäljningsvinster totalt	**48 953**	**39 758**	**46 728**	**56 095**
Övriga verksamhetskostnader				
Försäljningsförluster, mark- och vattenområden	-59	-10	0	-46
Försäljningsförluster för aktier	-1 021	0	-377	0
Övriga försäljningsförluster	-23	-47	0	-3
Försäljningsförluster totalt	**-1 103**	**-56**	**-377**	**-49**

Extraordinära intäkter och kostnader

Specifikation av extraordinära intäkter och kostnader				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Extraordinära intäkter				
Skadestånd, Helsingfors tingsrätts dom nr 13/64927 VLT Trading Oy konkursbo	50	0	50	0
Extraordinära intäkter totalt	**50**	**0**	**50**	**0**

Specifikation av ränteintäkter för dividendintäkter och grundkapital

Specifikation av dividendintäkter och ränteintäkter på grundkapital		
1 000 €	**2022**	**2021**
Dividendintäkter från övriga samfund	11 437	10 798
Grundkapitalets räntor av kommunsamfund	1 894	1 893
Sammanlagt	**13 331**	**12 691**

Ändring i avskrivningsdifferensen

Specifikation av ändringar i avskrivningsdifferensen		
1 000 €	**2022**	**2021**
Ändring i avskrivningsdifferens i ansl. till investeringsreserv	-303	-303
Ändringar i avskrivningsdifferensen, totalt	**-303**	**-303**

4.3 Noter till balansräkningen

4.3.1 Noter till balansräkningens aktiva

Bestående aktiva

Bestående aktiva							
Immateriella tillgångar							
1 000 €					Immateriella rättigheter	Övriga utgifter med lång verkningstid	Sammanlagt
Oavskriven anskaffningsutgift 1.1					178	24 805	24 983
Ökningar under räkenskapsperioden					0	8 986	8 986
Finansieringsandelar under räkenskapsperioden					0	-9	-9
Överföringar mellan poster					0	2 640	2 640
Räkenskapsperiodens avskrivning					-95	-13 051	-13 146
Oavskriven anskaffningsutgift 31.12					83	23 371	23 453
Materiella tillgångar							
1 000 €	Mark- och vatten-områden	Byggnader	Fasta konstruktioner och anordningar	Maskiner och inventarier	Övriga materiella tillgångar	Förskottsbetal-ningar och pågående nyanskaffningar	Sammanlagt
Oavskriven anskaffningsutgift 1.1	318 177	585 209	319 551	18 763	317	42 867	1 284 884
Ökningar under räkenskapsperioden	9 940	48 258	40 363	6 515	0	25 388	130 463
Finansieringsandelar under räkenskapsperioden	0	-554	-6 140	-184	0	-1 810	-8 689
Minskningar under räkenskapsperioden	-9 476	-4 052	-25	-7	0	0	-13 560
Överföringar mellan poster	0	28 555	28	1 975	0	-33 198	-2 640
Nedskrivningar	0	-1 884	0	0	0	0	-1 884
Räkenskapsperiodens avskrivning	0	-45 516	-42 750	-7 334	0	0	-95 599
Oavskriven anskaffningsutgift 31.12	318 641	610 015	311 027	19 729	317	33 247	1 292 975

Vanda stad har aktiverat utgifter för utvecklingsarbete under övriga utgifter med lång verkningstid i immateriella tillgångar. De största projekten år 2022 är införandet av HR 365 (1 570 929,71 euro), Service Now I (609 726,67 euro), Hankinnasta maksuun (507 415,63 euro) och VaSa-styrsystemet för småbarnspedagogiken 2022 (472 574,52 euro). De oavskrivna utvecklingsutgifterna i slutet av året uppgick till sammanlagt 11 170 586,65 euro. Avskrivningsmetoden för utgifter för utvecklingsarbete är linjär och avskrivningstiden är fr.o.m. 1.1.2013 två år och i äldre fall fem år.

Aktier och andelar					
1 000 €	Aktier koncernbolag	Aktier ägarintresse-samfund	Samkommuns-andelar	Övriga aktier och andelar	Sammanlagt
Oavskriven anskaffningsutgift 1.1	98 266	7 502	148 042	27 949	281 758
Ökningar under räkenskapsperioden	163	85	0	297	546
Minskningar under räkenskapsperioden	-2 199	0	0	-64	-2 263
Oavskriven anskaffningsutgift	96 230	7 587	148 042	28 182	280 040

Msb-, övriga låne- och övriga fordringar				
1 000 €	Fordringar på koncern-samfund	Fordringar på samkommuner	Fordringar på övriga samfund	Sammanlagt
Oavskriven anskaffningsutgift 1.1	70 101	226 635	3 282	300 018
Ökningar under räkenskapsperioden	122	0	0	122
Minskningar under räkenskapsperioden	-3 311	-2 716	-225	-6 252
Oavskriven anskaffningsutgift 31.12	66 912	223 919	3 057	293 888

Specifikation av mark- och vattenområden

1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Mark- och vattenområden				
Fastigheternas anslutningsavgifter	1 132	1 132	410	410
Övriga mark- och vattenområden	430 223	424 499	318 232	317 767
Mark- och vattenområden totalt	**431 355**	**425 630**	**318 641**	**318 177**

Innehav i dottersamfund

Dottersamfund, andelar i samkommuner samt intresseföretag 31.12.2022							
					Kommunkoncernens andel, 1 000 €		
Koncernsamfundets namn	FO-nummer	Hemort	I kommunens ägo, %	I koncernens ägo, %	Av eget kapital	Av främmande kapital	Av räkenskapsper. över-/ underskott
Dotterbolagen							
As Oy Vantaan Katriinanrinne	0800899-8	Vanda	100,0 %	100,0 %	1436	265	0
As Oy Vantaan Keltasafiiri	2753279-5	Vanda	100,0 %	100,0 %	915	1	-24
As Oy Vantaan Sepänpuisto	0124944-9	Vanda	100,0 %	100,0 %	1 473	10	-8
Kiint Oy Kehäsuora	0490129-5	Vanda	100,0 %	100,0 %	3 740	11 936	38
Kiint Oy Pakkalankuja 11	2770150-1	Vanda	100,0 %	100,0 %	1 411	1	-6
Kiint Oy Tiedepuisto	0625800-2	Vanda	100,0 %	100,0 %	11 692	5 717	186
Kiint Oy Vantaan Helikopteritukikohta	2220755-5	Vanda	100,0 %	100,0 %	2 055	19	-8
Ratakujan Pysäköinti Oy	2229254-2	Vanda	100,0 %	100,0 %	2 394	37	-60
Tikkuparkki Oy	2295003-1	Vanda	100,0 %	100,0 %	9 557	45	-55
Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy	2440395-5	Vanda	100,0 %	100,0 %	3 746	9 776	853
Koncernen VAV Asunnot Oy	0640915-7	Vanda	100,0 %	100,0 %	167 674	569 057	8 160
VAV Asunnot Oy	2903526-6	Vanda	0,0 %	100,0 %			
VAV Hoiva-asunnot Oy	3215910-4	Vanda	0,0 %	100,0 %			
VAV Palvelukodit Oy	2696057-9	Vanda	0,0 %	100,0 %			
VTK Kiinteistöt Oy-koncernen	0517745-4	Vanda	100,0 %	100,0 %	50 213	84 659	3 278
Kiint Oy Myyrinselkä	0124186-9	Vanda	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Vantaan Jönsaksentie 4	1570742-0	Vanda	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Vantaan Peltolantie 5	0675170-2	Vanda	0,0 %	100,0 %			
Kivistön Putkijäte Oy	2584472-8	Vanda	0,0 %	100,0 %			
Myyrmäen Urheilupuisto Oy	2076179-8	Vanda	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Korallin Pysäköinti	3200989-4	Vanda	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Lehdokkitien Virastotalo	0467821-4	Vanda	84,6 %	100,0 %	1 490	24	-377
Mercuria Kauppaoppilaitos Oy	0503417-0	Vanda	95,5 %	95,5 %	19 261	1 046	886
Ruukkukujan Autopaikat Oy	0362841-8	Vanda	87,2 %	88,3 %	615	218	-45
Kiint Oy Vantaan Maakotkantie 10	0801033-4	Vanda	37,1 %	86,3 %	927	6	-56
Korson Pienteollisuustalo Oy	0197004-1	Vanda	83,1 %	83,1 %	363	20	-15
Kiint Oy Korson Toimistokeskus	0800906-9	Vanda	77,1 %	77,1 %	4 622	27	-30
Kiint Oy Tikkurilan Terveysasema	0197065-8	Vanda	62,2 %	73,8 %	4 390	1 013	-18
Hakopolun Liikekiinteistö Oy	0362198-8	Vanda	64,5 %	64,5 %	1 622	18	6
Vanda Energi Ab	0124461-3	Vanda	60,0 %	60,0 %	188 574	356 297	1 370
Vanda Energi Elnät Ab	2038408-0	Vanda	0,0 %	60,0 %			
Kiint Oy Hakucenter	0581220-0	Vanda	35,3 %	53,4 %	2 656	17	-4
Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy	0124220-4	Vanda	52,4 %	52,4 %	726	59	0

Innehav i samkommuner och intresseföretag

Dottersamfund, andelar i samkommuner samt intresseföretag 31.12.2022							
					Kommunkoncernens andel, 1 000 €		
Koncernsamfundets namn	**FO-nummer**	**Hemort**	**I kommunens ägo, %**	**I koncernens ägo, %**	**Av eget kapital**	**Av eget kapital**	**Av räkenskapsper. över-/ underskott**
Samkommunerna							
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster	2274241-9	Helsingfors	19,5 %	19,5 %	126 097	404 232	2 054
Pääkaupunkiseudun Vesi Oy	0113062-4	Helsingfors	0,0 %	15,8 %	6 737	513	-230
Uudenmaan Woima Oy	2657337-6	Helsingfors	0,0 %	15,6 %	585	48	397
HSY Holding Oy	0574067-3	Helsingfors	0,0 %	19,5 %	12	-	0
Samkommunen Helsingforsregionens trafik	3033603-1	Helsingfors	17,2 %	17,2 %	13 756	26 871	10 674
Nyländska samkommunen för missbrukarvård	0125920-9	Hyvinge	17,5 %	17,5 %	783	65	349
Nylands förbund	0201296-1	Helsingfors	15,4 %	15,4 %	260	448	-29
ETEVA	0203300-9	Mäntsälä	12,2 %	12,2 %	1 959	5 815	-134
Uudenmaan Vammaispalvelut Oy	1765939-7	Mäntsälä	0,0 %	12,2 %	1 425	3 869	17
Kiinteistö Oy Hämeenlinnan Virvelinranta	2125780-9	Tavastehus	0,0 %	4,5 %	1 363	284	16
Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt samkomm.	1567535-0	Helsingfors	11,9 %	11,9 %	46 316	182 658	-626
HUS-kiinteistöt Oy	0821653-5	Helsingfors	0,0 %	11,9 %	260	11 127	4
Kiinteistö Oy HUS-Asunnot	0946130-5	Helsingfors	0,0 %	11,9 %	355	3 632	0
Asunto Oy Pilvenmäki	0126150-1	Hyvinge	0,0 %	11,9 %	30	2	0
Asunto Oy Porvoon Joukahaisentie 5	0220345-0	Borgå	0,0 %	8,4 %	26	1	0
Hyks-instituutti	0872967-2	Helsingfors	0,0 %	11,9 %	415	2 261	33
Puro Tekstiilihuoltopalvelu Oy	3172148-4	Åbo	0,0 %	6,0 %	26	604	-40
Orton Oy	2280979-1	Helsingfors	0,0 %	11,9 %	-162	749	2
Samkommunen Västra-Nylands folkhögskola	0203394-9	Raseborg	3,1 %	3,1 %	32	7	-2
Fastighetsaktiebolaget Karis Elevbostäder	0299463-5	Raseborg	0,0 %	3,1 %			
Samkomm. Kårkulla kommunalförbund för omsorger	0204197-3	Pargas	2,5 %	2,5 %	220	931	0
Intressesamfund							
As Oy Vantaan Näätäkuja 3	0467293-9	Vanda	41,5 %	41,5 %	2 028	11	-3
Hakunilan Keskus Oy	0367513-4	Vanda	40,4 %	40,4 %	2 003	22	-36
Kiint Oy Tikkurilan Raha-asema	0288276-4	Vanda	40,0 %	40,0 %	296	5	0
Kiint Oy Vantaan Säästötalo	0486335-6	Vanda	39,6 %	39,6 %	1 423	1 730	1
Kiint Oy Korsontie 2	0524374-9	Vanda	34,0 %	34,0 %	357	1	2
Laurea Ammattikorkeakoulu Oy	1046216-1	Vanda	32,4 %	32,4 %	19 825	5 810	-1 771
As Oy Tikkurilan Koivutie 10	0234800-0	Vanda	30,5 %	30,5 %	73	28	0
Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy	2094551-1	Vanda	26,0 %	26,0 %	14 372	7 697	53
As Oy Korsonpiha	0633769-1	Vanda	24,1 %	24,1 %	572	5	13
As Oy Hirvitie 39	0687162-4	Vanda	21,7 %	21,7 %	240	25	-1
Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy	1874314-4	Helsingfors	27,5 %	27,5 %	58	1 670	0
Vanda Energi Oy Ab (underkoncern)	0124461-3	Vanda					
Svartisen Holding As	985943265	Trondheim	0,0 %	29,8 %	20 938	0	4 006
Kolsin Voima Oy	2592000-6	Kotka	0,0 %	13,5 %	4 777	0	-219
Oomi Palvelut Oy	1703296-5	Vanda	0,0 %	17,0 %	13 298	0	3 653
VTK Kiinteistöt Oy	0517745-4	Vanda					
Kiint Oy Vantaan Rubiiniparkki	2629630-5	Vanda	0,0 %	29,8 %	468	0	0
Kiint Oy Ruusuparkki	2636359-8	Vanda	0,0 %	26,1 %	762	0	0
Samkommunen Helsingforsregionens trafik	3033603-1						
Kiinteistö Oy Asemapäällikönkatu 5	0354148-6	Helsingfors	0,0 %	12,0 %			
TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy	2560184-9	Tammerfors	0,0 %	2,4 %			
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster	2274241-9						
Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskus Oy	0809814-5	Helsingfors	0,0 %	5,0 %	199	158	61
Oy Asemapäällikönhovi	0117395-8	Helsingfors	0,0 %	2,8 %	105	9	1
Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä	0202691-7	Tusby	0,0 %	6,4 %	1 570	284	6

Dottersamfund, andelar i samkommuner samt intresseföretag 31.12.2022							
					Kommunkoncernens andel, 1 000 €		
Koncernsamfundets namn	FO-nummer	Hemort	I kommunens ägo, %	I koncernens ägo, %	Av eget kapital	Av eget kapital	Av räkenskapsper. över-/ underskott
Intressesamfund							
ETEVA	0203300-9						
Kiinteistö Oy Järvenpääntie 640 Y	2158494-9		0,0 %	5,2 %	40	184	1
Kiinteistö Oy Mäntsälän toimistotalo	2417203-4		0,0 %	6,0 %	26	205	3
Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt	1567535-0						
Kiinteistö Oy Hyvinkään sairaalanmäki	1608696-1	Hyvinge	0,0 %	4,1 %	130	2 357	0
Kiinteistö Oy Biomedicum Helsinki	1076730-1	Helsingfors	0,0 %	3,0 %	2 014	587	17
Asunto Oy Paciuksenkatu 4	0805856-5	Helsingfors	0,0 %	2,6 %	47	4	0
Hyvinkään Ravitsemispalvelut Oy	2546735-2	Hyvinge	0,0 %	4,8 %	44	42	7
Apotti Oy Ab	2699989-5	Helsingfors	12,2 %	17,4 %	4 807	49 235	0
Suomen keskinäinen potilasvakuutusyhtiö	3146137-9	Helsingfors	0,0 %	4,0 %	1 142	3 219	-264
Kiinteistöosakeyhtiö Laakson yhteissairaala	3202258-9	Helsingfors	0,0 %	6,0 %	694	1 659	-118
Suomen Sairaalalaitepalvelu Oy	3220361-1	Helsingfors	0,0 %	4,8 %	165	414	-10
Osammanställda							
Yrityspuiston Autopaikat Oy	0747928-8	Vanda	31,0 %	31,0 %			
VAV Asunnot Oy (underkoncern)	0640915-7	Vanda					
Metsolan Pysäköinti Oy	1730762-3	Vanda	0,0 %	35,5 %			
Kiinteistö Oy Myyrinsärki Autopaikoitus	0725475-9	Vanda	0,0 %	33,3 %			
Asunto Oy Viljapelto	2532456-2	Vanda	0,0 %	23,3 %			
Kiint Oy Vantaan Rubiiniparkki	2629630-5	Vanda	0,0 %	17,7 %			
Kiint Oy Ruusuparkki	2636359-8	Vanda	0,0 %	9,4 %			
Martinlaakson Autopaikoitus Oy	0197015-6	Vantaa	0,0 %	11,8 %			
Ruukkukujan Autopaikat Oy	0362841-8	Vantaa	0,0 %	1,1 %			
Koy Vantaan Kaskelanparkki	2782754-2	Vantaa	0,0 %	16,2 %			

Lång- och kortfristiga fordringar av koncernsamfund

Specifikation av fordringar				
	2022		2021	
1 000 €	Långfristiga	Kortfristiga	Långfristiga	Kortfristiga
Fordringar av dottersamfund				
Kundfordringar	0	388	0	463
Lånefordringar	0	0	0	1 328
Fordringar av samkommuner, i vilka kommunen är medlem				
Kundfordringar	0	3 186	0	3 405
Fordringar av intressesamfund samt övriga ägarintressesamfund				
Kundfordringar	0	44	0	62
Fordringar sammanlagt	**0**	**3 618**	**0**	**5 258**

Väsentliga poster som ingår i resultatregleringarna

Väsentliga poster som ingår i resultatregleringarna				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Långfristiga resultatregleringar				
Inkomstrester				
Övriga inkomstrester	13 070	2 708	0	0
Kortfristiga resultatregleringar				
Inkomstrester				
Skattefordringar	2 837	94	15	16
Periodiserare räntor	200	148	10	0
Periodiserare utlåningsräntor	0	0	127	131
Fordr. på statsunderstöd och EU-underst.	1 210	41	1 073	378
FPA:s ersättningar för företagshälsovård	2 834	7 768	1 898	2 069
Social- och hälsovårdens resultatregleringar	0	0	5 426	33 124
Övriga inkomstrester	50 399	64 015	6 831	5 228
Resultatregleringar sammanlagt	**70 550**	**74 774**	**15 380**	**40 946**

Specifikation av finansiella värdepapper

Finansiella värdepapper		
1 000 €	**2022**	**2021**
Aktier och andelar		
Återanskaffningspris	15 390	17 977
Bokföringsvärde	120	120
Skillnad	15 270	17 857

4.3.2 Noter till balansräkningens passiva

Eget kapital

Specifikation av eget kapital				
1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Grundkapital				
Grundkapital 1.1	349 118	349 118	349 118	349 118
Grundkapital 31.12	349 118	349 118	349 118	349 118
Övriga egna fonder				
Bostadslånefonden				
Grundkapital 1.1			98 650	97 156
Ökningar			1 554	1 494
Grundkapital 31.12			100 204	98 650
Marja-Vandafonden				
Grundkapital 1.1			18 944	20 097
Överföringar mellan poster			-18 944	0
Minskningar			0	1 153
Grundkapital 31.12			0	18 944
Fonden för social kreditgivning				
Grundkapital 1.1			1 825	1 805
Ökningar			33	27
Minskningar			-22	-7
Grundkapital 31.12			1 837	1 825
Skadefonden				
Grundkapital 1.1			8 304	8 417
Minskningar			-355	-113
Grundkapital 31.12			7 949	8 304
Övriga egna fonder				
Grundkapital 1.1	178 895	179 613		
Överföringar mellan poster	-18 944			
Ökningar	1 621	237		
Minskningar	-1 409	-955		
Grundkapital 31.12	160 164	178 895		
Överskott från tidigare räkensk.per. 1.1	828 148	751 581	521 630	459 281
Överföringar mellan poster	18 944	0	18 944	0
Minskningar	0	-25	0	0
Korrigering av föreg. räkensk.per.	349	944	-26	944
Överskott från tidigare räkensk.per. 31.12	847 441	752 500	540 548	460 224
Räkenskapsperiodens översk./undersk.	23 903	75 648	12 093	61 406
Eget kapital totalt	**1 380 625**	**1 356 162**	**1 011 749**	**998 471**

Avskrivningsdifferens

Specifikation över avskrivningsdifferens		
1 000 €	**2022**	**2021**
Avskrivningsdifferens i anslutning till investeringsreservering	976	1 279
Avskrivningsdifferens totalt	**976**	**1 279**

Långfristiga skulder som förfaller senare än efter fem år

Långfristiga skulder		
1 000 €	**2022**	**2021**
Masskuldebrevslån	38 500	44 233
Lån från finansinstitut och försäkringsinrättningar	399 339	434 895
Långfristiga skulder totalt	**437 839**	**479 128**

Emitterade masskuldebrevslån

Masskuldebrevslån		
1 000 €	**2022**	**2021**
Långfristiga		
Vanda stads masskuldebrevslån 120548-11-2		
- Lånets nominella värde/emission: 20.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	7 200	8 000
- ränta %: 6 mån. euribor marg. - 0,05		
- Överföring till kortfristiga masskuldebrevslån	-800	-800
- Återstående kapital 31.12	6 400	7 200
Vanda stads masskuldebrevslån 5428576010		
- Lånets nominella värde/emission: 40.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	12 800	14 400
- ränta %: 12 mån. euribor/marg. + 0,025		
- Överföring till kortfristiga masskuldebrevslån	-1 600	-1 600
- Återstående kapital 31.12	11 200	12 800
Vanda stads masskuldebrevslån 5432569011		
- Lånets nominella värde/emission: 35.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	15 166	16 333
- ränta %: 6 mån. euribor/marg. + 0,0075		
- Överföring till kortfristiga masskuldebrevslån	-1 167	-1 167
- Återstående kapital 31.12	13 999	15 166
Vanda stads masskuldebrevslån 5436652017		
- Lånets nominella värde/emission: 15.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	7 000	7 500
- ränta %: 12 mån. euribor/marg. + 0,02		
- Överföring till kortfristiga masskuldebrevslån	-500	-500
- Återstående kapital 31.12	6 500	7 000
Vanda stads masskuldebrevslån 5451344019		
- Lånets nominella värde/emission: 50.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	25 000	26 666
- ränta %: 6 mån. euribor/ ej marg.		
- Överföring till kortfristiga masskuldebrevslån	-1 667	-1 666
- Återstående kapital 31.12	23 333	25 000
Vanda stads masskuldebrevslån JVK 1/2019		
- Lånets nominella värde/emission: 70.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	70 000	70 000
- ränta %: fast. 0,00		
- Överföring till kortfristiga masskuldebrevslån	0	0
- Återstående kapital 31.12	70 000	70 000
Långfristiga masskuldebrevslån totalt	**131 433**	**137 166**

Masskuldebrevslån		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kortfristiga		
Vanda stads masskuldebrevslån 120548-11-2		
- Lånets nominella värde/emission: 20.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	800	800
- ränta %: 6 mån. euribor/marg. -0,005		
- amorteringsrat, 2 gånger om året à 400.000,-	-800	-800
- Överföring från långfristiga masskuldebrevslån	800	800
- Återstående kapital 31.12	800	800
Vanda stads masskuldebrevslån 5428576010		
- Lånets nominella värde/emission: 40.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	1 600	1 600
- ränta %: 12 euribor/ marg. + 0,025		
- amorteringsrat, 1 gång om året	-1 600	-1 600
- Överföring från långfristiga masskuldebrevslån	1 600	1 600
- Återstående kapital 31.12	1 600	1 600
Vanda stads masskuldebrevslån 5432569011		
- Lånets nominella värde/emission: 35.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	1 167	1 167
- ränta %: 6 mån. euribor/marg. +0,0075		
- amorteringsrat, 2 gånger om året á 583.333,33	-1 167	-1 167
- Överföring från långfristiga masskuldebrevslån	1 167	-1 167
- Återstående kapital 31.12	1 167	1 167
Vanda stads masskuldebrevslån 5436652017		
- Lånets nominella värde/emission: 15.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	500	500
- ränta %: 12 mån. euribor/marg. +0,02		
- amorteringsrat, 1 gång om året	-500	-500
- Överföring från långfristiga masskuldebrevslån	500	500
- Återstående kapital 31.12	500	500
Vanda stads masskuldebrevslån 5451344019		
- Lånets nominella värde/emission: 50.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	1 667	1 667
- ränta %: 6 mån. euribor, ej marg.		
- amorteringsrat, 2 gånger om året á 833.333,33	-1 667	-1 667
- Överföring från långfristiga masskuldebrevslån	1 667	1 667
- Återstående kapital 31.12	1 667	1 667
Vanda stads masskuldebrevslån JVK 1/2016		
- Lånets nominella värde/emission: 40.000.000,00		
- Återstående kapital 1.1	0	40 000
- ränta %: fast. +0,155		
- amortering: bulletlån	0	-40 000
- Överföring från långfristiga masskuldebrevslån	0	0
- Återstående kapital 31.12	0	0
Kortfristiga masskuldebrevslån totalt	**5 733**	**5 733**
Masskuldebrevslån totalt	**137 166**	**142 900**

Avsättningar

Avsättningar				
1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Övriga avsättningar				
Avsättningar för pensioner	190	192	121	123
Miljöansvar	18 970	16 770	9 639	9 639
Patientskadeavgifter	4 901	4 597	0	0
Övriga avsättningar	6 201	7 969	0	0
Övriga avsättningar totalt	**30 261**	**29 528**	**9 759**	**9 761**

Koncernsamfundets lång- och kortfristiga skulder

Främmande kapital				
1 000 €	2022		2021	
	Långfristiga	Kortfristiga	Långfristiga	Kortfristiga
Skulder till dottersamfund				
Lån	0	30 086	0	41 331
Leverantörsskulder	0	11 331	0	10 211
Sammanlagt	**0**	**41 417**	**0**	**51 542**
Skulder till samkommuner där kommunen är medlem				
Leverantörsskulder	0	22 742	0	509
Resultatregleringar	0	0	100	4 252
Sammanlagt	**0**	**22 742**	**100**	**4 761**
Skulder till intresseföretag och andra ägarintressesamfund				
Leverantörsskulder	0	160	0	96
Sammanlagt	**0**	**160**	**0**	**96**
Främmande kapital totalt	**0**	**64 319**	**100**	**56 399**

Specifikation av anslutningsavgifter och övriga skulder

Specifikation av anslutningsavgifter och övriga skulder				
1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Anslutningsavgifter och övriga skulder (långfristiga)				
Anslutningsavgifter	144 817	140 762	0	0
Anslutningsavgifter och övriga skulder totalt	**144 817**	**140 762**	**0**	**0**

Väsentliga poster som ingår i resultatregleringarna

Väsentliga poster som ingår i resultatregleringarna				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Långfristiga resultatregleringar				
HRT underskott i kommunandelen	0	0	0	100
Kortfristiga resultatregleringar				
Skatteskulder	1 064	1 469	0	0
Periodisering av löner och lönebikostnader	116 006	111 283	67 925	67 480
Ränteperiodiseringar	2 532	387	755	228
HRT underskott i kommunandelen	0	0	0	4 252
Övriga resultatregleringar	19 209	25 460	2 102	2 186
Resultatregleringar totalt	**138 811**	**138 600**	**70 781**	**74 246**

4.4 Noter som gäller säkerheter och ansvarsförbindelser

Skulder för vilka fastighetsinteckning eller aktier ställts som säkerhet

Skulder för vilka fastighetsinteckning ställts som säkerhet				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Lån från finansinstitut och försäkringsinrättningar	447 830	462 956		
Inteckningar som ställts som säkerhet	722 094	720 322	0	0
Inteckningar totalt	**722 094**	**720 322**	**0**	**0**

Övriga säkerheter för egna förbindelser och koncernsamfundet

Säkerheter				
1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Säkerheter för egen del				
Övriga säkerheter för egen del	7 521	13 115	193	193
Säkerheter totalt	**7 521**	**13 115**	**193**	**193**

Hyresansvar

Hyresansvar				
1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Hyresansvar				
Förfaller under följande räkenskapsperiod	32 015	30 024	55 014	51 359
Förfaller senare	134 841	159 561	567 079	572 711
Hyresansvar totalt	166 857	189 585	622 093	624 070
Leasingansvar				
Förfaller under följande räkenskapsperiod	41 420	31 041	10 768	12 061
Förfaller senare	217 531	217 588	16 882	20 863
Leasingansvar totalt	258 952	248 629	27 651	32 924
Hyresansvar totalt	**425 808**	**438 214**	**649 743**	**656 994**

Hyresansvaren meddelats utan mervärdesskatt.
Staden har inte några PPP-projekt (public-private partnerships).

Givna ansvarsförbindelser

Ansvarsförbindelser				
1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Borgensförbindelser för lån och leasingansvar för samfund inom samma koncern				
Ursprungligt kapital			456 050	471 910
Återstående kapital			269 823	301 152
Borgensförbindeler till förmån för övriga				
Ursprungligt kapital	173 492	118 592	45 038	45 038
Återstående kapital	106 607	102 215	28 977	33 338

Övriga ansvarförbindelser

Ansvar för Kommunernas garanticentrals borgensansvar		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kommunens andel av garanticentralens borgensansvar 31.12	1 810 937	1 677 275
Kommunens andel av garanticentralens fond för att täcka eventuella ansvar 31.12	1 047	1 099

Övriga ekonomiska ansvar

Övriga externa arrangemang utanför balansräkningen				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Avtalsansvar				
Entreprenadavtal	240 427	132 650	57 891	60 701
Markanvändningsavtal	750	772	750	772
Övriga avtal	104 511	86 665	20 873	24 139
Avtalsansvar sammanlagt	345 688	220 087	79 515	85 612
Ansvar gällande återbetalning av mervärdesskatt	61 773	56 117	0	0
Övriga externa arrangemang utanför balansräkningen	**407 461**	**276 204**	**79 515**	**85 612**

Derivatinstrument

Derivatinstrument				
1 000 €	**Koncernen**		**Staden**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Räntederivat				
Vanda stad				
Ränteswapavtal (s.k. basis swap)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken. Staden betalar ränta Euribor 6 mån. justerad med den årliga marginalen -0,1175 % och tar emot en ränta på Euribor 3 mån. Avtalets inledningsdatum 14.11.2012 och slutdatum 14.11.2022. Avtalet är av engångskaraktär.				
Nominellt värde som motsvarar kapitalet	0	20 000	0	20 000
Ränteswapavtal (s.k. basis swap)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken. Staden tar emot ränta Euribor 6 mån. justerad med den årliga marginalen -0,1175 % och betalar en ränta på Euribor 3 mån. Avtalsdatum 1.2.2017, inledningsdatum 14.11.2016 och slutdatum 14.11.2022. Avtalet är av engångskaraktär.				
Nominellt värde som motsvarar kapitalet	0	20 000	0	20 000
Nominella värden totalt	**0**	**40 000**	**0**	**40 000**
Marknadsvärde (basis swapparna upphäver varandra, varvid positionen är stängd.	**0**	**0**	**0**	**0**

Derivatinstrument

1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Räntederivat				
Koncernen Vanda Energi				
Ränteswapavtal (forward start)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (3 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 5.6.2017–5.6.2023.				
Nominellt värde	10 000	10 000		
Gängse värde	64	-240		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 16.12.2016–16.12.2026.				
Nominellt värde	15 000	15 000		
Gängse värde	932	-1 142		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för finansiering utanför balansräkningen (leasing). Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 2.1.2017–11.12.2026.				
Nominellt värde	20 000	20 000		
Gängse värde	1 527	-1 142		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för finansiering utanför balansräkningen (leasing). Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 7.7.2015–7.7.2025.				
Nominellt värde	15 000	15 000		
Gängse värde	665	-838		
Ränteswapavtal (forward start)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (3 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 1.6.2017–1.6.2023.				
Nominellt värde	20 000	20 000		
Gängse värde	129	-481		
Ränteswapavtal (forward start)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 18.5.2018–19.5.2025.				
Nominellt värde	7 000	7 000		
Gängse värde	431	-195		
Ränteswapavtal (forward start)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (3 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 4.6.2018–3.6.2025.				
Nominellt värde	14 000	14 000		
Gängse värde	886	-346		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 19.6.2019–19.6.2029.				
Nominellt värde	10 500	10 500		
Gängse värde	-55	-55		

Derivatinstrument

1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Räntederivat				
Koncernen Vanda Energi				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 16.12.2020–16.6.2025.				
Nominellt värde	30 000	30 000		
Gängse värde	1 834	-859		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 17.12.2020–17.6.2025.				
Nominellt värde	20 000	20 000		
Gängse värde	1 217	-573		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (3 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 7.10.2020–7.7.2023.				
Nominellt värde	10 000	10 000		
Gängse värde	110	-201		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 10.12.2020–11.6.2035.				
Nominellt värde	20 000	20 000		
Gängse värde	3 920	-2 087		
Ränteswapavtal (forward start)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett lån som tas. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (3 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 5.6.2023–3.12.2037.				
Nominellt värde	34 000	34 000		
Gängse värde	3 924	-1 823		
Ränteswapavtal (forward start)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett lån som tas. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 10.6.2025–11.6.2035.				
Nominellt värde	30 000	30 000		
Gängse värde	3 747	-2 566		
Ränteswapavtal (forward start)				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för finansiering utanför balansräkningen (leasing). Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 14.12.2022–14.12.2032.				
Nominellt värde	30 000	30 000		
Gängse värde	5 963	461		
Ränteswapavtal				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett banklån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalsperioden är 14.12.2022–14.12.2032.				
Nominellt värde	25 000	0		
Gängse värde	3 631	0		

Derivatinstrument

1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Räntederivat				
VAV-koncernen				
Ränteswapavtalen 1–4				
Ränteswapavtalen har ingåtts för att säkra ränterisken för räntestödslån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (12 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalen följer lånens villkor. Avtalen upphör 2025.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital i avtalet	18 697	18 939		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	949	-830		
Ränteswapavtalen 5–10				
Ränteswapavtalen har ingåtts för att säkra ränterisken för räntestödslån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan (6 mån. euribor) ändrats till fast. Avtalen följer lånens villkor. Avtalen upphör 2025.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital i avtalet	23 713	24 390		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	1 453	-966		
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster				
Ränteswapavtal 1029580ST/R050				
Ränteswapavtalet har hävts genom ett motköp; avtal 20671916SA. Avtalet förfaller 31.10.2022.				
Avtalets nominella värde	0	2 928		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	0	-295		
Ränteswapavtal 1198312ST/R055				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast mellan 0–6%. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 9.1.2023.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	98	293		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	-25	-32		
Ränteswapavtal 35177409ST				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 2.1.2022.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	0	3 904		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	0	-1		
Ränteswapavtal 281053/40493218ST				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 3.3.2036.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	3 088	3 321		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	372	-205		
Ränteswapavtal 20671916SA				
Med ränteswapavtalet har avtalet 1029580ST/R050 hävts. Avtalet förfaller 31.10.2022.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	0	2 928		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	0	186		

Derivatinstrument

1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Räntederivat				
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster				
Ränteswapavtal 1595524/2202015				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 3.3.2036.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	3 088	3 321		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	354	-227		
Ränteswapavtal 1488390/2033453				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 15.6.2023.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	4 880	4 880		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	46	-81		
Ränte- och valutaswapavtal 1012761/1275143				
Ränte- och valutaswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med avtalet har den rörliga räntan ändrats till fast och lånet i SEK-belopp till EUR-lån. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 6.7.2026.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	99	124		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	-17	-13		
Ränteswapavtal 2031031/3539700				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 25.7.2029.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	5 430	5 643		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	633	-292		
Ränteswapavtal 2031033/3539706				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast. Lånets och ränteswapavtalets kapital och villkor motsvarar varandra. Avtalet förfaller 18.6.2029.				
Nominellt värde som motsvarar lånets kapital.	5 180	5 406		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	593	-262		
Samkommunen HUS				
Ränteswapavtal 1				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har de rörliga räntorna ändrats till fasta till och med 15.9.2022. En del av lånets kapital har säkrats. Datumen för räntebetalningar motsvarar halvårsvis låneavtalet under säkringsperioden. Lånets ränteperiod är 6 mån., säkringens ränteperiod är 3 mån. Räntekänslighet: en höjning av räntenivån med en räntepunkt minskar det negativa marknadsvärdet med 1784,03 euro. Prestationerna från negativa kassaflöden infaller under år 2022.				
Nominellt värde	0	1 193		
Gängse värde	0	-17		

Derivatinstrument

1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Räntederivat				
Samkommunen Eteva				
Ränteswapavtal 1161642/1512514				
Ränteswapavtal har ingåtts för att säkra ränterisken för ett enskilt lån. Med ränteswapavtalet har den rörliga räntan ändrats till fast. Lånets och ränteswapavtalets kapital, förfallodag och datum för räntebetalningar motsvarar varandra. Avtalet förfaller 7.11.2022.				
Nominellt värde som motsvarar lånekapitalet	0	336		
Gängse värde (enligt bankens meddelande)	0	-11		
Räntederivat totalt				
Nominella värden totalt	**374 774**	**403 106**	**0**	**40 000**
Marknadsvärden totalt	**33 283**	**-15 132**	**0**	**0**
Valutaderivat				
Koncernen Vanda Energi				
Med valutaderivat säkrar man sig mot förändringar i dollarns värde.				
Köpderivat				
Nominellt belopp (tUSD)	3 000	1 160		
Gängse värde (tEUR)	-14	19		
Säljderivat				
Nominellt belopp (tUSD)	-7 529	0		
Gängse värde (tEUR)	233	0		
Valutaderivat totalt				
Nominella värden totalt (tUSD)	**-4 529**	**1 160**	**0**	**0**
Marknadsvärden totalt (tEUR)	**219**	**19**	**0**	**0**
Elderivat				
Koncernen Vanda Energi				
Bolagets öppna elderivatavtal är elfutures och -forwards som noterats i börsen Nasdaq Commodities. Genom elderivat har man skyddat det mycket sannolika antalet elupphandlingar med spot-pris mot prisrisker. Elderivatens öppna nettovolym är lägre under derivatens löptid än det förutspådda mycket sannolika antalet upphandlingar med spot-pris.				
Köpderivat				
Nominell mängd (GWh)	1 193	1 226		
Gängse värde (EUR)	-50 107	32 068		
Säljderivat				
Nominell mängd (GWh)	-2 314	-2 852		
Gängse värde (EUR)	-11 547	-66 603		

Derivatinstrument				
1 000 €	Koncernen		Staden	
	2022	2021	2022	2021
Elderivat				
Samkommunen HUS				
Elderivat skaffas i säkringssyfte. Med elderivat säkrar man sig mot prisvariationer i upphandlingen av fysisk el. Avtalen är 31 till antalet och de har ingåtts för kalenderåren 2022, 2023, 2024 och 2025.				
Köpt (GWh)	42	40		
Gängse värde	2 106	612		
Elderivat totalt				
Nominella värden totalt (GWh)	**-1 079**	**-1 586**	**0**	**0**
Marknadsvärden totalt (EUR)	**-59 548**	**-33 923**	**0**	**0**
Övriga nyttighetsderivat				
Koncernen Vanda Energi				
Kolderivat				
Med bränslederivat har man säkrat sig mot bränsleprisriskens inverkan på bolagets resultat.				
Köpderivat				
Nominell mängd (ton)	44 000	9 000		
Gängse värde (EUR)	2 229	86		
Utsläppsrättsderivat				
Med utsläppsrättsderivat har man säkrat sig mot den inverkan som utsläppsrättens prisrisk kan ha på bolagets resultat				
Köpderivat				
Nominell mängd (ton)	80 000	45 000		
Gängse värde (EUR)	482	506		
Övriga nyttighetsderivat totalt				
Nominella värden totalt (ton)	**124 000**	**54 000**	**0**	**0**
Marknadsvärden totalt (EUR)	**2 711**	**592**	**0**	**0**

Utsläppsrätter som omfattas av utsläppshandelssystemet

Utsläppsrätter				
	2022		2021	
	tCO_2	1 000 €	tCO_2	1 000 €
Tillgängliga utsläppsrätter 1.1.	-37 087	-2 766	7 927	245
Köp av utsläppsrätter	221 000		207 249	
Faktiska utsläpp	-241 040		-297 813	
Försäljning av utsläppsrätter	0		0	
Ändring i beviljade utsläppsrätter	44 466		45 550	
Tillgängliga utsläppsrätter 31.12.	-12 661	-944	-37 087	-2 766

4.5 Noter som gäller miljöbokföringen

Miljöbokföringen i Vanda

De allmänna anvisningarna om redovisning och lämnande av upplysningar om miljöaspekter i bokslut för kommuner och samkommuner som bokföringsnämndens kommunsektion vid handels- och industriministeriet utarbetat fungerar som utgångspunkt för uppgörandet av kommunernas miljöbokföring. De inkomster, kostnader och investeringar som följs upp i Vandas miljöbokföring har fastställts i samband med arbetet för att utveckla rapporteringen av den hållbara utvecklingen i de sex största städerna.

I miljöbokföringen ingår förutom staden och affärsverken också dottersammanslutningarna Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy och VTK Kiinteistöt Oy. I siffrorna för jämförelseåret 2021 ingår inte VTK Kiinteistöt Oy:s uppgifter.

Miljöintäkter, miljökostnader och miljöinvesteringar i Vanda enligt verksamhet

År 2022 uppgick miljöintäkterna i Vanda till 2,8 miljoner euro. De största intäkterna kom från projektunderstöd inom klimatskyddet och miljöskyddets myndighetsuppgifter.

Miljökostnaderna uppgick år 2022 till totalt 33,8 miljoner euro. Merparten av kostnaderna utgjordes i likhet med tidigare år av kostnader i gruppen Övriga miljöskyddsåtgärder, som personalkostnader i anslutning till miljöarbetet.

Miljöinvesteringarna uppgick till drygt 8 miljoner euro, varav största delen användes till klimatskydd, i synnerhet planeringen av Vandaspåran och utökad Led-belysning.

Miljöintäkter, -kostnader och -investeringar

1 000 €	Intäkter		Kostnader		Investeringar	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Naturskydd och landskapsvård	40	0	177	211	71	110
Luftskydd	14	5	1 913	2 772	0	0
Vattenskydd och hantering av avloppsvatten	0	0	1 003	821	103	0
Avfallshantering och renhållning av områden	0	0	6 079	4 478	14	110
Skydd av mark och grundvatten	0	0	290	52	406	2 234
Buller- och vibrationsbekämpning	0	0	98	49	34	0
Miljöskyddets myndighetsuppgifter	36	79	3 883	285	0	0
Övriga miljöskyddsåtgärder	0	0	14 196	17 055	33	0
Klimatskydd	2 751	2467	3 708	3 908	7 457	6 608
Miljöverksamheten totalt	**2 840**	**2 551**	**31 347**	**29 631**	**8 119**	**9 062**
Skatter, Investeringarnas avskrivningar	0	0	2 438	2 721	0	0
Totalt	**2 840**	**2 551**	**33 786**	**32 352**	**8 119**	**9 062**

Miljöekonomiska nyckeltal

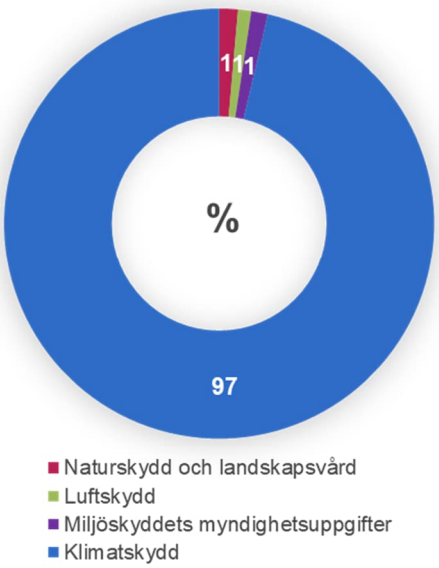
Miljöekonomiska nyckeltal	2022	2021
Intäkter		
Miljöintäkter/verksamhetens intäkter	1,0 %	0,8 %
Miljöintäkter/invånare	11,7 €	10,7 €
Kostnader		
Miljökostnader + avskrivningar/verksamhetens kostn.+avskrivn.	1,9 %	1,9 %
Miljökostnader + avskrivningar/invånare	139,1 €	135,2 €
Investeringar		
Miljöinvesteringar/investeringar totalt	5,8 %	7,5 %
Miljöinvesteringar/invånare	33,4 €	37,9 €

Miljöintäkter

Med miljöintäkter avses sådana inkomster från kommunorganisationens verksamhet som har samband med miljöskyddet. I dessa ingår t. ex. avfallshanteringsavgifter samt ersättningar som kommunen debiterat av miljöförstörare för arbeten som kommunen utfört eller låtit utföra för att återställa och städa upp miljön samt de åtgärder som inhämtats via energibesparingar. En miljöintäkt är en miljöinkomst som periodiseras till räkenskapsperioden.

År 2022 uppgick miljöintäkterna för Vandas stadsorganisation till 2,8 miljoner euro. De utgjorde 1,0 procent av stadens alla verksamhetsintäkter. Miljöintäkterna uppgick till 11,7 euro per invånare.

Figur: Fördelningen av miljöintäkter



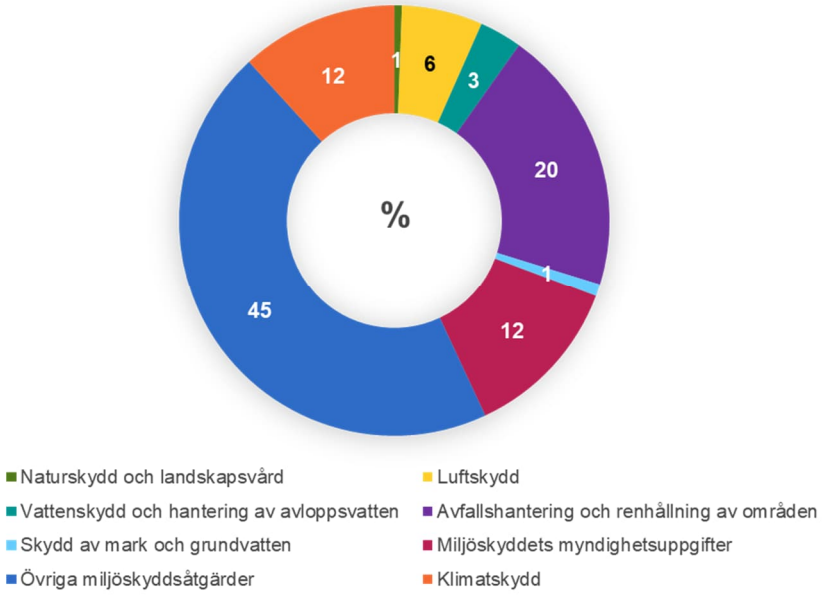
Miljökostnader

Den totala summan för miljökostnader utgörs av miljöutgifter som periodiserats på räkenskapsperioden samt avskrivningar som gjorts på miljöinvesteringar under räkenskapsperioden. Miljöutgifterna definieras som utgifter som medförs av miljöskyddsåtgärder. Miljöutgifter orsakas av olika åtgärder som vidtagits för att åstadkomma miljönytta eller för att förhindra, reducera eller återställa skador på miljön, förbättra standarden hos framtida miljöskydd och för att främja en hållbar användning av naturresurser.

Kostnaderna för miljöskyddsåtgärderna presenteras i tillämpliga delar i enlighet med den allmäneuropeiska statistiska kategoriseringen av miljöskyddsåtgärder.

I Vanda år 2022 uppkom merparten av de sammanlagda miljökostnaderna på 33,8 miljoner euro på samma sätt som under tidigare år i grupperna Övriga miljöskyddsåtgärder, Avfallshantering och renhållning av områden samt Miljöskyddets myndighetsuppgifter. Miljökostnaderna utgjorde 1,9 procent av stadens alla verksamhetskostnader. Miljökostnaderna uppgick till 139,1 euro per invånare.

Figur: Fördelningen av miljökostnader utan skatter och investeringarnas avskrivningar

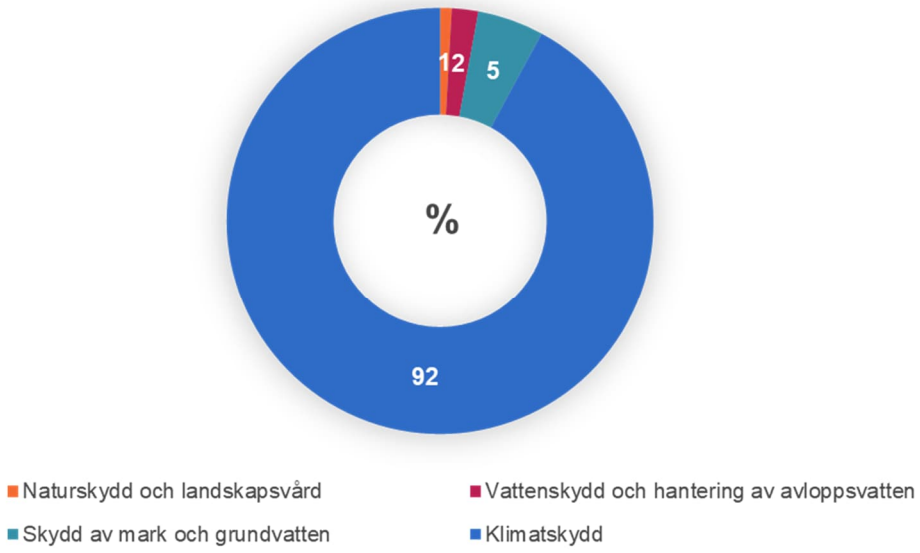


Miljöinvesteringar

Miljöinvesteringarna är utgifter som uppkommer för tillgångar som anskaffats för att producera nyttigheter samt för att förebygga, reducera eller återställa skador på miljön, förbättra standarden hos framtida miljöskydd eller för anskaffningen av nyttigheter för att främja en hållbar användning av naturresurserna. Dessutom förväntas investeringarna avkasta inkomster eller är avsedda att fortlöpande under flera räkenskapsperioder användas som produktionsfaktorer i kommunens produktion av nyttigheter och tjänster medan anskaffningsutgiften överskrider gränsen för smärre anskaffningar enligt avskrivningsplanen. De finansieringsandelar och bidrag som avsatts för investeringar minskas från miljöinvesteringarnas anskaffningsutgift.

I Vanda gjordes miljöinvesteringar för cirka 8,1 miljoner euro. Mest investerades det i åtgärder förknippade med klimatskydd och i skyddet av mark och grundvatten. Miljöinvesteringarna utgjorde 5,8 procent av stadens alla investeringar. Miljöinvesteringar gjordes till ett belopp av 33,4 euro per invånare.

Figur: Fördelningen av miljöinvesteringar



Luftskydd

Kommunalteknikcentralen fick 13 995 euro i inkomster från dammbindningsarbeten på vägar som ägs av privata väglag. För luftskyddet förekom inga övriga intäkter under 2022.

Nästintill samtliga av kommunalteknikcentralens kostnader för luftskydd på 1,9 milj. euro år 2022 bestod av personalkostnader för vårstädning av gatorna och arbetet för att binda dammet, köp av tjänster samt material och förnödenheter.

År 2022 gjordes inga investeringar i luftskydd.

Vattenskydd och hantering av avloppsvatten

Avfallshanteringen och nedskräpningen gav inga inkomster under 2022.

Merparten av kostnaderna på 1 miljoner euro för vattenskydd och hanteringen av avloppsvatten utgjordes vid serviceenheten för lokalledning år 2022 av avloppsvattenavgifter.

År 2022 gjordes inga investeringar i vattenskydd.

Avfallshantering och nedskräpning

Avfallshanteringen och nedskräpningen gav inga inkomster under 2022.

Kostnaderna för avfallshantering uppgick år 2022 till totalt 6,1 miljoner euro. Kostnaderna bestod till största delen av HRM:s kommunandel, återvinningscentralens avgifter och av avfallshanteringsavgifter.

År 2022 gjordes inga investeringar i avfallshantering och nedskräpning.

Skydd av mark och grundvatten

Skyddet av mark och grundvatten gav inga intäkter år 2022.

Kostnader på cirka 290 000 euro bokfördes för personalutgifter och uppsugande material.

År 2022 investerades 406 000 euro i geotekniska konsultarbeten och maskinarbeten vid marksanering.

Buller- och vibrationsbekämpning

Bekämpningen av buller och skakningar gav inga intäkter år 2022.

Kostnaderna för bekämpning av buller och skakningar, 98 000 euro, utgjordes år 2022 av konsult- och bullerutredningar och personalkostnader.

Under år 2022 gjordes investeringar för 34 000 euro i bekämpningen av buller och skakningar.

Skydd av naturen och landskapet

Staden fick in inkomster år 2022 från skydd av natur- och landskapsvård till ett belopp av 39 900 euro i form av understöd av NTM-centralen för iståndsättning av Storkärr.

Kostnaderna för natur- och landskapsvård, drygt 176 600 euro, utgjordes år 2022 huvudsakligen av personalutgifter och naturrelaterade konsultutredningar.

Vanda stads investeringar i natur- och landskapsvård uppgick till 70 900 euro, som nästan i sin helhet användes för anläggning av friluftsleder och konstruktioner vid Storkärr.

Miljöskyddets myndighetsuppgifter

Inkomsterna i denna grupp utgjordes främst av tillståndsavgifter i anslutning till miljöskyddets myndighetsuppgifter. Inkomsterna uppgick till sammanlagt närmare 35 800 euro.

Kostnaderna för miljöskyddets myndighetsuppgifter uppgick år 2022 till omkring 3,9 miljoner euro.

Under år 2022 gjordes inga investeringar i miljöskyddets myndighetsuppgifter.

Övriga miljöskyddsåtgärder

Övriga miljöskyddsåtgärder gav inga inkomster under 2022.

I gruppen Övriga miljöskyddsåtgärder utgörs kostnaderna huvudsakligen av personalkostnader och kostnader för miljöutbildning, -fostran och -rådgivning samt miljöledning. Merparten av de kostnader på 14,2 miljoner euro som räknas till gruppen Övriga miljöskyddsåtgärder är personalkostnader för verksamhetsområdet för fostran och lärande.

Investeringar i övriga miljöskyddsåtgärder uppgick till sammanlagt 33 000 euro år 2022.

Klimatskydd

Klimatskyddets inkomster var år 2022 knappa 2,8 miljoner euro. Vanda fick år 2022 projektunderstöd och investeringsbidrag för Vandaspåran på sammanlagt 1,6 miljoner euro. En stor inkomstpost utgjordes också av de inkomster som energisparåtgärderna inom fastighetscentralens ESCO-projekt inbringade.

Kostnaderna för klimatskydd, dryga 3,7 miljoner euro, bestod år 2022 bland annat av konsultutredningar för Vandaspåran. Lönekostnaderna för personer som jobbade med klimatarbete och projekt samt serviceavgifterna orsakade också kostnader. Anskaffningen av förnybar diesel samt biogas medförde också extra kostnader.

År 2022 investerades det sammanlagt 6 miljoner euro i Vandaspåran. En annan stor investering gällde ändringar i LED-belysningen och värmesystem i flera av stadens fastigheter.

Miljöskatter och miljöansvar

År 2022 betalades sammanlagt 2,4 milj. euro i miljörelaterade bränsle- och elskatter.

4.6 Noter som gäller personalen, revisorns arvoden och transaktioner med intressenter

Antalet anställda 31.12	Fast anställda		Visstidsanställda		Sammanlagt		Förändring 2022 jämfört med 2021	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	Antalet	%
Stadens strategi och ledning	382	411	150	172	532	582	-50	-9 %
Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk	455	432	81	82	536	514	22	4 %
Stadskulturen	552	543	180	301	732	845	-113	-13 %
Fostran och lärande	4 117	4 312	1 578	1 343	5 695	5 655	40	1 %
Social- och hälsovårdsväsendet	2 497	2 460	785	629	3 282	3 089	193	6 %
Affärsverket för mun- och tandhälsa	256	247	50	36	306	283	23	8 %
Stadsmiljön	574	570	46	53	620	623	-3	-1 %
Sammanlagt	**8 833**	**8 975**	**2 870**	**2 616**	**11 703**	**11 591**	**112**	**1 %**

Antalet anställda inkluderar fast anställda, visstidsanställda och sysselsatta.
Anställda på deltid har ändrats till anställda på heltid enligt de allmänna.

Personalkostnader		
1 000 €	**2022**	**2021**
Personalkostnader enligt resultaträkningen	575 796	558 353
Peronalkostander som aktiverats bland immaterialla och materialla tillgångar	2 799	2 456
Personalkostnader totalt	**578 595**	**560 809**

Uttagna och redovisade avgifter på arvoden till förtroendevalda		
1 000 €	**2022**	**2021**
Samlingspartiet, Vanda	83	69
Samlingspartiet, Nyland	1	1
Centern i Finland, Vanda	13	13
Sannfinländarna	40	20
Sannfinländarna, Nyland	0	1
Kristdemokraterna i Finland	10	13
Finlands socialdemokratiska parti, Nyland	2	2
Finlands socialdemokratiska parti, Vanda	111	106
Svenska folkpartiet i Finland, Vanda	14	12
Gröna förbundet, Vanda	54	58
Nylands Gröna rf.	1	1
Vänsterförbundets kommunalorganisation i Vanda rf.	28	30
Rörelse Nu	4	1
Redovisade avgifter på arvoden till förtroendevalda sammanlagt	**362**	**328**

Revisorernas arvoden		
1 000 €	**2022**	**2021**
Revisionssamfundet KPMG Oy Ab		
Revisionsarvoden	134	191
Övriga arvoden	40	18
Arvoden totalt	**174**	**209**

Kommunens transaktioner med intressenter

I noterna har presenterats uppgifter om stadens transaktioner med intressenter, om de är väsentliga och om de inte har genomförts på vanliga kommersiella villkor. I noterna har också presenterats transaktioner med intressenter som genomförts på vanliga villkor, transaktionernas parter och värden, om det ansetts nödvändigt för att ge en rättvisande och tillräcklig bild. Uppgifter om enstaka transaktioner har sammanförts, om det inte är nödvändigt att separat presentera uppgifterna när man bedömer transaktionernas inverkan på kommunens ekonomiska situation.

I tabellen beskrivs Vanda stads transaktioner med sina koncernbolag.

Kommunens transaktioner med intressenter		
1 000 €	**2022**	**2021**
Stadens försäljning av varor och tjänster till intressenter		
Försäljningsintäkter	1 718	2 236
Intäkter från serviceavgifter	642	150
Hyresintäkter	2 760	3 355
Övriga verksamhetsintäkter	204	243
Stadens köp av varor och tjänster av intressenter		
Köp av tjänster	59 012	68 559
Övriga köp	15 108	14 349
Betalda hyror	39 017	35 670
Stadens räntor och dividender från intressenter		
Ränteintäkter	1 609	1 457
Dividendintäkter	10 830	10 194
Övriga finansiella intäkter	1 137	1 061
Stadens lån till intressenter		
Lån totalt	65 968	69 099
Stadskoncernen använder ett koncernkonto		
Koncernkontofordringar	0	1 328
Koncernkontoskulder	30 086	41 331

Koncernen VAV Yhtymä

Staden äger hela aktiestocken i VAV Yhtymä Oy. Koncernen VAV Yhtymä består av VAV Yhtymä Oy och dess dotterbolag VAV Palvelukodit Oy, VAV Asunnot Oy och VAV Hoiva-asunnot Oy.

Under räkenskapsåret 2022 har staden betalat hyra till de bolag som hör till VAV-koncernen till ett totalt belopp av cirka 12,5 milj. euro (MOMS 0 %). Under tidigare räkenskapsperioder var kapitalet för de lån som beviljats ur stadens bostadslånefond till VAV-koncernen för den sociala bostadsproduktion som koncernen driver totalt cirka 31,8 milj. euro 31.12.2022. Med tillgångarna har man genomfört bostadsbyggande som omfattas av överlåtelse- och användningsbegränsningar och stöds av ARA. Kapitalet för det lån som beviljats VAV Hoiva-asunnot Oy år 2021 var 32,1 milj. euro per 31.12.2022.

Stadens centrala beslut i anslutning till VAV-koncernen under räkenskapsperioden 2022:

- Finansieringsdirektören beslutade 28.4.2022 bevilja VAV Palvelukodit Oy ett kortfristigt lån utan säkerhet på 1 miljon euro. Lånet förföll 15.8.2022, lånets referensränta Euribor 3 månader (ändå minst 0 %) och räntemarginalen 0,4 %.

Koncernen VTK Kiinteistöt

Staden äger hela aktiestocken i VTK Kiinteistöt Oy. Bolaget erbjuder lokalitetstjänster för stadskoncernens bruk. Bolaget har i anslutning till de avtal som är i kraft under räkenskapsåret 2022 fakturerat sammanlagt 23,0 milj. euro (moms 0 %). av staden, vilket huvudsakligen utgjorts av hyror.

Under tidigare räkenskapsperioder var kapitalet för det lån som beviljats VTK Kiinteistöt Oy ur stadens bostadslånefond 1,4 milj. euro 31.12.2022. För lånet uppbärs 6 månaders euriborränta + 0,50 % och utöver detta 0,50 % i årlig kreditprovision på det lånekapital som är obetalt den första dagen respektive kalenderår.

Kaunialan Sairaala Oy

Staden ägde hela aktiestocken i Kaunialan Sairaala Oy fram till 1.6.2022, då bolagets hela aktiestock och sjukhusfastigheten såldes som en del av den offentliga upphandlingen till en gruppering bestående av Attendo Oy och Kiinteistö Oy Kaunialan Sairaala.

Staden köpte hälso- och socialtjänster av Kaunialan Sairaala Oy under perioden 1.1–31.5.2022 till ett värde av totalt 5,8 milj. euro. Köpen baserade sig på det avtal mellan Sotainvalidien Veljesliitto - Krigsinvalidernas Brödraförbund ry och Vanda stad som undertecknades 15.12.2006.

Bolaget betalade sammanlagt cirka 0,3 milj. euro i hyra för fastigheten under räkenskapsåret 2022, utgående från det avtal som undertecknades 15.12.2006 och de justeringar som gjorts senare.

Vanda Energi Ab

Staden äger 60 % av aktiestocken i Vanda Energi Ab. Bolagets bransch är el-, värme- och naturgasaffärsverksamhet och annan energiförsörjning samt tillverkning av produkter och handel i anslutning till dessa, energitjänster och övrig affärsverksamhet inom branschen. År 2022 har bolaget sålt el och fjärrvärme till staden till ett värde av 8,6 milj. euro. Dotterbolaget Vanda Energi Elnät Ab som i sin helhet ägs av Vanda Energi Ab har år 2022 debiterat 3,7 milj. euro i skattepliktiga elöverföringsavgifter av staden.

Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy

Staden äger hela aktiestocken i Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy. Bolaget erbjuder stadskoncernen fastighets-, sanitets- och måltidstjänster enligt det egna verksamhetsområdet.

Staden har under räkenskapsåret 2022 köpt tjänster av bolaget till ett värde av sammanlagt 53,4 milj. euro, vilket fördelar sig på måltidstjänster 23,3 milj. euro, sanitetstjänster 14,9 milj. euro och fastighetstjänster (inklusive väktartjänster) 15,2 milj. euro.

Oy Apotti Ab

Vanda stad ägde 12,2% av Oy Apotti Ab:s aktiestock fram till 31.12.2022. Bolagets verksamhetsområde utgörs av serviceverksamhet inom datasystemsbranschen, anskaffning av program och apparater, planering och utveckling. Vidare kan bolaget erbjuda konsultation, utbildning samt stöd- och användningstjänster i anslutning till datasystem. Syftet med bolagets verksamhet är att producera tjänster till självkostnadspris till sina ägare i anslutning till klient- och patientdatasystem inom social- och hälsovården. Bolagets syfte är inte att bereda vinst åt aktieägarna och bolaget delar inte ut dividender till aktieägarna. En eventuell vinst ska användas till att stödja och utveckla bolagets egen verksamhet.

Bolaget har under år 2022 debiterat 17,9 milj. euro av staden, vilka baserar sig på delägaravtalet. Av summan är 1,1 milj. euro Vandas andel av bolagets verksamhetskostnader och 5,0 milj. euro bolagets avskrivningar. I kostnader för tiden för produktionen av klient- och patientdatasystemet har fakturerats 10,6 milj. euro och annan separat fakturering 0,2 milj. euro. Det har också fakturerats 1,0 milj. euro för kostnader i anslutning till beredningen av välfärdsområdet.

Oy Apotti Ab:s aktier och borgen som beviljats stadens bolag övergick till Vanda och Kervo välfärdsområde 1.1.2023.

Vantaan Työterveys Oy

Staden ägde fram till 1.2.2022 hela aktiestocken i Vantaan Työterveys Oy. Bolaget fakturerade år 2022 Vanda stad för produktionen av hälsovårdstjänster 1.1–31.1.2022, sammanlagt 0,2 milj. euro.
Bolagets hela aktiestock såldes till Terveystalo Healthcare Oy 1.2.2022.

5 Särredovisade bokslut

5.1 Bokslut för Affärsverket Mellersta Nylands räddningsverk

5.1.1 Verksamhetsberättelsen

Mellersta Nylands räddningsverk förebygger olyckor genom att utarbeta riskanalyser, utföra säkerhetskommunikation, erbjuda experttjänster, utöva tillsyn och göra kontroller, göra upp planer och skapa beredskap. Räddningsverket producerar trygghet genom att upprätthålla aktionsberedskap och utföra räddnings- och akutvårdsuppdrag samt varna, begränsa, skydda, evakuera och ha beredskap. Tryggheten produceras och upprätthålls i samarbete med övriga myndigheter och verk, områdets kommuner, organisationer, företag och kommuninvånare.

Räddningsverkets verksamhetsområde omfattar städerna Hyvinge, Träskända, Kervo och Vanda samt kommunerna Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgnäs och Tusby. Förvaltningen av Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk organiseras enligt bestämmelserna i Vanda stads förvaltningsstadga. I stadens organisation hörde Mellersta Nylands räddningsverk till verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning. Affärsverket har en direktion med 15 medlemmar.

Väsentliga händelser under räkenskapsperioden och efter att den avslutats

Mellersta Nylands räddningsverk har under uppföljningsperioden lyckats uppnå minimimålen för verksamheten. Organisationens arbetsmängder har fortsatt vara stora på grund av uppdateringarna av de planer som coronapandemin och krisen i Ukraina kräver och andra pågående förändringar. Beredningen av välfärdsområdena har varit fortsatt intensiv och nya datasystem har införts i slutet av år 2022. Lönesystemet som infördes under våren har medfört utmaningar. Dessutom har man på grund av organisationsförändringar och att nyckelpersoner flyttat bort från organisationen varit tvungen att omfördela uppgifter. Därför har en del av de identifierade utvecklingsobjekten framskridit långsamt.

En viktig prestation var samarbetsavtalet mellan två välfärdsområden, vilket tryggar att Mellersta Nylands räddningsverk i fortsättningen också kommer att vara ett enda verk. Samarbetsavtalet godkändes av fullmäktige i båda välfärdsområdena och undertecknades i juni. Även ledamöterna i den nya räddningsnämnden har valts och det första mötet hölls i augusti och under hösten beslutades om välfärdsområdets första budgetförslag och förslaget till investeringsplan för områdesstyrelsen.

Räddningsverkets direktion höll sitt sista möte i december och vid mötet antecknades för kännedom att Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk avvecklas 31.12.2022. Vanda stad har tillsammans med de övriga kommunerna hand om åtgärderna som behövs för att avsluta samarbetsavtalet mellan kommunerna under år 2023.

I och med att coronapandemin blivit lindrigare har verket gått över till den ordinarie verksamheten. I början av uppföljningsperioden har räddningsverket dock fortsatt med dokumentkontroll och distansutbildning. Inom räddningsverksamheten har utmaningarna beträffande personalresurserna lett till mer övertidsarbete och har också återspeglats på den prehospitala akutsjukvården, som belastas särskilt av det ökade antalet icke-brådskande uppgifter.

Räddningsverket har utvecklat arbetshälsan och jämlikheten inom räddningsverkets verksamhet till exempel genom att kraftigt ta ställning till nolltolerans mot trakasserier och diskriminering. Som en lösning på problemen med inomhusluften vid Mäntsälä brandstation tog man i bruk tillfälliga lokaler som byggs ut.

Förvaltningen och förändringarna i den

Mellersta Nylands räddningsverk leds av en räddningsdirektör med hjälp av en ledningsgrupp. Till affärsverkets ledningsgrupp hör en räddningsdirektör, två räddningschefer, en riskhanteringschef, en akutvårdschef och en informationschef samt en ekonomichef, vars tjänster köps av Vanda stad. Ledningsgruppen har också en arbetarskyddsfullmäktige som representerar personalen. Vid kontoret arbetar två servicesekreterare och en ekonomiassistent.

Affärsverkets ekonomi och budgetens utfall

Den budget som godkändes av räddningsverkets direktion har gjorts upp för två olika funktioner, dvs. för räddningsväsendet och akutvården.

Resultaträkningens budgetjämförelse

Det bindande mål som ursprungligen uppsatts för budgeten av stadsfullmäktige i Vanda var ett rörelseöverskott på 0 euro. År 2022 var räddningsväsendets rörelseunderskott totalt -496 589,95 euro. Räkenskapsperiodens slutgiltiga underskott uppgick till -193 131,19 euro efter finansiella intäkter och redovisade avskrivningsdifferenser. Rörelseunderskottet påverkades bland annat av inflationen, de stigande bränslepriserna och beredskapen på grund av situationen i Ukraina.

Fullmäktige i Vanda godkände 10.10.2022 § 6 ett tillägg i budgetens personalkostnader på 332 900 euro som en följd av löneförhöjningarna enligt kollektivavtalet, avkastningsmålet höjdes inte. På grund av löneförhöjningarna är målsättningen för rörelseunderskottet -332 900 euro i den ändrade budgeten. Med beaktande av ändringarna realiserades räddningsverkets rörelseunderskott i sin helhet till ett belopp av -163 689,88 euro under den ändrade budgeten.

Räddningsväsendets omsättning var 30,1 milj. euro (30,4 milj. euro år 2021). Omsättningen överskred budgeten med 0,1 milj. euro. Verksamhetskostnaderna uppgick till 29,3 milj. euro (28,1 milj. euro år 2021). Räddningsväsendets rörelseunderskott var -506 035,76 euro.

För den prehospitala akutsjukvårdens del uppgick omsättningen till 11,5 milj. euro (11,3 milj. euro år 2021). Inkomsterna från den prehospitala akutsjukvårdens transporter uppgick till 3,6 milj. euro under räkenskapsperioden (3,7 milj. euro år 2021). För Hyvinge sjukvårdsområdes del uppgick inkomsterna till 1,8 miljoner euro (1,9 milj. euro år 2021). För HUCS Pejas sjukvårdsområdes del uppgick inkomsterna till 1,7 milj. euro (1,8 milj. euro år 2021). Den prehospitala akutsjukvårdens verksamhetskostnader uppgick till 11,8 milj. euro (11,3 milj. euro år 2021). Den prehospitala akutsjukvårdens verksamhetskostnader överskred budgeten med 0,1 milj. euro. I den prehospitala akutsjukvårdens resultat syns den engångsersättning som betalas till akutvårdarna på grund av corona i personalkostnaderna.

Finansieringsdelens budgetjämförelse

Kassaflödet i ordinarie verksamhet och investeringar var 661 392,04 euro. Ändringen i likvida medel på 416 584,35 euro under räkenskapsperioden höjer summan för likvida medel till 950 732,19 euro.

Investeringsdelens budgetjämförelse

Det bindande målet som Vanda stadsfullmäktige satt upp för räddningsverkets investeringar år 2022 var 2,5 milj. euro. Av investeringarna för år 2022 genomförs endast oavslutade fordonsprojekt och övriga projekt genomförs med leasingfinansiering på basis av förhandlingar mellan stadsdirektören och räddningsdirektören 8.4.2022. För projekt som genomförs med investeringsfinansiering användes 547 000 euro (23 %). Med leasingfinansiering genomfördes räddningsväsendets fordonsprojekt med 1 593 000 euro.

Personal

I slutet av år 2022 uppgick antalet anställda till 534, av vilka 97 var visstidsanställda. Antalet anställda ökade med 22 personer jämfört med år 2021. Personalkostnaderna uppgick till sammanlagt 28 164 150,42 euro år 2022.

Redogörelse för ordnandet av intern kontroll och riskhantering

Förverkligandet av räddningsverkets mål, användningen av medel och resultaten övervakas genom regelbunden rapportering. Till Vanda stad och de övriga kommunerna ges en rapport i anslutning till delårsöversikterna. Serviceenheternas och kontorens resultat följs upp i samband med delårsöversikterna. Personliga mål och resultat kontrolleras huvudsakligen under utvecklingssamtalen.

Under räkenskapsperioden 2022 känner räddningsverket inte till några sådana åtgärder som strider mot lag och bestämmelser samt god förvaltningssed och gott ledarskap, vilka skulle leda till en betydande ersättning, talan, någon annan yrkan eller rättslig påföljd.

Den prehospitala akutsjukvården sköttes i enlighet med de samarbetsavtal som gjorts upp med Hyvinge sjukvårdsområde samt HUCS-Pejas område.

Räddningsverket hyr lokaler i fastigheter som ägs av kommuner, privatpersoner eller fastighetsaktiebolag.

Identifieringen av räddningsverkets interna risker har genomförts i anslutning till räddningsverkets egen beredskapsplanering, kartläggning av riskhanteringen och i enlighet med Vanda stads anvisningar. Både externa och interna risker som hotar räddningsverkets serviceförmåga har beaktats.

Anvisningar om riskhantering och intern kontroll har getts i räddningsverkets verksamhetsstadga. Riskhantering i anslutning till servicen utvecklas som en del av räddningsväsendets riksomfattande riskhantering. Verksamhetsstadgan preciseras genom räddningsdirektörens beslut om upphandlings- och beställningsrättigheter samt de anvisningar som behövs.

Riskhanteringen i anslutning till arbetarskyddet har genomförts enligt arbetarskyddslagen genom att använda räddningsverkens gemensamma program PERA och i akutvården dessutom ett program som upprätthålls av sjukvårdsdistriktet.

Datasäkerheten och dataskyddet följer Vanda stads anvisningar och inrikesministeriets krav för säkerhetsnätet.

Uppskattning av den framtida utvecklingen

Affärsverket upplöstes 31.12.2022. Ansvaret för organiseringen av räddningsväsendet överfördes till välfärdsområdet 1.1.2023.

Förslag till behandling av räkenskapsperiodens resultat

Rörelseunderskottet för Mellersta Nylands räddningsväsendes affärsverk uppgick till totalt -496 589,95 euro. För räkenskapsperioden bokförs som minskning av avskrivningsdifferensen de avskrivningar på 302 804,45 euro som gäller bestående aktiva efter anskaffning via investeringsreserven.

Stadsdirektörens förslag till stadsstyrelsen om behandlingen av resultatet för räkenskapsperioden 2022 är följande:

Stadsstyrelsen föreslår att räkenskapsperiodens underskott på -193 131,19 euro överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen.

5.1.2 Av direktionen godkänd jämförelse av budgetutfallet

Resultaträkning

Sammandrag av resultaträkningen 1 000 €	Räddningsväs.			Akutvård Hyvinge			Akutvård Pejas		
	Budget 2022	Utfall	Avvikelse	Budget 2022	Utfall	Avvikelse	Budget 2022	Utfall	Avvikelse
Omsättning	30 229	30 113	-117	4 770	4 706	-64	6 893	6 784	-109
Övriga rörelseintäkter	0	241	241	0	155	155	0	196	196
Material och tjänster	-4 557	-5 707	-1 150	-534	-543	-10	-652	-712	-60
Personalkostnader	-19 068	-18 629	439	-3 775	-3 821	-46	-5 654	-5 715	-61
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 675	-1 595	80	-15	-21	-5	-15	-18	-3
Övriga rörelsekostnader	-5 232	-4 929	303	-462	-466	-4	-588	-536	51
Rörelseöverskott (-underskott)	**-303**	**-506**	**-203**	**-15**	**10**	**25**	**-15**	**1**	**14**
Finansiella intäkter och kostnader	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Överskott (underskott) före reserver	**-303**	**-505**	**-203**	**-15**	**10**	**25**	**-15**	**1**	**14**
Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	0	303	303	0	0	0	0	0	0
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**-303**	**203**	**100**	**-15**	**10**	**25**	**-15**	**1**	**14**

Sammandrag av resultaträkningen 1000 €	Budget 2022	Utfall	Avvikelse
Omsättning	41 893	41 603	-289
Övriga rörelseintäkter	0	592	592
Material och tjänster	-5 743	-6 963	-1 220
Personalkostnader	-28 496	-28 164	332
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 705	-1 633	72
Övriga rörelsekostnader	-6 281	-5 932	349
Rörelseöverskott (-underskott)	**-333**	**-497**	**-164**
Finansiella intäkter och kostnader	0	1	1
Överskott (underskott) före reserver	**-333**	**-496**	**-163**
Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	0	303	303
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**-333**	**-193**	**140**

Finansieringsanalys

Sammandrag av finansieringsanalysen 1000 €	Budget 2022	Utfall	Avvikelse
Kassaflöde av ordinarie verksamhet	1 372	1 012	-360
Kassaflödet för investeringarnas del	-2 500	-350	2 150
Kassaflödet för övriga förändringar i likviditeten	0	-245	-245
Förändring i likvida medel	**-1 128**	**417**	**1 544**

Investeringar

Sammandrag av investeringarna 1000 €	Budget 2022	Utfall	Avvikelse
Räddnings- och släckningsenheter, övrigt fordonsmateriel	-2 090	-547	1 543
Övrigt räddnings- o. servicemateriel	-100	0	100
Stationsinventarier	-120	0	120
Ledningscentraler	-100	0	100
Skyddsrumssystem	-40	0	40
Datasystem	-50	0	50
Investeringar totalt	**-2 500**	**-547**	**1 953**
Statsandelar och överlåtelseinkomster	0	71	71
Investeringar netto	**-2 500**	**-475**	**2 025**

5.1.3 Bokslutskalkyler och nyckeltal

Resultaträkning för Mellersta Nylands räddningsverk	1.1–31.12.2022	1.1–31.12.2021
Omsättning	41 603 315,84	41 602 494,55
Övriga rörelseintäkter	592 304,83	751 682,42
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor	- 3 196 389,99	- 2 209 150,59
Köp av tjänster	- 3 766 838,22	- 3 413 653,43
	- 6 963 228,21	- 5 622 804,02
Personalkostnader		
Löner och arvoden	- 22 423 783,87	- 22 285 525,08
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	- 4 642 930,08	- 4 513 956,81
Övriga lönebikostnader	- 1 097 436,47	- 1 039 236,38
	- 28 164 150,42	- 27 838 718,27
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	- 1 632 816,28	- 1 495 906,84
Övriga rörelsekostnader	- 5 932 015,71	- 5 910 699,66
Rörelseöverskott (-underskott)	**- 496 589,95**	**1 486 048,18**
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga finansiella intäkter	3 378,86	3 838,75
Övriga finansiella kostnader	- 2 724,55	- 725,50
	654,31	3 113,25
Överskott (underskott) före reserver	**- 495 935,64**	**1 489 161,43**
Ökning (-) eller minskning (+) i avskrivningsdifferensen	302 804,45	302 804,45
Räkenskapsperiodens överskott(underskott)	**- 193 131,19**	**1 791 965,88**

Resultaträkningens nyckeltal	2022	2021
Avkastning på investerat kapital, %	-4,9	15,6
Avkastning på av kommunen investerat kapital, %	-4,9	15,6
Vinst, %	-1,2	3,6

Finansieringsanalys för Mellersta Nylands räddningsverk	1.1–31.12.2022	1.1–31.12.2021
Verksamhetens kassaflöde		
Rörelseöverskott (-underskott)	- 496 589,95	1 486 048,18
Avskrivningar och nedskrivningar	1 632 816,28	1 495 906,84
Finansiella intäkter och kostnader	654,31	3 113,25
Korrektivposter till internt tillförda medel	- 125 174,22	- 243 145,16
	1 011 706,42	2 741 923,11
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringsutgifter	- 546 814,38	- 2 300 504,50
Finansieringsandelar för investeringsutgifter	64 000,00	120 000,00
Överlåtelseinkomster av bestående aktiva tillgångar	132 500,00	243 145,16
	- 350 314,38	- 1 937 359,34
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**661 392,04**	**804 563,77**
Finansieringens kassaflöde		
Övriga förändringar i likviditeten		
Förändring av fordringar på kommunen	974 943,94	- 2 271 443,27
Förändring av fordringar på övriga	454 556,91	- 1 107 806,57
Förändring av räntefria skulder till kommunen	6 310,75	- 7 141,86
Förändring av räntefria skulder till övriga	- 1 680 619,29	715 403,93
Finansieringens kassaflöde	**- 244 807,69**	**- 2 670 987,77**
Förändring i likvida medel	**416 584,35**	**- 1 866 424,00**
Förändring i likvida medel		
Likvida medel 31.12	950 732,19	534 147,84
Likvida medel 1.1	534 147,84	2 400 571,84
	416 584,35	- 1 866 424,00

Finansieringsanalysens nyckeltal	2022	2021
Utfallet av verksamhetens och investeringarnas kassaflöde, 5 år, €	1 316 024	1 650 258
Internt tillförda medel för investeringar, %	235,5	136,9
Likviditet, kassadagar	8,3	4,7
Quick ratio	1,4	1,2
Current ratio	1,4	1,2

Balansräkning för Mellersta Nylands räddningsverk	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Bestående aktiva	**7 331 315,35**	**8 488 643,03**
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	82 728,86	178 211,28
Övriga utgifter med lång verkningstid	0,00	9 807,50
	82 728,86	188 018,78
Materiella tillgångar		
Maskiner och inventarier	7 248 586,49	6 445 160,85
Förskottsbetalningar och pågående nyanskaffningar	0,00	1 855 463,40
	7 248 586,49	8 300 624,25
Rörliga aktiva	**9 179 624,48**	**10 192 540,98**
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	783 758,86	1 658 292,17
Fordringar på kommunen	6 850 752,25	7 825 696,19
Resultatregleringar	594 381,18	174 404,78
	8 228 892,29	9 658 393,14
Kassa och bank	950 732,19	534 147,84
AKTIVA TOTALT	**16 510 939,83**	**18 681 184,01**
PASSIVA		
Eget kapital	**8 804 954,35**	**8 998 085,54**
Föregående räk.per. överskott (underskott)	8 998 085,54	7 206 119,66
Räkenskapsperiodens överskott(underskott)	- 193 131,19	1 791 965,88
Avskrivningsdifferens och frivilliga reserver	**975 744,72**	**1 278 549,17**
Avskrivningsdifferens	975 744,72	1 278 549,17
Främmande kapital	**6 730 240,76**	**8 404 549,30**
Kortfristigt		
Leverantörsskulder	1 462 612,19	2 547 353,76
Räntefria skulder till kommunen	11 038,20	4 727,45
Övriga skulder	1 170 824,21	1 048 159,34
Resultatregleringar	4 085 766,16	4 804 308,75
	6 730 240,76	8 404 549,30
PASSIVA TOTALT	**16 510 939,83**	**18 681 184,01**

Balansräkningens nyckeltal	2022	2021
Soliditet, %	59,2	55,0
Relativ skuldsättning, %	16,0	19,8
Ackumulerat överskott (underskott), 1000 €	8 805,0	8 998,1
Lån och hyresansvar, 31.12., 1000 €	45 001,1	44 676,9

5.1.4 Noter till bokslutet för Mellersta Nylands räddningsverk

Noter som gäller uppgörandet av bokslutet

Värderingsprinciper och -metoder samt periodiseringsprinciper och -metoder

I balansräkningen har bestående aktiva upptagits under anskaffningsutgifterna minskade med avskrivningar enligt plan och erhållna finansieringsandelar för investeringsutgifter. Avskrivningarna enligt plan har uträknats enligt en godkänd avskrivningsplan. Kalkyleringsprinciperna för avskrivningarna enligt plan i enlighet med avskrivningsplanen tas upp under noter till resultaträkningen i punkten grunderna för avskrivningar enligt plan.

Sådana smärre anskaffningar, vars anskaffningsutgift är under 10 000 euro har inte upptagits i bestående aktiva, utan anskaffningarna har upptagits som kostnader för räkenskapsperioden. Fordringar har upptagits i balansräkningen till nominellt värde eller till ett lägre sannolikt överlåtelsepris.

Noter till resultaträkningen

Verksamhetsintäkter enligt uppgiftsområde

1 000 €	2022	2021
Medlemskommunernas verksamhetsandelar		
Räddningsväsendet	29 413	29 337
Akutvården	7 883	7 589
Försäljnings- och avgiftsintäkter		
Akutvårdstjänster	3 608	3 706
Samarbetsersättningar	116	421
Säkerhetstjänster (syner och övervakning)	530	549
Övriga rörelseintäkter (inkl. statsandelar)	592	752
Verksamhetsintäkter totalt	**42 142**	**42 354**

Grunderna för avskrivning enligt plan

Grunderna för avskrivning enligt plan			
	Avskrivningsmetod	**Avskrivningstid** anskaffade före 1.1.2013	**Avskrivningstid** anskaffade efter 1.1.2013
Immateriella tillgångar			
ADB-program	lineär	3 år	2 år
Materiella tillgångar			
Övriga transportmedel	lineär	5 år	4 år
Övriga tunga maskiner	lineär	10 år	10 år
Övriga lätta maskiner	lineär	5 år	5 år
Övriga anordningar och inventarier	lineär	3 år	3 år
ADB-program	lineär	3 år	3 år
Pågående nyanskaffningar	Ingen avskrivn.	-	-

Anskaffningar i bestående aktiva, där anskaffningsutgiften underskrider 10 000 euro har i kommunen upptagits som en årskostnad.

Försäljningsvinster och -förluster bland bestående aktiva tillgångar		
1 000 €	**2022**	**2021**
Övriga verksamhetsintäkter		
Försäljningsvinster för lös egendom	125	243
Försäljningsvinster totalt	**125**	**243**

Specifikation av ändringar i avskrivningsdifferensen		
1 000 €	**2022**	**2021**
Ändring i avskrivningsdifferens i ansl. till investeringsreserv	303	303
Ändringar i avskrivningsdifferensen, totalt	**303**	**303**

Noter till balansräkningen

Noter till balansräkningens aktiva

Bestående aktiva				
Immateriella tillgångar				
1 000 €			Övriga utgifter med lång verkningstid	Sammanlagt
Oavskriven anskaffningsutgift 1.1			188	188
Ökningar under räkenskapsperioden			0	0
Finansieringsandelar under räkenskapsperioden			0	0
Minskningar under räkenskapsperioden			0	0
Överföringar mellan poster			-10	-10
Räkenskapsperiodens avskrivning			-95	-95
Oavskriven anskaffningsutgift 31.12			83	83
Materiella tillgångar				
1 000 €	Transportmateriel	Övriga maskiner och inventarier	Förskottsbetalningar och pågående nyanskaffningar	Sammanlagt
Oavskriven anskaffningsutgift 1.1	6 247	199	1 975	8 420
Ökningar under räkenskapsperioden	-125	0	0	-125
Finansieringsandelar under räkenskapsperioden	-184	0	0	-184
Minskningar under räkenskapsperioden	-235	0	0	-235
Överföringar mellan poster	1 975	0	-1 975	0
Räkenskapsperiodens avskrivning	-547	-83	0	-630
Oavskriven anskaffningsutgift 31.12	7 131	116	0	7 247

Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av eget kapital		
1 000 €	**2022**	**2021**
Överskott från tidigare räkensk.per. 1.1	8 998	7 206
Överskott från tidigare räkensk.per. 31.12	8 998	7 206
Räkenskapsperiodens översk./undersk.	-193	1 792
Eget kapital totalt	**8 805**	**8 998**

Specifikation över avskrivningsdifferens		
1 000 €	**2022**	**2021**
Avskrivningsdifferens i anslutning till investeringsreservering	976	1 279
Avskrivningsdifferens totalt	**976**	**1 279**

Främmande kapital		
1 000 €	**2022 Kortfristigt**	**2021 Kortfristigt**
Skulder till dottersamfund		
Leverantörsskulder	7	6
Skulder till samkommuner där kommunen är medlem		
Leverantörsskulder	6	7
Främmande kapital totalt	**13**	**13**

Väsentliga poster som ingår i resultatregleringarna		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kortfristiga resultatregleringar		
Periodisering av löner och lönebikostnader	4 001	4 700
Övriga bokslutsperiodiseringar	84	104
Resultatregleringar totalt	**4 086**	**4 804**

Säkerheter och ansvarsförbindelser

Hyresansvar		
1 000 €	**2022**	**2021**
Hyresansvar		
Andel som förfaller under följande räkenskapsperiod	2 325	2 502
Förfaller senare	39 953	39 953
Hyresansvar sammanlagt	42 278	42 454
Leasingansvar		
Förfaller under följande räkenskapsperiod	821	744
Förfaller senare	1 902	1 479
Leasingansvar totalt	2 723	2 223
Sammanlagt	**45 001**	**44 677**

Hyresansvaren meddelats utan mervärdesskatt.

Övriga externa arrangemang utanför balansräkningen		
1 000 €	**2022**	**2021**
Övriga avtal		
Avtalsbrandkårsavtalen för följande räkenskapsperiod	544	622
Avtalsansvar sammanlagt	**544**	**622**

Noter som gäller personalen

Antal anställda 31.12		
	2022	**2021**
I tjänste- och arbetsavtalsförhållanden	437	430
Visstidsanställda	97	82
Sammanlagt	**534**	**512**

Arvoden till förtroendevalda		
1 000 €	**2022**	**2021**
Centern, Nyland	0,2	0,2
Samlingspartiet, Nyland	1,1	1,2
Sannfinländarna, Nyland	0,3	0,3
Finlands socialdemokratiska parti, Nyland	1,2	1,8
Vänsterförbundet, Nyland	0,3	0,1
Nylands Gröna rf	0,5	0,9
Sammanlagt	**3,6**	**4,4**

5.1.5 Bokslutets underskrifter

KESKI-UUDENMAAN PELASTUSTOIMEN LIIKELAITOS

Tilinpäätöksen allekirjoitukset

Vantaalla 27.3.2023

Vantaan kaupunginhallitus

Sari Multala

Mika Niikko

Ville Karinen

Ulla Kaukola

~~Pirjo Luokkala~~ Niina Nummela

Anitta Orpana

~~Tuukka Saimen~~ Niilo Kärki

Hanna Valtanen

Ritva Viljanen

Kaupunginjohtaja

Säde Tahvanainen

Faysal Abdi

Mika Kasonen

Kai-Ari Lundell

Vaula Norrena

~~Sakari Rokkanen~~ Susanna Kaiju

Visa Tammi

Tilinpäätösmerkintä

Olemme antaneet suorittamastamme tilintarkastuksesta tänään kertomuksen.

Helsinki 3 5 2023

KPMG Oy Ab
tilintarkastusyhteisö

Juha Huuskonen
KHT, JHT

5.2 Bokslut för Affärsverket för mun- och tandhälsa

5.2.1 Verksamhetsberättelse

Affärsverket för mun- och tandhälsa är ett kommunalt affärsverk, vars verksamhetsmål är att producera munhälsovårdstjänster för befolkningen i Vanda stad. Affärsverket för mun- och tandhälsa har till uppgift att i enlighet med serviceavtalet om munhälsovårdstjänster producera de mun- och tandvårdstjänster för vilka staden enligt folkhälsolagen och övrig lagstiftning har organiseringsansvaret. Affärsverket för mun- och tandhälsa verkar som sakkunnig i frågor som gäller mun- och tandhälsovård, i samarbete med olika myndigheter och sakkunnigorganisationer.

Mun- och tandhälsan har i uppgift att främja kommuninvånarnas munhälsa och välmående genom förebyggande åtgärder och behandling av sjukdomar samt genom att vidta rehabiliteringsåtgärder som förbättrar funktionsförmågan. Arbetsfördelningen är en väsentlig del av mun- och tandhälsans kostnadseffektiva verksamhet. Vid organiseringen av verksamheten stöder vi oss på forskningsrön och koncentrerar oss på en effektiv och högklassig verksamhet som utgår från klienten.

Verkställande direktörens översikt

Att svara på behovet av mun- och tandvårdstjänster på ett kundorienterat, ekonomiskt balanserat sätt samt med beaktande av personalens välbefinnande var centrala mål under verksamhetsperioden.

Under året tog 72 491 klienter del av tjänsterna. Antalet kunder var oförändrat jämfört med året innan. Andelen Vandabor som besökte tandläkaren jämfört med befolkningen totalt ökade något från föregående år. År 2022 uppgick antalet besökare till 19,24 % av befolkningen medan motsvarande siffra år 2021 var 18,4 %. Antalet besök per patient minskade från året innan. År 2022 var antalet 2,59 besök/patient (2,86 besök/patient år 2021).

Inom mun- och tandvården gjordes 119 076 tandläkarbesök (år 2021 var antalet besök 124 869), en minskning med 4,9% jämfört med året innan. Antalet munhygienistbesök var 44 938 (år 2021 var antalet besök 47 787), en minskning med 6,0 procent från året innan. Antalet besök till tandskötare var 6 380 (år 2021 var antalet besök 7 579), en minskning med 15,8% från året innan.

Till den brådskande akutvården vid munhälsovården fick man tid samma dag. Antalet akutvårdsbesök var färre än året innan. År 2022 var antalet besök 15 995 och år 2021 18 536.

Antalet icke avbokade uteblivna besök ökade något (5,0 %) jämfört med året innan. År 2022 var antalet besök 10 375 och 2021 var antalet 9 881. Antalet kliniska timmar på grund av icke avbokade uteblivna besök ökade med 0,9 % jämfört med året innan (5 873 timmar år 2022 och 5 822 timmar år 2021).

Hälsorelaterade nyckeltal finns inte ännu att tillgå i detta skede eftersom Apotti-systemet inte medger en uppföljning av index som mäter befolkningens hälsotillstånd. Affärsverket använde inte kontinuerlig kundnöjdhetsmätare år 2022. Personalens välbefinnande följdes upp med hjälp av undersökningen Kommun10 som ordnades av Arbetshälsoinstitutet hösten 2022. Enligt undersökningen hade personalens arbetshälsa förbättrats jämfört med den föregående undersökningen år 2020 och även i förhållande till andra organisationer som deltog i undersökningen.

I verksamheten återspeglades fortfarande den vårdgarantikö som bildats på grund av avbrott i verksamheten till följd av coronaepidemin och den minskade verksamhetsvolymen. Eftersom pandemisituationen varierade under året var det dessutom höga nivåer av korttidsfrånvaro bland personalen och höga nivåer av avbeställningar från klienter. I januari-februari 2022 hade vårdpersonal flyttats till vårdhem inom äldre- och handikappservicen för att hjälpa till i krissituationen. Våren 2022 påverkade strejkerna inom hälsovårdsbranschen också affärsverkets verksamhet.

År 2020 varierade antalet klienter i den vårdgarantikö som uppstått på grund av avbrott i den icke-brådskande vården och i augusti 2022 stod som mest cirka 1 700 personer i kö. Fram till slutet av 2022 kunde vårdgarantiköerna nästan helt avvecklas. På grund av att vårdtiderna flyttats överskreds vårdgarantin på 6 månader med 1 045 kunder. En redogörelse i ärendet inlämnades till Regionförvaltningsverket i augusti 2022. Väntetiden till icke brådskande vård var högst 5 månader. I juni 2022 införde man servicesedlar. Servicesedel kan ges för fortsatt brådskande vård, för vård som baserar sig på vårdbehov som konstaterats vid undersökningsbesök samt för reparation av tänder som spruckit. I början av september inledde en privat aktör arbetet med att korta av en kö på 1 000 patienter i Vandas lokaler. Inhyrd personal användes i ringa omfattning och gällde främst anordnande av brådskande vård för asylsökande som Luona Oy köpte av Munhälsovården i Vanda.

Specialtandvård producerades i egen regi inom enheten för specialtandvård. Specialtandvårdstjänster såldes till Borgå, Lovisa, Sibbo och Sjundeå kommuner.

Affärsverket samarbetade med social- och hälsovården samt med andra verksamhetsområden och tredje sektorn. Utöver vården av munsjukdomar satsade man på förebyggande tjänster och integration av tjänster tillsammans med andra aktörer i olika skeden av kommuninvånarnas livscykel.

Under år 2022 fortgick den individuella munhälsovården för kommuninvånare i alla åldrar i enlighet med överenskomna verksamhetsmodeller. Tjänsterna ordnades på flera olika sätt, även som distansmottagning som riktar sig till vissa klientgrupper.

Rådgivningsverksamheten och de periodiska hälsokontrollerna inom skol- och studerandehälsovården som baserar sig på förordningen förverkligades planenligt. Inom verksamhetsområdet för social- och hälsovård samarbetade man för att främja barns mun- och tandhälsa vid regelbundna samarbetsmöten med mödra- och barnrådgivningen. Samarbetet med småbarnspedagogiken fortsatte och till förskoleundervisningen levererades material för Hymyhammas-infostunder om munhälsan. Samarbetet med verksamhetsområdet för fostran och lärande kring arbetet med skolelevers välmående fortsatte. Regelbundna kongtroller av skolelever genomfördes som planerat.

Munhälsan hos äldre stöddes genom att man fortsatte med de tidigare verksamhetsmodellerna. Dessutom inriktades OTE-projektet på särskilda åtgärder för att minska risken för att högriskpatienter drabbas av ohälsa till följd av dålig munhygien. Inom ramen för projektet ordnades extra stöd och munhälsokontroller för dem som omfattas av serviceboende och hemvård för äldre. Utöver de kontroller som utfördes av munhygienisten utökades informationen för personalen om den hjälpbehövandes mun- och tandvård och digitala verktyg användes, bl.a. distanskonsultation som stöd för bedömningen av vårdbehovet.

MEK-projektet integrerades fortsättningsvis på öppna mötesplatser och andra verksamhetsplatser med låg tröskel. Man fortsatte med och vidareutvecklade beprövade verksamhetsmodeller. Ett stort antal kommuninvånare i olika åldrar nåddes vid grupptillställningar och individuella tillställningar. Man förverkligade alternativa sätt att mötas (Teams och Zoom), och byggde upp nätverk med olika aktörer och intressegrupper.

Utifrån etablerade verksamhetsmodeller deltog munhälsovården även i olika andra uppsökande evenemang för allmänheten som enligt principen om låg tröskel organiserades kring temat munhälsa: försvarsmaktens uppbåd, sommarmåltiderna, hälsovårdar- och vardagsrumsverksamheten sommartid, Varias välbefinnandeveckor, De hemlösas natt, Gemensamt bord. Samarbetspraxis med boendeenheten för missbrukarrehabiliteringsklienter Koisonranta fortsatte. Dessutom fortsatte samarbetet med hälsovårdsservicens klientansvariga skötare (asva) för att främja välbefinnandet och hälsan hos personer som utnyttjar och har behov av flera tjänster. Samarbetspraxisen som tillämpas mellan barnskyddet och munhälsovården fortsatte enligt överenskommelse. Arbetet med att förebygga våld i nära relationer fortsatte med stöd av de nyckelpersoner som utsetts inom serviceområdet.

Samarbetet inom verksamhetsområdets delaktighetsnätverk fortsatte och på serviceområdesnivå främjades kommuninvånarnas möjlighet till delaktighet, växelverkan och påverkan: via olika kommunikationskanaler stärkte man delaktigheten avseende kunskap genom att dela inlägg med information om

munhälsa på sociala medier, Facebook och Instagram. Man producerade videor på flera olika språk och annat material för kommuninvånarna att läggas ut på webbsidorna samt på sociala medier. Man stärkte kommuninvånarnas möjligheter att med låg tröskel ställa frågor i anslutning till munhälsan och sökte upp dem på olika öppna mötesplatser som bibliotek och medborgarhus. OmaVantaa-kanalen utnyttjades för klientrespons. Man samarbetade med erfarenhetsexperter. Man stärkte patienternas delaktighet och ansvaret för den egna hälsan samt betonade vikten av goda val genom att fortsätta med munhälsocoachningen som en del av Vandas program Livsstilscoachning.

Förberedelserna inför övergången till Vanda och Kervo välfärdsområde och deltagandet i utvecklingen av framtidens tjänster fortsatte ur kundens synvinkel. Man deltog i pilotförsöket med den sektorsövergripande teammodellen, i undersökningar av mun och tandhälsan inom projektet TEOT som stöder sysselsättningen av partiellt arbetsföra och fortsatte att utveckla servicestigen för diabetespatienter på hälsostationen. Lean-utbildningshelheten inleddes som en del av utvecklingen av tjänsterna och verksamheten.

Nyckeltal

Hälsovårdstjänster
Munhälsovården

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
munhälsovårdens klienter	74 987	77 159	74 375	60 348	72 354	72 491
undersökta	36 871	36 021	34 209	26 516	28 282	29 898
besök totalt	203 435	204 152	193 802	136 442	180 235	170 394
kliniska timmar (alla utförande enheter)	122 617	124 480	121 720	93 532	123 112	104 288
besök hos tandläkare	149 550	137 227	130 412	93 842	124 869	119 076
besök hos munhygienist	48 514	51 092	52 280	35 122	47 787	44 938
besök hos tandskötare	11 212	11 276	8 103	3 923	7 579	6 380
uteblivna besök, oavbokade	9 245	9 261	10 548	10 172	9 881	10 375
kliniska timmar av de oavbokade besöken	5 420	5 401	6 266	6 065	5 822	5 873
i kö till icke brådskande vård	0	0	0	3 389	710	214
tillgång till icke brådskande vård, T3	0	0	0	120	120	120
andel av befolkningen som besökt tandläkare (täckningsgrad)	26,76	27,57	24,21	18,25	18,40	19,24
besök hos tandläkare/patient (frekvens)	2,55	2,23	2,36	2,20	2,86	2,59
Munhälsovårdens kostnader						
totalkostnader (1000 €)	23 235	23 468	24 192	23 456	24 208	25 373
euro/undersökt	630	652	707	885	856	849
Klientavgiftsintäkter (1 000 €)	6 045	6 198	5 876	4 388	5 286	5 265

Enligt den lagstiftning som gäller genomförandet av reformen av social- och hälsovården och räddningsväsendet överförs ordnandet av social- och hälsovården och ansvaret för ordnandet av räddningsväsendet från kommunerna och samkommunerna till välfärdsområdena den 1 januari 2023 (social- och hälsovårdsreformen). Då ansvaret för att organisera hälsovård överförs från staden till Vandas och Kervos välfärdsområde, fyller inte Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda längre det syfte som det grundades på. Beslut om nedläggning av Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda 31.12.2022 fattades vid stadsfullmäktiges sammanträde 19.12.2022 (§ 9). Beslutet om nedläggningen av ett kommunalt affärsverk fattades på ett sätt som motsvarar grundandet.

Ekonomi, investeringar och finansiering för affärsverket för mun och tandhälsa

Affärsverkets bindande ekonomiska mål är kravet på kapitalavkastning. Affärsverket uppfyllde det krav som ställts på det och intäktsförde till staden en ersättning för grundkapitalet på 68 210,04 euro och ränta för stadens lån 159 158,05 euro.

Omsättningen uppgick till 25 253 428,04 euro (224 019 826,90 euro år 2021), varmed utfallet jämfört med året innan var +4,9 %. Affärsverksamhetens övriga intäkter uppgick till 650 938,96 euro (660 849,84 euro år 2021).

Patientintäkterna enligt förordningen om klientavgifter uppnådde inte helt samma nivå som året innan. År 2022 uppgick intäkterna till 5 264 744,55 euro och år 2021 till 5 285 760,37 euro. Serviceintäkterna utgående från serviceavtalet uppgick till 19 498 375 euro (18 225 000 euro år 2021). Serviceavtalet höjdes med en miljon euro under året. Genom höjningen täcktes servicesedlar som skaffats som köpta tjänster (300 000 euro), tandvård som skaffats av en privat serviceproducent (400 000 euro) samt den negativa inverkan som det minskade antalet viktade åtgärder och kundbesök har på de externa intäkterna av klientavgifterna under början av året (300 000 euro). Inflödet av klientavgifter påverkades också av att klientavgifterna inom mun- och tandvården från början av år 2022 inkluderas i hälsovårdens avgiftstak.

Antalet viktade åtgärder uppgick till 355 539 (2021 var antalet 379 105), vilket underskred serviceavtalets mål på 456 750 viktade åtgärder. Till affärsverket utbetalades 625 000,00 euro i pandemiunderstöd (affärsverksamhetens övriga intäkter) framför allt för att kompensera för förlorade klientavgiftsintäkter.

De operativa kostnaderna (utgifter totalt exkl. finansiella poster) uppgick till sammanlagt 25 432 100,31 euro. Ökningen jämfört med året innan var 5,9% (24 009 935,65 euro år 2021). Köpen av material och tjänster uppgick till 7 503 009,09 euro (6 225 468,94 euro år 2021). Vid anskaffningen av material och förnödenheter var utfallet mindre än året innan (förändring -126 764,60 euro). De köpta tjänsterna ökade med 35,9 procent (1 404 304,75 euro) från året innan. Köpen av tjänster ökade genom anskaffningen av servicesedlar (199 084,68 euro), köpen av tjänster från den privata sektorn (301 451,15 euro), överföringen av instrumentvårdstjänsterna år 2021 och överföringen av den extraorala röntgenfotograferingen från verksamhet i egen regi till att produceras av HUS i maj 2022 (skillnaden fram till 2021 var 248 868,01 euro), inköpen av laboratorietjänster från andra (skillnaden fram till 2021 var 370 280,75 euro) samt allmänna prishöjningar.

Personalkostnaderna uppgick till 16 039 870,42 euro (15 824 792,20 euro år 2021). Rekryteringen av två tandläkare och två tandskötare som budgeterats för år 2022 blev möjlig först i augusti 2022 på grund av rekryteringsutmaningar. Från mars 2022 användes HUS Asvia som HR-system. Systemet hade många utmaningar som återspeglade sig i verksamheten och ledde till att inrättandet av nya vakanser och ingåendet av arbetsavtal blev betydligt långsammare. Detta gjorde det i sin tur svårare och långsammare för nya arbetstagare att börja arbeta.

Affärsverksamhetens övriga kostnader uppgick till 1 889 220,80 (1 948 270,55 euro år 2021). De operativa kostnaderna för en viktad åtgärd uppgick till 71,53 euro (motsvarande siffra 2021 var 63,33 euro).

År 2022 hade affärsverket inga avskrivningar enligt plan (år 2021 var avskrivningarna 11 403,96 euro).

Finansieringsandelarna följde de uppställda ramarna. Räntekostnaderna för kommunen var 159 158,04 euro (ränta 7,00 %) och ersättningen för grundkapitalet 68 210,04 euro.

Affärsverket uppvisade ett överskott på 271 120,30 euro (år 2021 var överskottet 470 068,11 euro).

Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda finansierade sina investeringar genom leasingavtal och investeringarna bokfördes därmed inte i balansräkningen, vilket även gällde för de föregående åren.

Affärsverkets bestående aktiva (maskiner och inventarier) var i slutet av år 2022 noll euro (0,00 euro år 2021). Rörliga aktiva uppgick i slutet av 2022 till 7 544 620,22 euro (7 086 298,83 euro år 2021). Pengarna på kontokurantkontot (= fordringarna från kommunen) uppgick i slutet av 2022 till 6 640 908,97 euro (6 296 402,06 euro år 2021). Affärsverkets bankfordringar uppgick i slutet av 2022 till 21 703,80 euro (83 157,63 milj. euro år 2021).

Affärsverkets eget kapital uppgick i slutet av år 2022 till 1 263 732,49 euro (992 612,19 euro i slutet av år 2021). Affärsverkets grundkapital uppvisade ett överskott på 289 297,49 euro.

Verksamheten år 2022

Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda är ett kommunalt affärsverk som grundats 1.6.2010 i enlighet med kapitel 10 a i kommunallagen, dess förvaltning organiseras enligt affärsverkets instruktion samt enligt Vanda stads instruktioner och förvaltningsstadga. Direktionen för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda sörjer för att verksamheten inom dess uppgiftsområde är resultatgivande enligt de mål för verksamheten och ekonomin som stadsfullmäktige uppställt. Direktionen sammanträdde nio gånger under år 2022.

Affärsverkets direktion i Vanda 2021–2022

Ordinarie ledamöter:	Ersättare:
Matti Lepistö, ordförande	Henna-Maria Vihavainen
Eeva Pitkänen	Sanna Huuskonen
Anneli Karhunen	Vesa Männistö
Minna Heikkinen	Kati Paajanen
Heikki Hölttä	Tuukka Rämö

I stadens organisation hör Affärsverket för mun- och tandhälsa till social- och hälsovårdens verksamhetsområde. Affärsverket leds av direktören för affärsverket för mun- och tandhälsa som är affärsverkets verkställande direktör.

Från början av 2022 var affärsverket organiserat enligt den nya linjeorganisationsstrukturen. Affärsverket bestod av fem serviceenheter som fokuserade på den operativa verksamheten: Östra Vandas och Västra Vandas serviceenhet, serviceenheten för vårdarbete, serviceenheten för specialiserad vård samt serviceenheten för servicehandledning och brådskande vård. Utöver dessa fanns en serviceenhet inom förvaltningen. Syftet med organisationsreformen var att göra produktionen av tjänster och ledningen av dem tydligare, utveckla utvecklingen av tjänsterna och utveckla uppföljningen av ekonomin. Affärsverket har 24 verksamhetsställen och 1 mobil enhet.

Personalen

Vid slutet av år 2022 uppgick antalet anställda till sammanlagt 319 personer (300 anställda år 2021). Av dessa var 58 anställda på viss tid (38 år 2021).

Redogörelse för ordnandet av den interna övervakningen och riskhanteringen

I verksamheten efterföljs principerna för god lednings- och förvaltningssed. Anvisningarna för verksamheten har utvecklats för att via chefsarbetet styra den interna övervakningen inom resultatenheterna. Gemensamma sammanträden som hålls regelbundet bidrar till att garantera en gemensam praxis. En gemensam infallsvinkel på arbetet garanteras genom att munhälsovårdens yrkeskunniga och experter samt chefer systematiskt utbildas.

Verkställande direktören övervakar användningen av affärsverkets tillgångar. Utfallet av målen samt ekonomin rapporteras till direktionen för Affärsverket för mun- och tandhälsa i samband med de möten som hålls regelbundet. Rapporteringen till Vanda stad sker en gång i tertialet.

Hanteringen av finansierings- och ränterisker inom Vanda stadskoncern har centraliserats till resultatområdet för finansiering. Skade- och ansvarsriskerna har begränsats genom försäkringar. Affärsverkets försäkringar har skötts som en del av stadens försäkringar. Detta garanterar ett heltäckande och uppdaterat försäkringsskydd.

Munhälsovårdens verksamhet har fått ta emot sådana patientklagomål som kan anses höra till det normala. Under räkenskapsperioden 2022 känner Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda inte till några sådana åtgärder som strider mot lag och stadgar samt god förvaltnings- och ledningssed vilka skulle leda till en betydande ersättning, talan eller någon annan yrkan eller rättslig påföljd.

Under räkenskapsperioden överfördes den extraorala bilddiagnostiken (ptg- och KKTT-RTG-bilder) helt och hållet till HUS. I samband med detta såldes den apparat för extraoral avbildning som affärsverket hade i sin besittning till HUS. Apparaten ingick i ett leasingavtal och har inget restvärde i balansräkningen. Därmed har det under räkenskapsperioden inte konstaterats några förluster eller värdeminskningar vid anskaffning av egendom, vid överlåtelse eller i bruksvärdena.

I upphandlingsavtalen används stadens allmänna avtalsvillkor. Vid uppgörandet och tolkningen av särskilda avtal används bland annat sakkunnig- och juristtjänsterna vid social- och hälsovårdsväsendets upphandlingsenhet i Vanda.

Förslag till behandling av räkenskapsperiodens resultat

Överskottet för räkenskapsperioden för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda på 271 120,30 euro, överförs till posten eget kapital i balansräkningen. Affärsverkets eget kapital uppvisar ett överskott.

Affärsverket blir kvar som en bokföringsmässig anteckning för Vanda stad, tills ett separat bokslut har godkänts i den ordning som anges i kommunallagen. Affärsverkets överskott sammanförs med stadens balansräkning postvis så att de interna posterna elimineras.

Stadsdirektörens förslag till stadsstyrelsen vid behandlingen av resultatet för räkenskapsperioden 2022 lyder som följer:

Stadsstyrelsen föreslår att räkenskapsperiodens överskott på 271 120,30 euro överförs till överskottet från tidigare räkenskapsperioder under eget kapital i balansräkningen.

5.2.2 Av direktionen godkänd jämförelse av budgetutfallet

Resultaträkningen

Resultaträkningen i sammandrag 1000 €		Budget 2022		Utfall		Avvikelse
Omsättning		24 968		25 253		285
Övriga rörelseintäkter		625		651		26
Material och tjänster	-	6 092	-	7 503	-	1 411
Personalkostnader	-	16 770	-	16 040		730
Övriga rörelsekostnader	-	2 250	-	1 889		361
Rörelseöverskott (-underskott)		**481**		**472**	**-**	**9**
Övriga finansiella intäkter och kostnader		17		26		9
Räntekostnader som betalats till kommunen	-	159	-	159		0
Ersättning för grundkapitalet	-	68	-	68		0
Finansiella intäkter och kostnader	-	210	-	201		9
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)		**271**		**271**		**0**

Finansieringsanalys

Finansieringsanalysen i sammandrag 1000 €	Budget 2022		Utfall		Avvikelse
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	84		271		187
Finansieringens kassaflöde	0	-	333	-	333
Förändring i likvida medel	**84**	**-**	**62**	**-**	**146**

5.2.3 Bokslutskalkyler och nyckeltal

Resultaträkning för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda	1.1 – 31.12.2022	1.1 – 31.12.2021
Omsättning	25 253 428,04	24 019 826,90
Övriga rörelseintäkter	650 938,96	660 849,84
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor	- 2 185 777,55	- 2 312 542,15
Köp av tjänster	- 5 317 231,54	- 3 912 926,79
	- 7 503 009,09	- 6 225 468,94
Personalkostnader		
Löner och arvoden	- 12 876 081,39	- 12 741 202,75
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	- 2 655 365,74	- 2 599 452,25
Övriga lönebikostnader	- 508 423,29	- 484 137,20
	- 16 039 870,42	- 15 824 792,20
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	0,00	- 11 403,96
Övriga rörelsekostnader	- 1 889 220,80	- 1 948 270,55
Rörelseöverskott (-underskott)	**472 266,69**	**670 741,09**
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteintäkter	27 586,06	28 154,13
Räntekostnader som betalats till kommunen	- 159 158,04	- 159 158,04
Ersättning för grundkapitalet	- 68 210,04	- 68 210,04
Övriga finansiella kostnader	- 1 364,37	- 1 459,03
	- 201 146,39	- 200 672,98
Räkenskapsperiodens översk. (undersk.) före reserver	**271 120,30**	**470 068,11**
Ökning (-) eller minskning (+) av reserver	0,00	0,00
Räkenskapsperiodens överskott(underskott)	**271 120,30**	**470 068,11**

Resultaträkningens nyckeltal	2022	2021
Avkastning på investerat kapital, %	14,1	21,4
Avkastning på av kommunen investerat kapital, %	14,1	21,4
Vinst, %	1,1	2,0

Finansieringsanalys för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda	1.1 – 31.12.2022	1.1 – 31.12.2021
Verksamhetens kassaflöde		
Rörelseöverskott (-underskott)	472 266,69	670 741,09
Avskrivningar och nedskrivningar	0,00	11 403,96
Finansiella intäkter och kostnader	- 201 146,39	- 200 672,98
Korrektivposter till internt tillförda medel	0,00	- 918,60
	271 120,30	480 553,47
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringsutgifter	0,00	0,04
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**271 120,30**	**480 553,51**
Finansieringens kassaflöde		
Förändringar i eget kapital	0,00	139 456,30
Övriga förändringar i likviditeten		
Förändringar i förvaltade medel och förvaltat kap.	- 61 571,76	64 487,94
Förändring av fordringar på kommunen	- 344 506,91	- 340 705,89
Förändring av fordringar på övriga	- 175 268,31	- 49 760,64
Förändring av räntefria skulder till kommunen	- 420,00	420,00
Förändring av räntefria skulder till övriga	249 192,85	- 309 100,90
Finansieringens kassaflöde	**- 332 574,13**	**- 495 203,19**
Förändring i likvida medel	**- 61 453,83**	**- 14 649,68**
Förändring i likvida medel		
Likvida medel 31.12	21 703,80	83 157,63
Likvida medel 1.1	83 157,63	97 807,31
	- 61 453,83	- 14 649,68

Finansieringsanalysens nyckeltal	2022	2021
Utfallet av verksamhetens och investeringarnas kassaflöde, 5 år, €	1 397 958	1 126 838
Internt tillförda medel för investeringar, %	-	-
Låneskötselbidrag	2,7	4,0
Kalkylmässigt låneskötselbidrag	1,4	1,9
Likviditet, kassadagar	0,3	1,3
Quick ratio	1,9	1,9
Current ratio	1,9	1,9

Balansräkning för Affärsverket för mun- och tandhälsa i Vanda	1.1 – 31.12.2022	1.1 – 31.12.2021
AKTIVA		
Rörliga aktiva	**7 544 620,22**	**7 086 298,83**
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	876 662,11	706 739,14
Fordringar på kommunen	6 640 908,97	6 296 402,06
Siirtosaamiset	5 345,34	0,00
	7 522 916,42	7 003 141,20
Kassa och bank	21 703,80	83 157,63
AKTIVA TOTALT	**7 544 620,22**	**7 086 298,83**
PASSIVA		
Eget kapital	**1 263 732,49**	**992 612,19**
Grundkapital	974 435,00	974 435,00
Föregående räk.per. överskott (underskott)	18 177,19	- 451 890,92
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	271 120,30	470 068,11
Förvaltat kapital	**2 916,18**	**64 487,94**
Donationsfondernas kapital	2 916,18	64 487,94
Främmande kapital	**6 277 971,55**	**6 029 198,70**
Långfristigt		
Lån från kommunen	2 273 680,16	2 273 680,16
Kortfristigt		
Leverantörsskulder	718 068,50	571 317,01
Räntefria skulder till kommunen	0,00	420,00
Övriga skulder	850 961,69	721 751,66
Resultatregleringar	2 435 261,20	2 462 029,87
	4 004 291,39	3 755 518,54
PASSIVA TOTALT	**7 544 620,22**	**7 086 298,83**

Balansräkningens nyckeltal	2022	2021
Soliditet, %	16,8	14,0
Relativ skuldsättning, %	24,2	24,4
Ackumulerat överskott (underskott), 1000 €	289,3	18,2
Lånestock 31.12, 1000 €	2 273,7	2 273,7
Lån och hyresansvar, 31.12., 1000 €	1 748,1	1 746,3
Lån och hyresansvar, €/invånare	7,2	7,3
Antal invånare	242 819	239 206

5.2.4 Bokslutsnoter för Affärsverket för mun- och tandhälsa

Noter som gäller uppgörandet av bokslutet

Värderingsprinciper och -metoder samt periodiseringsprinciper och -metoder

I balansräkningen har bestående aktiva upptagits under anskaffningsutgifterna minskade med avskrivningar enligt plan. Avskrivningarna enligt plan har uträknats enligt en godkänd avskrivningsplan. Kalkyleringsprinciperna för avskrivningarna enligt plan i enlighet med avskrivningsplanen tas upp under noter till resultaträkningen i punkten för grunderna för avskrivningar enligt plan.

Sådana smärre anskaffningar, vars anskaffningsutgift är under 10 000 euro har inte upptagits i bestående aktiva, utan anskaffningarna har upptagits som kostnader för räkenskapsperioden. Fordringar har upptagits i balansräkningen till nominellt värde eller till ett lägre sannolikt överlåtelsepris.

Noter till resultaträkningen

Verksamhetsintäkter enligt uppgiftsområde

1 000 €	2022	2021
Affärsverkets intäkter enligt uppgiftsområde		
Ersättningar från staten	66	63
Försäljningsintäkter från kommuner och samkomm.	319	222
Försäljningsintäkter från övriga	5 324	5 399
Intäkter som grundar sig på serviceavtalet	19 544	18 335
Övriga rörelseintäkter	651	661
Verksamhetsintäkter totalt	**25 904**	**24 680**

Grunderna för avskrivning enligt plan

	Avskrivningsmetod	Avskrivningstid anskaffade före 1.1.2013	Avskrivningstid anskaffade efter 1.1.2013
Materiella tillgångar			
Sjukhus- och hälsovårdsutrustning	lineär	5 år	5 år
Övriga anordningar och inventarier	lineär	3 år	3 år

Noter till balansräkningen

Noter till balansräkningens aktiva

Bestående aktiva		
Materiella tillgångar	Maskiner och inventarier	
1 000 €	**2022**	**2021**
Oavskriven anskaffningsutgift 1.1	0	11
Räkenskapsperiodens avskrivning	0	-11
Oavskrivna anskaffningsutgifter 31.12	0	0

Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av eget kapital		
1 000 €	**2022**	**2021**
Grundkapital 1.1	974	974
Grundkapital 31.12	974	974
Över-/underskott från tidigare räkensk.per. 1.1	18	-591
Över-/underskott från tidigare räkensk.per. 31.12	18	-452
Räkenskapsperiodens översk./undersk.	271	470
Eget kapital totalt	**1 263**	**992**

Förvaltat kapital		
1 000 €	**2022**	**2021**
Donationsfondernas kapital	3	64
Förvaltat kapital totalt	**3**	**64**

Främmande kapital		
1 000 €	**2022 Kortfristigt**	**2021 Kortfristigt**
Skulder till dottersamfund		
Leverantörsskulder	44	33
Sammanlagt	**44**	**33**
Skulder till samkommuner där kommunen är		
Leverantörsskulder	162	203
Sammanlagt	**162**	**203**
Främmande kapital totalt	**206**	**236**

Väsentliga poster som ingår i resultatregleringarna		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kortfristiga resultatregleringar		
Periodisering av löner och lönebikostnader	2 435	2 460
Övriga bokslutsperiodiseringar	0	2
Resultatregleringar totalt	**2 435**	**2 462**

Säkerheter och ansvarsförbindelser

Hyresansvar		
1 000 €	**2022**	**2021**
Betalda under räkenskapsperioden	148	185
Förfaller senare	377	342
Hyresansvar sammanlagt	**525**	**527**

Hyresansvaren meddelats utan mervärdesskatt.

Noter som gäller personalen

Antal anställda 31.12		
	2022	**2021**
I tjänste- och arbetsavtalsförhållanden	261	260
Visstidsanställda	58	38
Sysselsatta	0	2
Sammanlagt	**319**	**300**

Uttagna och redovisade avgifter på arvoden till förtroendevalda		
	2022	**2021**
Samlingspartiet, Vanda	1 180	1 700
Kristdemokraterna i Finland	0	180
Sannfinländarna	270	180
Finlands socialdemokratiska parti, Vanda	648	486
Gröna förbundet, Vanda	300	600
Redovisade avgifter på arvoden till förtroendevalda samma	**2 398**	**3 146**

5.2.5 Bokslutets underskrifter

SUUN TERVEYDENHUOLLON LIIKELAITOS

Tilinpäätöksen allekirjoitukset

Vantaalla 27.3.2023

Vantaan kaupunginhallitus

Sari Multala

Mika Niikko

Ville Karinen

Ulla Kaukola

~~Pirjo Luokkala~~ Nina Nummela

Anitta Orpana

~~Tuukka Saimen~~

Hanna Valtanen

Ritva Viljanen
Kaupunginjohtaja

Säde Tahvanainen

Faysal Abdi

Mika Kasonen

Kai-Ari Lundell

Vaula Norrena

~~Sakari Rokkanen~~ Susanna Kaiju

Visa Tammi

Tilinpäätösmerkintä

Olemme antaneet suorittamastamme tilintarkastuksesta tänään kertomuksen.

Helsinki 3 5 2023

KPMG Oy Ab
tilintarkastusyhteisö

Juha Huuskonen
KHT, JHT

5.3 Affärsverkens inverkan på stadens ekonomi

	Resultaträkningens utfall milj. €			Eliminering av interna poster milj. €			Sammanlagt milj. €
	Staden	Affärsverken	Fonderna	Staden	Affärsverken	Fonderna	Resultaträkningen totalt
Verksamhetsintäkter							
Försäljningsintäkter, externa	49,84	26,39	0,00				76,23
Försäljningsintäkter, interna	5,75	31,00	0,00	-5,75	-31,00	0,00	0,00
Avgiftsintäkter, externa	65,78	6,43	0,00				72,20
Avgiftsintäkter, interna	0,40	0,03	0,03	-0,40	-0,03	-0,03	0,00
Understöd och bidrag, externa	57,69	3,07	0,00				60,76
Understöd och bidrag, interna	0,02	0,63	0,00	-0,02	-0,63	0,00	0,00
Övriga verksamhetsintäkter, externa	76,05	0,55	0,00				76,60
Övriga verksamhetsintäkter, interna	187,14	0,00	0,48	-187,14	0,00	-0,48	0,00
Verksamhetskostnader							
Personalkostnader	-531,59	-44,20	0,00				-575,80
Köp av tjänster, externa	-880,59	-7,27	-0,86				-888,72
Köp av tjänster, interna	-36,02	-1,81	0,00	36,02	1,81	0,00	0,00
Material, förnödenh.o.varor, ext.	-57,93	-5,38	-0,01				-63,33
Material, förnödenh.o.varor, int.	-0,02	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00
Bidrag, externa	-73,36	-0,02	-0,02				-73,39
Bidrag, interna	-0,65	0,00	0,00	0,65			0,00
Övriga verksamhetskostn., externa	-74,61	-3,98	0,00				-78,59
Övriga verksamhetskostn., interna	-183,16	-3,82	0,00	183,16	3,82	0,00	0,00
Verksamhetsbidrag	**-1 395,26**	**1,61**	**-0,38**	**26,53**	**-26,02**	**-0,51**	**-1 394,03**
Skatteinkomster	1 203,66						1 203,66
Statsandelar	287,60						287,60
Finansiella intäkter och kostnader							
Ränteintäkter, externa	12,24	0,03	1,57				13,84
Ränteintäkter, interna	0,16	0,00	0,00	-0,16			0,00
Övriga finansiella intäkter, externa	15,13	0,00	0,04				15,17
Övriga finansiella intäkter, interna	0,07	0,00	0,00	-0,07			0,00
Räntekostnader, externa	-2,53	0,00	0,00				-2,53
Räntekostnader, interna	0,00	-0,16	0,00	0,00	0,16		0,00
Övriga finansiella kostnader, externa	-0,10	0,00	-0,02				-0,12
Övriga finansiella kostnader, interna	0,00	-0,07	0,00	0,00	0,07		0,00
Årsbidrag	**120,96**	**1,41**	**1,21**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**123,58**
Avskrivningar och nedskrivningar							
Avskrivningar enligt plan	-105,75	-1,63	0,00				-107,38
Avskrivningar av engångskaraktär	-1,36	0,00	0,00				-1,36
Nedskrivningar	-1,88	0,00	0,00				-1,88
Extraordinära intäkter							
Extraordinära intäkter	0,05	0,00	0,00				0,05
Räkenskapsperiodens resultat	**12,02**	**-0,22**	**1,21**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**13,00**
Ökning (-) eller minskning (+) av reserver och fonder		0,30	-1,21				-0,91
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**12,02**	**0,08**	**0,00**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**12,09**

	Finansieringsanalysens utfall milj. €			Eliminering av interna poster milj. €			Sammanlagt milj. €
	Staden	Affärsverken	Fonderna	Staden	Affärsverken	Fonderna	Finansieringsanalysen sammanlagt
Verksamhetens kassaflöde							
Årsbidrag	120,96	1,41	1,21	26,31	-25,79	-0,51	123,58
Extraordinära poster	0,05						0,05
Korrektivposter till internt tillförda medel	-46,23	-0,13					-46,35
Investeringarnas kassaflöde							
Investeringsutgifter	-139,78	-0,55	0,33				-140,00
Finansieringsandelar för investeringar	8,63	0,06					8,70
Överlåtelseinkomster från tillgångar som hör till bestående aktiva	62,04	0,13					62,17
Verksamhetens och investeringarnas kassaflöde	**5,69**	**0,93**	**1,54**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**8,15**
Kassaflödet för finansieringens del							
Förändringar i utlåningen							
Ökning i utlåningsfordringar	-0,12		0,00				-0,12
Minskning i utlåningsfordringar	2,98		3,27				6,25
Förändringar i lånestocken							
Minskning i långfristiga lån	-71,71						-71,71
Förändring i kortfristiga lån	-11,24						-11,24
Förändringar i eget kapital	18,92		-18,94				-0,03
Övriga förändringar i likviditeten							
Förändringar i förvaltade medel och förvaltat kapital	-1,18	-0,06					-1,24
Förändring i omsättningstillgångar	0,07						0,07
Förändring i fordringar	19,36	0,90	-4,44	-0,21	-0,62	4,84	19,83
Förändring i räntefria skulder	45,91	-1,43	-0,12	-4,01	-0,01		40,35
Kassaflödet för finansieringens del	**2,97**	**-0,59**	**-20,24**	**-4,22**	**-0,63**	**4,84**	**-17,85**
Förändring i likvida medel	**8,66**	**0,35**	**-18,70**	**22,09**	**-26,42**	**4,33**	**-9,70**

5.4 Bokslut för övriga särredovisade enheter

5.4.1 Bokslutskalkyl för bostadslånefonden

Resultaträkning för Vanda stads bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfond	1.1 – 31.12.2022	1.1 – 31.12.2021
Omsättning	506,00	556,00
Material och tjänster		
Köp av tjänster	- 69,23	- 49,45
Övriga rörelsekostnader	- 18 830,00	0,00
Rörelseöverskott (-underskott)	**- 18 393,23**	**506,55**
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteintäkter	1 555 880,85	1 475 074,86
Övriga finansiella intäkter	16 784,11	18 434,79
	1 572 664,96	1 493 509,65
Överskott (underskott) före fonderingar	**1 554 271,73**	**1 494 016,20**
Ökning (-) eller minskning (+) av fonden	- 1 554 271,73	- 1 494 016,20
Räkenskapsperiodens överskott(underskott)	**0,00**	**0,00**

Finansieringsanalys för Vanda stads bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfond	1.1. – 31.12.2022	1.1. – 31.12.2021
Verksamhetens kassaflöde		
Rörelseöverskott (-underskott)	- 18 393,23	506,55
Finansiella intäkter och kostnader	1 572 664,96	1 493 509,65
Verksamhetens kassaflöde	**1 554 271,73**	**1 494 016,20**
Finansieringens kassaflöde		
Förändringar i utlåningen		
Ökningar i utlåningen till övriga	0,00	- 34 165 758,64
Minskningar i utlåningen till övriga	3 267 428,82	5 284 308,37
Övriga förändringar i likviditeten		
Förändring av fordringar på kommunen	- 4 844 347,22	27 558 422,96
Förändring av fordringar på övriga	3 816,67	- 20 988,89
Förändring av räntefria skulder till övriga	18 830,00	- 150 000,00
Finansieringens kassaflöde	**- 1 554 271,73**	**- 1 494 016,20**
Förändring i likvida medel	**0,00**	**0,00**
Förändring i likvida medel		
Likvida medel 31.12	0,00	0,00
Likvida medel 1.1	0,00	0,00
	0,00	0,00

Balansräkning för Vanda stads bostadslåne-, fastighets- och byggnadsfond	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Bestående aktiva	**68 852 182,86**	**72 119 611,68**
Placeringar		
Övriga lånefordringar	68 852 182,86	72 119 611,68
Rörliga aktiva	**31 371 110,75**	**26 530 580,20**
Långfristiga fordringar		
Fordringar på kommunen	31 243 900,98	26 399 553,76
Kortfristiga fordringar		
Resultatregleringar	127 209,77	131 026,44
AKTIVA TOTALT	**100 223 293,61**	**98 650 191,88**
PASSIVA		
Eget kapital	**100 204 463,61**	**98 650 191,88**
Övriga egna fonder	100 204 463,61	98 650 191,88
Främmande kapital	**18 830,00**	**0,00**
Kortfristigt		
Resultatregleringar	18 830,00	0,00
PASSIVA TOTALT	**100 223 293,61**	**98 650 191,88**

5.4.2 Bokslutskalkyl för fonden för social kreditgivning

Resultaträkning för Fonden för social kreditgivning	1.1. – 31.12.2022	1.1. – 31.12.2021
Övriga rörelseintäkter	749,93	496,15
Material och tjänster		
Köp av tjänster	- 2 905,95	- 1 993,90
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteintäkter	14 144,59	10 414,49
Övriga finansiella intäkter	18 391,82	15 874,39
Övriga finansiella kostnader	- 19 090,08	- 4 973,64
Överskott (underskott) före fonderingar	**11 290,31**	**19 817,49**
Ökning (-) eller minskning (+) av fonden	- 11 290,31	- 19 817,49
Räkenskapsperiodens överskott(underskott)	**0,00**	**0,00**

Finansieringsanalys för Fonden för social kreditgivning	1.1. – 31.12.2022	1.1. – 31.12.2021
Verksamhetens kassaflöde		
Rörelseöverskott (-underskott)	- 2 156,02	- 1 497,75
Finansiella intäkter och kostnader	13 446,33	21 315,24
Verksamhetens kassaflöde	**11 290,31**	**19 817,49**
Finansieringens kassaflöde		
Övriga förändringar i likviditeten		
Förändring av fordringar på kommunen	745,85	- 964,47
Förändring av fordringar på övriga	- 6 526,43	- 26 207,58
Finansieringens kassaflöde	**- 5 780,58**	**- 27 172,05**
Förändring i likvida medel	**5 509,73**	**- 7 354,56**
Förändring i likvida medel		
Likvida medel 31.12	413 090,04	407 580,31
Likvida medel 1.1	407 580,31	414 934,87
	5 509,73	- 7 354,56

Balansräkning för Fonden för social kreditgivning	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Rörliga aktiva	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**
Långfristiga fordringar		
Lånefordringar	263 242,62	226 764,74
Fordringar på kommunen	893 820,83	894 566,68
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	67 178,50	90 291,02
Lånefordringar	199 266,06	206 104,99
Kassa och bank	413 090,04	407 580,31
AKTIVA TOTALT	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**
PASSIVA		
Eget kapital	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**
Övriga egna fonder	1 836 598,05	1 825 307,74
PASSIVA TOTALT	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**

5.4.3 Bokslutskalkyl för Skadefonden

Resultaträkning för Skadefonden	1.1. – 31.12.2022	1.1. – 31.12.2021
Omsättning	30 000,00	30 000,00
Övriga rörelseintäkter	483 595,82	462 025,39
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor	- 10 120,60	- 1 318,35
Köp av tjänster	- 858 887,02	- 604 045,33
	- 869 007,62	- 605 363,68
Rörelseöverskott (-underskott)	**- 355 411,80**	**- 113 338,29**
Ökning (-) eller minskning (+) av fonden	355 411,80	113 338,29
Räkenskapsperiodens överskott(underskott)	**0,00**	**0,00**

Finansieringsanalys för Skadefonden	1.1. – 31.12.2022	1.1. – 31.12.2021
Verksamhetens kassaflöde		
Rörelseöverskott (-underskott)	- 355 411,80	- 113 338,29
Verksamhetens kassaflöde	**- 355 411,80**	**- 113 338,29**
Finansieringens kassaflöde		
Övriga förändringar i likviditeten		
Förändring av fordringar på kommunen	- 56 648,94	149 511,05
Förändring av fordringar på övriga	407 588,00	- 407 588,00
Förändring av räntefria skulder till övriga	4 472,74	371 415,24
Finansieringens kassaflöde	**355 411,80**	**113 338,29**
Förändring i likvida medel	**0,00**	**0,00**
Förändring i likvida medel		
Likvida medel 31.12	0,00	0,00
Likvida medel 1.1	0,00	0,00
	0,00	0,00

Balansräkning för Skadefonden	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Rörliga aktiva	**7 953 056,17**	**8 303 995,23**
Långfristiga fordringar		
Fordringar på kommunen	7 953 056,17	7 896 407,23
Kortfristiga fordringar		
Övriga resultategleringar	0,00	407 588,00
AKTIVA TOTALT	**7 953 056,17**	**8 303 995,23**
PASSIVA		
Eget kapital	**7 948 583,43**	**8 303 995,23**
Övriga egna fonder	7 948 583,43	8 303 995,23
Främmande kapital	**4 472,74**	**0,00**
Kortfristigt		
Leverantörsskulder	4 472,74	0,00
PASSIVA TOTALT	**7 953 056,17**	**8 303 995,23**

5.5 Andra särredovisade kalkyler

I bokslutet föreslås särredovisade kalkyler enligt 30 d § i konkurrenslagen över konkurrensutsatt verksamhet. Särredovisade resultaträkningar presenteras när det gäller verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning och stadsmiljöns verksamhetsområde.

Inom verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning har stödtjänsternas försäljning till dottersammanslutningar särredovisats. De stödtjänster som säljs utgörs av försäljning av upphandling, ekonomitjänster och dataadministration. Siffrorna för jämförelseåret 2021 omfattar också personalservicens försäljning. Försäljningen av stödtjänster baserar sig på serviceavtal mellan staden och dotterbolaget och för servicen tas betalt enligt en gällande prislista.

Särredovisningen har gjorts genom separata resultatenheter i enheternas bokslut, vilka upptar de intäkter som fås vid försäljningen av stödtjänster samt verksamhetens direkta kostnader. Direkta kostnader är personalkostnader för de personer som producerar tjänster och köp av tjänster och material som direkt gäller produktionen av tjänster. För IT-administrationens del riktas också avskrivningar av datasystem till de särredovisade resultatenheterna. Till den särredovisade verksamhetens resultaträkning har också hänförts den andel av enhetens gemensamma kostnader som hör till verksamheten i fråga, som hyreskostnader och andra gemensamma kostnader med personanknytning, som kostnader för datatrafik, löneräkning och företagshälsa. Chefsarbetet har allokerats till den särredovisade verksamheten i förhållande till antalet personer.

Inom stadskulturens verksamhetsområde har den externa lokalitetshyrningen särredovisats. Den externa lokalitetshyrningen omfattar uthyrningen av verksamhetslokaler till andra enheter än dem som finns inom Vanda stad och uthyrningen av tjänstebostäder. Bostäder som hyrs ut till specialgrupper (till exempel servicebostäder) är en del av kommunens lagstadgade verksamhet och de har lämnats utanför särredovisningen. Hyrorna faktureras utgående från hyresavtalet.

Intäkterna från uthyrningen av bostäder och direkta kostnader i anslutning till bostäder bokförs på sina egna kostnadsställen. Utöver detta gäller avskrivningar för bostadsuthyrningen när det gäller de fastigheter som ägs av kommunen. För den externa uthyrningen av verksamhetslokaler bokförs de direkta intäkterna och kostnaderna enligt fastighet i bokföringen. Både byggnadernas underhållskostnader och avskrivningar har särredovisats för respektive byggnads del i förhållande till de kvadratmetrar som hyrts ut separat. För fastighetsskötselns del har de kostnader som i bokslutet inte hänförs direkt till byggnaderna, separerats från det totala antalet kvadratmetrar i de fastigheter som ägs av staden i förhållande till antalet uthyrda kvadratmetrar. Enligt samma förhållande har också enhetens personalkostnader och övriga gemensamma kostnader samt de kostnader som överförs inom verksamhetsområdesförvaltningen och stadens interna stödtjänster hänförts.

Differentierad resultaträkning för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Omsättning	1 654 773,07	1 780 556,31
Övriga rörelseintäkter	41 614,00	65 970,52
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor	- 316,45	- 4 263,93
Köp av tjänster	- 1 180 440,78	- 1 061 812,79
	- 1 180 757,23	- 1 066 076,72
Personalkostnader		
Löner och arvoden	- 377 469,93	- 503 191,63
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	- 53 944,61	- 100 593,04
Övriga lönebikostnader	- 9 984,68	- 20 484,76
	- 441 399,22	- 624 269,43
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	- 146,81	- 76 073,97
Övriga rörelsekostnader	- 186 641,61	- 139 242,85
Rörelseöverskott (-underskott)	**- 112 557,80**	**- 59 136,14**
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga finansiella kostnader	- 0,79	- 64,59
	- 0,79	- 64,59
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**- 112 558,59**	**- 59 200,73**

Särredovisad resultaträkning för stadsmiljöns verksamhetsområde	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Omsättning	7 454 374,43	7 953 900,98
Övriga rörelseintäkter	34 947,90	405 222,02
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor	- 218 042,51	- 434 068,20
Köp av tjänster	- 1 581 567,88	- 2 228 329,94
	- 1 799 610,39	- 2 662 398,14
Personalkostnader		
Löner och arvoden	- 114 217,07	- 112 706,08
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	- 23 665,75	- 22 609,60
Övriga lönebikostnader	- 4 510,81	- 4 648,90
	- 142 393,63	- 139 964,58
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	- 932 461,67	- 950 195,07
Övriga rörelsekostnader	- 3 823 262,54	- 3 733 182,87
Rörelseöverskott (-underskott)	**791 594,10**	**873 382,34**
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga finansiella kostnader	- 445,37	- 778,50
	- 445,37	- 778,50
Räkenskapsperiodens överskott (underskott)	**791 148,73**	**872 603,84**

6 Förteckningar och redogörelser

6.1 Bokföringsböcker och redogörelse för förvaring av bokföringen

Balansboken ska enligt Arkivverkets anvisningar (3.9.2001 KA 158/43/2001) förvaras varaktigt.

Enligt 10 § 2 mom. i bokföringslagen ska räkenskapsperiodens verifikationer, korrespondens om affärshändelser och annat eventuellt bokföringsmaterial som bestyrker affärshändelser bevaras minst sex år från utgången av det år då räkenskapsperioden har upphört. Undantag från 10 § 2 mom. i bokföringslagen utgör bland annat bokföringshandlingar för EU-projekt (10 år) samt fakturor, verifikat och utredningar i anslutning till fastighetsinvestering (13 år).

För arkiveringen svarar det verksamhetsområde som använt verifikationerna.

Arkivering av bokslutshandlingar

Balans- och resultaträkningar	i SAP-systemet
Finansieringsanalyser	i SAP-systemet
Räkenskapsperiodens transaktioner enligt uppföljningsobjekt	i SAP-systemet
Bestående aktiva, objektkatalog	i SAP-systemet
Bestående aktiva, samlingsförteckningar	i SAP-systemet
Dagbok	i Asta arkiveringssystemet
Huvudbok	i Asta arkiveringssystemet
Konto 172000 Kundfordringar av dottersamfund	i Asta arkiveringssystemet
Konto 172500 Kundfordringar av medlemssamkommuner	i Asta arkiveringssystemet
Konto 173000 Kundfordringar från ägarintressesamfund, kortfristiga	i Asta arkiveringssystemet
Konto 173500 Kundfordringar inom kommunen	i Asta arkiveringssystemet
Konto 174000 Kundfordringar av övriga	i Asta arkiveringssystemet
Konto 254500 Leverantörsskulder till dottersamfund	i Asta arkiveringssystemet
Konto 254600 Leverantörsskulder till medlemssamkommuner	i Asta arkiveringssystemet
Konto 254700 Leverantörsskulder till intressesamfund, kortfristiga	i Asta arkiveringssystemet
Konto 254800 Leverantörsskulder interna, kortfristiga	i Asta arkiveringssystemet
Konto 254900 Leverantörsskulder till övriga	i Asta arkiveringssystemet
Verifikationstyper och nummerserier 2022	i Asta arkiveringssystemet
Kontoplan 2022	i Asta arkiveringssystemet
Lagerbokföringar	
Depån	usb
Förråd för vårdtillbehör	usb
Balansbok	inbunden separat
Balansspecifikationer	usb

Till övriga delar arkiveras bokföringsmaterialet utskrivet i pappersform.

6.2 Förteckning över verifikationstyper

SAP-verifikationstyper 2022

Verif.typ	Nummerserie	Verifikationsnr		Verksamhetsomr./resultatomr.
02	A1	13803001 - 13803999	Servicekassa	Nätbetalning
14	B3	13818001 - 13818999	Webbshop	Gemensam verifikationstyp för webbshoppen
15	B4	13819001 - 13819999	Servicekassa	Gemensam verifikationstyp för servicekassor
AA	01	10000000 - 19999999	Anläggningstillg.bokf.	Ekonomiservice
AB	99	990000000-999999999	Bokföringsverifikat	Ekonomiservice
AF	03	30000000 - 39999999	Bokf. av avskrivningar	Ekonomiservice
AZ	02	20000000 - 29999999	Annull. av investeringar	Ekonomiservice
BA	06	60000000 - 69999999	Maskinläsbart kontoutdrag	Ekonomiservice
BM	24	240000000 - 249999999	Köpavgift, autom.	Finansieringsväsendet
D5	54	540000000 - 549999999	Saku/Merlot Medi	Mellersta Nylands räddningscentral /1211
DA	15	150000000 – 159999999	Kundverifikation	Ekonomiservice
DG	16	160000000 - 169999999	Kunder - kreditering	Ekonomiservice
DL	31	310000000 - 319999999	Kreditförlust	Ekonomiservice
DP	08	80000000 - 89999999	Indrivningsåtg.penningsinst.	Ekonomiservice
DT	19	190000000 - 199999999	Kunder - utjämning	Ekonomiservice
DV	14	140000000 - 149999999	Försälj.betaln.autom.	Ekonomiservice
DZ	14	140000000 - 149999999	Försälj.betaln.manuellt	Ekonomiservice
K1	25	250000000 - 259999999	Maskincentr. Transport	Kommunalteknikcentralen
K2	26	260000000 - 269999999	Depån Bränsle	Kommunalteknikcentralen
K6	34	340000000 - 349999999	Apotti, avgifter	Social- och hälsovårdsväsendet
K7	36	360000000 - 369999999	Apotti, betalningsförbindelse	Social- och hälsovårdsväsendet
KH	20	200000000 - 209999999	Leverantörer - skuld(SAP	Ekonomiservice
KM	27	270000000 - 279999999	Leverantörer - resor	Ekonomiservice
KR	21	210000000 - 219999999	Leverantörer - faktura	Ekonomiservice
KS	23	230000000 - 239999999	Interna avgifter	Ekonomiservice
KT	24	240000000 - 249999999	Leverantörer - utjämn.	Ekonomiservice
KX	28	280000000 - 289999999	Interna köpfakturor	Ekonomiservice
L1	L1	66400001 - 66499999	Maskincentralen	Kommunalteknikcentralen
L2	L2	66500001 - 66599999	Depån	Kommunalteknikcentralen
LJ	LJ	42300001 - 42399999	Interna hyror/koki	Fastighetscentralen
LR	LR	52000000 - 52999999	Apollo finans.transakt.	Finansieringsväsendet
PA	PA	17110001 - 17119999	Timlöner	Personalservice, löneräkn.
PC	PC	18110001 - 18119999	Månadslöner	Personalservice, löneräkn.
PD	PD	18140001 - 18149999	Månadslöner	Personalservice, löneräkn.
PF	PF	18150001 - 18159999	Månadslöner	Personalservice, löneräkn.
PG	PG	18160001 - 18169999	Månadslöner	Personalservice, löneräkn.
PH	PH	18170001 - 18179999	Månadslöner	Personalservice, löneräkn.
PK	PK	18190001 - 18199999	Månadslöner	Personalservice, löneräkn.
PL	PL	19110001 - 19119999	Arvoden	Personalservice, löneräkn.
PM	PM	19120001 - 19129999	Arvoden	Personalservice, löneräkn.
PP	PP	19140001 - 19149999	Arvoden	Personalservice, löneräkn.
PQ	PQ	39100001 - 39199999	Löner	Personalservice, löneräkn.
PR	42	420000000 - 429999999	Prisändring	Centrallagret
PY	PY	18200001 - 18299999	Förhandsbokf. semesterlöner	Personalservice, löneräkn.
RE	44	440000000 - 449999999	Faktura - brutto(MM)	Centrallagret
RV	00	1000000000 - 9899999999	Försälj.faktura(SD)	Ekonomiservice
RX	93	9910700000 - 9910999999	Intern fakturering	Ekonomiservice

Verif.typ	Nummerserie	Verifikationsnr		Verksamhetsomr./resultatomr.
SA	11	110000000 - 118999999	Huvudbok, kontoverifikat	Ekonomiservice
SB	12	120000000 - 129999999	Rondo FI verifikat	Ekonomiservice
ST	39	390000000 - 399999999	Pk-konton - utjämn.	Ekonomiservice
SU	SU	119000000 - 119999999	Moms-bokföringsverif.i efterh.	Ekonomiservice
UO	57	570000000 - 579999999	Utsökningsredovisningar	Ekonomiservice
WA	45	450000000 - 459999999	Överlåtelse av varor	Centrallagret
WE	46	460000000 - 469999999	Varumottagning	Centrallagret
WI	47	470000000 - 479999999	Verifikat på investering	Centrallagret
X2	D6	14800001 - 14899999	Stadskortet	Måltidsservicen/Soc.o.hälsov.

Noterna verifikationstyper 2022

Verif.typ	Nummerserie	Verifikationsnr		Verksamhetsomr./resultatomr.
LT		1-999	Noter	Ekonomiservicecentralen

6.3 Kalkylscheman för nyckeltal

Resultaträkningens nyckeltal

Verksamhetens intäkter i procent av verksamhetens kostnader
= 100 * Verksamhetens intäkter / (Verksamhetens kostnader – Tillverkning för eget bruk)

Årsbidrag i procent av avskrivningarna:
= 100 * Årsbidrag / Avskrivningar och nedskrivningar

Årsbidrag euro/invånare
= Årsbidrag / Invånarantal 31.12

Finansieringsanalysens nyckeltal

Utfallet av verksamhetens och investeringarnas kassaflöde under 5 år, euro
= Utfallet av mellanresultatet för verksamhetens och investeringarnas kassaflöde under bokslutsåret och de föregående fyra åren

(Kommun och koncern) Internt tillförda medel för investeringar, %
= 100 * Årsbidrag / Egen anskaffningsutgift för investeringar

(Affärsverk) Internt tillförda medel för investeringar, %
= 100 * (Över-/underskott före extraordinära poster + Avskrivningar och nedskrivningar - Inkomstskatter) / Egen anskaffningsutgift för investeringar

(Kommun och koncern) Låneskötselbidrag
= (Årsbidrag + Räntekostnader) / (Räntekostnader + Låneamorteringar)

Om mer än 20 % av lånestocken utgörs av bulletlån, används den kalkylmässig årliga amorteringen som amorteringsbelopp vid beräkningen av nyckeltal. Den kalkylmässiga årliga amorteringen beräknas genom att dividera lånestocken 31.12 med åtta.

(Affärsverk) Låneskötselbidrag
= (Över-/underskott före extraordinära poster + Avskrivningar och nedskrivningar + Räntekostnader - Inkomstskatter) / (Räntekostnader + Låneamorteringar)

Kalkylmässigt låneskötselbidrag
= (Årsbidraget + Räntekostnader) / (Räntekostnader + kalkylmässiga amorteringar på lån)

Likviditet (dagar)
= 365 dagar * Likvida medel 31.12 / Kassautbetalningar under räkenskapsperioden

Balansräkningens nyckeltal

(Kommun och affärsverk) Soliditet, %
= 100 * (Eget kapital + Avskrivningsdifferens och reserver) / (Hela kapitalet - Erhållna förskott)

(Koncern) Soliditet, %
= 100 * (Eget kapital + Minoritetsandel + Koncernreserv) / (Hela kapitalet - Erhållna förskott)

Relativ skuldsättning, %
= 100 * (Främmande kapital - Erhållna förskott) / Driftsinkomster

Ackumulerat överskott (underskott)

= Föregående räkenskapsperioders överskott (underskott) + Räkenskapsperiodens överskott (underskott)

Ackumulerat överskott (underskott), €/ invånare
= [Föregående räkenskapsperioders överskott (underskott) + Räkenskapsperiodens överskott (underskott)]/ Invånarantal 31.12.

(Kommun och koncern) Lånestock 31.12.
= Främmande kapital - (Erhållna förskott + Skulder till leverantörer + Resultatregleringar + Övriga skulder)

(Affärsverk) Lånestock 31.12.
= Främmande kapital - (Erhållna förskott + Skulder till leverantörer + Resultatregleringar + Övriga skulder + Räntefira skulder från kommunen/samkommunen)

Lånestock euro/ invånare
= Lånestock / Invånarantal 31.12.

Lån och hyresansvar 31.12
= Främmande kapital - (Erhållna förskott + Leverantörsskulder + Resultatregleringar + Övriga skulder) + Hyresansvar

Lån och hyresansvar, euro/invånare
= [Främmande kapital - (Erhållna förskott + Leverantörsskulder + Resultatregleringar + Övriga skulder) + Hyresansvar]/ Invånarantal 31.12.

Lånefordringar 31.12.
= I placeringar antecknade masskuldebrevsfordringar och andra lånefordringar

7 Underteckning av bokslutet och bokslutsanteckning

VANTAAN KAUPUNKI

Tilinpäätöksen allekirjoitukset

Vantaalla 27.3.2023

Vantaan kaupunginhallitus

Sari Multala

Mika Niikko

Ville Karinen

Ulla Kaukola

~~Pirjo Luokkala~~ Nina Alummela

Anitta Orpana

~~Tuukka Saimen~~ Niilo Karki

Hanna Valtanen

Ritva Viljanen
Kaupunginjohtaja

Säde Tahvanainen

Faysal Abdi

Mika Kasonen

Kai-Ari Lundell

Vaula Norrena

~~Sakari Rokkanen~~ Susanna Kaiju

Visa Tammi

Tilinpäätösmerkintä

Olemme antaneet suorittamastamme tilintarkastuksesta tänään kertomuksen.

Helsinki 3 5 2023

KPMG Oy Ab
tilintarkastusyhteisö

Juha Huuskonen
KHT, JHT

Vanda stad
tfn 839 11 (växel)
Stationsvägen 7, 01300 Vanda

KPMG Oy Ab
Tölöviksgatan 3 A
PB 1037
00101 Helsingfors, FINLAND

Telefon +358 20 760 3000
www.kpmg.fi

Revisionsberättelse 2022

Till Vanda stad stadsfullmäktige

Vi har granskat Vanda stadsförvaltning, bokföring och bokslut för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2022. Bokslutet omfattar stadens balansräkning, resultaträkning, finansieringsanalys och noter till dem samt tablå över budgetutfall och verksamhetsberättelse. Bokslutet omfattar även särskilt/särskilda bokslut för stadens affärsverk. Till bokslutet hörande uppgifter motsvarande koncernbokslut består av balansräkning, resultaträkning, finansieringsanalys och noter till dem.

Stadsstyrelsens och övriga redovisningsskyldigas skyldigheter

Stadsstyrelsen och övriga redovisningsskyldiga är ansvariga för stadens förvaltning och skötseln av ekonomin under räkenskapsperioden. Stadsstyrelsen och stadsdirektören/borgmästaren ansvarar för upprättandet av bokslutet och för att det ger en rättvisande bild av stadens resultat, dess ekonomiska ställning, finansiering och verksamhet i enlighet med bestämmelser och föreskrifter om upprättande av bokslut. Stadsstyrelsen och stadsdirektören har i verksamhetsberättelsen redogjort för ordnandet av stadens interna kontroll och riskhantering.

Stadsstyrelsen och stadsdirektören ansvarar även för ordnandet av intern kontroll och den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta ett bokslut som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns skyldigheter

Vi har granskat räkenskapsperiodens förvaltning, bokföring och bokslut i enlighet med god revisionssed inom den offentliga förvaltningen för att upptäcka väsentliga felaktigheter och rapportera om dem som resultat av granskningen. Vid granskningen av förvaltningen har vi utrett huruvida medlemmarna i förvaltningsorganen och de ledande tjänsteinnehavarna för uppgiftsområdena verkat enligt lag. Vid granskningen av huruvida stadens interna kontroll och riskhantering har ordnats på behörigt sätt har beaktats redogörelsen för dem i verksamhetsberättelsen. Vi skaffar oss en förståelse av den del av interna kontrollen som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga och för att uttala oss om ordnandet av den interna kontrollen, men inte för att uttala oss om effektiviteten i stadens interna kontroll. Därtill har vi granskat riktigheten i uppgifterna som givits om grunderna för statsandelarna.

Vi har utfört granskningen för att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida förvaltningen skötts enligt lag och fullmäktiges beslut. Bokföringen, principerna för upprättandet av bokslutet, dess innehåll och presentation har granskats i tillräcklig omfattning för att konstatera att bokslutet inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Granskningens resultat

Stadens förvaltning har skötts enligt lag och fullmäktiges beslut.

Stadens interna kontroll och riskhantering har ordnats på behörigt sätt.

Uppgifterna som givits om grunderna för statsandelarna är riktiga.

Stadens bokslut och till bokslutet hörande uppgifter motsvarande koncernbokslut är upprättade enligt bestämmelser och föreskrifter om upprättande av bokslut. Bokslutet ger en rättvisande bild av räkenskapsperiodens resultat, ekonomiska ställning, finansiering och verksamhet.

KPMG Oy Ab, a Finnish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.

FO-nummer 1805485-9
Hemort Helsingfors

Utlåtanden om godkännande av bokslutet och beviljande av ansvarsfrihet

Vi förordar att bokslutet godkänns.

Vi förordar att de redovisningsskyldiga beviljas ansvarsfrihet för den av oss granskade räkenskapsperioden.

Helsingfors den 3 maj 2023

KPMG OY AB

Juha Huuskonen
OFGR, CGR

5 § **Vandaspårans byggande**

VD/8690/08.00.00.03/2018

RV/TeA/HW/THu/EJ/AP

Ett förslag till en projektplan för Vandaspåran har färdigställts. Vandaspåran är en cirka 19 kilometer lång spårvägslinje som har planerats gå från flygplatsen via Jumbo och Dickursby till Håkansböle och därifrån via Västerkulla till Mellungsbacka metrostation. I samband med byggandet av Vandaspåran förbättras hela gatuområdets kvalitetsnivå ”från vägg till vägg”. Vandaspåran utvecklar stadsmiljön och lockar byggnadsinvesteringar utmed linjen. Byggandet av Vandaspåran har beräknats kosta Vanda 414 miljoner euro. Det slutliga beslutet om genomförandet av spårvägen fattas av stadsfullmäktige på förslag av stadsstyrelsen.

Vandas mål är att växa på ett hållbart sätt och placera stadens tillväxt nära goda och starka kollektivtrafikförbindelser. Prioriteringsområdena i Vandas stadsstrategi 2022–2025 är bl.a. en ekonomiskt hållbar och livskraftig stad, förebyggande av ojämlikhet, ett resurssmart och klimatneutralt Vanda och blomstrande stadscentrum. Stadens spetsprojekt Vandaspåran förverkligar alla dessa mål. Vandaspåran styr utvecklingsriktningarna för markanvändningen i Vanda för de följande årtiondena tillsammans med den nya generalplanen på motsvarande sätt som Ringbanan från och med 2010-talet. Vidare utgör planeringen och byggandet av spårvägen en av åtgärderna i den godkända vägkartan för resurssmarthet.

Om Vandaspåran genomförs kommer den att ha stor betydelse och utgöra den första delen i ett regionalt spårvägsnät. En halv kilometer av Vandaspåran går på Helsingfors sida i Mellungsbacka. Reserveringarna för spårvägar i Helsingfors generalplan fortsätter via Vichtisvägen till Myrbacka, via Tusbyleden till Rosendal och via spårvägen Vik-Malm till Håkansböle. Dessa reservationer har beaktats också i Vandas nya generalplan. I Vandas nya generalplan förbereder man sig också på att Vandaspåran fortsätter från Aviapolis till västra Vanda. Kaupunkiliikenne Oy, som uppkom som resultat av HST:s bolagisering, och vars dotterbolag RV Kalusto ja Varikko Oy Vanda anslutit sig som delägare till, möjliggör upphandlingar av spårvägsmateriel och depå, underhåll och utveckling på regional nivå.

Generalplan 2020
Vandaspåran utgör en grund för hela stadens nya generalplan som trädde i kraft 11.1.2023. Generalplanen drar upp riktlinjer för den framtida stadsutvecklingen med hjälp av två viktiga lösningar: den framtida tillväxten styrs till den nuvarande stadsstrukturen genom att förtäta och förnya och stödja sig på goda kollektivtrafikförbindelser. I generalplanen har tillväxten placerats i synnerhet i centrumen och utmed den högklassiga kollektivtrafikservice som Vandaspåran medför. År 2050 beräknas det finnas 124 000 invånare och 83 000 arbetsplatser längs spårvägen.

Vandaspåran förverkligar också flera andra mål i generalplanen. Då tillgängligheten och attraktionskraften förbättras kring Vandaspårans hållplatser uppstår en ny stadsstruktur, där mångsidig närservice är lättillgänglig när man rör sig till fots eller med cykel. Intresset för fastighetsutveckling som även ökar i östra Vanda, stöder en balanserad utveckling av centrumen och motarbetar segregation. Den ökande tillgängligheten stärker stadscentrumen, stöder utvecklingen av servicenätet och ökar tillgången på arbetskraft.

Klimatneutralitetsmål
En tätare stad utmed kollektivtrafiken är en ovillkorlig förutsättning för att Vandas mål om klimatneutralitet 2030 ska uppnås. En smidig kollektivtrafik minskar behovet av bilkörning och ett trivsamt gaturum uppmuntrar människor till att röra på sig till fots eller med cykel. Miljöerna kring hållplatserna utvecklas och förtätas, och en personbil är inte nödvändig för att nå det flesta av de tjänster som invånarna använder sig av dagligen. Utvecklingen av kollektivtrafiken minskar också trycket på ökningen av biltrafiken, vilket sparar utrymme i gatunätet.

Vandaspårans mål
Vandaspårans mål har fastställts i tekniska nämnden (6.11.2018 § 10) och i stadsstyrelsen (12.11.2018 §19) utifrån godkända mål. Huvudmålen är utveckling av Vandas attraktionskraft och stadsmiljö, lätthet att röra sig och tillgänglighet, lokal välfärd och sysselsättning samt miljövänlighet och en klimatneutral stad.

Planerings- och beslutsbakgrund
Den första förhandsutredningen om Vandaspåran blev klar i början av 1990-talet och dragningen av spårvägslinjen markerades i generalplanen 2007. Markeringen gav upphov till ett behov av flera regionala utredningar och områdesreserveringar i detaljplanerna för områdena utmed linjen. I den preliminära översiktsplanen för Vandaspåran som färdigställdes 2018 fastställde man spårvägens preciserade dragning och planerade hållplatsernas antal och platser. I översiktsplanen som färdigställdes år 2019 preciserades linjen i Dickursby, och planeringen och konsekvensbedömningarna togs till en betydligt mer detaljerad nivå.

Vanda stadsfullmäktige beslutade (16.12.2019 § 7) att Vandaspårans tekniska planering fortgår utifrån översiktsplanen. Vidare beslutades att förverkligandet av spårvägen bereds genom detaljplanering, gatuplanering och verkställighetsplanering. Det konstaterades att beslut om genomförandet av spårvägen fattas år 2023. Vanda stad förutsatte i sitt beslut att staten deltar i projektets planeringskostnader med en 30 procents andel. Det beslutades också att en dispositionsplan för markanvändningen i spårvägskorridoren utarbetas på så sätt att spårvägsinvesteringen på lång sikt, vad gäller Vandas betalningsandel, kan finansieras med fastighetsekonomiska fördelar som spårvägen medför och dispositionsplanen möjliggör.

Helsingfors stadsfullmäktige godkände 27.11.2019 för sin del översiktsplanen för Vandaspåran som underlag för den fortsatta planeringen.

Vanda stadsstyrelse beslutade 16.4.2021 § 18 att utarbeta detaljplaneringen av Vandaspåran och gatuplanerna i Dickursby i enlighet med Bangrändens linje.

Spårvägens dispositionsplan
Utarbetandet av spårvägens dispositionsplan inleddes i slutet av 2020 parallellt med slutförandet av generalplanen. Planen omspänner en zon inom en radie av ca 800 meter från spårvagnshållplatserna. Som uppgifter för dispositionsplanen definierades en vision för spårvagnsstaden Vanda, dess dimensionering och effekterna av dess utveckling. Dispositionsplanen fungerar som underlag för spårvägens projektplan och bedömningen av konsekvenserna i anslutning till den.

Utifrån utkastet till dispositionsplan utarbetades konsekvensbedömningar och en omfattande växelverkan gällande planens innehåll utfördes. Planen slutfördes på hösten 2022 för godkännande utifrån den inlämnade responsen och bedömningarna. Stadsstyrelsen beslutade 30.1.2023 § 12 föreslå för stadsfullmäktige att dispositionsplan YK0049 godkänns.

Information och växelverkan
Informationen och växelverkan för den fortsatta planeringsfasen inleddes år 2020 med utarbetandet av spårvägens program för deltagande och bedömning. Målet har varit att ge invånare och aktörer i Vanda samt projektets övriga intressegrupper information om hur spårvägens planering framskrider och vilka konsekvenserna är i stadens områden, och informera om hur man kan delta och påverka i planeringen. Det har varit möjligt att delta i planeringen redan i ett tidigt skede: när det gäller gatu- och parkplaner har man kunnat ta ställning till utkasten, och för detaljplanernas del har man kunnat ta ställning till beredningsmaterialen, varefter det på nytt getts möjlighet till växelverkan då planerna gått vidare till framläggning.

Planeringsmaterialen har illustrerats med videor. De spårvägsrelaterade videorna har setts 214 000 gånger. Sammanlagt har 8250 åsikter om planerna lämnats in. Spårvägens information och växelverkan sker via flera kanaler: webbsidorna vantaa.fi/ratikka har fungerat som hemmabas för all information. Möjligheterna att delta har sammanställts i tjänsten Osallistuvavantaa.fi. Vandaspåran har egna informationskanaler på de sociala medierna, ett nyhetsbrev som kan beställas och en planeringskarta som uppdateras på webben: gis.vantaa.fi/ratikka. Det har också informerats om hur planeringen framskrider såväl till medierna som i Invånartidningen som delas ut till varje hushåll i Vanda. Spårvägsrelaterade invånarmöten har ordnats som närmöten, distansmöten och även hybridmöten. Sammanlagt har 1800 personer deltagit i mötena.

Vandaspårans planeringsskede
Under planeringsskedet åren 2020–2023 har följande utarbetats: en dispositionsplan för markanvändningen utmed spårvägslinjen, detaljplaner, gatuplaner och en omfattande konsekvensbedömning. Det största arbetet under planeringsskedet har varit utarbetandet av detaljplaner samt gatuplaner och preliminära byggnadsplaner enligt MBL, parallellt med varandra. Gatuplanerna inbegriper planeringen av hela gatans tvärsektion med körfiler, cykelvägar och trädkantade körfält. Gatuplanerna godkänns en och en i stadsrumsnämnden. Planeringen har genomförts i nära samarbete med alla serviceområden inom stadsmiljöns verksamhetsområde med fokus på lösningarnas funktionalitet, kvalitet och vision om framtidens stad. Särskild uppmärksamhet har fästs vid genomförbarheten, hanteringen av kostnadsberäkningarna och riskbedömningen. Både kostnader och risker har kontrollerats i olika multiprofessionella sakkunniggrupper.

Vandaspårans projektplan sammanställer alla utredningar, planer och konsekvensbedömningar som gjorts under planeringsperioden. När det gäller gatuplanerna har planlösningarna och deras kostnadsberäkningar sammanställts i projektplanen. Rapporten sammanställer också alla de uppskattade konsekvenserna av projektet jämfört med bussalternativet, och beskriver bussalternativets egenskaper. Projektplanen innehåller också resultaten av hela projektets ekonomiska bedömning som beskrivits närmare i rapporten om stadsekonomiska konsekvenser.

Superbussutredning
I projektplanen för Vandaspåran har spårvagnen jämförts med en elbuss med en led

(”standardbussalternativ”). Utöver detta har man utarbetat en separat superbussutredning där spårvagnarna har jämförts med ett mycket högklassigt bussystem. En s.k. superbuss är en elbuss med två leder som rymmer 130 passagerare (cirka 70 % av spårvagnens kapacitet). Egna körfält måste byggas till i nästan samma omfattning som för en spårväg, men eftersom superbussmaterielen är bredare än spårvagnsmaterielen, skulle man vara tvungen att till exempel gallra bort gatuträd. Resultaten från utredningen visar att investeringskostnaderna för Vandas del skulle uppgå till 426 miljoner euro för en superbuss. Det beräknas att antalet passagerare (påstigare) är cirka 32 000 per dygn år 2050, vilket är cirka 70 % av antalet passagerare som färdas med spårvagn.

Enligt utredningen är superbussen något förmånligare att förverkliga och driva än spårvagnen. Superbussens kapacitet att klara av trafikstörningar är högre och rutten kunde ändras vid behov. Nackdelen är att bussystemet inte är möjligt att byggas till ett så tillgängligt system som Vandaspåran. Det finns mer bevis på och erfarenheter av Vandaspårans positiva effekter på stadens attraktionskraft och fastighetsutveckling, och dessutom lockar Vandaspåran fler passagerare. Superbusslinjen skulle bilda ett eget separat kollektivtrafiksystem enbart för Vanda, vilket innebär att bland annat eget separat materiel måste anskaffas för systemet och underhållas. Vandaspåran med tillhörande materiel är däremot en del av det regionala kompatibla spårvägssystemet, vilket lätt kan byggas vidare och utvidgas till exempel mot Helsingfors.

Staten har inte tidigare gett understöd för något bussystem i MBT-avtalen, och därför är det ytterst osannolikt att staten skulle bidra med en andel på 30 % av byggnadskostnaderna för en superbuss. Om staten skulle besluta att inte alls delta i kostnaderna för en superbuss, skulle Vandas kostnadsandel för superbussalternativet bli cirka 12 miljoner euro större än spårvägsinvesteringen. På motsvarande sätt med tanke på HRT:s ekonomiska ekvation täcker infrastrukturersättningarna all infrastruktur på spårvägen, men vad gäller bussystem täcker ersättningen i enlighet med infrastrukturavtalet endast terminaler, tunnlar, broar och kollektivtrafikgator. Sålunda skulle en superbuss förmodligen få HRT:s infrastrukturersättning endast för en begränsad del av helhetsinvesteringen, och resten skulle falla helt och hållet på stadens ansvar.

Konsekvensbedömning
I projektplanen har man gjort en omfattande bedömning av Vandaspårans tekniska, ekonomiska och stadsstrukturella konsekvenser. Den största nyttan på lång sikt uppstår från den positiva utvecklingen av staden och dess attraktionskraft. Byggandet av en tät och intressant spårvägsstad lockar privata investeringar som är värda miljarder, skapar nya levande arbetsplatskluster och lockar nya invånare från omgivande kommuner. Allt detta tillsammans kan starta en positiv utvecklingsspiral för årtionden framåt.

Vandaspåran skapar en hållbar, högklassig och tillgänglig kollektivtrafikservice som förbättrar förbindelserna till östra och mellersta Vanda i omfattande grad. Vandaspåran går största delen på egna körfält, så därmed blir dess trafik inte långsammare när staden folkmängd växer. Resorna som görs med Vandaspåran är vanligtvis rätt så korta, och en stor del byter till t.ex. tåg eller metro. En ökad tillgänglighet i området som spårvägen medför är betydande. Företagen gynnas av den ökade tillgängligheten för arbetstagarna, och å andra sidan får invånarna bättre tillgång till områden där det finns arbetsplatser och tjänster.

Vandaspårans inverkan på naturen, miljön, buller och skakningar har uppskattats vara små. År 2050 har CO2-utsläppen beräknats vara 1 220 ton mindre än alternativet med en standardbuss, även om invånarantalet är 35 000 och antalet arbetsplatser 8 000 större än jämförelsealternativet. CO2-utsläppen för byggandet av Vandaspårans grund- och ytkonstruktioner har beräknats uppgå till 150 000 ton totalt. Ombyggandet av gator som standarbussalternativet förutsätter orsakar också en betydande mängd CO2-utsläpp, uppskattningsvis 45 000 ton. Bussalternativets totala effekter är ändå svåra att ställa i relation till Vandaspåran, eftersom man inte har planerat att placera nya invånare och arbetsplatser någon annanstans, eller beräknat utsläppen som orsakas av bussarna.

Vandaspårans nytto-kostnadsförhållande har räknats ut enligt bedömningarna som använts i jämförelsen med Trafikledsverkets trafikprojekt. Värdet är negativt och därför kan inget egentligt nytto-kostnadsförhållande anges. Trafikledsverkets beräkningsmodell beaktar till exempel inte fastighetsekonomiska inkomster eller annan vinning som staden får. Fördelarna som beräkningen visar består till största delen av passagerarnas servicenivå- och tidsfördelar, och fördelar till följd av ändringarna i fördelningen av färdsätten. Detta betyder att det uppstår fördelar på grund av att biltrafiken minskar, det vill säga exempelvis mindre antal olyckor och mindre utsläppsmängder samt kortare restider för bilister. Särskilt i och med den nya trafikprognosmodellen och det minskade värdet för kollektivtrafikresenärers tid i beräkningsanvisningarna, får numera alla kollektivtrafikprojekt dåliga resultat när detta bedömningssätt används.

Stadsekonomisk bedömning
De stadsekonomiska effekter som byggandet av Vandaspåran kommer att ha under en period på 40 år, har bedömts i en rapport om de stadsekonomiska effekterna. Stadsekonomin påverkas av:

- fastighetsekonomin,
- infrastrukturinvesteringen, underhållskostnaderna och finansieringskostnaderna
- statens deltagande i investeringskostnaderna,
- skatteinkomsterna från byggverksamheten,
- skatteinkomsterna från och nettodriftskostnaderna för nya invånare och arbetsplatser,
- samt HRT:s kommunalandelar och infrastrukturersättningar (inkluderar kollektivtrafikens biljettintäkter och trafikeringskostnader, dvs. också kostnaderna för depån och spårvagnarna).

Den totala fastighetsekonomiska nyttan av Vandaspårans zon för Vanda är uppskattningsvis 794 miljoner euro, varav den totala nyttan av bara bussalternativet beräknas vara 371 miljoner euro och den tilläggsfördel som Vandaspåran medför uppskattas vara 423 miljoner euro. Den ytterligare utvecklingen av markanvändningen som spårvägen medför har bedömts ett område åt gången, till exempel utifrån områdets nuvarande attraktionskraft. Inkomster från markförsäljning och markanvändningsavtal ger staden penningmässiga fördelar.

Investeringskostnaderna för Vandaspåran har beräknats uppgå till 606 miljoner euro enligt gatuplanernas kostnadsberäkning. 53 miljoner euro av beloppet är kostnader som riktas direkt till HRM, och 15 miljoner euro utgör Helsingfors stads andel. Endast en del av investeringskostnaderna utgörs av spårvägens infrastruktur och resten av till exempel förbättring av hela gaturummets kvalitetsnivå, flyttningar av rör och ledningar, kvalitetskorridorer för cykeltrafik samt gatugrönområden och belysning. En betydande del av projektets kostnadsökning har berott på kostnader för markbyggnad/schaktningsarbete och höjningen av jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU) som beskriver detta (+21 % 2018–2022). För närvarande ser det däremot ut som att kostnadsökningen har avstannat,

men å andra sidan kan man förmoda att den allmänna kostnadsnivån ökar en aning under den fem år långa byggperioden.

Byggkostnaden inbegriper uppskattningsvis ombyggnadsprojekt för till exempel gator och annan kommunalteknik för 177 miljoner euro. Ombyggnadsprojekten har ansetts vara nödvändiga att genomföra för att få slut på den ökande reparationsskulden för infrastrukturen. Dessa kostnader ingår också i bussalternativet, vars totalkostnader skulle utgöra 180 miljoner euro för Vanda. De underhållskostnader som ökar på grund av spårvägen har beräknats utifrån övriga spårvägsprojekt i Finland. Underhållskostnaderna har beräknats öka med cirka 3,9 miljoner euro per år, dvs. 156 miljoner under en period på 40 år.

Vandaspårans finansiering sköts som en del av Vanda stads långsiktiga medelanskaffning, vilken är den förmånligaste av de alternativ som undersökts. Staden kan eventuellt använda sig av specialkreditinstitut såsom bl.a. Europeiska Investeringsbanken i projektets finansiering. Totalekonomiskt sett och med tanke på riskhanteringen är det fördelaktigast och förnuftigast att byggandet av spårinfrastrukturen och projektets finansiering sköts via stadens balansräkning. Olika EU-finansieringsmöjligheter utreds också aktivt. Finansieringskostnaderna har beräknats uppgå till sammanlagt 222 miljoner euro. Finansieringen baserar sig på en 25 års lånetid med en ränta på 3,5 procent.

Eftersom projektet följer MBT-planen förutsätter Vanda stad att staten deltar i Vandaspårans byggkostnader med minst 30 procent det vill säga 177 miljoner euro. MBT-avtalet undertecknas år 2023, och därefter fattas ett separat beslut och ingås ett avtal om statens deltagande i kostnaderna. Vandaspårans byggkostnader för Vanda stad är 414 miljoner euro efter HRM:s, Helsingfors och statens andelar.

Den inverkan som skatteinkomsterna har inbegriper inkomster i form av kommunalskatter som invånarna betalat, fastighetsskatter, statsandelar, samfundsskatter samt i form av utgifter nettodriftskostnader som i och med tillväxten riktas till kommunen. Bedömningarna av skatteinkomsterna som utvecklas i takt med att markanvändningen ökar innehåller osäkerheter särskilt när det gäller nya invånare. Konsekvenserna för inkomstskatter beräknas vara -1,5 miljoner fram till år 2050. Sålunda täcker de inkomster som nya invånare och arbetsplatser producerar i sin helhet de kostnader som används till tjänster och stadens verksamhet. Statens skatteinkomster är flera gånger större jämfört med sådant statligt stöd (30 % av investeringskostnaderna) som beviljas för ett ändamål. Med anledning av byggandets inverkan på sysselsättningen bedömer man att cirka 44 miljoner euro återförs till Vanda stad.

HRT betalar infrastrukturersättning till den kommun som gör kollektivtrafikinvesteringar. Kommunerna igen betalar en kommunandel till HRT, med vilken kostnaderna för kollektivtrafik kan täckas. Först dras biljettintäkterna av från kostnaderna, varefter investeringskostnaderna fördelas över en period på 40 år också till andra kommuner för betalning på basis av passagerarnas hemkommuner.

Vandas kommunandel har i och med Vandaspåran beräknats öka med cirka 414 miljoner euro under en period på 40 år jämfört med standardbussalternativet. Kommunandelen inbegriper också trafikeringskostnader och en investering för en depå och vagnar. Å andra sidan skulle andelen

infrastrukturersättningar för Vandaspåran som HRT betalar Vanda öka med 383 miljoner euro jämfört med en standardbuss.

Vandaspårans inkomster täcker utgifterna för spårvägens hela livscykel. Om man ser på realvärdena kommer spårvägsinvesteringen totalt sett att ligga cirka 10 miljoner euro på plus. Enligt nuvärdena dvs. diskonterade värden ligger slutsumman på cirka 177 miljoner euro på plus.

Inverkan på Vandas ekonomi
De årliga effekterna på Vandas ekonomi har bedömts i en separat rapport (Capex Oy). I bedömningen har man beaktat att byggkostnaderna täcks med ett lån, och att alla kostnader och inkomster fördelas på olika år. Utfallet är att Vandaspårans inverkan på stadens kassaflöde är positiv (+ 6 … + 15 miljoner euro inkomster per år) ungefär ända fram till 2040-talet. Efter detta har de fastighetsekonomiska inkomsterna beräknats vara mindre, varvid inverkan på kassaflödet minskar de sista åren av betalningen av lånet och blir negativ (- 2 … - 24 miljoner euro utgifter per år). Totalt sett är spårvägsprojektets inkomster större än utgifterna.

Genomförandemodell
Staden har utrett projektets genomförandemodell i flera faser. I samband med utredningarna har man intervjuat representanter för samarbetspartnerna, största infrastrukturentreprenörerna och planeringskonsultbyråerna för att i ett tillräckligt tidigt skede kunna klarlägga vilka åsikter som råder på marknaden när det gäller upphandling av Vandaspårans infrastrukturarbete.

Man har kommit fram till att som genomförandemodell föreslå att spårvägen genomförs på två alliansformade entreprenader med gemensamma mål. Alliansernas utvecklingsfas preciserar projektplanens lösningar. Det fattas ett separat beslut om genomförandemodellen.

Fortsatta åtgärder
Om det beslutas att Vandaspåran ska genomföras, är en fortsatt åtgärd bl.a. att konkurrensutsätta en upphandlingskonsult, allianser och delvis också en nödvändig planering under bygg- och arbetstiden samt en beredning av projektets beställarorganisation innan statens beslut om MBT-bidrag. Efter att detaljplanerna har fastställts förvärvar staden gatuområdena längs spårvägslinjen i sin helhet så de övergår i stadens ägo och besittning, betalar ersättningarna för dem och ingår avtal i anslutning till dem.

När det gäller finansieringen är följande steg efter ett eventuellt beslut om byggande, att föra förhandlingar med kommunikationsministeriet och finansministeriet för att kunna säkerställa statlig finansiering för projektet. Man inleder också förhandlingar om lånefinansiering med finansinstitut. Alla EU-finansieringsmöjligheter följs också upp aktivt.

Vanda stad är för närvarande delägare med en liten andel i Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab. Vandas innehav i koncernen gäller endast dotterbolaget RV Kalusto ja Varikko Oy som ansvarar för spårvagnsmaterielen och depåerna. I enlighet med det beslut som stadsstyrelsen fattade 30.11.2021 köper Vanda stad av Helsingfors stad Stadstrafik Ab:s aktier i CP-serien, vilka hänför sig till innehavet av Stadstrafik Ab:s dotterbolag RV Kalusto ja Varikko Oy. Köpesumman är cirka 2,9 milj. euro enligt uppskattningen som gjordes år 2021, och den motsvarar cirka 33 % av ägarandelen av CP-seriens aktier. Efter detta anlägger RV Kalusto ja Varikko Oy depån i Fagersta enligt projektplanen och inleder materielanskaffningen. Vanda stad ansvarar för säkrandet av finansieringen.

Vad beträffar informationen är en fortsatt åtgärd att utarbeta en informationsplan för byggtiden. Särskilt boende och företagare längs spårvägslinjen måste informeras i god tid och på ett tydligt sätt under hela byggnadsarbetet om byggplatserna och de förändringar som de kommer att medföra. Enligt nuvarande uppfattning skulle byggandet av Vandaspåran börja tidigast år 2024 och trafiken på spårvägen inledas år 2029.

Enligt Vanda stads förvaltningsstadga, 8 kap. 1 § punkt 31 beslutar stadsstyrelsen om godkännandet av projektplaner (inklusive målpriser) och kostnadskalkyler för investeringsprojekt som omfattar fler än ett verksamhetsområde och kräver riktlinjer på stadsnivå, med undantag för projektplaner för tekniska ombyggnadsprojekt eller projekt som kostar under 1 000 000 euro (moms 0 %). Eftersom genomförandet av Vandaspåran handlar om ett beslut av stor betydelse som inverkar på Vanda stads strategi och verksamhet, innehar stadsfullmäktige beslutanderätten om genomförandet av Vandaspåran.

Stadsrumsnämnden 19.4.2023 § 5

Biträdande stadsdirektörens förslag:
Stadsrumsnämnden beslutar

a) föreslå för stadsstyrelsen att Vandaspårans projektplan godkänns,
b) föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att Vandaspåran genomförs enligt projektplanens huvudprinciper,
c) föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, och
d) konstatera att byggandet av Vandaspåran förutsätter att anslagen godkänns av fullmäktige i samband med nästa budget.

Behandling:
Stadsrumsnämndens ledamot Minna Heikkinen föreslog att ärendet bordläggs. Stadsrumsnämndens ledamöter Antti Lind och Jussi Vähäkangas understödde förslaget.

Stadsrumsnämnden ledamot Emmi Pajunen understödde en fortsatt behandling av ärendet.

Ordföranden konstaterade att det getts ett bordläggningsförslag som fått understöd, och man måste rösta om förslaget. Ordföranden föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet bordläggs, röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Hummastenniemi, Hynninen, Kiljunen, Kivimäki, Liutu, Oja, Pajunen, Puha, Toivonen, Viilo, Villagracia-Pasquariello) och 3 nej-röster (Heikkinen, Lind, Vähäkangas). Ordförande konstaterade att bordläggningsförslaget hade förkastats. Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:
Biträdande stadsdirektörens förslag godkändes.

Det antecknades att ledamöterna Minna Heikkinen och Antti Lind lämnade följande avvikande mening i ärendet:
En motiverad bordläggning tillåts inte i punkt 5.”

Vidare antecknades att vänsterförbundets nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av samlingspartiets, socialdemokraternas, centerns och de grönas nämndgrupper:
”Vänsterförbundet föreslår följande uttalanden till principer som styr byggandet av Vandaspåran:

- Man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla faser.
- Den inverkan byggandet av Vandaspåran har på budgeten försämrar inte stadens tjänster.
- I byggandets alla faser fortsätter man att informera om projektet på ett öppet sätt, i rätt tid samt på flera språk och på ett lättläst språk.
- Olägenheter och skadeverkningar som projektet orsakar invånarna i omgivningen och den övriga trafiken under byggandet minimeras.
- När det gäller den konst som skapas längs spårvägslinjen ska man särskilt beakta unga konstnärer från Vanda.
- De skadeverkningar under byggandet i synnerhet på småföretagens verksamhet, t.ex. försämrad framkomlighet till affärerna, ska minimeras.
- Man ska säkerställa spårvägens tillgänglighet längs hela spårvägslinjen.”

___

Stadsstyrelsen 8.5.2023 § 7

Stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar

a) godkänna Vandaspårans projektplan,
b) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspåran genomförs enligt projektplanens huvudprinciper,
c) föreslå för stadsfullmäktige att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, och
d) konstatera att byggandet av Vandaspåran förutsätter att anslagen godkänns av fullmäktige i samband med nästa budget.

Behandling:
Stadsstyrelseledamoten Pirjo Luokkala föreslog understödd av ledamoten Kai-Ari Lundell att ärendet bordläggs till följande sammanträde.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken, och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamot Pirjo Luokkalas bordläggningsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 9 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kaukola, Orpana, Tammi, Valtanen, Seppänen) och 6 nej-röster (Niikko, Lundell, Kärki, Luokkala, Kasonen, Kaiju), varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell understödd av ledamoten Pirjo Luokkala att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder att ärendet godkänns enligt förslaget röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamoten Kai-Ari Lundells förslag om förkastande röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 9 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kaukola, Orpana, Tammi, Valtanen, Seppänen) och 6 nej-röster (Niikko, Lundell, Kärki, Luokkala, Kasonen, Kaiju), varvid ordföranden konstaterade att förslaget om förkastande blivit förkastat.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att sannfinländarnas stadsstyrelsegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

1. Spårvägsprojektets lönsamhet baserar sig helt och hållet på beräkningar som utförts av Newsec Advisory Finland Oy. Vi vill få en utredning av hur man skött konkurrensutsättningen av aktören som utfört de fastighetsekonomiska beräkningarna?
2. Newsec själv konstaterar följande på första sidan i den fastighetsekonomiska utredningen: ”Arbetet uppfyller inte kraven i den auktoriserade AKA-värderingen när det gäller omfattning, noggrannhet eller någon som helst del av skyldigheten att kontrollera uppgifterna. (”Työ ei täytä laajuudeltaan, tarkkuudeltaan eikä tietojen tarkistusvelvollisuuden miltään osilta auktorisoidun AKA-arvion vaatimuksia”.)
När staden beställde utredningen var man då medveten om att företaget i fråga inte kunde uppfylla tillräckliga kvalitetskrav?
3. Har staden redan betalat för de bristfälliga utredningarna? Om ja, hur mycket?
4. Varför hänvisar biträdande stadsdirektören i sina motiveringar till spårvägens lönsamhet till Newsecs utredning, även om det är känt att utredningen inte uppfyller tillräckliga kvalitetskrav?
5. Vem har godkänt utredningen av de fastighetsekonomiska beräkningarna?
6. Ordförande för stadsrumsnämnden i Vanda, Otso Kivimäki, är Newsec Advisory Finlands direktör och delägare.
Vi vill ha en utredning av jäv när det gäller stadsrumsnämndens ordförande, i fråga om de spårvägsprojektrelaterade punkterna 7,24,25,26,27 som är under behandling.
Vi vill också ha en tillgänglighetsutredning av tidigare beslut som anknyter till spårvägsprojektet, och vad stadsrumsnämnden beslutat om under fullmäktigeperioden 2021–2023.
Det finns skäl att i Otso Kivimäkis fall beakta eventuell anställnings- och uppdragsjäv, intressejäv, ombudsjäv eller har stadrumsnämndens ordförande varit jävig på något annat sätt som äventyrat obundenheten av någon annan särskild orsak?
7. Ledamoten Sakari Rokkanen i Vanda stadsstyrelse har varit ekonom för Suomen Vuokranantajat under fullmäktigeperioden åren 2021–2023.
Föreningens syfte är att fungera som en paraplyorganisation som främjar sina medlemmars gemensamma intressen. Föreningens fungerar som en förbindelselänk mellan myndigheterna och fastigheternas representanter och lobbar sina medlemmars intressen.

Vi vill ha en utredning av jäv när det gäller stadsstyrelseledamoten Sakari Rokkanen och de beslut relaterade till spårvägsprojektet som fattats i stadsstyrelsen under åren 2021–2023.
Har det i Sakari Rokkanens fall förekommit anställnings- och uppdragsjäv, intressejäv, ombudsjäv eller har styrelseledamoten varit jävig på något annat sätt som äventyrat obundenheten av någon annan särskild orsak?
Närmare information:
Newsec är ett internationellt fastighetsbolag som äger fastigheter till ett värde av 188 miljarder. I Finland bedrivs verksamheten av bl.a. Newsec Advisory Finland Oy. Newsec är medlem i Suomen vuokranantajat ry och som bolag en betydande maktbärare.
Bolaget äger och administrerar i Vanda tiotals olika hyresbostadsfastigheter, av vilka över tio ligger längs Vandaspårans spårvägslinje. De fastigheter som bolaget äger har marknadsförts redan i flera års tid för kunder med hjälp av ”spårvägsslogans”. Bolaget och deras samarbetspartner planerar också flera fastigheter längs den eventuella spårvägslinjen.

Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Ville Karinen lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

Vänsterförbundet föreslår följande uttalande till principer som styr byggandet av Vandaspåran:

1. Man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla faser.
1. Den inverkan byggandet av Vandaspåran har på budgeten försämrar inte stadens tjänster.
1. I byggandets alla faser fortsätter man att informera om projektet på ett öppet sätt, i rätt tid samt på flera språk och på ett lättläst språk.
1. Olägenheter och skadeverkningar som projektet orsakar invånarna i omgivningen och den övriga trafiken under byggandet minimeras.
1. När det gäller den konst som skapas längs spårvägslinjen ska man särskilt beakta unga konstnärer från Vanda.
1. De skadeverkningar under byggandet i synnerhet på småföretagens verksamhet, t.ex. försämrad framkomlighet till affärerna, ska minimeras.
1. Man ska säkerställa spårvägens tillgänglighet längs hela spårvägslinjen.

Vidare antecknades att stadsstyrelseledamoten Pirjo Luokkala lämnade en avvikande mening i ärendet.

———

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 5

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar

a) genomföra Vandaspåran enligt projektplanens huvudprinciper,
b) att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, och
c) konstatera att byggandet av Vandaspåran förutsätter att fullmäktige godkänner anslagen i samband med nästa budget.

Behandling:
Under behandlingen av ärendet hölls följande gruppanföranden:

Sakari Rokkanen Samlingspartiets fullmäktigegrupp

Minna Räsänen	Socialdemokratiska fullmäktigegruppen
Niilo Kärki	Sannfinländarnas fullmäktigegrupp
Mikko Viilo	De Grönas fullmäktigegrupp
Antero Eerola	Vänsterförbundets fullmäktigegrupp
Pirjo Luokkala	Centerns fullmäktigegrupp
Jouko Jääskeläinen	Kristdemokraternas fullmäktigegrupp
Nina Nummela	Rörelse Nu
Patrik Karlsson	Svenska Folkpartiets fullmäktigegrupp
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Niilo Kärki understödd av Jouko Jääskeläinen att ärendet återremitteras för ny beredning.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet återremitteras för ny beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 41 ja-röster och 26 nej-röster, varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Pekka Virkamäki understödd av Kai-Ari Lundell att punkt b) i stadsstyrelsens förslag kompletteras enligt följande (med *kursiv*):
b) att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, *och att det totala priset som är grund för statens investeringsfinansiering inte överskrids i alliansanbud eller andra anbud.*

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder stadsstyrelsens grundförslag röstar ja, medan de som understöder stadsfullmäktigeledamoten Virkamäkis kompletteringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 41 ja-röster och 17 nej-röster medan nio ledamöter röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att kompletteringsförslaget förkastats.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Pirjo Luokkala understödd av Paula Lehmuskallio att beslutet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder att ärendet godkänns enligt förslaget röstar ja, medan de som understöder stadsfullmäktigeledamoten Pirjo Luokkalas förslag om förkastande röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 41 ja-röster och 26 nej-röster, varvid ordförande konstaterade att förslaget om förkastande hade förkastats.

Beslut:
Stadsstyrelsens förslag godkändes.

Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Pirjo Luokkala lämnade en avvikande mening i ärendet, som understöddes av ledamöterna Jouko Jääskeläinen, Niilo Kärki, Eeva Tikkanen, Tiina Tuomela, Nina Nummela, Marjo Vacker, Juha Järä, Juha Suoniemi, Suvi Karhu, Janne Hartikainen, Tanja Aidanjuuri, Erika Veltheim, Pekka Virkamäki, Kai-Ari Lundell, Markku Weckman, Mika Niikko, Mika Kasonen, Maarit Raja-aho, Lauri Kaira, Paula Lehmuskallio, Lasse Norres, Susanna Kaiju, Katja Siniketo-Pietilä, Stefan Åstrand och Milad Dehghan

Det antecknades att kristdemokraternas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande, vilket understöddes av sannfinländarnas, centerns och rörelse nus fullmäktigegrupper och stadsfullmäktigeledamot Paula Lehmuskallio:

”Spårvägsprojektets planerade tidsplan för byggandet innehåller risker bland annat med tanke på projektets kapitalisering, ränteutveckling och bostadsbyggandets volymbehov. Den skulle också kräva en rätt så mångsidig planläggnings- och bostadsstruktur för att locka invånare, vilket innebär att utvecklingen av strukturen tar tid. Elbussarna räcker till för att täcka det nuvarande behovet för en lång tid framåt.

Det är inte bra att göra förhastade beslut nu. Därför bör stadsstyrelsen aktivt följa upp inledningen av byggandet av spårvägen och byggandets tidsplan och vid behov föra ärendet till stadsfullmäktige för behandling. ”

Det antecknades att de grönas stadsfullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

”Vandaspåran är ett stort projekt som spelar en viktig roll i främjandet av en hållbar tillväxt och kollektivtrafiken. Genomförandet av projektet förutsätter ändå ansvarsfullt beslutsfattande och systematisk riskhantering. Riskernas sannolikhet och deras konsekvenser måste bedömas systematiskt i projektets alla faser. För riskerna ska också tydliga riskhanteringsåtgärder fastställas, genom vilka man siktar på att minimera riskerna och undvika att projektet drar ut på tiden och kostnaderna överskrids.

Efter beslutet om byggandet ska Vanda utarbeta en plan för att minimera och kompensera för koldioxidutsläppen under byggandet. I samband med en noggrannare gatuplanering för spårvägen ska man fästa särskild uppmärksamhet vid anpassningen till klimatförändringen, till exempel i fråga om höga nivåer av dagvatten. I de slutliga gatuplanerna bör man prioritera material med låga utsläpp, t.ex. återvunnet material och se till att växtligheten är tillräcklig för att nå målen i färdplanen för resurssmarthet.
Spårvägen i sig löser inte segregationen utan därutöver måste man satsa på mångsidigt boende, tjänster och välfärden.”

Det antecknades också att vänsterförbundets stadsfullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

- ”Man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla faser.
- Den inverkan byggandet av Vandaspåran har på budgeten försämrar inte stadens tjänster.
- I byggandets alla faser fortsätter man att informera om projektet på ett öppet sätt, i rätt tid samt på flera språk och på ett lättläst språk.

- Olägenheter och skadeverkningar som projektet orsakar invånarna i omgivningen och den övriga trafiken under byggandet minimeras.
- De skadeverkningar under byggandet i synnerhet på småföretagens verksamhet, t.ex. försämrad framkomlighet till affärerna, ska minimeras.
- När det gäller den konst som skapas längs spårvägslinjen ska man särskilt beakta unga konstnärer från Vanda.
- Man ska säkerställa spårvägens tillgänglighet längs hela spårvägslinjen.”

Bilagor:
– Vandaspårans projektplan
– Byggandet av Vandaspåran, gruppanföranden fge 22.01.2023 § 5
– Pirjo Luokkala, avvikande mening fge 22.5.2023 § 5
– Omröstningsrapport fge 22.5.2023 § 5

Anvisningar för sökande av ändring: a) och b) 1. Besvärsanvisning
c) 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:
Tiina Hulkko, projektdirektör, tfn 050 304 4146,
(fornamn.efternamn(at)vantaa.fi)

VANTAAN
RATIKKA

Vantaan ratikka
Hankesuunnitelma

Luonnos 3.4.2023

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

ESIPUHE

Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen. Vantaan ratikka tukee tätä tavoitetta, ja kasvavan saavutettavuuden myötä houkuttelee varrelleen lisää asukkaita ja työpaikkoja. Vantaan ratikalla on keskeinen rooli Vantaan yleiskaavassa 2020 sekä Vantaan kaupunkistrategiassa 2022-2025. Yleiskaavan yhtenä keihäänkärkenä on ”Vantaan ratikka vahvin uusi kasvukäytävä”. Ratikka edistää myös yleiskaavan toista keihäänkärkeä, eli elävöittää nykyisiä kaupunginosia uusien lähiöiden muodostamisen sijaan. Vantaan kaupunkistrategia vuosille 2022-2025 korostaa ennen kaikkea kestävyyttä. Strategisina painopisteinä ovat muun muassa resurssiviisaus ja hiilineutraalius, kukoistavat kaupunkikeskukset sekä eriarvoistumisen estäminen. Vantaan ratikka toteuttaa osaltaan kaikkia näitä tavoitteita. Lisäksi ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on nostettu strategian yhdeksi kärkihankkeeksi, jonka edistäminen jatkuu yli strategiakauden.

Vantaan ratikka on osa MAL-suunnitelmia. MAL on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi pitkällä aikavälillä kehittää. Vantaan ratikka on osa vuoden 2019 suunnitelmaa ja valtion ja kuntien välistä sopimusta, jossa valtio osallistuu ratikan suunnittelun rahoitukseen 30 % osuudella. Vantaan ratikka on mukana myös vuoden 2023 MAL-suunnitelmassa, jonka mukaan valtio osallistuisi ratikan rakentamisen rahoitukseen 30 % osuudella. MAL 2023 -suunnitelmaa ei ole vielä hyväksytty.

Ensimmäinen esisuunnitelma Vantaan ratikasta valmistui 1990-luvun alussa. Yleiskaavaan ratikka tuli vuonna 2007. Alustava yleissuunnitelma ratikasta laadittiin vuosina 2017-2018 ja varsinainen yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Merkittävimmät tähänastiset päätökset Vantaan ratikasta tehtiin Vantaan kaupunginvaltuustossa 16.12.2019 ja Helsingin kaupunginvaltuustossa 27.11.2019, joissa päätettiin siirtyä yleissuunnitelman pohjalta toteutussuunnitteluvaiheeseen ja asemakaavoitukseen.

Tähän hankesuunnitelmaan on pyritty kokoamaan kaikki olennainen tieto Vantaan ratikan suunnitteluun liittyen. Katu- ja rakennussuunnittelua sekä asemakaavoitusta on ohjannut Vantaan kaupungin ratikkatiimi, johon ovat kuuluneet Tiina Hulkko, Sauli Hakkarainen, Jussi Hiltunen, Justiina Nieminen, Petra Linnasaari, Anna Sarikaya ja Hannakaisa Markkanen (31.1.2023 saakka). Suunnitteluun on osallistunut useita satoja suunnittelijoita lukuisista yrityksistä. Katusuunnitelmia ja alustavia rakennussuunnitelmia ovat laatineet AFRY Finland Oy, Finnmap Infra Oy, Ramboll Finland Oy, Ratatek Oy, Sitowise Oy, Sweco Finland Oy, Traficon Oy ja WSP Finland Oy. Ratikan kaavarungon vaikutuksia on arvioinut Ramboll, liikenne-, liikennöinti ja liikkumisvaikutuksia WSP, luontovaikutuksia Faunatica Oy, meluvaikutuksia Sitowise, kiinteistötaloudellisia vaikutuksia Newsec Advisory Finland Oy, verotulovaikutuksia ja vaikutuksia kaupungin vetovoimaan FCG Finnish Consulting Group Oy, vaikutuksia väestörakenteeseen ja segregaatioon Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI, hankkeen riskejä Sweco, kunnossapitoa Proxion Plan Oy ja rahoituskustannuksia CAPEX Advisors Oy.

Hankesuunnitelman laadintaa on ohjannut seuraava ohjausryhmä:

Henry Westlin, pj.	Vantaan kaupunki
Tiina Hulkko	Vantaan kaupunki
Laura Muukka	Vantaan kaupunki
Jari Viinanen	Vantaan kaupunki
Emmi Pasanen	Vantaan kaupunki
Ilkka Laine	Vantaan kaupunki
Mari Siivola	Vantaan kaupunki
Tomi Henriksson	Vantaan kaupunki
Armi Vähä-Piikkiö	Vantaan kaupunki
Mika Ahonen	Vantaan kaupunki (27.1.2023 asti)
Jussi Hiltunen	Vantaan kaupunki
Anna Sarikaya	Vantaan kaupunki
Hannakaisa Markkanen	Vantaan kaupunki (31.1.2023 asti)
Milla Hamari	Vantaan kaupunki (alkaen 1.2.2023)
Tuomas Autere	Uudenmaan ELY-keskus
Salla-Mari Rintala	Uudenmaan ELY-keskus (28.6.2022 asti)
Eeva Kopposela	Uudenmaan ELY-keskus (alkaen 13.12.2022)
Johanna Wallin	HSL
Saara Rimpelä	HSL
Anton Silvo	Helsingin kaupunki
Juha Saarikoski	Kaupunkiliikenne Oy (31.12.2022 asti)
Artturi Lähdetie	Kaupunkiliikenne Oy (1.1.2023 alkaen)
Hanna Strömmer	Traficom
Jouni Karhunen	Traficom

Hankesuunnitelman kokoamisesta ovat vastanneet Tiina Hulkko ja Joonas Stenroth Vantaan kaupungilta sekä Juhani Bäckström, Henri Miettinen, Atte Supponen, Samuli Kyytsönen, Jyrki Paavilainen ja Ilari Jounila WSP:stä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

SISÄLTÖ

Esipuhe 2
Tiivistelmä 4

1.Tavoitteet 7

2.Lähtökohdat 9

2.1 Aiemmat suunnitteluvaiheet ja päätökset 9
2.2 Yleiskaava 2020 ja kaupunkistrategia 2022-2025 11
2.3 Mal 2019 ja MAL 2023 13
2.4 viestintä ja Vuorovaikutus 14

3.Eurooppalaiset ratikat 17

3.1 Ratikoiden renessanssi 17
3.2 Kokemuksia ratikan vaikutuksista kaupunkikehitykseen Pohjoismaissa 19

4.Hankkeen kuvaus 22

4.1 Suunnitteluperiaatteet 22
4.2 Design manual 23
4.3 Pysäkkien liikkumispalvelut 25
4.4 Taide 26
4.5 Linjaus 27
4.6 Voimalinjat 38
4.7 Varikko 39
4.8 Liikennöinti 40
4.9 Kalusto, kaluston hankinta 42
4.10 Bussilinjasto 43
4.11 Resurssiviisaat ratkaisut 44

5.Runkobussivaihtoehdon kuvaus (Ve0+) 45

5.1 Runkobussivaihtoehdon linjasto 45
5.2 Runkobussivaihtoehdon investointikustannukset 47
5.3 Runkobussivaihtoehdon liikennöintikustannukset 49

6.Ratikan vaikutukset 50

6.1 Kaupunkikehitys 50
6.2 Liikkuminen ja liikenne 62
6.3 Ympäristö 74
6.4 Rakentamisen aikaiset vaikutukset 80
6.5 Vantaan ratikan tavoitteiden toteutuminen 81

7.Ratikan talousvaikutukset 84

7.1 Ratikan Investointikustannukset 84
7.2 Varikon Investointikustannukset 87
7.3 Radan kunnossapitokustannukset ja varikon käyttökustannukset 88
7.4 Liikennöintikustannukset 89
7.5 Kaupunkitaloudelliset vaikutukset 91
7.6 Vaikutukset HSL:n talouteen 95
7.7 Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus 96

8.Riskien hallinta 98

9.Jatkotoimenpiteet 99

Lähdeluettelo 100

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

TIIVISTELMÄ

Vantaan ratikka on suunniteltu pikaraitiotieyhteys lentoasemalta Aviapoliksen ja Tikkurilan kautta Hakunilaan, ja siitä Länsimäkeen ja Helsingin Mellunmäkeen. Vantaan ratikan vaikutuksia verrataan tässä hankesuunnitelmassa runkobussivaihtoehtoon. Vantaan ratikan tavoitteita on päivitetty yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen vastaamaan entistä paremmin Vantaan laajempia strategisia tavoitteita. Tavoitteiksi ovat muodostuneet seuraavien asioiden edistäminen

- Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa. Tämä tavoite toteutuu ratikkavaihtoehdossa paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.
- Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat. Tämä tavoite toteutuu ratikkavaihtoehdossa paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.
- Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen. Ratikkavaihtoehdolla on sekä tavoitetta edistäviä vaikutuksia että tavoitettava heikentäviä vaikutuksia runkobussivaihtoehtoon verrattuna.
- Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät. Tämä tavoite toteutuu ratikkavaihtoehdossa paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

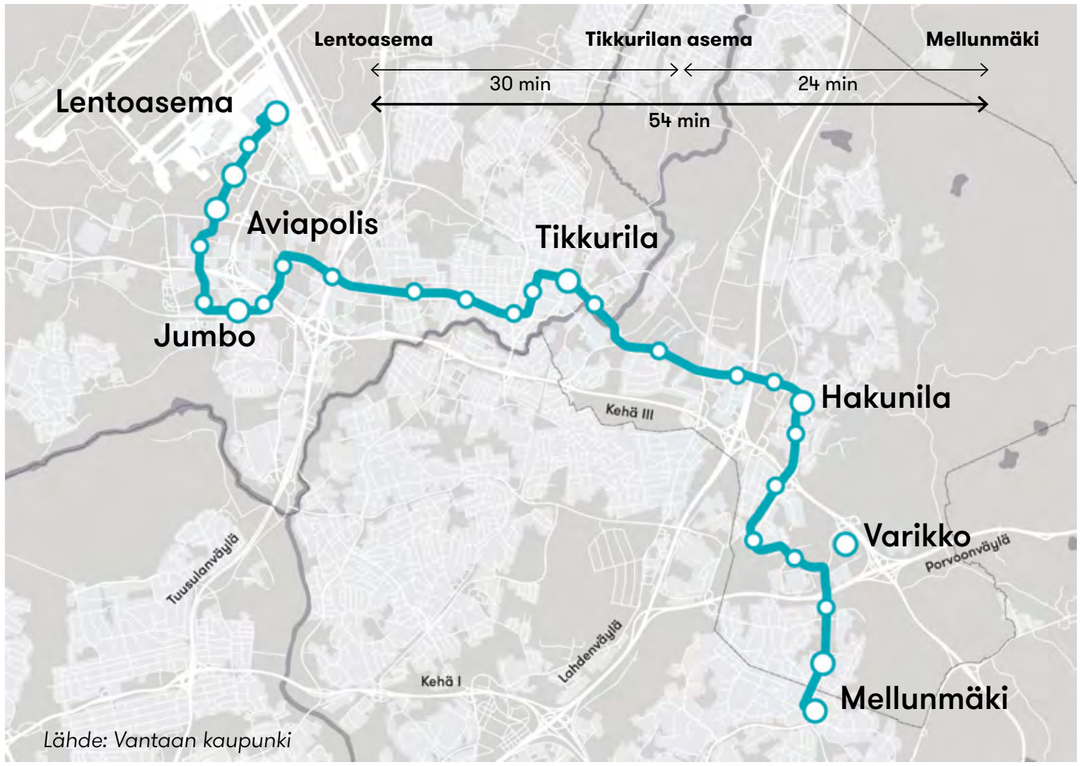
Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa

Ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikka varmistaa asuntojen ja työpaikkojen toteutumista pitkällä aikavälillä runkobussivaihtoehtoa paremmin. Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen arviolta noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Työpaikkojen määrä kasvaa noin 83 000 työpaikkaan. Vastaavat luvut runkobussivaihtoehdossa ovat noin 89 000 asukasta ja 68 000 työpaikkaa. Ratikka vaikuttaa asuinrakentamiseen koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti kaupunkikeskustojen välillä kuten Kyytitien varrella, Vaaralassa, Pakkalassa ja Veromiehen alueella. Työpaikkamäärien kehittymiseen ratikka vaikuttaa runkobussivaihtoehtoa enemmän erityisesti Aviapoliksessa, Pakkalassa ja Tikkurilan itäpuoleisilla alueilla.

Ratikka lisää runkobussia paremmin kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla asukkaita, yrityksiä, matkailijoita ja investointeja. Ratikka on runkobussiin verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Ratikka nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Sen tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin.

Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat

Saavutettavuus paranee ratikkavaihtoehdossa runkobussivaihtoehtoon verrattuna kahdella tavalla. Ensimmäiseksi maankäytön tiivistyminen tarjoaa asukkaille ja



Lähde: Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKAN TUNNUSLUKUJA

Radan pituus 19,3 km
- 17,5 km omalla ajoradalla
- 0,4 km joukkoliikennekaistalla- tai kadulla
- 1,4 km sekaliikennekaistalla

Pysäkkipareja 27 kappaletta (keskimääräinen pysäkkiväli 740 m)

Nopeus noin 22 km/h (sisältää pysäkkipysähdykset)

Vuoroväli arkena
- Ruuhkassa 7,5 minuuttia
- Päivällä 10 minuuttia
- Varhainen aamu, myöhäinen ilta 15-30 minuuttia

Vuonna 2050 asukkaita noin 35 000 ja työpaikkoja noin 15 000 enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa (800 metrin säteellä pysäkeistä)

Nousuja ratikkaan tehdään vuonna 2050 noin 47 000 arkivuorokaudessa

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

työntekijöille palveluja lähietäisyydellä. Toiseksi ratikka parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Yhteyksien parantumiseen vaikuttavat muun muassa matka-aika, matka-ajan luotettavuus ja matkustusmukavuus. Ratikkavaihtoehdossa joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa palvelutason parantuessa. Myös kävelyn ja pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista kasvaa maankäytön tiivistyessä.

Pitkällä aikavälillä ratikan matkustajamäärät ovat noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa ja runkobussin noin 19 000 matkustajaa. Runkobussin kapasiteetti ei ole arvioiduilla runkobussivaihtoehdon asukas- ja työpaikkamäärillä vaarassa ylittyä edes pitkällä aikavälillä, mutta toisaalta runkobussin kapasiteetti ei riitä palvelemaan ratikan matkustajamäärää.

Ratikka parantaa liikkumisen esteettömyyttä, kun pysäkit ja niiden läheisyydessä olevat suojatiet rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helpompaa kuin bussiin. Ratikka pysähtyy aivan reunakiven viereen, jolloin siihen on aidosti esteetön kulku. Bussi jää helposti kauemmas pysäkistä, jolloin bussiin nouseminen ja poistuminen on hankalampaa. Ratikan kulku on myös bussia tasaisempaa, jolloin matkustaminen seisten on helpompaa ja esimerkiksi liikennevälineessä kaatumisen riski on pienempi. Ratikka siis edistää useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä edistäen kaupunkilaisten yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia.

Ratikan liikennejärjestelyjen muutoksilla on pieniä heikentäviä vaikutuksia autolla ajamiseen Vantaalla runkobussivaihtoehtoon verrattuna. Ratikan reitti on kuitenkin suunniteltu pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään, eivätkä autolla ajavat joudu odottamaan pysäkille pysähtyneen raitiovaunun takana.

Ratikan rakentaminen aiheuttaa enemmän haittoja liikenteelle ja liikkumiselle kuin runkobussivaihtoehdon rakennustyöt.

Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

Tavoitetta edistävät muun muassa liikkumisen painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen, mikä vähentää pidempimatkaista liikkumistarvetta. Raidealueet on suunniteltu ensisijaisesti nurmipintaisina ja ratikan varteen on suunniteltu puurivit aina, kun se on ollut mahdollista. Katuvihreällä saadaan katuympäristöstä miellyttävämpää etenkin kesähelteillä ja samalla lisättyä mahdollisuuksia hulevesien hallintaan.

Tavoitetta heikentää erityisesti rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys. Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan kuitenkin rakentamisen päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Lisäksi vuoden 2030 loppuun mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Runkobussivaihtoehdossa katujen peruskorjaus aiheuttaa myös huomattavan määrän päästöjä, mutta selkeästi ratikkavaihtoehtoa vähemmän.

Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Ratikkavaihtoehto luo runkobussivaihtoehtoa paremmat edellytykset alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Ratikkaa voidaankin pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, joilla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen.

Ratikan pysäkkiympäristöt kehittyvät entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien jalankulkukaupungiksi. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Ratikka muuttaa myös katuympäristöä huomattavasti enemmän kuin runkobussivaihtoehto. Liikkumisen viihtyisyys paranee lisääntyvällä katuvihreän määrällä. Viihtyisyyden lisääminen huomioidaan myös pysäkkien ja pylväiden muotoilulla sekä valaistuksella ja kalustevalinnoilla. Pysäkeille ja reitin varrelle on suunniteltu myös viihtyisyyttä lisäävää julkista taidetta.

Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta, työllisyyttä ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana. Ratikka houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranee runkobussivaihtoehtoa enemmän. Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä.

Talous

Ratikan rakentamisen kokonaiskustannus on 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan kaupungin osuus on 414 miljoonaa euroa. Valtion MAL-avustuksen osuus olisi 30 prosenttia kustannuksista, eli noin 177 miljoonaa euroa. Ratikkalinjan Helsingin puolelle ulottuvan osuuden kustannukset Helsingin kaupungille ovat 15 miljoonaa euroa. Lisäksi Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteuttaa reitin varrelle vesihuoltoa noin 53 miljoonalla eurolla. Runkobussivaihtoehdon rakentamiskustannukset ovat noin 180 miljoonaa euroa, joka koostuu muun muassa bussikaistojen rakentamisesta ja katujen perusparannuskustannuksista. Runkobussivaihtoehdossa HSY toteuttaa vesihuoltoa noin 20 miljoonalla eurolla. Valtio ei osallistuisi runkobussivaihtoehdon kustannuksiin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Yhteiskuntataloudellisesti ratikka ei ole kannattava, kun laskennassa noudatetaan Väyläviraston ratahankkeiden hankearviointiohjetta. Hankkeen kokonaishyödyt ovat negatiiviset, sillä liikennöintikustannuksen kasvu on suurempi kuin muut laskennalliset hyödyt, joten varsinaista hyöty-kustannuslukua ei voida esittää. Yhteiskuntataloudellisessa laskelmassa ei ole mukana kiinteistötaloudellisia vaikutuksia tai muita kaupunkikehityshankkeen laajempia taloudellisia vaikutuksia.

Kaupunkikehityksestä saatavat tulot kattavat ratikan rakentamisen kustannukset. Rakentamiskustannusten lisäksi Vantaalle tulee kustannuksia hankkeen rahoittamisesta, raiteiden kunnossapidosta, ratikan liikennöinnistä (sisältäen vaunut ja varikon) ja Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostoista. Ratikka tuo kaupungille puolestaan myös tuloja. Kiinteistötaloudelliset tulot eli maanmyynti- ja vuokraustulot ja maankäytön sopimuskorvaukset ovat suurin tuloerä. Toinen tuloerä on verotulo, joita kaupunki saa muun muassa kiinteistö- ja yhteisöveroina sekä tuloveroina. Verotuloja käytetään kasvavan kaupungin palveluihin. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen myötä saatavien verotulojen arvioidaan kattavan niistä aiheutuvat kasvavat palvelumenot, jolloin myös verotulovaikutus on positiivinen. Ratikan talousvaikutukset ovat yhteensä noin +10 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana.

RATIKAN KAUPUNKITALOUSVAIKUTUKSET VANTAALLE	
Menot	
Rakentamiskustannus Vantaalle	-414 M€
HSL-talous (sis. liikennöinti, vaunut, varikko)	-31 M€
Kunnossapitokustannukset	-156 M€
Rahoituskustannukset (25 vuoden laina-aika 3,5 % korolla)	-222 M€
Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostot	-3 M€
Tulot	
Kiinteistötaloudelliset tulot	+794 M€
Verovaikutukset	+42 M€
Ratikan talousvaikutukset yhteensä 40 vuoden aikana	+10 M€

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

1. TAVOITTEET

Vantaan ratikan tavoitteita on päivitetty yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen vastaamaan entistä paremmin Vantaan laajempia strategisia tavoitteita. Ratikan päätavoitteiksi ovat muodostuneet seuraavien asioiden edistäminen:

1. Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa
2. Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat
3. Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät
4. Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

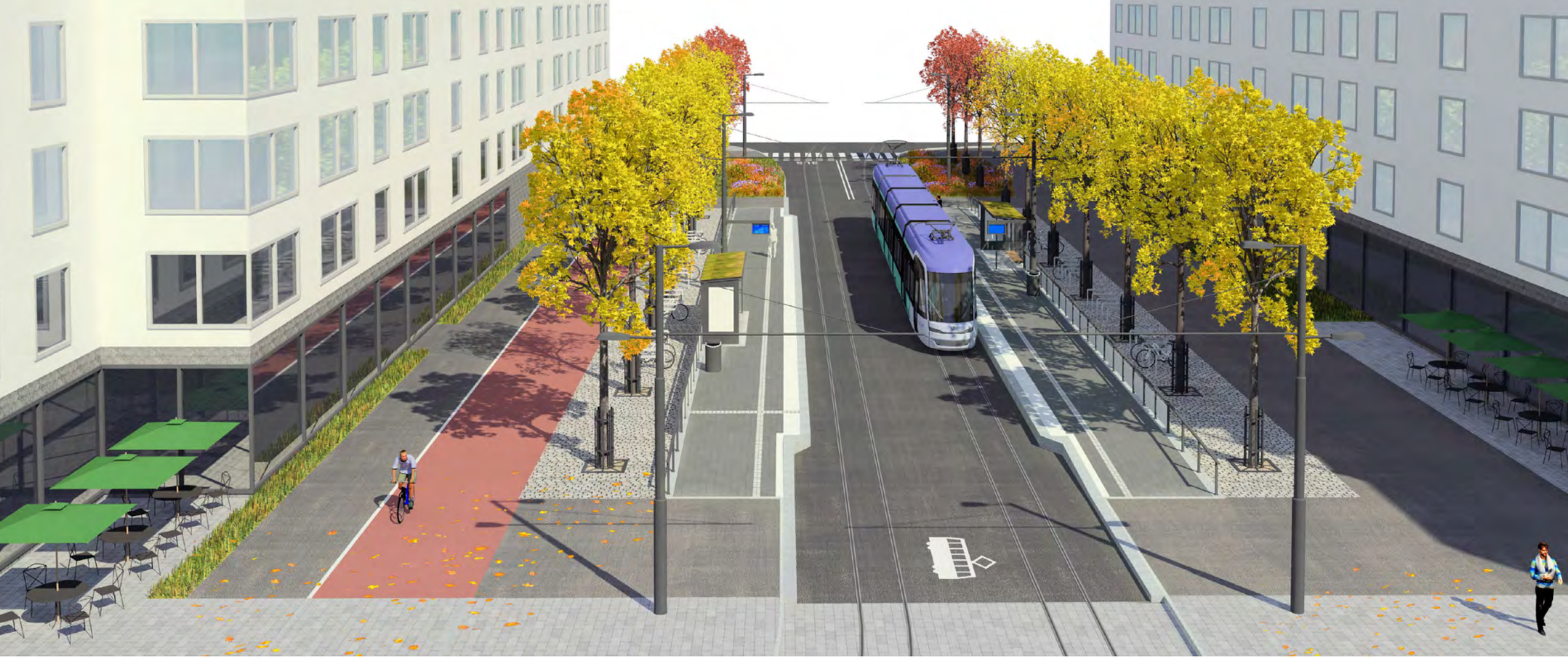
Vantaan kaupunginhallitus hyväksyi marraskuussa 2018 tavoiteltavat teemat ja mittarit tavoitteille. Yleissuunnitelman yhteydessä osalle mittareista määritettiin ohjausryhmän toimesta seuraavat numeeriset arvot:

- Vaihtamisen helppous on erityisesti varmistettava lentoasemalla, Tikkurilassa, Aviapoliksen asemalla, Hakunilan keskustassa ja Jumbossa sekä tärkeimmissä valtateiden solmukohdissa (vt7, vt4, kt 45)
- Eriytyminen vähenee
- 0 ratikkaonnettomuutta
- Keskinopeus yli 25 km/h
- Vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä pysäkeistä asuu yli 100 000 asukasta
- Vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä pysäkeistä on yli 85 000 työpaikkaa
- Ratikkaan tehdään yli 100 000 nousua arkivuorokaudessa
- Vuonna 2050 seudulla on siirtynyt henkilöautoista yli 5 000 henkilöä enemmän joukkoliikenteen, pyöräilyn tai jalankulun pariin verrattuna bussivaihtoehtoon
- Vuonna 2050 ratikan kuormitus on aamuhuipputuntina yli 3 000 matkustajaa/suunta vähintään kolmen kilometrin linjaosuudella
- Vuonna 2050 liikenteen kasvihuonepäästöjen vähenemä on yli 6 000 CO_2 -tonnia
- Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Luvussa 6.5 on arvioitu päivitettyjen tavoitteiden, teemojen ja mittareiden toteutumista. Luvussa 7.7. on arvioitu yhteiskuntataloudellista kannattavuutta.

Kuva 1.1 Vantaan ratikan tavoitteet.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



Kuva 1.2 Pysäkkialueen luonnonkivetty pinta tuo laadukkuutta aluekokonaisuuteen. Ratikkapysäkin läheisyyteen sijoittuvat kivijalkapalvelut hyötyvät pysäkin läheisyydestä. Joukkoliikenteen käyttäjä voi helposti poiketa matkan varrella kahvilaan tai muihin palveluihin. Kuva on suuntaa antava, todellinen toteutus saattaa jonkin verran poiketa. (Lähde: Design Manual. Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. WSP 2022)

Vantaan ratikalle on Design Manualissa (WSP 2022) asetettu suunnittelun aikana korkeat tavoitteet katutilalle, jotka tukevat päätavoitteiden toteutumista. Katu- ja pysäkkialueiden pintamateriaalit, valaistus, pysäkkien ja pylväiden muotoilu ja kalustevalinnat sekä paikallisten teemojen näkyminen pysäkki- ja asemaympäristöissä lisäävät ratikalla matkustamisen viihtyisyyttä ja rakentavat sen brändiä. Seuraavassa on lueteltu katutilalle asetettuja tavoitteita:

- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä. Pysäkkien viherkatot ovat osa vihreää verkostoa.
- Ulkonäältään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen ulkotilan materiaalit ja kalusteet. Lämmintä tunnelmaa luodaan väreillä ja materiaaleilla.
- Raitiolinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen.

Vantaan ratikalle on esitetty erilaisia päästöjä vähentävien, resurssiviisaiden ratkaisujen suuntaviivoja (Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise 2020). Tunnistetut päästövähennystoimenpiteet suunnitteluratkaisuissa liittyvät erityisesti materiaalivalintoihin ja massakoordinointiin. Lisäksi rakentamisen aikaisiin päästöihin voidaan vaikuttaa työmaa- ja kuljetuskaluston valinnoilla. Resurssiviisaus näkyy muun muassa pienempinä CO2 -päästöinä, mikä edistää kaupungin hiilineutraalisuustavoitteita.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

2. LÄHTÖKOHDAT

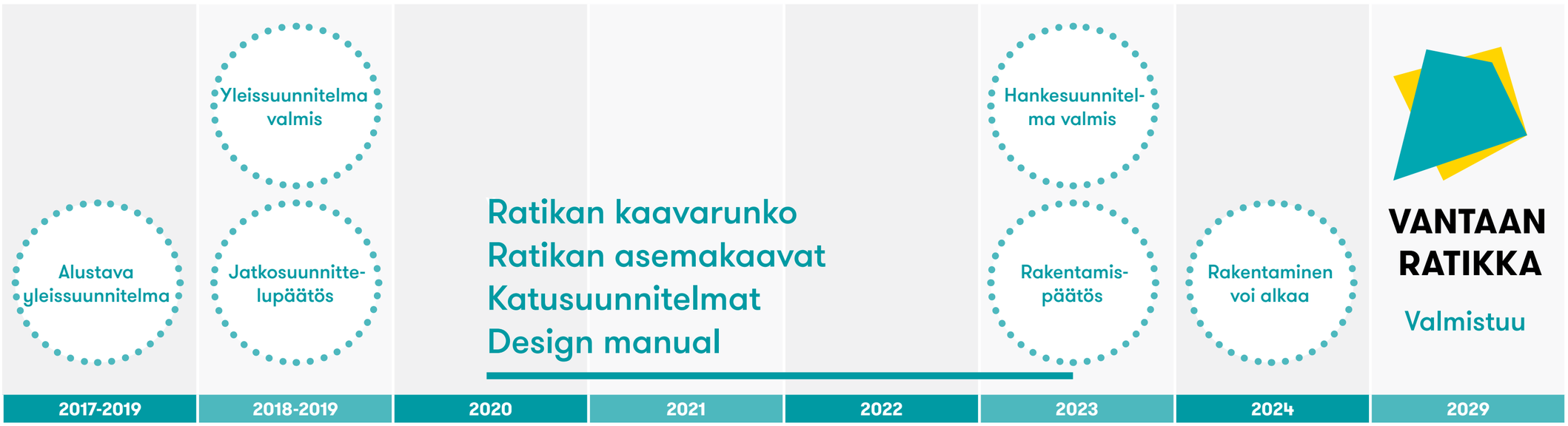
2.1 AIEMMAT SUUNNITTELUVAIHEET JA PÄÄTÖKSET

Ensimmäinen esisuunnitelma Vantaan ratikasta valmistui 1990-luvun alussa. Vantaan yleiskaavaan ratikka tuli vuonna 2007 ja Helsingin yleiskaavaan vuonna 2016. Alustava yleissuunnitelma (WSP 2018) ratikasta laadittiin vuosina 2017-2018 ja siinä arvioitiin ratikan reittejä monien eri tekijöiden kannalta. Yleissuunnitelma (WSP, Ratatek, Promethor, Rapal 2019) valmistui vuotta myöhemmin, jolloin laadittiin muun muassa tarkempi kustannusarvio sekä suunniteltiin pysäkkien tarkemmat paikat.

Merkittävimmät tähänastiset päätökset Vantaan ratikasta tehtiin Vantaan kaupunginvaltuustossa 16.12.2019 ja Helsingin kaupunginvaltuustossa 27.11.2019, joissa päätettiin siirtyä yleissuunnitelman pohjalta toteutussuunnitteluvaiheeseen (katusuunnittelu ja alustava rakennussuunnittelu). Merkittävä poliittinen päätös on myös liittynyt ratikan reittiin Tikkurilassa. Vantaan kaupunginhallitus päätti 26.4.2021, että Ratakujan linjaus (katso luku 4.5) valitaan lähtökohdaksi ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitteluun.

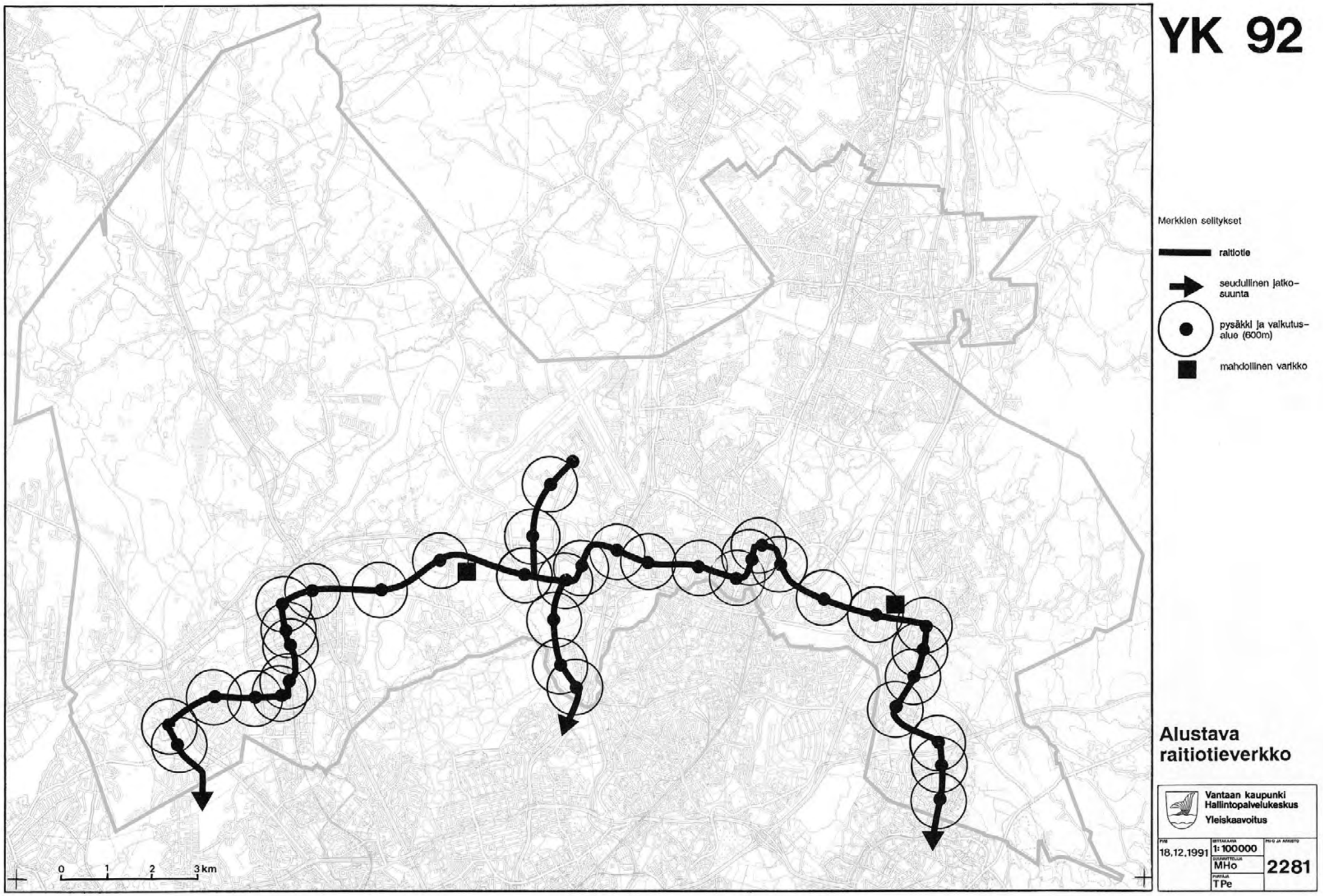
Vantaan kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki osti Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista.

Muut Vantaan ratikan keskeiset päätökset ovat liittyneet asemakaavojen tai katusuunnitelmien käsittelyyn lautakunnissa, kaupunginhallituksessa ja kaupunginvaltuustossa.



Kuva 2.1 Aikataulu ja keskeiset päätöksentekopisteet.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



Kuva 2.2 Alustava raitiotieverkko vuoden 1992 yleiskaavan liitekartalla.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

2.2 YLEISKAAVA 2020 JA KAUPUNKISTRATEGIA 2022-2025

Vantaan ratikalla on keskeinen rooli Vantaan yleiskaavassa 2020 sekä Vantaan kaupunkistrategiassa 2022-2025. Vantaalla on ollut jo pidempään tavoitteena kasvaa erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen.

Vantaan kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 28.11.2022 Vantaan uuden yleiskaavan voimaantulosta 11.1.2023. Poikkeuksen tähän muodostavat ne osat, joiden katsotaan kumoutuneen Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen seurauksena. Jatkovalituksille ei korkein hallinto-oikeus myöntänyt valituslupaa.

Yleiskaava 2020 on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa maankäytön kehitystä haluamaansa suuntaan. Tavoitevuosi on 2050. Yleiskaavassa ratikalla on erittäin keskeinen rooli. Yhtenä keihäänkärkenä on ”Vantaan ratikka vahvin uusi kasvukäytävä”. Ratikka edistää myös toista keihäänkärkeä, eli elävöittää nykyisiä kaupunginosia uusien lähiöiden muodostamisen sijaan. Yleiskaavan vahvin kasvukäytävä on ratikan varsi. Yleiskaavan viimeistelyn rinnalla on laadittu ratikan kaavarunkoa.

Yleiskaava toimii lähtökohtana ratikan kaavarungolle, jonka laadinnasta päätettiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019 samalla kun päätettiin jatkaa ratikan toteutukseen suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi varsinaisesti loppuvuodesta 2020. Kaavarungossa määritellään visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, arvioidaan mitoitusta

Kuva 2.3 Tiivistelmäkuva Vantaan kaupunkistrategiasta 2022-2025.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

ja kehittämisen vaikutuksia. Kaavarunko kuvaa siten kaupungin tahtotilaa ratikan reittialueen kaupunkikehityksestä pitkällä aikavälillä. Kaavarunko hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 30.1.2023. Valtuustossa kaavarunko on tarkoitus käsitellä samanaikaisesti ratikan toteutuspäätöksen kanssa.

Vantaan kaupunkistrategia vuosille 2022-2025 korostaa ennen kaikkea kestävyyttä. Strategisina painopisteinä ovat muun muassa resurssiviisaus ja hiilineutraalius, kukoistavat kaupunkikeskukset sekä eriarvoistumisen estäminen. Vantaan ratikka toteuttaa osaltaan kaikkia näitä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa ratikka on nostettu yhdeksi neljästä kärkihankkeesta, jonka suunnittelua ja toteutusta jatketaan strategiakaudella. Kärkihankkeet ovat hankkeita, jotka rakentavat tulevaisuutta pidemmälle ja niiden edistäminen jatkuu yli strategiakausien. Kärkihankkeet ovat merkittävää panostusta kaupunkikehittämiseen, ja ratikalla on tärkeä rooli tiivistyvän kaupungin mahdollistajana.

Vantaan ratikkayhteys ja päätepysäkki on merkitty myös Helsingin yleiskaavaan 2016, jossa linja yhdistyy Helsingin metroverkkoon ja kehitettävään pikaraitiotieverkostoon. Vantaan ratikka tukee Helsingin maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteita ja luo edellytyksiä seudulliselle yhteistyölle liikennejärjestelmän kehittämisessä. Vantaan ratikkayhteys Helsingissä tukee myös Helsingin kaupunkistrategian 2021-2025 tavoitteita edistämällä kunnianhimoista ilmastovastuuta, älykkäitä liikkumisratkaisuja sujuvan arjen perustana ja Helsingin kaupunginosien omaleimaisuutta ja turvallisuuden vaalimista.

Kuva 2.4 Vantaan yleiskaavan keihäänkärjet.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

2.3 MAL 2019 JA MAL 2023

MAL 2019 ja MAL-sopimus

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31 (MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimus on hyväksytty kaupunkien ja kuntien elimissä, ja valtioneuvoston istunto hyväksyi sopimuksen lopullisesti 8.10.2020. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksella varaudutaan pitkäjänteiseen kehitykseen ja toimenpiteiden voimistamiseen tarvittaessa.

MAL-sopimuksessa on sovittu, että kunnat jatkavat MAL 2019 –suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua. Kunnat edistävät seuraavien pikaraitiotiehankkeiden toteuttamista, ja rahoittavat 70 % niiden kokonaistoteutuskustannuksista. Valtio osallistuu sopimuksessa määritettyjen hankkeiden rahoitukseen 30 % osuudella. Sopimuksessa todetaan, että Vantaan ratikan osalta hankkeen suunnittelua jatketaan päätösten mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 oli 393 miljoonaa euroa.

Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen seuraavien MAL-sopimusten yhteydessä tai kaupunkien tehtyä rakentamispäätöksen. Valtio tekee siten päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan ja Helsingin tehtyä päätöksensä hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisessa MAL2023-suunnittelussa linjataan kestäviä ratkaisuja pitkällä aikavälillä ja priorisoidaan tärkeimpiä toimenpiteitä lyhyellä aikavälillä. MAL 2023 täsmentää ja tarkistaa edellistä MAL 2019 -suunnitelmaa päivittyvien tavoitteiden ja toimintaympäristömuutosten perusteella.

Keväällä 2022 MAL 2023 visio ja tavoitteet hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYKissä, HSL:n hallituksessa ja KUUMA-seudun KUUMA-johtokunnassa. Tavoitteet on esitetty viereisessä kuvassa.

Lopputuloksena vuonna 2023 valmistuu suunnitelma, jossa on mukana maankäytön sijoittaminen, asuntotuotanto ja kaikki kulkumuodot sisältävän liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Vantaan ratikan rakentaminen on mukana MAL 2023-suunnitelman investointiohjelmassa. MAL-suunnitelmaa ei ole vielä hyväksytty.

Kuva 2.5 MAL 2023 tavoitteet. (Lähde: HSL).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

2.4 VIESTINTÄ JA VUOROVAIKUTUS

Lähtökohdat ja tavoitteet

Vantaan ratikan jatkosuunnitteluvaiheen viestintä ja vuorovaikutus alkoi vuonna 2020 ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Vuorovaikutuksen ja viestinnän tavoitteena on ollut kertoa kaupunkilaisille suunnittelun etenemisestä, kuulla näkemyksiä ja ideoita sekä ottaa niitä parhaalla mahdollisella tavalla suunnittelussa huomioon.

Vantaan ratikan viestinnän ja vuorovaikutuksen päätavoitteena on tarjota vantaalaisille asukkaille ja toimijoille sekä muille hankkeen sidosryhmille riittävästi ajankohtaista tietoa ratikan suunnittelun etenemisestä ja vaikutuksista kaupungin alueilla. Viestintää on toteutettu useita eri viestintäkanavia hyödyntäen. Vuorovaikutuksessa on panostettu monipuolisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien tarjoamiseen.

Viestintä- ja vuorovaikutusprosessi ja toteutus

Vantaan ratikan yleisen viestinnän ja vuorovaikutuksen rinnalla on tehty kohdennettuja toimenpiteitä eri sidosryhmien tavoittamiseksi. Esimerkiksi lapsille ja nuorille toteutettiin digitaalinen ratikan suunnittelupeli, ja yrityksille järjestettiin tilaisuuksia.

Kaupungin päättäjille ja johdolle on raportoitu hankkeen etenemisestä seurantaryhmissä sekä osana kaupunkiympäristön toimialan vuosiraportointia ja osavuosikatsauksia. Kaupunginjohtaja on toiminut puheenjohtajana kaupunkitasoisessa seurantaryhmässä, jossa ratikkahankkeen etenemisestä on viestitty myös hankkeen keskeisille kumppaneille eli Helsingin kaupungille, Helsingin seudun liikenteelle (HSL), Väylävirastolle, Uudenmaan ELY-keskukselle sekä Finavialle. Kaupungin sisäisesti henkilöstölle on järjestetty oma infotilaisuus puolivuosittain.

Viestintä ja vuorovaikutus eri suunnittelutasoilla

Ratikan suunnittelua on toteutettu yhtäaikaisesti kaavarungon, asemakaavojen sekä katu- ja puistosuunnittelun tasoilla. Asukkaat ovat pystyneet vaikuttamaan ratikan suunnitteluun jättämällä mielipiteitä tai muistutuksia:

- Katu- ja puistosuunnitelmaluonnosten esittelyssä
- Katusuunnitelmaehdotusten nähtävillä olossa
- Asemakaavojen valmisteluaineistojen esittelyssä
- Asemakaavaehdotusten nähtävillä olossa
- Ratikan kaavarunkoluonnoksen nähtävillä olossa

Lisäksi on järjestetty pientaloalueilla asukastilaisuuksia nähtävillä olojen aikana sekä ratikan kevät- ja syysinfot.

Ratikan kaavarunko

Vantaan yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä kertyi laaja vuorovaikutusaineisto, joka toimi pohjana ratikan kaavarungon laadinnassa. Suunnittelussa huomioitiin saadut mielipiteet ja asukkaiden toiveet osallisuus- ja arviointisuunnitelmasta, asukaskyselyistä ja kaavarunkoluonnoksesta. Kaavarunkotyön tueksi pidettiin työpajoja syksyllä 2021 ja tehtiin laaja liikkumisen verkkokysely sekä katu- ja taidekysely osallistuvavantaa.fi -alustalla. Kyselyissä kartoitettiin ratikan vaikutusta lähiympäristöön, arkeen sekä liikkumista ratikalla. Kyselyjen ja selvitysten vastauksista koottiin asukkaiden toiveet ratikkakaupungista- raportti. Lisäksi kiinteistönomistajien ja vantaalaisten lasten ja nuorten mielipiteitä kartoitettiin erikseen. Lapsille ja nuorille

Kuva 2.6 Ulkoisen viestinnän ja vuorovaikutuksen kohde- ja sidosryhmät.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kuva 2.7 Vantaan ratikan viestintää maastossa.

tehtiin Seppo.io -pelialustalle ratikan suunnittelupeli, jossa lapset ja nuoret pääsivät tutustumaan suunnitteluun sekä kertomaan ajatuksia omasta lähiympäristöstään ja ratikasta. Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 1.6-30.6.2022. Kaavarunkoa esiteltiin viidessä eri tilaisuudessa kaavarunkoalueella. Osallisten oli mahdollista jättää suunnitelmasta mielipiteensä kirjeitse tai sähköpostitse kirjaamoon sekä osallistuvavantaa.fi:n karttapohjaisen kyselyn kautta. Mielipiteitä saatiin 44 taholta. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet on koottu erilliseen raporttiin.

Asemakaavat sekä katu- ja puistosuunnitelmat

Asemakaavat valmistellaan vaiheittain selvitysten, mielipiteiden ja vaikutusten arviointien pohjalta ja yhteensovitetaan ratikan katu- ja puistosuunnittelun kanssa. Ratikan suunnittelussa katu- ja puistosuunnitelmat ja asemakaavat nivoutuvat vahvasti yhteen, joten vuorovaikutukseen asukkaiden ja maanomistajien kanssa on haluttu panostaa etenkin luonnosvaiheessa.

Vuosien 2021–2022 aikana esiteltiin kaikki ratikan Vantaan puolen katu- ja puistosuunnitelmaluonnokset verkossa. Luonnoksien esittelyä varten tehtiin asukkaille yleisesittelyvideoita, havainnollistamisvideoita ja suunnitelman sisältöä selostavia videoita avaamaan suunnitelmien sisältöä ja helpottamaan mielipiteen muodostamista. Videot julkaistiin Vantaan kaupungin kaupunkiympäristön Youtube-kanavalla ja somekanavissa. Katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksiin oli mahdollista jättää mielipiteitä karttakyselyn kautta tai suoraan sähköpostilla. Mielipiteisiin vastattiin vuorovaikutusraporteissa.

Asemakaavojen valmisteluaineisto pohjautuu ratikan katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksiin. Asemakaavojen valmisteluaineistosta sekä katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista sekä asemakaavojen ja niitä vastaavien katu- ja puistosuunnitelmaehdotusten nähtävillä olosta on lähetty kirjeet ulkopaikkakuntalaisille maanomistajille (MRA 27 §).

Vuoden 2022 ja 2023 aikana järjestettiin erillisiä asukastilaisuuksia ratikan reitin pientaloalueilla (Kuusikko, Vaarala, Viertola, Hakunila, Hakkila, Rajakylä). Tilaisuuksissa esiteltiin tarkemmin alueen asemakaavoja ja katu- ja puistosuunnitelmia, sekä keskusteltiin ratikkahankkeesta asukkaiden kanssa.

Palautetta ja tuloksia

Vantaan ratikan jatkosuunnittelusta on viestitty aktiivisesti ja asukkaille on tarjottua monipuolisia tapoja saada tietoa ja osallistua suunnitteluun. Ratikan suunnittelun vaiheista on pidetty kaikille kiinnostuneille avoimia tilaisuuksia etänä verkossa sekä läsnätilaisuuksina ratikan reitin varrella. Tilaisuuksien materiaalit ja tallenteet ovat katsottavissa verkossa jälkikäteen.

Vuosina 2020-2021 ratikan suunnittelussa toteutettiin kyselyitä asukkaiden toiveista

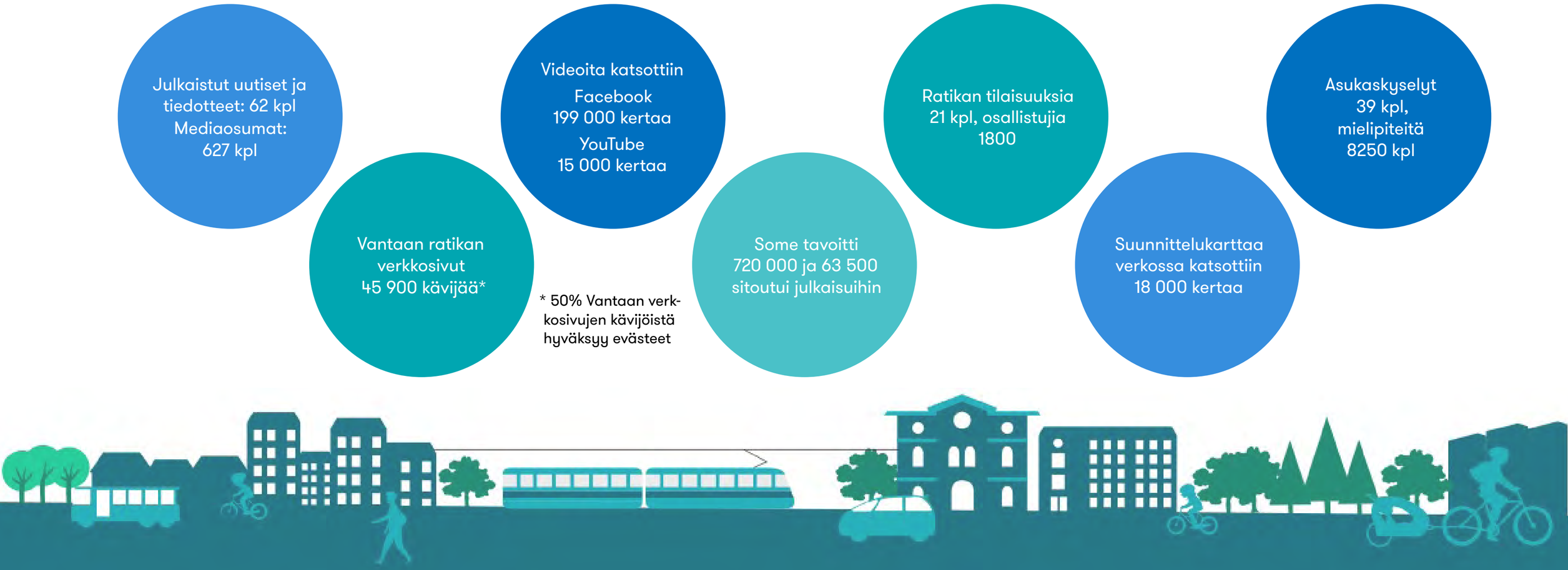
LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

ja tulevaisuuden liikkumisesta. Kyselyihin ja vuorovaikutusaineiston kokoamiseen osallistui eri tavoin yli 7000 asukasta. Raportin mukaan asukkaat toivovat elävää ja omaleimaista ratikkakaupunkia. Elävässä ratikkakaupungissa on palveluita, vehreitä virkistysalueita, toiminnallisuutta, monipuolisia asumisen vaihtoehtoja ja liikkumisen helppoutta. Asukkaat kokevat, että kaupungin historiaa on syytä säilyttää ratikkakaupungissa ja omaleimaisia ja tunnistettavia paikkoja voisi korostaa. Asukkaiden toiveiden pohjalta on laadittu suunnittelijan lista, jota ratikan suunnittelussa on huomioitu.

Ratikan viestinnässä ja vuorovaikutustoimissa erilaiset ratikan videot ovat saaneet hyvän vastaanoton asukkailta. Erityisesti kiinnostavia keskustelunaiheita ovat olleet ratikan reitti, pyöräilyn ja jalankulun turvallisuus, kustannukset ja kaupunkikehityksen tuomat muutokset.

Viestinnän kanavat

Ratikan viestinnän pääkanava on sen verkkosivut (vantaa.fi/ratikka), ja ratikan verkkosivuille on viety kaikki ajantasainen tieto suunnittelusta koko suunnittelun ajan. Sivustolle on koottu olennaiset suunnittelun asiakirjat, raportit ja vuorovaikutusaineistojen materiaalit. Kaikki tavat osallistua ja vaikuttaa ratikan suunnitteluun on koottu Vantaan kaupungin sähköiselle osallisuusalustalle osoitteeseen osallistuvavantaa.fi. Sivulle on muodostunut aikajana koko ratikan suunnittelun vuorovaikutustoimenpiteistä. Suunnittelutilanteen etenemistä on voinut seurata päivittyvältä suunnittelukartalta gis.vantaa.fi/ratikka. Edellä mainittujen lisäksi suunnittelusta ja sen asiakirjoista on viestitty Vantaan ratikan Facebookissa, Instagramissa ja Twitterissä. Lisäksi tietoa on jaettu Vantaan kaupungin somekanavilla, Vantaan kaupungin asukaslehdessä ja uutiskirjeissä. Vuosittain on järjestetty ratikan kevät- ja syysinfot, jotka ovat kaikille avoimia yleisötilaisuuksia, ja niihin on voinut osallistua Vantaan kaupungintalolla tai verkon välityksellä. Myös asukastilaisuudet ja lehtikirjoitukset ovat olleet tärkeitä, koska kaikki eivät käytä sähköisiä kanavia. Myös Vantaan Sanomissa on ollut ilmoituksia (muun muassa nähtävillä olot).



Kuva 2.8 Viestinnän ja vuorovaikutuksen tulokset 2021 - 2022.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

3. EUROOPPALAISET RATIKAT

3.1 RATIKOIDEN RENESSANSSI

Euroopassa on nykyisin yli 200 ratikkakaupunkia. Useimpien ratikkakaupunkien nykyiset ratikkalinjastot on perustettu ratikoiden ensimmäisellä kultakaudella 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa. Maailmansotien jälkeen ratikkakaupunkien määrä kääntyi laskuun, kun kaupunkien katutiloja raivattiin etenevissä määrin autoliikenteelle. Ratikkalinjoja korvattiin metrolinjoilla tai bussiliikenteellä.

Ratikkakaupunkien määrä kääntyi kuitenkin uuteen nousuun 1900-luvun loppupuolella. Viime vuosikymmenet Euroopassa on ollut käynnissä ratikkarenessanssi. Erityisesti Länsi-Euroopassa ratikoita on rakennettu takaisin niihin kaupunkeihin, joista ratikat oli purettu vain muutamia vuosikymmeniä aikaisemmin. Uusien ratikkajärjestelmien perustamisen lisäksi useimpien vanhojen ratikkakaupunkien ratikkalinjastoja on laajennettu. Euroopan ratikkakaupungit ja niiden nykyisten linjastojen avaamisvuodet on esitetty kuvassa 3.1.

Ratikkarenessanssin taustatekijöinä ovat raideliikenteen laatu, suhteellinen kustannustehokkuus ja kaupunkikehitys. Monet eurooppalaiset kaupungit investoivat raideliikenteeseen, koska raiteilla pystyy kuljettamaan suuria ihmismääriä laadukkaasti, tehokkaasti ja kestävästi. Bussiliikenteen infrastruktuuriin investoidaan vähemmän, koska bussiliikenteen matkustajakapasiteetti on rajallinen ja laadukkaan bussiliikenteen vaatimiin investointeihin on harvoin riittävästi poliittista tahtoa. Kaupungit investoivat enimmäkseen juuri ratikoihin raskaampien raideliikennejärjestelmien sijaan, koska useissa tapauksissa tasoerotellut metrot ja junat ovat kaupungin kokoon tai liikkumistarpeisiin nähden liian raskaita ja kalliita ratkaisuja. Kaupungit myös käyttävät ratikoita työkaluina ohjaamaan ja tukemaan kaupungin kasvua ja kestävää kehitystä.

Parhaat vaikutukset on saatu ratikkahankkeissa, joissa liikenne- ja kaupunkisuunnittelu on yhdistetty vahvasti. Erityisesti ranskalaiset modernit ratikat ovat esimerkkejä hankkeista, joissa liikenteen ja liikkumisen vaikutukset muodostavat vain osan ratikkahankkeiden kokonaisvaikutuksista. Viimeaikojen ratikkainvestoinnit ovat olleet ennen kaikkea keino tuottaa uutta kaupunkirakennetta. Ranskassa ratikkainvestointeja tehdään siten, että aikaisempina vuosikymmeninä autoliikenteelle varattua katutilaa on muutettu takaisin kestävien kulkumuotojen käyttöön ja kaupunkiympäristön laatuun on panostettu. Suomessa Raide-Jokeri ja Tampereen ratikka ovat vastaavia esimerkkejä, joissa ratikkahankkeen osana kasvatetaan kävely- ja pyöräliikenteen tilaa, modernisoidaan katuympäristöjä ja tehdään kaupunkitiloista viihtyisämpiä.

Vantaan ratikka asettuisi toteutuessaan luontevasti osaksi muiden eurooppalaisten ratikkahankkeiden muodostamaa jatkumoa. Vantaan ratikkahankkeessa parannetaan joukkoliikenteen sujuvuutta, tuetaan kaupungin kehitystä, kehitetään kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, kasvatetaan katuvihreän määrää ja panostetaan merkittävästi julkisiin katutiloihin. Samanlaisia kehityskulkuja on tavoiteltu ja toteutettu muissakin eurooppalaisissa ratikkakaupungeissa. Hyvien kokemusten seurauksena ratikkajärjestelmiä on laajennettu ja muutkin kaupungit ovat alkaneet suunnitella omia ratikkalinjojaan.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

EUROOPPALAISET RATIKKAKAUPUNGIT

1898 Ratikkajärjestelmän ensimmäisen linjan avausvuosi

Ratikkaliikenne avattu vuosina 1865–1918
Ratikoiden kultakausi

Ratikkaliikenne avattu vuosina 1928–1974

Ratikkaliikenne avattu vuoden 1983 jälkeen
Ratikkarenessanssi

Ratikkakaupunkien määrä maittain

Saksa	53
Ranska	26
Puola	15
Ukraina	15
Italia	13
Espanja	12
Romania	10
Iso-Britannia	9
Muut	55
Yhteensä	**208**

Iso-Britannia

1. Edinburg	2014
2. Blackpool	1892
3. Sheffield	1994
4. Manchester	1992
5. Llandudno	1902
6. Nottingham	2004
7. Birmingham	1999
8. Croydon	2000
9. Seaton *nähtävyys*	1970

Saksa

25. Rostok	1888
26. Schwerin	1908
27. Bremen	1875
28. Strausberg	1893
29. Berlin	1865
30. Schöneiche	1910
31. Woltersdorf	1913
32. Brandenburg	1897
33. Potsdam	1880
34. Hannover	1872
35. Frankfurt (Oder)	1898
36. Braunschweig	1879
37. Magdeburg	1877
38. Bielefeld	1900
39. Dessau	1894
40. Halberstadt	1887
41. Cottbus	1903
42. Dortmund	1881
43. Dochum	1894
44. Essen	1893
45. Duisburg	1881
46. Mülheim	1897
47. Nordhausen	1900
48. Halle	1882
49. Kassel	1877
50. Leipzig	1872
51. Düsseldorf	1876
52. Naumburg	1892
53. Dresden	1872
54. Görlitz	1897
55. Köln	1877
56. Bonn	1891
57. Bad Schandau	1898
58. Erfurt	1883
59. Gotha	1894
60. Jena	1901
61. Gera	1892
62. Chemnitz	1880
63. Zwickau	1894
64. Plauen	1894
65. Frankfurt (Main)	1872
66. Mainz	1883
67. Darmstadt	1886
68. Würzburg	1892
69. Mannheim	1878
70. Nürnberg	1881
71. Saarbrücken	1997
72. Karlsruhe	1877
73. Stuttgart	1895
74. Ulm	1897
75. Augsburg	1898
76. München	1876
77. Freiburg	1901

Ranska

101. Lille	1909
102. Valenciennes	2006
103. Le Havre	2012
104. Rouen	1994
105. Reims	2011
106. Caen	2019
107. Pariisi	1992
108. Strasburg	1994
109. Brest	2012
110. Le Mans	2007
111. Orléans	2000
112. Mulhouse	2006
113. Angers	2011
114. Tours	2013
115. Nantes	1985
116. Dijon	2021
117. Besançon	2014
118. Lyon	2000
119. Saint-Étienne	1881
120. Grenoble	1987
121. Bordeaux	2003
122. Toulouse	2010
123. Montpellier	2000
124. Nice	2007
125. Marseille	1900
126. Aubagne	2014

Alankomaat

93. Amsterdam	1875
94. Utrecht	1983
95. Rotterdam & Haag	2006

Belgia

96. Rannikkolinja	1885
97. Antwerpen	1873
98. Gent	1874
99. Bryssel	1869
100. Charleroi	1881

Sveitsi

143. Base	1892
144. Zurich	1882
145. Neuchatel	1892
146. Bern	1890
147. Geneve	1862

Puola

78. Gdansk	1873
79. Elbląg	1895
80. Olsztyn	2015
81. Grudziądz	1896
82. Szczecin	1879
83. Bydgoszcz	1888
84. Toruń	1891
85. Gorzów Wielkopolski	1899
86. Poznań	1898
87. Varsova	1866
88. Łódź	1898
89. Wrocław	1877
90. Częstochowa	1959
91. Katovice	1898
92. Krakova	1901

Tšekki

127. Liberec	1897
128. Most	1901
129. Praha	1875
130. Ostrava	1894
131. Plzeň	1899
132. Olomouc	1899
133. Brno	1896

Unkari

139. Miskolc	1897
140. Debrecen	1884
141. Budapest	1866
142. Szeged	1884

Itävalta

134. Linz	1880
135. Wien	1865
136. Gmunden	1894
137. Innsbruck	1905
138. Graz	1878

Romania

41. Iași	1900
42. Oradea	1906
43. Cluj-Napoca	1893
44. Arad	1869
45. Timişoara	1869
46. Galaţi	1900
47. Brăila	1886
48. Ploiești	1987
49. Bukarest	1872
50. Craiova	1984

Kuva 3.1 Eurooppalaiset ratikkakaupungit kartalla sekä nykyisten linjastojen avaamisen ajankohdat.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

3.2 KOKEMUKSIA RATIKAN VAIKUTUKSISTA KAUPUNKIKEHITYKSEEN POHJOISMAISSA

Pohjoismaissa on rakennettu uusia raitioteitä Bergeniin, Aarhusiin, Odenseen, Lundiin ja Tampereelle 2000-luvulla. Näissä kaupungeissa ratikka on ollut ensisijaisesti pitkäaikainen kaupunkikehityshanke. Ratikkainvestoinnin nähtiin houkuttelevan yksityisiä investointeja kaupunkiin. Kaupungit kasvoivat muutaman tuhannen asukkaan vuosivauhtia ja joukkoliikenteen käyttäjämäärien odotettiin näin ollen kasvavan, minkä vuoksi ratikan kapasiteetin koettiin olevan tärkeä tulevaisuudessa. Pyöräilyn, jalankulun ja joukkoliikenteen priorisoiminen keskustoissa ja korkeatasoinen joukkoliikenne nähtiin myös ratikan valintaperusteina.

Bergeniin avattiin Bybanen-ratikan ensimmäinen vaihe vuonna 2010. Ratikan nähtiin vahvistavan urbaanien maankäyttötavoitteiden saavuttamista: pelkkä ratikan tai pelkkä Master Planin toteutuminen ei olisi yksinään tuonut toivottua lopputulosta. Kaupungin kasvua ja kehittymistä haluttiin edistää kestävästi, maankäyttöä tiivistää ratikkalinjaston ympärille ja henkilöautoilua vähentää. Ratikka päätettiin toteuttaa, vaikka sen yhteiskuntataloudellinen hyötykustannussuhde oli negatiivinen. Bybanen on osoittautunut suosituksiksi ja ylittänyt sille asetetut odotukset. Bergenissä ratikka on nostanut merkittävästi rakentamisen määrää ratikan vaikutusalueella. Kehitystä tuetaan määrätietoisella kaavoituksella, minkä lisäksi alueiden kaavoituksessa panostetaan monipuolisuuteen ja viihtyisyyteen. Kiinteistöjen kysyntä ja hinnat ovat kasvaneet ratikan varrella. Ratikan arvioidaan johtaneen alkuperäiseen ratikkainvestointiin nähden 5–8-kertaisiin asunto- ja

Kuva 3.2 Tampereen ratikka. (Kuva: Juha Jokela).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

toimitilainvestointeihin. 60 % työpaikoista sijaitsee Bybanenin varrella. Bybanen ohjaa vahvasti koko kaupungin maankäytön kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Bergenin ratikkaa on laajennettu ensimmäisen vaiheen jälkeen useammassa vaiheessa.

Tampereella ennen ratikan rakentamista ratikan alue- ja yhdyskuntarakenteellisiksi eduiksi arvioitiin saavutettavuuden paraneminen, keskustahakuisten toimintojen laajenemismahdollisuus, kaupunkirakenteen tiivistyminen ja suurempi asukkaiden määrä tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeellä. Elinvoimaan, vetovoimaan ja imagoon ratikalla arvioitiin olevan vaikutusta koko kaupungin mittakaavassa. Ratikan arvioitiin tukevan kaupunkikehittämistä, älykkään kaupungin kehittämistä ja helpottavan profiloitumista helposti saavutettavana eurooppalaisena raideliikennekaupunkina.

Tampereella ratikan varren maankäytön toteutuminen on ollut odotettua nopeampaa useilla alueilla. Maankäytön toteutumista ja muita ratikan vaikutusten mittareita on esitetty kuvassa 3.3.

Liikkumisen osalta Tampereen ratikka nauttii suurta suosiota. Marraskuussa 2022 Tampereen ratikka rikkoi 50 000 päivittäisen matkustajan rajapyykin. Kuluttajatutkimuksen mukaan 87 % vastaajista suhtautuu ratikkaan myönteisesti, 87 % vastaajista oli täysin tai osittain samaa mieltä, että ratikka parantaa Tampereen mielikuvaa ja 78 % vastaajista oli täysin tai osittain samaa mieltä, että ratikka tekee Tampereesta mukavamman paikan asua.

Tukholmassa maankäytön kehitys Tvärbanan varrella on ollut vilkasta 2000-luvulla. Tvärbanan mahdollistaa vanhojen teollisuusalueiden muuttamisen asuin- ja työpaikka-alueiksi. Tukholmassa kaupungin strategian mukaisesti Tvärbanan on joukkoliikenneverkon laajennus, joka parantaa saavutettavuutta ja luo houkuttelevaa katutilaa sekä edistää kaupunkirakenteen tiivistymistä ja toimintojen sekoittumista.

Lundissa liikennöi vuodesta 2003 korkeatasoinen bussireitti Lundalänken. Reitti suunniteltiin siten, että se on myöhemmin mahdollista liikennöidä raitiotienä. Päätös ratikan rakentamisesta tehtiin vuonna 2015. Ratikan rakentaminen oli kaikkien puolueiden poliittinen tahto nostaa kaupungin imagoa, edesauttaa kaupungin kasvua ja kehittää maankäyttöä kestävästi. Lisäksi rakentamisen yhteydessä on ollut mahdollista priorisoida reitin yhteydessä muuta joukkoliikennettä, pyöräilyä ja jalankulkua. Välittömästi ratikkapäätöksen jälkeen kaupunki sai ilmoituksia maankäytön investointihalukkuudesta, koska yksityiset investoijat ovat kiinnostuneempia investoimaan ratikan kuin bussireitin varteen. Linjan liikennöinti käynnistyi joulukuussa 2020.

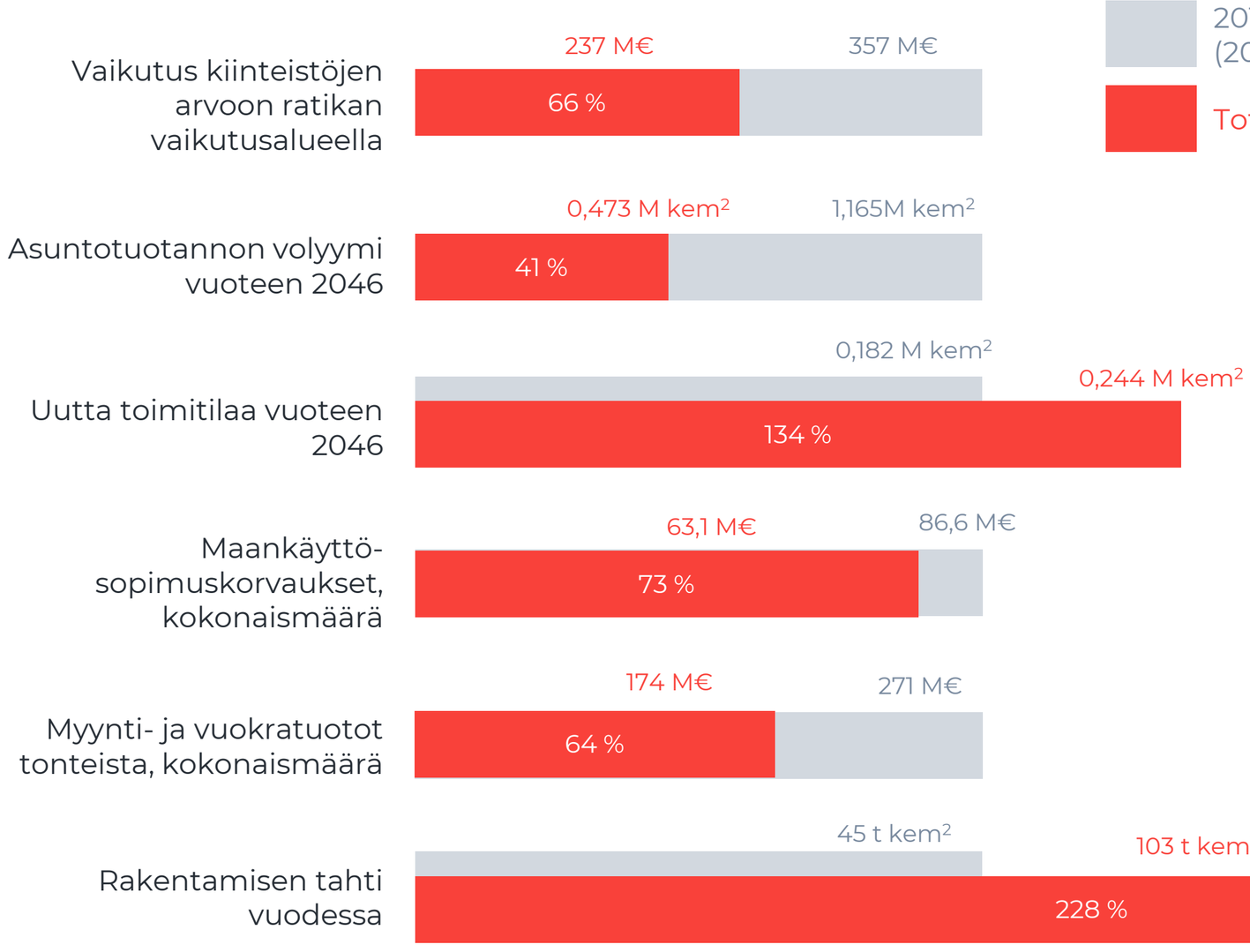
Odensessa ratikkaan on päädytty imagoja vetovoimasyistä. Ratikan on arvioitu houkuttelevan kaupunkiin yrityksiä sekä joukkoliikenteen käyttäjäksi uusia käyttäjäryhmiä. Uudet rakentamisalueet sijoittuvat ratikan välittömään läheisyyteen. Niiden investointien arvo on nelinkertainen ratikkainvestointiin nähden. Linjan liikennöinti käynnistyi toukokuussa 2022.

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille rakennettava pikaraitiolinja. Radan pituus on noin 25 km, josta noin 16 km sijoittuu Helsinkiin ja 9 km Espooseen. Raideyhteys korvaa runkobussilinjan 550, joka on Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöity bussilinja. Raide-Jokerilla on ennustettu tehtävän vuonna 2030 noin 91 000 matkaa arkivuorokaudessa. Vuonna 2050 matkoja on ennusteen mukaan jo 125 000 arkivuorokaudessa. Nykyisin bussilinjalla 550 matkustaa 40 000 henkeä vuorokaudessa. Lähivuosien asemakaavat ovat tuomassa Raide-Jokerin läheisyyteen asuntoja noin 18 000 uudelle asukkaalle Helsingissä ja yli 4 000:lle Espoossa. Neliöhinnat ovat tutkimusten mukaan kasvaneet Raide-Jokerin varrella vuodesta 2016 2-6 % muita alueita nopeammin. Linjan liikennöinti käynnistynee vuoden 2023 aikana.

Teksti perustuu muun muassa ”Pohjoismaisten raitiotie- ja superbussikaupunkien vertailua” (WSP 2018), ”Turun raitiotien vaikutusten arviointi” (VTT 2019) ja ”Raitioteiden kaupunkikehitysvaikutusten vertailu” (WSP 2022) selvityksiin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

TAMPEREEN RATIKKA



→ Hanke on ylittänyt odotukset monien taloudellisten mittarien näkökulmasta. Ennusteet toteutumassa etuajassa.

→ Tampereella toimitilarakentaminen ratikan varressa toteutunut jo nyt yli vuoden 2040 arvion

Lähteet (linkit tarkistettu 28.3.2023):
https://www.tampereenratikka.fi/wp-content/uploads/2023/03/Raitiotien-kita-seuranta-Tiivistelma-10.3.2023-Final.pdf

Kuva 3.3 Tampereen raitiotien ennustettuja ja toteutuneita kaupunkikehitys- ja talousvaikutuksia. (Lähde: WSP 2023).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4. HANKKEEN KUVAUS

4.1 SUUNNITTELUPERIAATTEET

Ratikan suunnitteluperiaatteet ovat pääkaupunkiseudun yhteiset. Varsinaisesta suunnitteluohjeesta vastaa Kaupunkiliikenne Oy yhteistyössä Helsingin, Vantaan ja Espoon kaupunkien kanssa. Tavoitteena on seudun yhtenäinen raitiotieverkosto, jossa linjoja voidaan liikennöidä saumattomasti samoilla vaunuilla ja periaatteilla kuntarajojen yli. Vantaan ratikoiden akkukäyttöisyys kuitenkin asettaa tälle tiettyjä rajoitteita. Suunnitteluohje on kokonaisuudessaan nähtävillä osoitteessa raitiotieohje.fi (Kaupunkiliikenne, 2023). Vantaan ratikan suunnittelussa on noudatettu näitä ohjeita.

HSL-alueen raitioliikenne on jaettu rooliltaan kahteen erilaiseen osaan: Helsingin kaupunkiraitioteihin ja koko seudun pikaraitioteihin. Vantaan ratikka on pikaraitiotie, joka on nopea ja suuren kapasiteetin raitiolinja omalla korkealuokkaisella väylällään. Pikaraitiotiet palvelevat runkoyhteyksiä koko kaupunkiseudun laajuudella ja ne ovat osa seudullista runkoverkkoa. Pikaraitioteiden palvelukuvaus on määritetty HSL:n julkaisussa *Pikaraitioliikenteen palvelukuvaus (HSL, 2017)*.

Vantaan ratikka on osa HSL-alueen pikaraitioteille soveltuvaa verkkoa. Vantaan ratikalle ei toteuteta yksisuuntavaunujen edellyttämiä kääntösilmukoita ja pysäkkilaiturit voivat sijaita ajosuunnassa myös vasemmalla. Pikaraitiotiet ovat valtaosin teknisesti yhteensopivia Helsingin kaupunkiraitioteiden kanssa, vaikka tavoitteena on, että pikaraitiolinjat liikennöivät pääosin pikaraitiotieradoilla ja kaupunkiraitiolinjat pääosin muilla radoilla.

Vantaan ratikan tavoitteena on mahdollisimman sujuva kulku pysäkkien välillä. Kaarteet rajoittavat raitioliikenteen nopeutta enemmän kuin bussiliikenteen nopeutta, joten ratikan linjauksen tulee olla mahdollisimman suora. Nopeuden lisäksi ratikan liikennöinnin tulee olla luotettavaa eli häiriötöntä ja täsmällistä. Tästä syystä Vantaan ratikka on toteutettu lähtökohtaisesti omille kaistoilleen ja muiltakin osin riittävästi muista liikkujista eroteltuna. Lisäksi häiriötilanteiden hallintaa varten tarvitaan riittävästi vaihdeyhteyksiä, jotka mahdollistavat kääntymisen tai yksiraiteisen ajon poikkeustilanteissa.

Ratikan suurimmat hidasteet ovat yleensä pysähdykset pysäkeillä ja liikennevaloissa. Tästä syystä Vantaan ratikalle on suunniteltu liikennevaloetuudet liittymissä. Raitiotien suunnittelussa tulee pyrkiä siihen, että raitiovaunut pysähtyvät vain pysäkeillä. Pysäkit sijoitetaan ensisijaisesti liittymien yhteyteen, sillä pysäkkien lähellä ratikan nopeudet ovat alhaisemmat. Pysäkiltä lähdettyään vaunu kuitenkin kiihtyy nopeasti. Pysäkkien on hyvä sijaita liittymien lähellä myös siksi, että liittymistä on usein hyviä kävelyreittejä moneen suuntaan. Liittymien lähellä sijaitsevat pysäkit ovat siten parhaiten saavutettavissa. Suunnittelun keskeisenä lähtökohtana on ollut, että pysäkit ovat käyttäjien kannalta oikeissa paikoissa.

Raitiotie on kaupunkiympäristössä suuri ja näkyvä elementti. Raitiotien rakentaminen muokkaa kaupunkiympäristöä merkittävästi. Suunnitteluratkaisuilla on pyritty parantamaan ympäristön laatua niin toiminnallisesti kuin esteettisesti. Pysäkkialueet on suunniteltu siten, että ne ovat helposti hahmotettavia ja saavutettavia. Lisäksi on kiinnitetty huomiota siihen, että pysäkkialueet ovat turvallisia ja viihtyisiä. Pysäkit on suunniteltu korkeamman esteettömyyden erikoistason mukaisina, jolloin ratikkaan siirtyminen ja siitä poistuminen on helppoa kaikille. Pysäkeille on suunniteltu valo-ohjatut suojatiet vähintään toiseen päähän pysäkkiä lisäämään turvallisuutta.

Raidealueet on suunniteltu ensisijaisesti nurmipintaisina ja ratikan varteen on suunniteltu puurivit aina, kun se on ollut mahdollista. Katuvihreällä saadaan katuympäristöstä miellyttävämpää etenkin kesähelteillä ja samalla lisättyä mahdollisuuksia hulevesien hallintaan. Luonnon monimuotoisuus ja ilmastoon sopeuttaminen ovat myös olleet tärkeitä suunnitteluperiaatteita, kuten myös melu- ja tärinähaittojen minimointi.

Ratikan varren pyöräteiden suunnittelussa on kiinnitetty huomiota pyöräilyn sujuvuuteen, mukavuuteen, turvallisuuteen ja havaittavuuteen. Pyöräteiden suunnittelussa on noudatettu Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkon (WSP 2020) mitoitus- ja laatukriteereitä. Laatukriteerit liittyvät muun muassa pyörätien päällysteeseen ja ajoratamaalauksiin, risteysjärjestelyihin ja opastukseen.

Suunnittelussa on huomioitu raskaan ajoneuvoliikenteen ja tavarakuljetusten tarpeet. Lisäksi on varmistettu, että erikoiskuljetukset voivat liikennöidä niille suunnitelluilla reiteillä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.2 DESIGN MANUAL

Design Manual (WSP, 2022) kuvaa ratkaisut, joilla ratikkalinjalle toteutetaan tunnistettava, laadukas kokonaisilme. Pysäkkien ja pylväiden muotoilu, kalustevalinnat ja valaistus sekä paikallisten teemojen näkyminen pysäkki- ja asemaympäristöissä lisäävät ratikalla matkustamisen viihtyisyyttä ja rakentavat sen brändiä. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuvat laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen ja ekologisuuden vaaliminen.

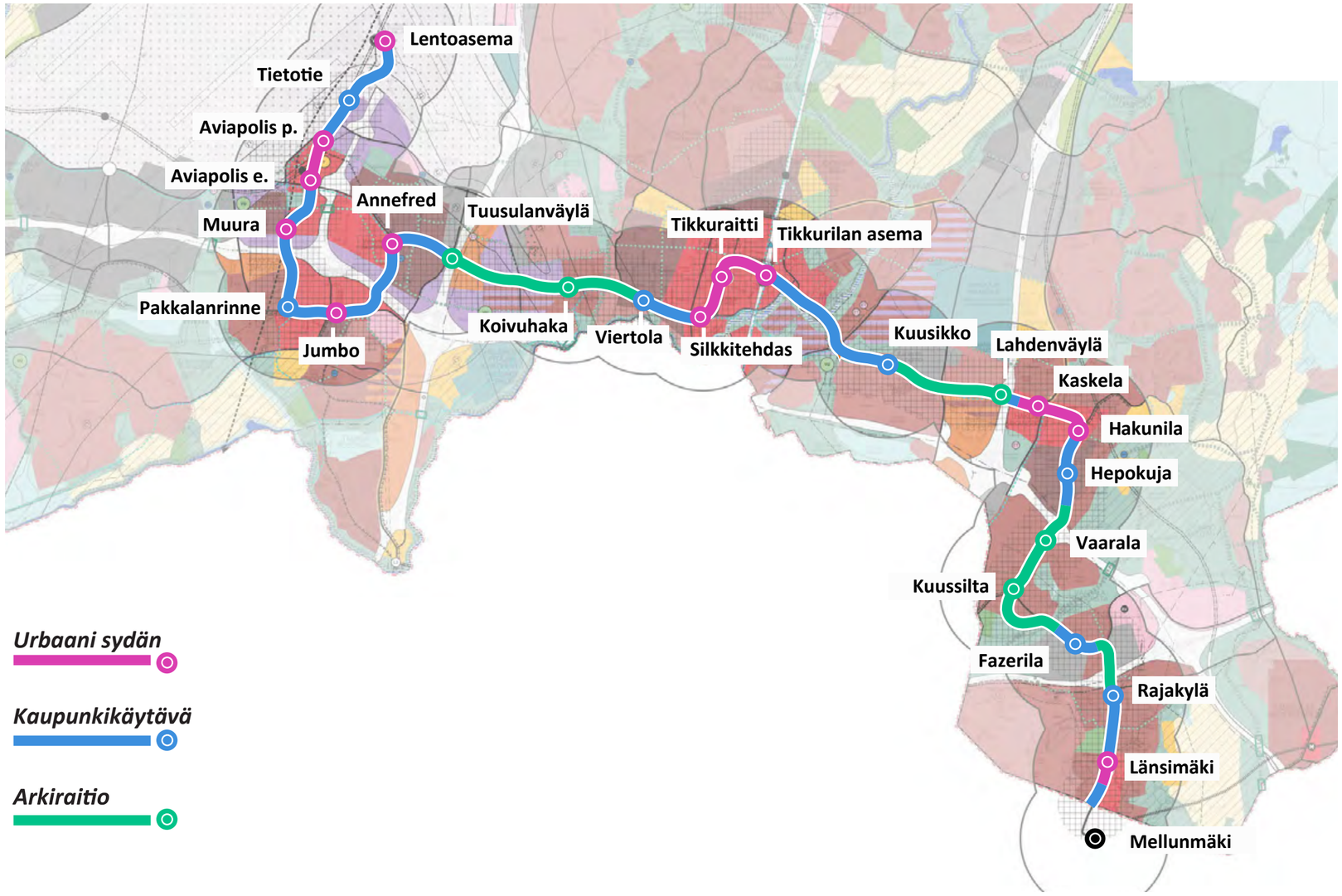
Ohje koskee raitiotielinjan katualuetta Vantaalla sekä siihen välittömästi liittyviä katuaukioita. Katutilan suunnitteluohje sisältää ratikkalinjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ohje on jaoteltu kolmelle kaupunkikuvallisesti erilaiselle katutilalle:

- urbaani sydän, eli keskustat, solmukohdat ja muut keskeiset alueet
- kaupunkikäytävä, eli tiiviit asuinalueet ja niiden aluekeskukset tai yritysalueet
- arkiraitio, eli asuinalueet ja luonnonmukaiset alueet.

Pysäkit on suunniteltu korkeamman esteettömyyden erikoistason mukaisina. Materiaali- ja kalustevalinnoissa on ajateltu ratkaisujen kokonaistaloudellisuutta, mikä tarkoittaa kestäviä, tarkoituksenmukaisia valintoja. Katujen pintamateriaaleille on laskettu hiilijalanjälki. Kaluste-esimerkit on valittu vakaiden toimittajien valmismallistoista. Ohjetta päivitetään suunnitelmaratkaisujen tarkentuessa.

HSL on määrittänyt seudulle pikaraitiotien tunnusvärit, jotka ovat samat koko seudulla.

Helsingin puolella pysäkki- ja kalustevalinnat tekevät myöhemmin päätettävät ylläpitotahot.



Kuva 4.1 Kaupunkikuvalliset katutilat. (Lähde: Design Manual. Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. WSP 2022).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Materiaaleja ja kalusteita

ekosysteemipalvelut

Katuympäristö toteutetaan mahdollisimman vehreänä.

Kasvikattoja toteutetaan kaikille pysäkeille.

Hulevesiä hallitaan luonnonmukaisesti ja niitä hyödynnetään katukasvillisuuden kasteluun.

kaupunkikuva

Paikallisia erityispiirteitä tuodaan esiin kohdekohtaisesa suunnittelussa ja taiteessa.

Ratikkapysäkkikatos on muotoiltaan yhtenäinen Vantaan bussipysäkin kanssa.

Sähkönsyöttöasemien arkkitehtuuri suunnitellaan sijoitusympäristöönsä sopivaksi. Asemissa käytetään erilaisia julkisivumateriaaleja.

vastuullisuus

Kaikki pysäkit ja niiden lähiympäristö toteutetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti.

Toteutetaan luontaisia kasviyhdyskuntia jäljitteleviä dynaamisia, kerroksellisia ja monilajisia sekaistutuksia, jotka houkuttelevat hyönteisiä ja eläimistöä.

Hiilijalanjälki hallitaan suosimalla lähellä tuotettuja ja kierrätettyjä tuotteita.

kestävyys ja kunnossapito

Materiaali- ja kalustevalinnat ovat kestäviä ja helposti kunnossapidettäviä. Tuotteet ovat hinnaltaan edullisia vakiovalmistuksessa olevia tuotteita.

Kuva 4.2 Muistilista materiaaleille ja kalusteille (lähde: Design Manual. Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. WSP 2022).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.3 PYSÄKKIEN LIIKKUMISPALVELUT

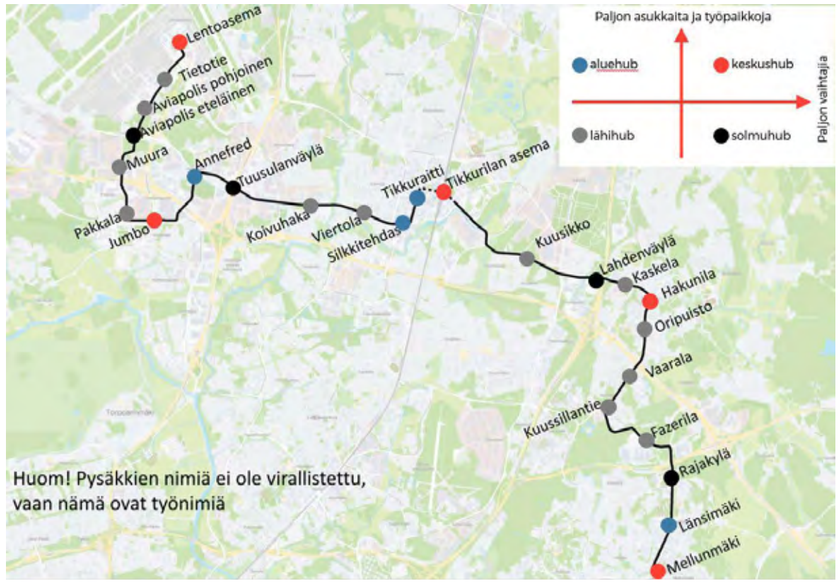
Vantaan ratikan pysäkkien yhteyteen on mahdollisuuksien mukaan suunniteltu muitakin liikkumispalveluita pysäkkien lähistön asukas- ja työpaikkamäärien sekä yleissuunnitelman matkustajamääräennusteen perusteella (Vantaan ratikan mobility hubit, WSP 2020).

Suunnittelun tavoitteena on ollut, että jokaisella ratikkapysäkillä on pyöräpysäköintiä, kaupunkipyöräasema ja tilaa sähköpotkulaudoille. Lisäksi laadukas opastus ja matkustajainformaatio sekä sujuvat kävely- ja pyöräliikenneyhteydet lähiympäristöön ovat tärkeitä. Keskeisimmille pysäkeille on tavoiteltu myös muita liikkumispalveluita pysäkkien käyttäjämäärien perusteella, kuten erityisen hyviä vaihtoyhteyksiä joukkoliikennevälineiden välillä, pyörähuoltopalveluita, saattopysäköintiä, yhteiskäyttöautoja, taksipalveluita ja liityntäpysäköintiä.

Kuvasta poiketen nykymallista lipunmyyntiä ei laitureille tule, koska HSL on pääsääntöisesti luopumassa suurimmasta osasta nykytyylisistä lipunmyyntilaitteistaan. Suunnittelun edetessä tulee kuitenkin tarkistaa, onko joillekin pysäkeille tarpeen sijoittaa lipunmyyntiin tarkoitettuja laitteita.

Pyöräpysäköinnin, kaupunkipyöräasemien ja sähköpotkulautaparkkien määriä ja sijoittumisia on esitetty kuvassa 6.21 sekä katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksissa.

	lähi-HUB	solmu-HUB	alue-HUB	keskus-HUB	
Pyöräpysäköinti	●	●	●	●	LIIKKUMISPALVELUT ”VAKIO”
Kaupunkipyöräpalvelu	●	●	●	●	
Sähköpotkulaudat	●	●	●	●	
Lipunmyynti	●	●	●	●	
Sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet pysäkin vaikutusalueen maankäyttöön	●	●	●	●	
Laadukas opastus ja matkustajainformaatio	●	●	●	●	
Huomioidaan erityisesti vaihdot ratikka- raskas raideliikenne		◌		◌	VAIHDOT
Huomioidaan erityisesti vaihdot ratikka- bussi	◌	●	◌	●	
Huomioidaan erityisesti vaihdot bussi-bussi	◌	◌	◌	●	
Vaihtoyhteyksien aikataulunäyttö		●		●	
Pyörän huolto			●	●	LIIKKUMISPALVELUT ”LISÄ”
Lukittu pyöräpysäköintitila (sisältäen sähköpyörien latausmahdollisuuden)			◌	◌	
Nykyiset autoliityntäpysäköintipaikat				◌	
Yhteiskäyttöautopalvelut			◌	●	
Taksi			◌	●	
Saattopysäköintimahdollisuus		◌	◌	●	
Lämmitetyt odotustilat			◌	◌	
Matkatavaran säilytys			◌	◌	
Kahvila, kioski			●	●	MUUT PALVELUT
Kauppa			●	●	
Infotaulu			◌	◌	



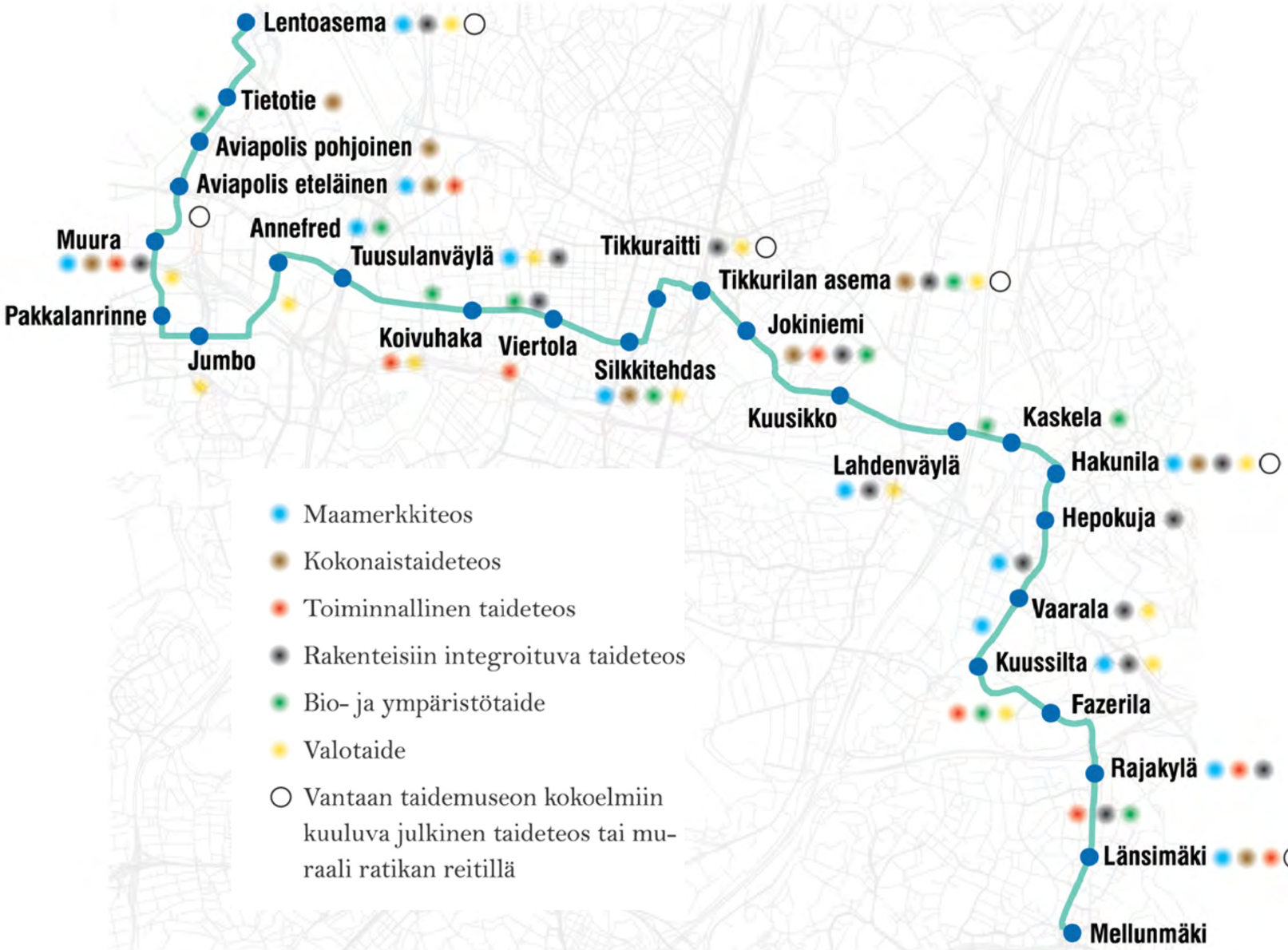
● Tavoitteena on, että palvelu löytyy jokaiselta kyseiseen pysäkkiluokkaan kuuluvalta ratikkapysäkiltä. Palvelun toteutusmahdollisuudet selvitetään jatkosuunnittelussa.

◌ Palvelu on mahdollinen kyseiseen pysäkkiluokkaan kuuluvalla ratikkapysäkillä. Palvelun tarve ja toteutusmahdollisuus selvitetään jatkosuunnittelussa.

Kuva 4.3 Pysäkkien luokittelu ja niiden palveluita. (Lähde: Vantaan ratikan mobility hubit. WSP 2020).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.4 TAIDE



Kuva 4.4 Vaihtoehdot taidelajeiksi pysäkeittäin. (Lähde: FCG 2023).

Vantaan ratikan varrelle on suunniteltu toteutettavan erilaista julkista taidetta. Taiteen näkökulmasta Vantaan ratikka on harvinainen mahdollisuus luoda merkittävä teoskokonaisuus, joka vahvistaa ja näyttää suuntaa julkisen tilan taiteen kehitykselle kansallisessa mittakaavassa. Vantaan ratikan taiteen yleissuunnitelma (FCG 2023) avaa reitin varrelle toteutettavan julkisen taiteen sisältöjä, toteutustapoja ja teosten sijoittelumahdollisuuksia luonteeltaan monin tavoin vaihtelevassa kaupunkirakenteessa. Yleissuunnitelma viitoittaa taiteeseen liittyviä periaatteita ja vuorovaikutteisia prosesseja jatkosuunnittelun pohjaksi.

Taiteen yleissuunnitelmaa varten tehdyn selvitystyön pohjalta on nostettu esiin reitin varrelle sopivia julkisen taiteen lajeja, jotka ovat ajankohtaisia, kestävän kehityksen periaatteiden mukaisia sekä kaupunkilaisia osallistavia. Raportissa luodaan katsaus erilaisiin taidelajeihin ja annetaan esimerkkejä niistä. Selvityksen perusteella on myös laadittu ehdotuksia teosten sijoituspaikoiksi. Raportissa käydään läpi pysäkit, niiden ympäristöä ja väliin jääviä mahdollisia teoksille sopivia paikkoja ja kuvaillaan niiden mahdollisuuksia kohteina.

Taiteen yleissuunnitelmaa laadittaessa on otettu huomioon myös design-manuaali, joka ohjaa koko hankkeen visuaalista suunnittelua. Sen mukainen toteutus nivoo koko linjan pysäkkialueineen kaupunkikuvallisesti tunnistettavaksi kokonaisuudeksi. Taiteen yleissuunnitelmassa ehdotetaan sen rinnalle pysäkkien yhteyteen otettavaksi mm. valotaidetta sekä digitaalista ja opastavaa taidesisältöä tuomaan yhtenäisyyttä reitille.

Ratikan varren taiteen toteuttamiseen varataan ratikan rakentamisbudjetista 3 miljoonaa euroa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

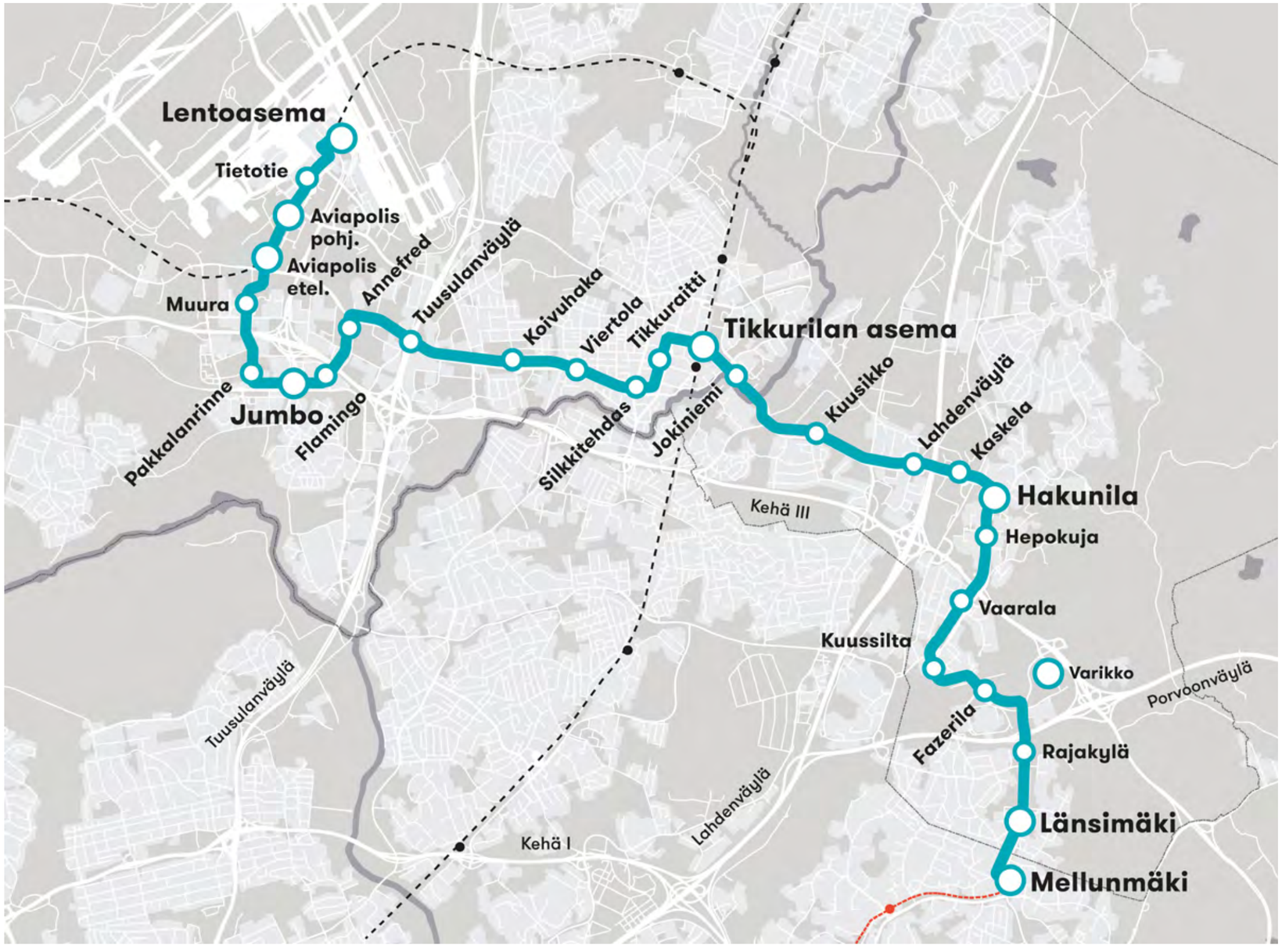
4.5 LINJAUS

Tässä luvussa esitetään Vantaan ratikan suunniteltu linjaus Lentoasemalta Mellunmäkeen. Linjauksesta esitetään vain ratikan suunnittelun pääkohdat, kuten kaistajärjestelyt, kävelyn ja pyöräilyn järjestelyt, pysäkkiratkaisut, pyöräliikenteen liityntäpysäköintijärjestelyt, katupuut ja muut merkittävät muutokset katuympäristöön.

Suunnittelu on toteutettu katusuunnitelman suunnittelutarkkuudella. Katusuunnitelma on hallinnollinen yleisen alueen käyttöä koskeva suunnitelma, jonka perusteella katu voi saada rakennusluvan. Katusuunnitelmissa määritetään katujen korkeustasot, pintamateriaalit, valaistus, kuivatus, lumenkäsittely, istutukset, pysyvät rakennelmat ja laitteet sekä liikennejärjestelyt. Kaikki Vantaan puolen katusuunnitelmat (Vantaan kaupunki, 2021–2022) ovat esillä kaupungin nettisivuilla.

Katusuunnittelun ohessa tehdään Tikkurilan osuudelta täydet rakennussuunnitelmat, sekä muilta osilta alustavat rakennussuunnitelmat. Rakennussuunnitelmassa määritetään lopulliset tekniset rakenteet ja ratkaisut katusuunnitelmien mukaisesti.

Jatkossa on esitetty katuosittain ratikan suunnitellun toteutuksen myötä syntyviä muutoksia.



Kuva 4.5 Ratikan linjaus ja pysäkit. (Lähde: Vantaan kaupunki).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Lentoasemantie, Lentäjäntie ja Teletie

Lentäjäntiellä ratikka kulkee kadun päällä omalla siltakannellaan. Silta on tuettu Lentäjäntien reunoilla olevilla pylväillä. Teletiellä ratikka kulkee kadun länsireunassa, jossa ratikka laskeutuu Lentäjäntien sillan korkeudesta maan tasoon. Raitiotien pinta on betonia sillalla ja sillan rampilla. Rampin ja Tietotien välissä raitiotien pinta on nurmikiveä. Lentäjäntien pohjoisreunasta joudutaan poistamaan puita, kun taas Teletielle istutetaan uusia katupuita. Nykyiset rakennukset Teletien länsireunan vieressä puretaan. Teletien eteläpäässä on pyöräliikenteen pääreitti Tietotieltä Tutkatielle. Tutkatien pohjoispuolella Teletien ja Lentäjäntien länsireunassa on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Teletieltä ratikan reitti kääntyy Tietotielle. Ratikan reitti Lentoaseman alueella on esitetty kuvassa 4.6.

Lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu bussiterminaalin päälle sillalle. Pysäkki on noin 7 metriä maan pinnan yläpuolella. Pysäkille on suunniteltu kävelyramppi kolme metriä alemmas Lentoaseman Edustasillalle ja lähtevien lentojen terminaaliin. Pysäkille on myös suunniteltu kävely-yhteys P5-pysäköintilaitokseen ja hissiyhteys bussiterminaaliin sekä saapuvien lentojen terminaaliin. Kaupunkipyörille, sähköpotkulaudoille ja liityntäpyöräpysäköinnille on Lentoasemalla varattu tilaa jo nykyään.

Päätepysäkki toteutetaan kolmen raiteen päätepysäkkinä. Tämä mahdollistaa päätepysäkin käyttämisen toisellekin tiheälle kulkevalle ratikkalinjalle Vantaan ratikan lisäksi, jos ratikkaverkko laajenee tulevaisuudessa. Päätepysäkin raiteenvaihtopaikat ovat päätepysäkin etupuolella Lentäjäntien sillalla.

Tietotie, Turbiinitie ja Aviabulevardi

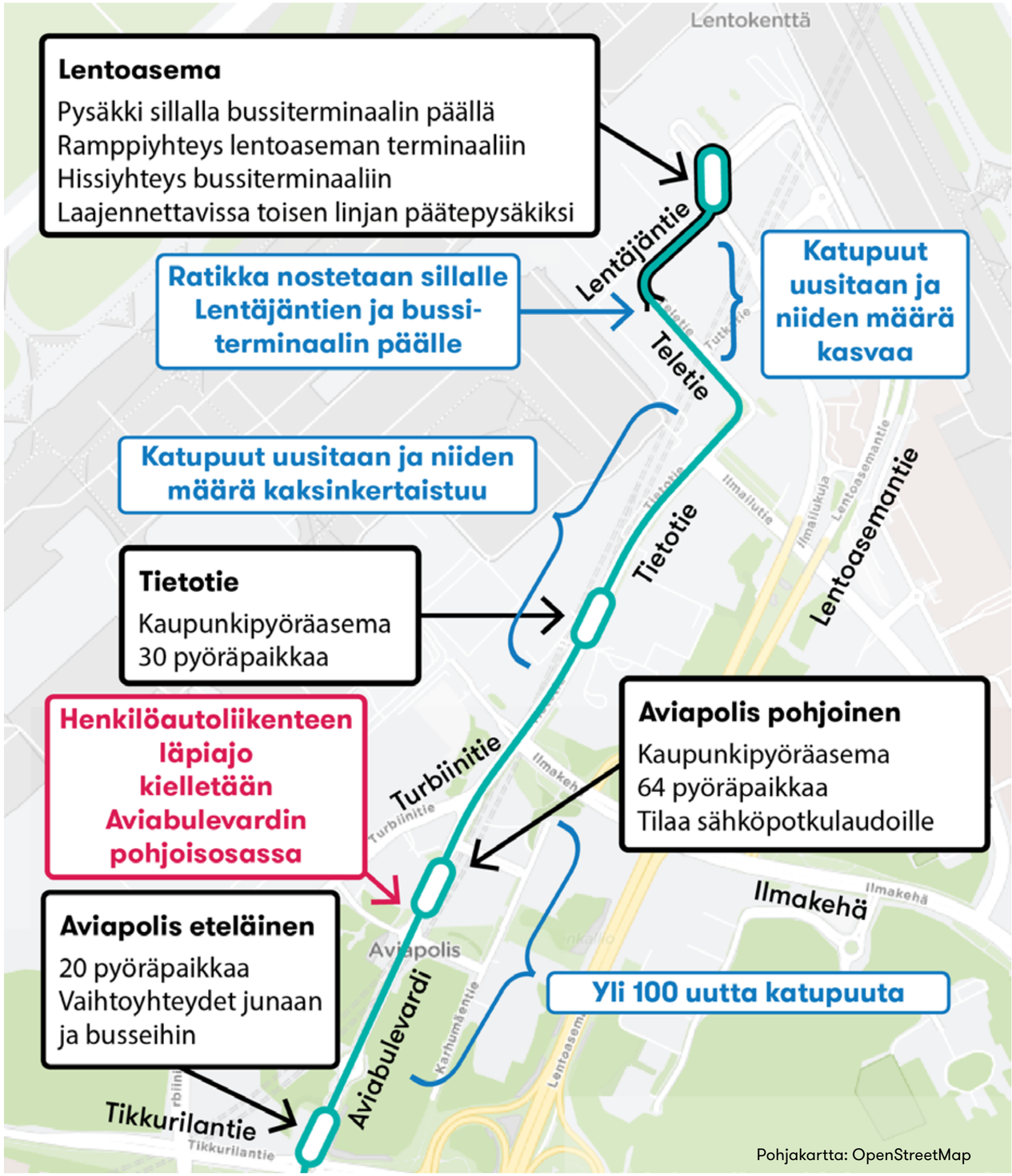
Tietotiellä, Turbiinitiellä ja Aviabulevardilla ratikka kulkee kadun keskellä. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Liittymäalueilla ja pysäkeillä raitiotien pinta on asfaltoitu. Poikkeuksena on Aviabulevardin osuus Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä aukiolla, jolla ratikka kulkee samalla ajoradalla bussiliikenteen kanssa ja muun liikenteen läpiajo kielletään. Aukiolla raitiotien ja muunkin kadun pinta on kivetty. Aviabulevardilta ratikan reitti jatkuu Plootukadulle Tikkurilantien yli. Ratikan reitti Tietotiellä, Turbiinitiellä ja Aviabulevardilla on esitetty kuvassa 4.6.

Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan. Katupuiden määrä kaksinkertaistuu Tietotiellä ja niiden määrä kasvaa merkittävästi myös Aviabulevardilla. Tietotien ja Turbiinitien länsireunalla on pyöräliikenteen baana. Lisäksi Aviabulevardin länsipuolella kulkee eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä. Kaikkien kolmen kadun itäpuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä.

Tietotien pysäkki on Finnairin pääkonttorirakennuksen liittymän pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 30 polkupyörän pysäköintiin ja kaupunkipyöräasemalle.

Aviapoliksen pohjoinen pysäkki on aukiolla Karhumäentien eteläpuolella. Pysäkkiympäristö on kivetty aukio, jolla on paljon penkkejä ja puita. Pysäkkialueen läpi kulkee myös bussiliikenne, mutta bussiliikenteen pysäkki on Karhumäenportin eteläpuolella.

Aviapoliksen eteläinen pysäkki on Tikkurilantien pohjoispuolella. Tikkurilantien ja Aviakujan välissä on myös kumpaankin suuntaan kaksi bussipysäkkiä.



Kuva 4.6 Ratikan linjaus Lentoasemalla, Tietotiellä ja Aviabulevardilla sekä ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.7 Havainnekuva Vantaan ratikan Aviapoliksen eteläisestä pysäkistä. (Kuva: WSP).

Kuva 4.8 Havainnekuva Vantaan ratikasta Tietotiellä. (Kuva: Ramboll).

Pysäkkilaiturit ja läntinen jalkakäytävä kivetetään samanlaiseksi kuin Aviapolis pohjoisen aukiolla. Pysäkin läheisyydessä on 20 pyöräpysäköintipaikkaa. Aviapoliksen pysäkkien väliin on suunniteltu puolenvaihtoraide.

Plootukatu ja Muuranraitio

Plootukatu ja Muuranraitio ovat uusia katuja. Plootukadulla ratikka kulkee Tikkurilantien ja Aviapoliksen liittymästä noin 200 metriä suoraan etelään. Tämän jälkeen ratikka jatkaa suoraan Muuranraitiolle ja Plootukatu kääntyy itään. Muuranraitio on kaartuva katu, joka liittyy kohtisuoraan Muuranaukiolle.

Plootukadulla ratikka kulkee kadun keskellä. Muuranraitio on ratikkakatu, jolla ei ole ajorataa. Muuranraitiolla ratikka kulkee kadun keskellä. Raitiotie on nurmirataa tai asfaltoitu näillä kaduilla. Plootukadun ja Muuranraition länsireunalla on erotellut kävelyn ja pyöräliikenteen väylät ja itäpuolella yhdistetty väylä. Ratikan reitti Plootukadulla ja Muuranraitiolla on esitetty kuvassa 4.9.

Toinensavu ja Osuustie

Toinensavu-kadulla ratikka kulkee aukiolla ja joukkoliikennekadulla. Muuranraitio päättyy Muuranaukiolle, joka on aukio Toisellasavulla. Toinensavu on joukkoliikennekatu Aurtuakadun ja Virkatien välissä. Alueelle rakennetaan ratikan lisäksi paljon uutta, jolloin alueelta puretaan nykyisiä rakennuksia ja kaadetaan paljon metsää. Rakennustöiden yhteydessä Muuranaukiolle ja Toisellesavulle istutetaan uusia katupuita. Osuustiellä ratikka kulkee sekaliikennekaistoilla. Ratikka kulkee siis samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Raitiotien pinta on asfaltoitu kuten muillakin kaistoilla. Osuustien katupuut uusitaan.

Toisensavun ja Osuustien länsireunalla on pyöräliikenteen baana. Katujen itäreunalla Silvastintien pohjoispuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Osuustien itäreunalla Pakkalanrinteen ja Väinö Tannerin tien välissä on jalkakäytävä. Pakkalanrinne katkaistaan Osuustien länsipuolelle. Ratikan reitti Toisellasavulla ja Osuustiellä on esitetty kuvassa 4.9.

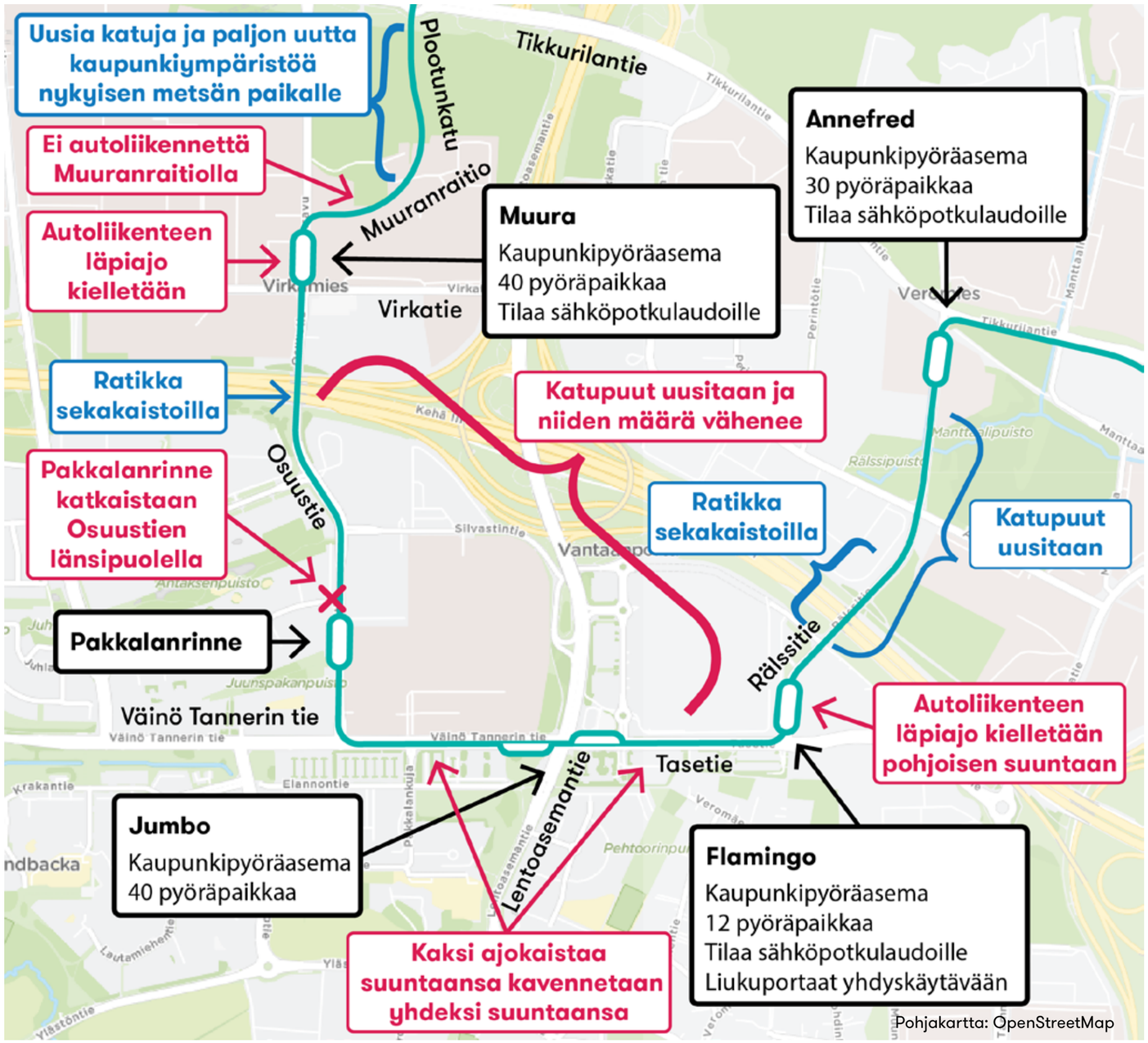
Muuran pysäkki on Virkatien pohjoispuolella. Pysäkkiympäristö on kivetty aukio, jolla on paljon penkkejä ja puita sekä varaus vesiaiheelle ja taidekatokselle. Pysäkkialueen läpi kulkee myös bussiliikenne, mutta bussiliikenteen pysäkki on Muuranaukion pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa kaupunkipyöräasemalle, sähköpotkulaudoille ja 40 polkupyörän pysäköintiin.

Pakkalanrinteen pysäkki on Pakkalanrinteen eteläpuolella. Pysäkki on ajoratapysäkki, eli muu ajoneuvoliikenne kulkee raitiotiellä ja odottaa pysäkille pysähtyneen ratikan takana.

Väinö Tannerin tie ja Tasetie

Väinö Tannerin tiellä ja Tasetiellä ratikka kulkee kadun keskellä Osuustien ja Rälssitien välillä. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla raitiotien pinta on nurmikiveä, muuta kiveystä tai asfalttia. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan ja niiden määrä vähenee. Molemmilla kaduilla itään päin ajorata kaventuu kaksikaistaisesta yksikaistaiseksi. Länteen päin Väinö Tannerin tiellä pohjoisempi kaista muutetaan bussikaistaksi. Kadun pohjoispuolella on suunniteltu kävelyn ja pyöräliikenteen yhdistetty väylä. Tasetieltä ratikan reitti kääntyy Rälssitielle. Ratikan reitti Väinö Tannerin tiellä ja Tasetiellä on esitetty kuvassa 4.9.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



Kuva 4.9 Ratikan linjaus Aviapoliksen eteläosissa ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

Jumbon pysäkin länsisuunnan laituri on Lentoasemantien liittymän itäpuolella ja itäsuunnan laituri liittymän länsipuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 40 polkupyörän pysäköintipaikoille ja kaupunkipyöräasemalle. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Rälssitie

Rälssitiellä Tasetien ja Valuuttakadun välillä ratikka kulkee etelään päin omalla kaistallaan ja pohjoiseen päin jaetulla joukkoliikennekaistalla bussiliikenteen kanssa. Muun kuin joukkoliikenteen ajo Tasetieltä Rälssitielle kielletään, mutta ajo Rälssitieltä Tasetielle säilyy. Valuuttakadun ja Äyritien välillä ratikka kulkee sekaliikennekaistoilla. Ratikka kulkee siis samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Äyritien ja Tikkurilantien välillä ratikka kulkee kadun keskellä omilla kaistoillaan. Äyritien eteläpuolella raitiotien pinta on asfaltoitu. Äyritien ja Annefredin pysäkin välissä raitiotien pinta on nurmirataa. Pysäkkialueella ja pysäkin pohjoispuolella raitiotien pinta on kivetty. Ratikan reitti Rälssitiellä on esitetty kuvassa 4.9.

Rälssitiellä joudutaan uusimaan nykyiset katupuut. Rälssitien itäpuolella on koko kadun pituudella kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat yhdistettyjä Kehä III:n sillan alapuolella. Rälssitien länsipuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä Valuuttakadun pohjoispuolella. Rälssitielle tulee uusi kadun ylityspaikka Annefredinpuiston ja Rälssipuiston kohdalle.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.10 Havainnekuva Vantaan ratikasta Rälssitiellä kauppakeskus Jumbon edustalla. Kuvan liikennejärjestelyt eivät vastaa viimeisintä suunnitteluratkaisua. (Kuva: WSP).

Kuva 4.11 Havainnekuva Vantaan ratikasta Tikkurilantiellä. (Kuva: Ramboll).

Flamingon pysäkki on Rälssitien eteläpäässä Tasetien pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 12 polkupyörän pysäköintipaikoille, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille. Pysäkin viereen on mitoitettu tilaa liukuporrasyhteydelle suoraan Rälssitien ylittävään Jumbon ja Flamingon yhdyskäytävään.

Annefredin pysäkki on Rälssitien pohjoispäässä Tikkurilantien eteläpuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 30 polkupyörän pysäköintipaikoille, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille.

Tikkurilantie

Tikkurilantiellä ratikka kulkee kadun eteläreunassa Rälssitien ja Kielotien välisellä osuudella. Raitiotie on pääosin nurmiratoa koko katuosuudella. Liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla raitiotien pinta on nurmikiveä, muuta kiveystä tai asfalttia. Uusia siltoja toteutetaan Tuusulanväylän ja Kylmäojan yli. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Kaikki nykyiset katupuut joudutaan kaatamaan ja tilalle istutetaan uudet katupuut. Katupuiden määrä kasvaa katuosuuden länsiosissa ja vähenee itäosissa. Raitiotien eteläpuolella kulkee pyöräliikenteen baana. Tikkurilantieltä ratikan reitti kääntyy Kielotielle. Ratikan reitti Tikkurilantiellä on esitetty kuvassa 4.12.

Tuusulanväylän pysäkki on Tuusulanväylän yli kulkevalla sillalla. Nykyinen Tikkurilantien silta puretaan ja sen paikalle rakennetaan kaksi uutta siltaa; eteläisempi silta raitio- ja pyöräliikenteelle ja pohjoisempi silta autoliikenteelle. Sillalta on porrasyhteydet ja hissivaraus Tammiston kauppatien ja Tuusulanväylän bussipysäkeille. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa yhteensä 60 polkupyörän pysäköintipaikoille ja sähköpotkulaudoille. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa. Pysäkin länsipuolella on kolme autoliikenteen saattopaikkaa. Tuusulanväylän ja Tikkurilantien vaihtopysäkistä on Väylävirasto laatima erillinen hankekortti.

Koivuhaan pysäkki on Puutarhatien kohdalla. Puutarhatie katkaistaan Tikkurilantien eteläpuoliselta osalta, sillä pysäkki on juuri nykyisen liittymäalueen kohdalla. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 8 kaupunkipyörän pysäköintipaikalle, 76 muulle pyöräpysäköinnille ja sähköpotkulaudoille.

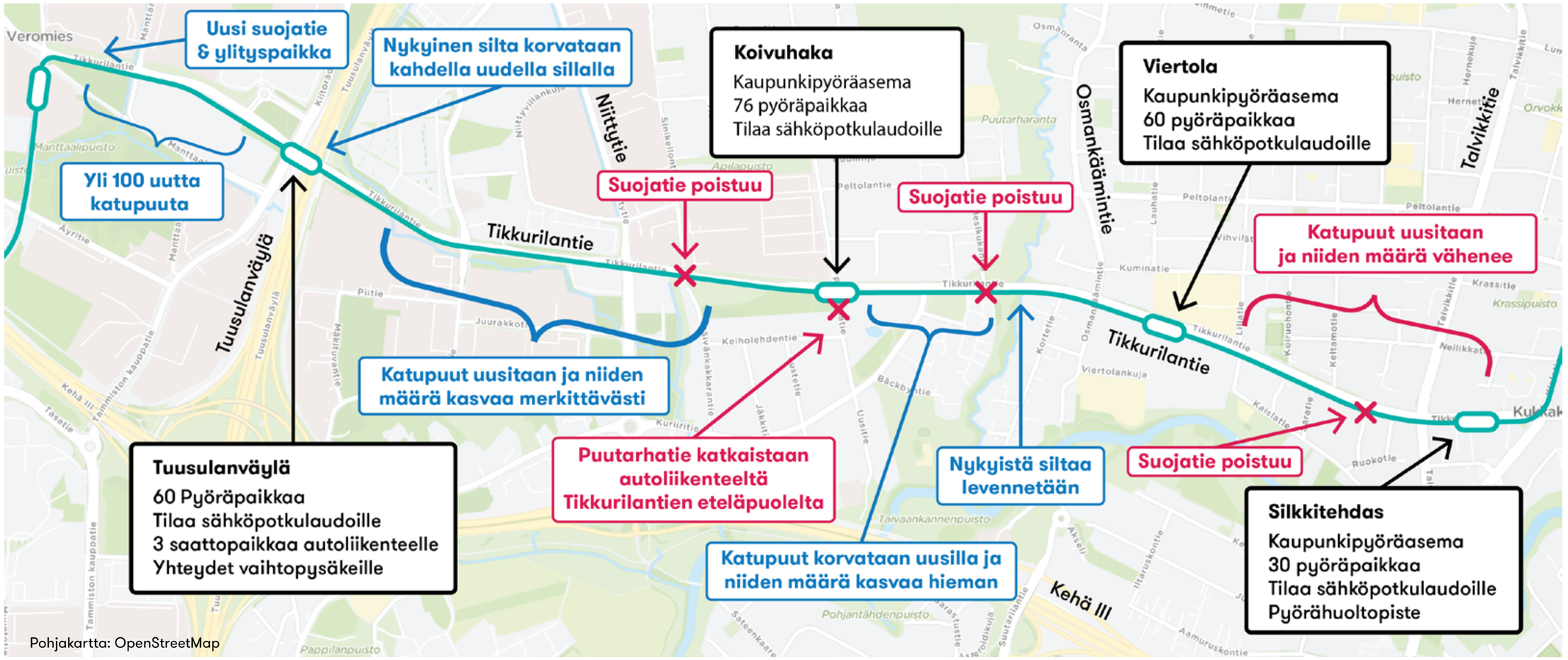
Viertolan pysäkki on Kaislapolun kohdalla. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 20 kaupunkipyörän pysäköintipaikoille, 40 muun polkupyörän pysäköintipaikoille ja sähköpotkulaudoille.

Silkkitehtaan pysäkki on Talvikkitien ja Kielotien välisen katuosuuden puolivälissä. Länteen suuntaavien ratikoiden pysäkkilaiturin toisella puolella on itään liikennnöivien bussien pysäkki. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 30 pysäköintipaikkaa kaupunkipyörille, 30 pysäköintipaikkaa muille pyöräille, pyörähuoltopisteelle ja sähköpotkulaudoille. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Kielotie

Kielotiellä Tikkurilantien ja Unikkotien välisellä katuosuudella ratikka kulkee kadulla sekaliikennekaistoilla. Ratikka kulkee siis

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



Kuva 4.12 Ratikan linjaus Tikkurilantiellä Rälssitien ja Kielotien välisellä osuudella ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Raitiotien pinta on asfaltoitu. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan. Kadun molemmilla puolilla on jalkakäytävät ja kaksisuuntaiset pyörätiet. Neilikkatie katkaistaan Kielotien molemmilta puolilta. Neilikkatien kohdalla säilyy valo-ohjattu kävelyn ja pyöräliikenteen suojatie ja ylityspaikka Kielotien yli.

Tikkuraitin pysäkki on Kielotiellä Unikkotien ja Tikkuraitin välisellä katuosuudella. Pysäkki on ajoratapysäkki, eli muu ajoneuvoliikenne kulkee raitiotien päällä ja odottaa pysäkille pysähtyneen ratikan takana. Raitiotien pinta on kivetty.

Tikkurilanraitio, Tikkurilan tunneli

Ratikka alittaa Tikkurilan juna-aseman tunnelissa, jonka nimi on Tikkurilanraitio. Tunneli alkaa Kielotiellä Tikkuraitin ja Lummekujan välissä. Ratikka sukeltaa maan alle kadun keskellä olevalla rampilla. Rampin molemmilla puolilla on muun ajoneuvoliikenteen kaistat, jotka rampin eteläpäässä yhdistyvät raitiotien kanssa sekaliikennekaistoille. Ratikan reitti Tikkurilassa on esitetty kuvassa 4.14.

Ratikan ramppi muuttuu tunneliksi hieman Lummekujan eteläpuolella. Ratikka kääntyy maan alla Kielotien alta Lummekujan alle. Lummekujan alta ratikka jatkaa Kirjastopuiston ali Ratakujan alle. Tunnelista on hätäuloskäynti Tikkuparkin uuteen kulkuyhteyteen Kirjastopuistoon. Nykyinen Tikkuparkin ajoyhteys Lummekujan päässä puretaan ratikan rakentamisen ajaksi ja rakennetaan uudestaan samalle paikalle, mutta ajoyhteys Tikkuparkkiin pyritään säilyttämään rakentamisen ajan. Osa Tikkuparkin nykyisistä huoltotiloista puretaan ja rakennetaan uuteen sijaintiin hieman lännempänä. Ratakujan alta ratikka jatkaa Ratatien ali juna-aseman alle.

Tikkurilan aseman pysäkki on rautatieaseman alla. Asemahalli on noin 16 metriä leveä ja noin 75 metriä pitkä. Raitiotien ja kävelyalueiden pinnat ovat kivettyjä. Raitiotien voi ylittää asemahallin kummassakin päässä. Asemahallista on liukuporrasyhteydet junalaitureille asemahallin eteläpuolella sekä porras- ja hissiyhteydet asemahallin pohjoispuolella. Bussiterminaaliin on liukuporras-, porras- ja hissiyhteydet. Polkupyörille, kaupunkipyörille ja sähköpotkulaudoille on varattu tilaa rautatieaseman ja bussiterminaalin yhteydessä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

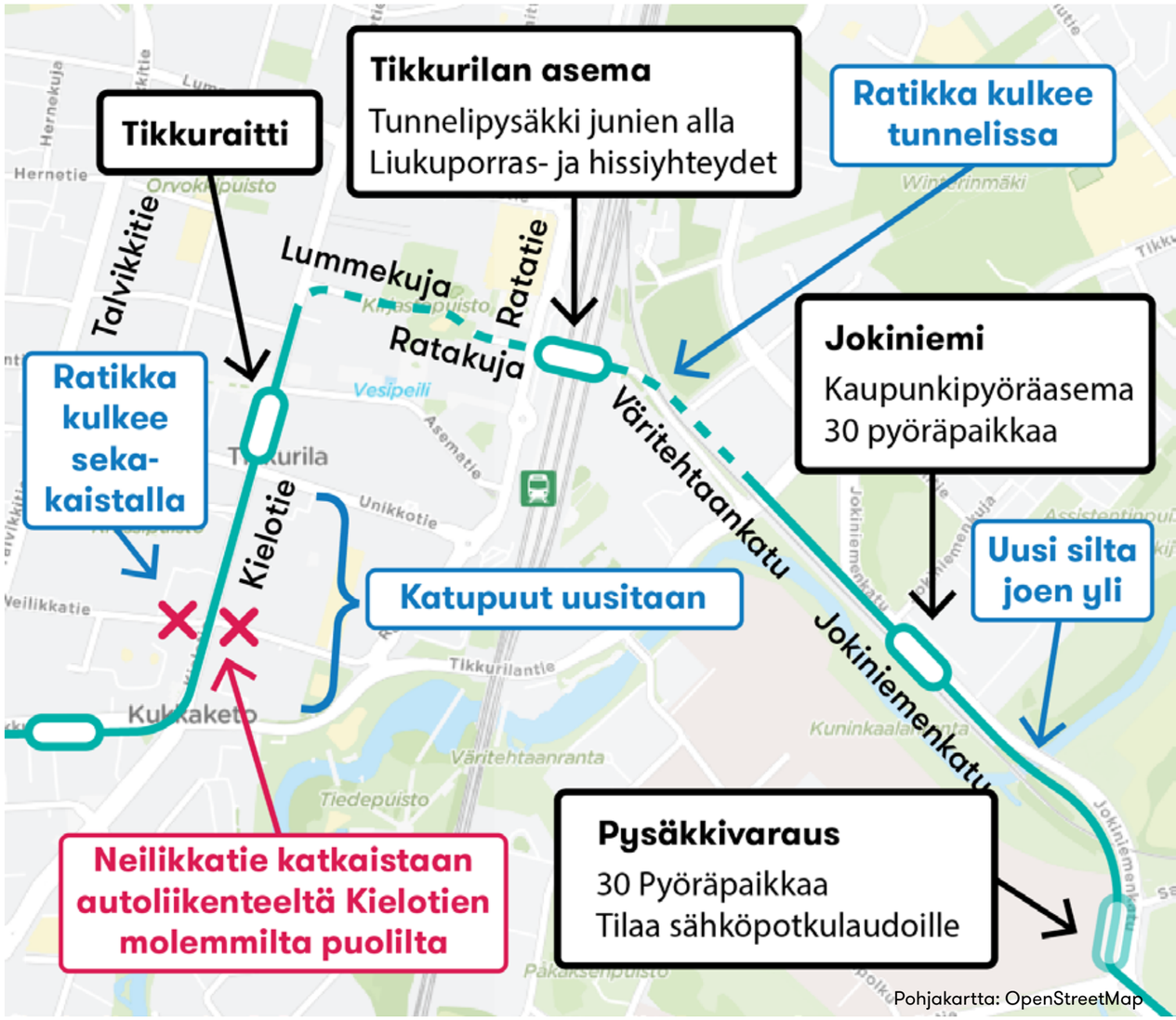
Kuva 4.13 Havainnekuva Tikkurilan asemahallin pysäkistä. (Kuva: Sitowise).

Tikkurilan aseman pysäkiltä ratikan kulku jatkuu itään loivassa kaarteessa Teatteripolun alle. Teatteripolun alta ratikka nousee maan pintaan katetulla rampilla Lauri Korpisen kadun ja Tikkurilantien välisellä katuosuudella. Ratikka ylittää Tikkurilantien samassa tasossa Santaradan rinnalla. Santaradan poistumista ja korvaamista selvitetään. Ratikka jatkaa Santaradan rinnalla Jokiniemenkadulle nurmirataa. Ratikan itäpuolella on kaksisuuntainen kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Ennen Jokiniemenkatua ratikalla on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Ratikan reitistä Tikkurilassa tutkittiin vuosien 2017–2019 välillä useita eri reittivaihtoehtoja, joista päädyttiin Ratakujan alle kulkevaan tunneliin, koska se oli vaihtoehdoista paras. Ratakujan tunneli mahdollistaa parhaimmat vaihtoyhteydet juniin ja busseihin, sujuvat ratikkamatkat Tikkurilan läpi sekä hyvät pysäkkisijainnit Tikkurilaan. Muita tutkittuja linjausvaihtoehtoja olivat Valkoisenlähteentien kierto, Lummetien tunneli, Asematien pitkä tunneli, Väritehtaanpolun tunneli, Tikkurilantien kerto, Tikkurilaan päättyvät linjat, Valkoisenlähteentie Ratakadun kautta ja Lummetien silta. (Tikkurilan linjausvaihtoehdot, WSP, 2022)

Jokiniemenkatu

Jokiniemenkadulla ratikka kulkee kadun eteläpuolella ajoratojen ja Santaradan välissä, kunnes ratikka risteää Santaradan kanssa samassa tasossa. Santaradan risteämisen jälkeen ratikka jatkaa kulkuaan Jokiniemenkadun länsipuolella. Ratikalle rakennetaan uusi silta Keravanjoen yli. Raitiotien pinta on nurmirataa muualla kuin pysäkkialueilla ja Keravanjoen sillalla, joissa raitiotien pinta on asfaltoitu. Jokiniemenkadun itäpuolella on kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Keravanjoen eteläpuolella myös kadun



Kuva 4.14 Ratikan linjaus Tikkurilassa Kielotiellä, tunnelissa ja Jokiniemenkadulla ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.15 Ratikan linjaus Kyytitiellä ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

länsipuolella on kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Jokiniemenkadulta ratikka jatkaa Kyytitielle valo-ohjatussa risteyksessä, joka korvaa nykyisen kiertoliittymän. Santaradantien liittymä Jokiniemenkadulle siirretään Heidelhofintien liittymään. Ratikan reitti Jokiniemenkadulla on esitetty kuvassa 4.14 ja Santaradantien liittymän siirto on esitetty kuvassa 4.15.

Jokiniemen pysäkki on Jokiniemenkadulla Jokiniemenkujan kohdalla. Jokiniemenkadun toisella puolella pysäkin kohdalla on varattu tilaa 30 polkupyörän pysäköinnille ja kaupunkipyöräasemalle.

Jokiniemen pysäkkivaraus on Heidehofintien pohjoispuolella. Pysäkkiä ei esitetä toteutettavaksi ratikan rakentamisen yhteydessä, vaan vasta ympäristön maankäytön kehityttyä. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa potkulaudoille ja 30 polkupyörän pysäköinnille.

Kyytitie

Kyytitiellä ratikka kulkee tien pohjoisreunassa koko kadun pituudella Jokiniemenkadulta Hakunilantielle. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Kyytitien eteläreunassa on pyöräliikenteen baana, joka jatkaa Heidehofintielle. Lisäksi Kyytitien pohjoispuolella ja Lahdentien itäpuolella Kyytitien molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen toisistaan erotetut kaksisuuntaiset väylät. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan, mutta niiden määrä kasvaa koko katuosuudella. Ratikan reitti Kyytitiellä on esitetty kuvassa 4.15.

Noin 240 metriä Kanervatien itäpuolella oleva alikulku poistuu. Kyytitien ja uuden Lahdentien liittymän länsipuolelle rakennetaan uusi silta kävelyn ja pyöräliikenteen

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.16 Havainnekuva Hakunilantieltä. Ratikka kulkee keskellä katua ja kadun molemmin puolin on kävely- ja pyörätiet. (Kuva: WSP).

alikululle. Lahdentie nostetaan Kyytitien kohdalla Kyytitien tasoon ja siirretään noin 80 metriä länteen päin. Lahdentie levennetään kaksikaistaiseksi suuntaansa Kehä III liittymän ja Kyytitien välillä. Nykyinen Lahdentien ylittävä silta korvataan maapenkereellä. Salpakujan ja Liinakkokujan kohdalta poistetaan kadun ylittävä suojatie. Hakunilanraitin silta Kyytitien yli poistetaan ja korvataan suojatiellä. Kyytitien itäpäässä ratikalla on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Kuusikon pysäkki on Kanervatien itäpuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 30 polkupyörän pysäköintiin ja 20 kaupunkipyörälle.

Lahdenväylän pysäkki on Pelto-ojan tien itäpuolella. Pelto-ojan tien liittymän nykyinen kiertoliittymä korvataan valo-ohjatulla risteyksellä. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin ja 20 kaupunkipyörälle. Mahdollisille Lahdenväylän bussipysäkeille on suunniteltu 150–300 metrin kävely-yhteydet. Lahdenväylän uusista pysäkeistä on hyväksytty tiesuunnitelma, johon sisältyy myös Lahdenväylän joukkoliikennekaistat ja henkilöautojen liityntäpysäköintialue (Valtatie 4 Hakunilan vaihtopysäkit -hankekortti, Väylävirasto, 2022).

Kaskelan pysäkki on uuden Lahdentien liittymän länsipuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 20 polkupyörän pysäköintiin sekä 40 kaupunkipyörälle. Pysäkin kohdalla Kyytitien alle toteutetaan alikulku.

Hakunilantie

Hakunilantiellä ratikka kulkee tien keskellä Kyytitien ja Kuussillantien välisellä katuosuudella. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Hakunilantiellä puille on kuitenkin hyvin vaikea järjestää tilaa. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan poistamaan ja uusia puita voidaan istuttaa vain Raudikkokujan ja Kimokujan väliin sekä Kirkkokujan eteläpuolelle.

Hakunilantien molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat pääosin eroteltuja. Hakunilantien yli kulkeva silta ostoskeskuksen kohdalla poistetaan. Vaaralan Talkootien ja Kirkkokujan välillä kadun itäpuolella on Vaaralankujan pihakatu, jossa kävely ja pyöräliikenne sekä muu kadun varren ajoneuvoliikenne jakaa yhteisen katualueen. Hakunilantien eteläpäähän toteutetaan kiertoliittymä, jonka läpi ratikka jatkaa Tilustielle. Ratikan reitti Hakunilantiellä on kuvattu kuvassa 4.17.

Hakunilan pysäkki on Kyytitien eteläpuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 20 polkupyörän pysäköintiin ja 40 kaupunkipyörälle. Lisäksi Kyytitiellä on varattu tilaa 30 pyörän pysäköintiin lähellä Hakunilantien liittymää.

Hepokujan pysäkki on Hepokujan pohjoispuolella. Pysäkki on keskilaituripysäkki. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 10 polkupyörän pysäköintiin ja 20 kaupunkipyörälle.

Vaaralan pysäkki on Lähdepuistontien pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 20 polkupyörän pysäköintiin ja kaupunkipyöräasemalle.

Tilustie ja Rivieranraitio

Tilustiellä ratikka kulkee ajoradan länsipuolella. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan poistamaan ja niiden määrä vähenee. Tilustien eteläosassa raitiotien pinta on nurmirataa. Tilustien länsipuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Tilustien eteläpäästä ratikka jatkaa Rivieranraitio-kadulla Fazerintielle. Rivieranraitiolla ei ole autoliikenteen ajorataa

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.18 Havainnekuva. Fazerintiellä ratikka kulkee kadun reunassa (Kuva: WSP).

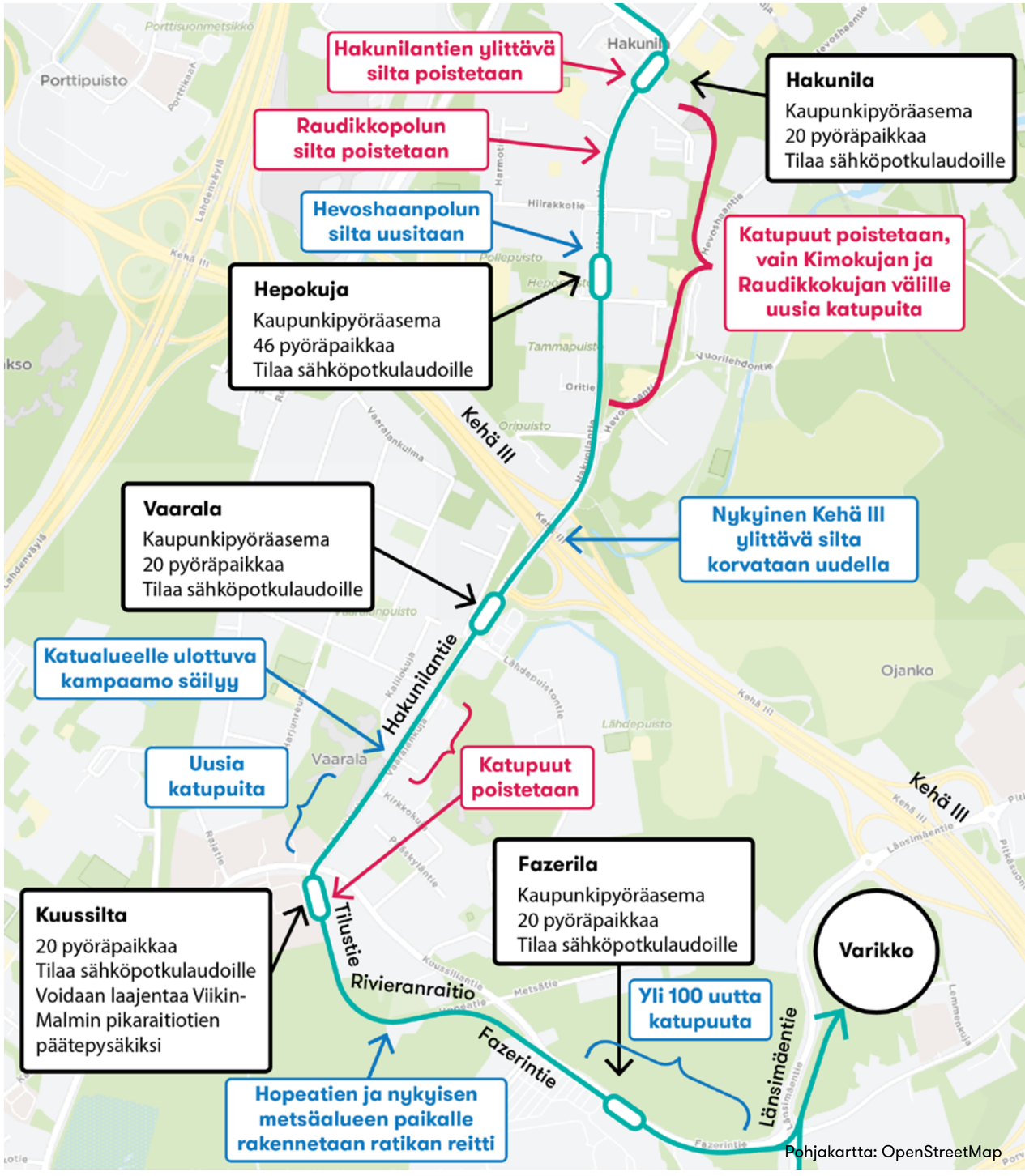
ja ratikan eteläpuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Rivieranraitio rakennetaan nykyisen Hopeatien ja metsäalueen paikalle. Rivieranraitiolla raitiotien pinta on nurmirataa. Rivieranraition suunnittelussa on huomioitu ekologisen yhteyden ylitys suunnittelemalla kadusta mahdollisimman vihreä. Ratikan reitti Tilustiellä ja Rivieranraitiolla on kuvattu kuvassa 4.17.

Kuussillan pysäkki on Kuussillantien eteläpuolella oleva keskilaituripysäkki. Pysäkin suunnittelussa on varauduttu siihen, että pysäkki toimisi Helsingistä Jakomäen suunnasta liikennöitävän raitiolinjan päätepysäkkinä. Pysäkin eteläpuolella on varattu tilaa raiteiden väliin mahdollisen Helsingistä tulevan linjan kääntöraiteille. Helsinki on suunnitellut Viikin-Malmin pikaraitiotietä siten, että linja voisi päättyä tälle pysäkille. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin ja sähköpotkulaudoille.

Fazerintie

Fazerintiellä ratikka kulkee kadun eteläreunassa. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla ja ylityspaikoilla. Rakennustöiden yhteydessä kadun molemmilta puolilta joudutaan poistamaan puita, mutta rakennustöiden yhteydessä kadulle istutetaan yli 100 uutta katupuuta. Kadun molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat yhdistettyjä Fazerintien eteläpuolella Fazerilan pysäkin länsipuolella. Fazerintieltä ratikka haarautuu varikolle johtaviin raiteisiin Länsimäentietä pohjoiseen ja linjaraiteisiin Mellunmäkeen Länsimäentietä etelään. Fazerintien ja Länsimäentien kiertoliittymä korvataan valo-ohjatulla liittymällä. Ratikan reitti Fazerintiellä on kuvattu kuvassa 4.17.

Fazerilan pysäkki on Fazerilan liittymän itäpuolella. Pysäkin ympäristössä on



Kuva 4.17 Ratikan linjaus Hakunilantiellä, Tilustiellä, Rivieranraitiolla ja Fazerintiellä sekä ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.19 Havainnekuva. Länsimäentiellä ratikka kulkee kadun keskellä. (Kuva: WSP).

varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille. Ratikan pysäkkilaituri lännen suuntaan on myös itään suuntaavien bussien pysäkkilaituri.

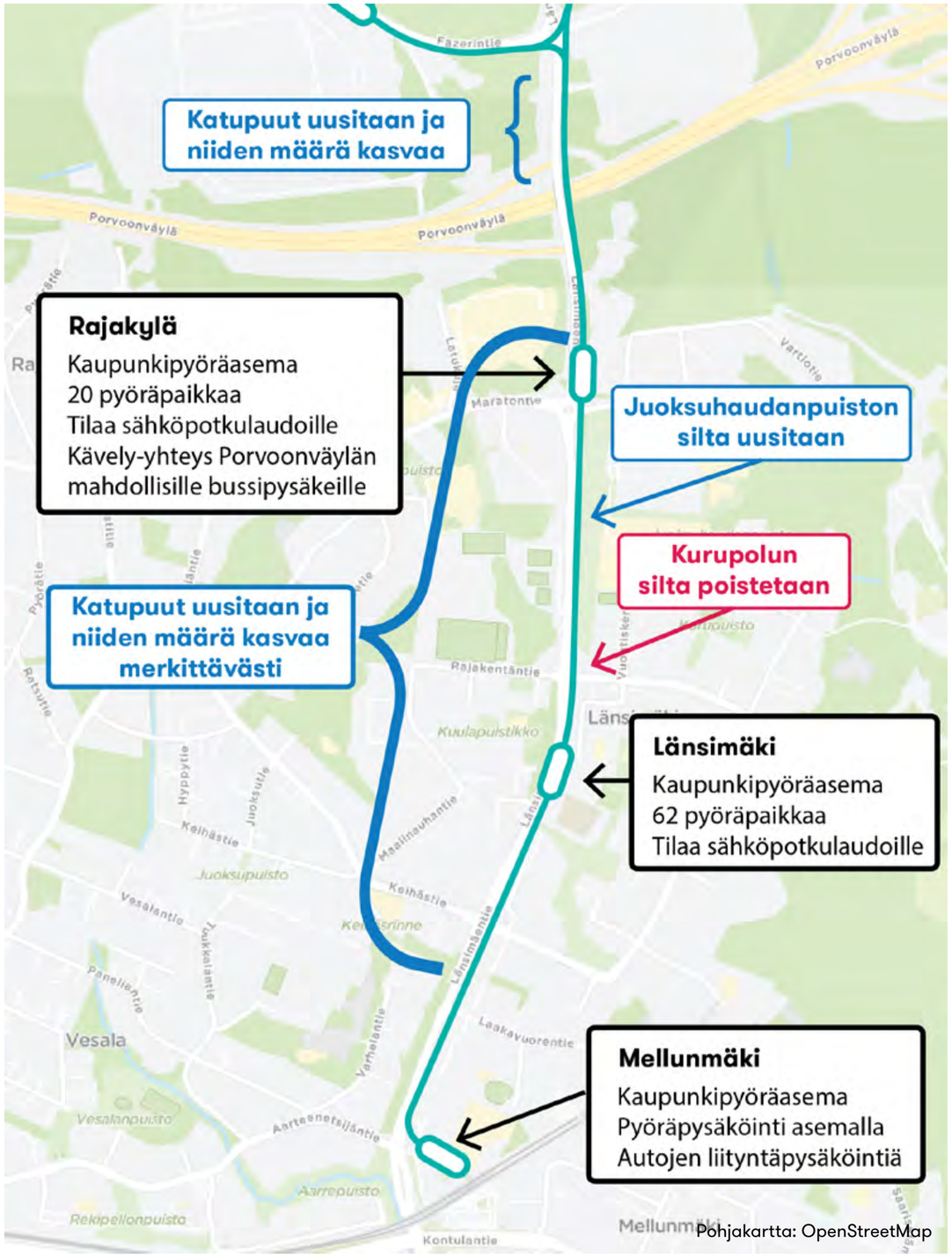
Länsimäentie

Länsimäentiellä ratikka kulkee kadun keskellä. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan, mutta niiden määrä kasvaa merkittävästi. Fazerintien pohjoispuolella Länsimäentiellä on ratikan varikolle johtavat raiteet. Varikko rakennetaan Länsimäentien itäpuolelle ja Kehä III:n eteläpuolelle. Fazerintien eteläpuolella Länsimäentien molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen väylät. Rajakentäntien pohjoispuolella oleva kävelyn ja pyöräliikenteen silta poistetaan ja Juoksuhaudantien puiston ylikulkusilta uusitaan. Ratikan reitti Länsimäentiellä on kuvattu kuvassa 4.20.

Rajakylän pysäkki on Maratontien pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 15 polkupyörän pysäköintiin, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille. Ratikan pysäkkilaituri etelän suuntaan on myös pohjoiseen suuntaavien bussien pysäkkilaituri. Pysäkiltä olisi noin 300 metrin kävely-yhteydet mahdollisille uusille Porvoonväylän bussipysäkeille. Porvoonväylän bussipysäkkien yhteyteen on varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin.

Länsimäen pysäkki on Kuulakujan pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 62 polkupyörän pysäköintiin ja kaupunkipyöräasemalle.

Mellunmäen päätepysäkki on Mellunmäen metroaseman länsipuolella. Pysäkin ympäristössä on kaupunkipyöräasema, pyörien ja autojen liityntäpysäköintipaikkoja sekä Mellunmäen bussiterminaali.



Kuva 4.20 Ratikan linjaus Länsimäentiellä ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.6 VOIMALINJAT

Kuva 4.21 Voimajohdot 400kV Pakkalassa. (Kuva: Tiina Hulkko).

Vantaan ratikan reitin varrelle sijoittuu voimalinjoja useissa kohdissa. Kun raitiotie ja ilmajohtona toteutettu voimalinja risteävät, on raitiotien suunnittelussa otettu huomioon etäisyysvaatimukset raitiotien ajolankojen ja voimalinjojen välillä. Risteyskohtien lisäksi Vantaan ratikan reitillä on kaksi kohtaa, joissa voimalinja kulkee raitiotien vierellä. Näissä tilanteissa voimalinjoista voi mahdollisesti sekä induktiivisesti että kapasitiivisesti kytkeytyä raitiotien kiskoon ja ajojohtimeen hyvinkin suuria jänniteitä. Kytkeytymistä on tutkittu suunnitteluvaiheessa simuloinneilla ja laskennoilla. Niiden mukaan siirtyvät jännitteet voivat aiheuttaa ratasähköjärjestelmässä sähköturvallisuusriskin, sekä kalustoon vikoja ja vaurioita. Sähköturvallisuusriskin aiheuttavat simulointien mukaan sekä induktiivisesti että kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet, jotka ylittävät kosketusjännitteen rajan radassa.

Länsimäentien varren 110 kV voimajohtojen induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet ovat hallittavissa teknisillä ratkaisuilla. Tästä syystä Länsimäentiellä riittää, että raitiotie on sijoitettu kauemmas voimajohdoista keskelle katua ja ajolankojen molemmin puolin sijoitetaan reduktiojohtimia. Reduktiojohtimilla vähennetään ajojohtimeen siirtyvää jännitettä.

Pakkalassa Tasetien ja Väinö Tannerin tien eteläpuolelle sijoittuu sekä 400 kV voimajohto, että kaksi 110 kV voimajohtoa. Kadun keskellä oleva 110 kV voimajohto on suunniteltu maakaapeloitavaksi toiseen sijaintiin. Toinen 110 kV linja sijoittuu 400 kV voimajohtoa kauemmas ja on jännitteiltään pienempi, jolloin 400 kV voimajohdon aiheuttamat induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet ovat tässä kohdassa merkityksellisimmät.

Pakkalassa ratkaisuksi on harkittu raitiotien siirtämistä aivan kadun pohjoisreunaan, minkä lisäksi radan ja voimajohdon välille asennettavia reduktiojohtimia. Nämä eivät kuitenkaan riittäneet laskemaan induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvien jännitteiden riskiä. Tämän jälkeen raitiotielle harkittiin eri reittiä, jotta voimalinjat olisi voitu kiertää. Nämä reittivaihtoehdot eivät kuitenkaan muodostuneet kannattaviksi, kun tavoitteena on päästä ratikalla sekä Jumbolle että Aviapoliksen muille alueille. Helsingin Mellunmäessä siirretään yhtä voimalinjapylvästä raitiotielinjan alta.

Ratkaisuksi voimalinjojen aiheuttamiin haasteisiin jää raitiovaunujen akkukäyttöisyys. Jännitteet voivat induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyä ajolankoihin, joten ilman ajojohdinta ongelma voidaan ratkaista Pakkalassa, kun akulla ajettava matka rajautuu lyhyeksi. Tästä syystä Vantaan ratikan vaunuhankinnassa varaudutaan akkukäyttöisiin raitiovaunuihin, jotka voivat ohittaa voimalinjat akuilla ja siirtyä sitten takaisin käyttämään ratasähköjärjestelmää. Akkukäyttöisyyden on arvioitu olevan käytössä noin 15 vuotta, jonka aikana voimalinjat pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan tunneliin.

Akkukäyttöinen ratkaisu vaatii myös muutoksia alueen radan rakentamiseen. Radan paluuvirtapiiri ei voi olla eristetty maasta, ja radan maadoitus ja ylijännitesuojausperiaatteet tulevat poikkeamaan muusta radasta. Maadoitusperiaatteiden muutosten lisäksi ajokiskoihin tulee tehdä määrävälein eristysjatkokset, eli ratakiskon sähköisesti eristävät katkaisut. Nämä osuudet maadoitetaan ja ylijännitesuojataan määrävälein.

Akkukäyttöisen kaluston kustannusvaikutuksia on käsitelty luvussa 7.4 (Liikennöintikustannukset).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.7 VARIKKO

Vantaan ratikan varikko sijaitsee Vaaralassa. Kaupunkiliikenne Oy on teettänyt varikosta erillisen hankesuunnitelman Vaaralan raitiovaunuvarikko (Arkkitehtityöhuone APRT, WSP Finland Oy, Ramboll Finland Oy, Ratatek Oy, Boost Brothers Oy 2023). Varikko on osa pääkaupunkiseudun raitioteiden varikkokokonaisuutta. Kyseessä on raitiovaunuvarikkorakennus, johon keskitetään Vantaan raitiovaunujen säilytys- ja huoltotoiminta. Vaunujen ajo varikolle tapahtuu linjaraiteilta Länsimäentieltä tontin lounaiskulmasta. Autojen ajoyhteys järjestetään Länsimäentieltä, tontin länsireunalta.

Varikolle on esitetty tilat raitiovaunujen säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille, samoin kuin päivittäisille tarkistuksille ja raitiovaunujen siivoukselle (vuorokausihuolto) sekä ratasähkön tiloille. Huoltohalli sisältää 4 raskashuoltopaikkaa, 2 vuorokausihuoltopaikka, sorvipaikan ja pesulinjan. Kaikki huoltopaikat on mitoitettu 45 metriä pitkille vaunuille. Ratainfran huoltovaunulle on esitetty säilytyspaikka ratainfran rakennuksen yhteyteen. Lisäksi suunnitelmissa on esitetty tilat henkilökunnan toimisto- ja sosiaalitiloille, kunnossapidon aputiloille sekä tarvittaville teknisten järjestelmien tiloille. Tilat on suunniteltu tarkoituksenmukaisin vakiotyyppisin muuntojoustavin ratkaisuin, mitoituksin ja varustein.

Varikkorakennuksen bruttoala on 10 200 m^2 ja raivauskaluston hallin 120 m^2. Tontille on esitetty tilavaraus säilytyshallin laajennusosalle. Lisäksi optiona on esitetty ratainfran kunnossapidon rakennus (2 500 m^2).

Autopaikkoja on 84 kappaletta ja pyöräpaikkoja 45 kappaletta.

Hankesuunnittelun aikana on määritelty kaluston (35 metriä) lukumääräksi ensivaiheessa 18 raitiovaunua. Lisäksi on varauduttu varikon laajentamiseen kahdessa vaiheessa, joista ensimmäinen laajennusvaihe käsittää 8 raitiovaunua ja seuraava 20 raitiovaunua. Suunnitelmissa on huomioitu, että myös 45 metriä pitkien vaunujen huoltaminen ja liikkuminen varikolla on mahdollista.

Rakennuksen suunniteltu käyttöikä on 100 vuotta. Varikko on niin rakenteellisilta ominaisuuksiltaan kuin prosesseiltaankin energiatehokas ja ympäristöystävällinen moderni raitiovaunuvarikko, joka tarjoaa hyvän työympäristön raitiovaunujen huoltoa ja säilytystä varten.

Kuva 4.22 Varikon havainnekuva. (Kuva: APRT).

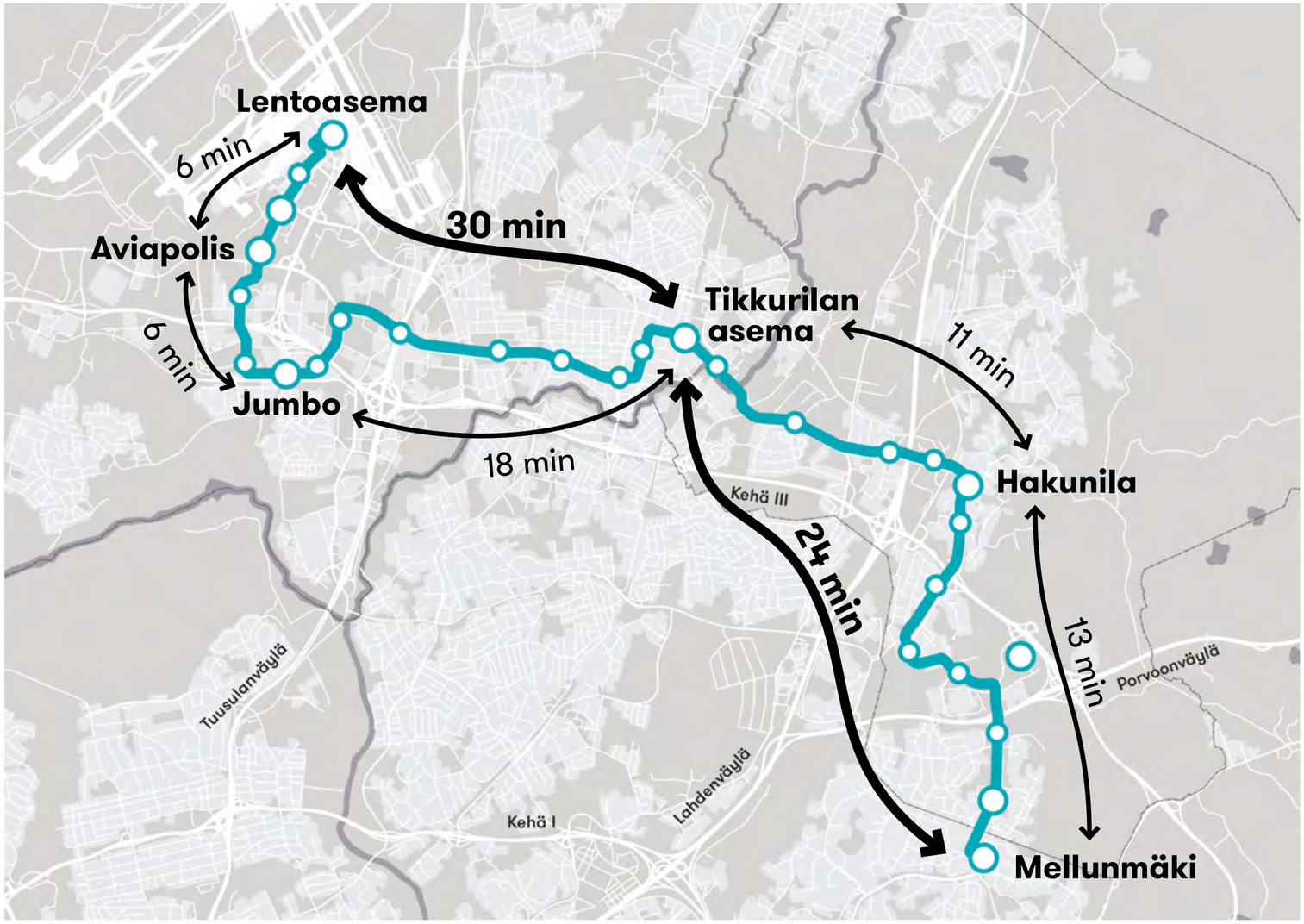
LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.8 LIIKENNÖINTI

Vantaan ratikan matka-ajat pysäkkien ja eri keskusten välillä on esitetty kuvassa 4.23. Matka-aika päätepysäkkien välillä on noin 54 min ja keskinopeus pysäkkipysähdykset huomioiden on 22 km/h. Vantaan ratikan nopeus on arvioitu OpenTrack-simuloinneilla, joissa on otettu huomioon linjan pituus, kaarteet, pystygeometria, pysäkkien sijainnit, pysäkkipysähdysten kesto ja nopeusrajoitukset. Lisäksi ratikan liittymäviiveitä on arvioitu Vissim-simuloinneilla.

Ratikan OpenTrack-simuloinnit on päivitetty helmikuussa 2023 viimeisimmillä tiedoilla ratikan katusuunnitelmista. Ratikan matkustajamääräennusteet on laadittu aikaisemmalla nopeusarviolla, jossa ratikka arvioitiin hieman viimeisintä arviota nopeammaksi. Toisaalta ratikan liittymäviiveiden arvioiden pohjalla olevat Vissim-simuloinnit on laadittu pääosin vuonna 2021 silloisilla tiedoilla katusuunnitteluratkaisuista ja ratikan vuorovälistä.

Jatkosuunnittelussa ratikan matka-aika voi lyhentyä hieman. Liittymäviivetarkasteluiden päivitys voi lyhentää matka-aikaa arviolta 0–2 minuuttia, kun huomioidaan pidentynyt vuoroväli ja päivittyneet katusuunnitteluratkaisut. Jos Santarata poistuu, ratikka nopeutuisi noin 20 sekuntia, koska raiteiden tasoristeyksessä ratikalla olisi hyvin alhainen 10 km/h nopeusrajoitus. Ratikka voi nopeutua kymmenillä sekunneilla myös pitkillä liittymäväleillä, jos ratikalle voidaan osoittaa korkeampi nopeusrajoitus kuin saman kadun muulle ajoneuvoliikenteelle. Ratikalla on suunniteltu pitkät liittymävälit esimerkiksi Kuriirikujan ja Osmankäämintien välille sekä Vanhan Porvoontien



Kuva 4.23 Ratikan matka-ajat pysäkkien ja eri keskusten välillä. (Lähde: Vantaan kaupunki).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 4.1 Ratikan vuorovälit eri kellonaikoina talviaikataulukaudella. Kesäaika-taulukaudella ratikan vuoroväli arkipäivien ruuhka-aikoina on 10 min.

	Arkisin							Lauantaisin				Sunnuntaisin			
Kellonaika	04:30–05:30	05:30–06:30	06:30–09:30	09:30–14:30	14:30–17:30	17:30–20:30	20:30–01:30	05:30–07:30	07:30–08:30	08:30–20:30	20:30–01:30	05:30–07:30	07:30–08:30	08:30–20:30	20:30–01:30
Vuoroväli	30	15	7,5	10	7,5	10	20	30	15	10	20	30	20	15	20
Kalustomäärä	4	8	15	11	15	11	6	4	8	11	6	4	6	8	6

ja Porttisuontien välille, joilla ratikka voisi turvallisesti kulkea nopeammin kuin muu ajoneuvoliikenne.

Vantaan ratikka liikennöi enimmäkseen omilla kaistoilla tai omilla väylillä ohittaen muun liikenteen aiheuttamat häiriöt. Tämän ansiosta ratikan liikennöinti on hyvin sujuvaa ja luotettavaa ja se kulkee täsmällisesti aikataulujen mukaan. Ratikka olisi nopeampi kuin nykyinen tai kehitetty runkobussilinja 570, osin johtuen jo lyhyemmästä ja sujuvammasta reitistä Tikkurilan läpi.

Vantaan ratikalle on suunniteltu tiheät vuorovälit ja laajat liikennöintiajat. Linjaa liikennöitäisiin 7,5 minuutin vuorovälillä ruuhka-aikoina. Päivällä ja iltaisin linjaa liikennöitäisiin 10 minuutin vuorovälillä. Linjan liikennöinti arkisin on suunniteltu alkavan varhain aamulla puoli viideltä ja päättyvän myöhään yöllä puoli kahdelta. Viikonloppuisin linjan liikennöinti on suunniteltu alkavan puoli kuudelta. Viikonloppuiltaisin linja voi liikennöidä pidempään. Linjan lopulliset vuorovälit päättää HSL. Vantaan ratikan suunnittelussa oletuksina käytetyt vuorovälit on esitetty taulukossa 4.1.

Taulukossa on esitetty myös kunkin vuorovälin edellyttämä kalustomäärä. Ruuhka-aikoina 7,5 minuutin vuorovälillä Vantaan ratikan liikennöinti edellyttää 16 raitiovaunua. Muina aikoina, kun vuoroväli on 10–30 minuuttia, liikennöinnin edellyttämä vaunumäärä on 4–12 vaunua. Liikenteen sitomien vaunujen lisäksi tarvitaan varavaunuja, jotta säännöllisiä ja yllättäviä kunnossapitotoimia voidaan tehdä ilman poikkeuksia liikennöintiin. Ratikan kokonaisvaunumäärä on 18, joista 2 vaunua on varavaunuja. Ratikan vuosittaiset liikennöintisuoritteet olisivat 1 500 000 linjakilometriä, 79 000 linjatuntia ja 5 000 vaunupäivää vuodessa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.9 KALUSTO, KALUSTON HANKINTA

Vantaan ratikan vaunut ovat samankaltaisia kuin Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen raitiovaunut. Merkittävin ero on siinä, että Vantaan ratikoissa on akut, jotta voimalinjojen kohdalla ei tarvitse rakentaa ratikan ajolankoja (katso luku 4.6, voimalinjat). Akkukäyttöisiä raitiovaunuja on käytössä useassa kaupungissa. Kaupunkiliikenne Oy on laatinut erillisen selvityksen akkukäyttöisestä kalustosta.

Vantaan raitiovaunut ovat kaksisuuntaisia pikaraitiovaunuja. Kaksisuuntaisuus mahdollistaa tehokkaat päätepysäkkiratkaisut Lentoasemalla ja Mellunmäessä, kun raitiovaunut eivät tarvitse kääntölenkkiä. Lisäksi kaksisuuntaiset pikaraitiovaunut voidaan kääntää linjan keskellä, jos jostain syystä raitiovaunuja ei voida liikennöidä koko matkalla päätepysäkkien välillä.

Raitiovaunujen pituus on noin 35 metriä. Myöhemmin raitiovaunuja on mahdollista pidentää noin 45 metriä pitkiksi. Raitiovaunun leveys on 2,40 metriä ja raitiovaunun raideleveys on 1 000 mm. Nämä ominaisuudet ovat samoja kuin muualla Helsingin seudulla, mutta eri kuin Tampereen seudulla. Tampereen raitiovaunujen pituus on noin 37 metriä ja ne ovat pidennettävissä 45 metriin. Tampereen raitiovaunujen leveys on 2,65 metriä ja raideleveys 1 435 mm.

Vantaan ratikan matkustajakapasiteetti on noin 35 metriä pitkillä vaunuilla ja suunnitellulla 7,5 minuutin vuorovälillä 1 200 matkustajaa tunnissa suuntaansa. Tarpeen tullen kapasiteettia voi nostaa pidentämällä raitiovaunuja ja tihentämällä vuoroväliä. Vantaan ratikan suurin mahdollinen kapasiteetti on noin 45 metriä pitkillä vaunuilla ja luotettavalla 3–5 minuutin vuorovälillä 2 400–4 000 matkustajaa tunnissa suuntaansa. Vertailuvaihtoehdon nivelbusseilla liikennöitävän runkobussilinjan maksimikapasiteetti 3,75 minuutin vuorovälillä on noin 1 400 matkustajaa tunnissa suuntaansa. Toisaalta bussilinjan liikennöiminen näin tiheillä vuoroväleillä ja pääosin sekaliikennekaistoilla johtaisi hyvin epäluotettavaan liikennöintiin. Näin on käynyt runkobussilinjalla 550, jolla matkustajamäärät edellyttivät hyvin tiheää vuoroväliä.

Vantaan raitiovaunujen matkustajakapasiteetti on arvioitu samankaltaiseksi kuin Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen raitiovaunuilla. Näissä vaunuissa on 74 kiinteää istumapaikkaa ja tilaa 100 seisovalle matkustajalle, eli yhteensä 174 matkustajapaikkaa. Seisovien matkustajien määrä on laskettu mitoituksella 4 matkustajaa per tehollisen pinta-alan neliömetri (Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä, HSL, 2016). Tehokkaaksi pinta-alaksi on katsottu käytävällä leveyssuunnassa 20 cm kavennettu alue, kuten muussakin HSL-liikenteessä. Vantaan ratikan lopulliset matkustajapaikkamäärät määritetään kalustohankinnan yhteydessä.

Kun joukkoliikenteen kapasiteetin riittävyyttä ruuhka-aikoina arvioidaan pitkällä aikavälillä, matkustajakapasiteetista lasketaan käyttöön noin 85 %. Tämä arvio mahdollistaa matkustajamäärien vaihtelun ruuhkatuntien aikana eri lähtöjen välillä. Vantaan ratikalla tämä kapasiteetin mitoitusarvo on 150 matkustajapaikkaa. Vertailuvaihtoehdon runkobussilinjan nivelbusseissa arvioidaan olevan 52 istumapaikkaa ja tilaa 53 seisovalle matkustajalle. Nivelbussien kapasiteetin pitkän aikavälin mitoitusarvo on 89 matkustajapaikkaa. (Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä, HSL, 2016)

Vantaan raitiovaunut, kuten muutkin pääkaupunkiseudun raitiovaunut, hankkii Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy. Yhteisellä hankintatavalla alennetaan kaikkien raitiovaunujen hankintahintaa. Lisäksi kaluston yhteensopivuus tuottaa synergiahyötyjä liikennöintiin ja kaluston ylläpitoon. Kaluston tarkat ominaisuudet määritetään kalustohankinnan yhteydessä.

Kuva 4.24 Akkukäyttöinen ratikka Espanjan Zaragozassa. (Lähde: APTA / TRB Light Rail Conference, Interfleet, 2015).

Taulukko 4.2 Tietoja ulkomaisista ratikoista, joilla osa linjasta on akkukäyttöinen. (Lähde: APTA / TRB Light Rail Conference, Interfleet, 2015).

Location	Operational year	Length, Catenary-free section	Supplier & vehicles	Technology
Luxembourg	2020	3,6 km Charging at stops	CAF 21 Urbos 3	ACR Freedrive (Battery/Supercap.)
Nice, France	2018	11,3 km Charging at stops.	Alstom 19 Citadis X05	SRS with Ecopack (Battery/Supercap.)
Doha, Qatar	2016	11,5 km Charging at stops	Siemens 19 AVENIO	Sitras HES (Battery/Supercap.)
Konya, Turkey	2015	1,8 km	Skoda 12 FORCITY	CATFREE battery
Dallas, US	2015	1,6 km	Brookville 2 LIBERTY	ABB battery
Kaohsiung, Taiwan	2015	8,2 km. Charging at stops	CAF 9 URBOS	ACR Evodrive (Supercapacitors)
Guangzhou, China	2014	7,7 km Charging at stops	CSR ZELC 7 vehicles	SIEMENS SITRAS ES. (Supercaps.)
Zaragoza, Spain	2013	2 km Charging at stops	CAF 21 URBOS 3	ACR Freedrive (Battery/Supercap.)
Seville, Spain	2011	0,6 km	CAF 4 URBOS 3	ACR Evodrive (Supercapacitors)

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

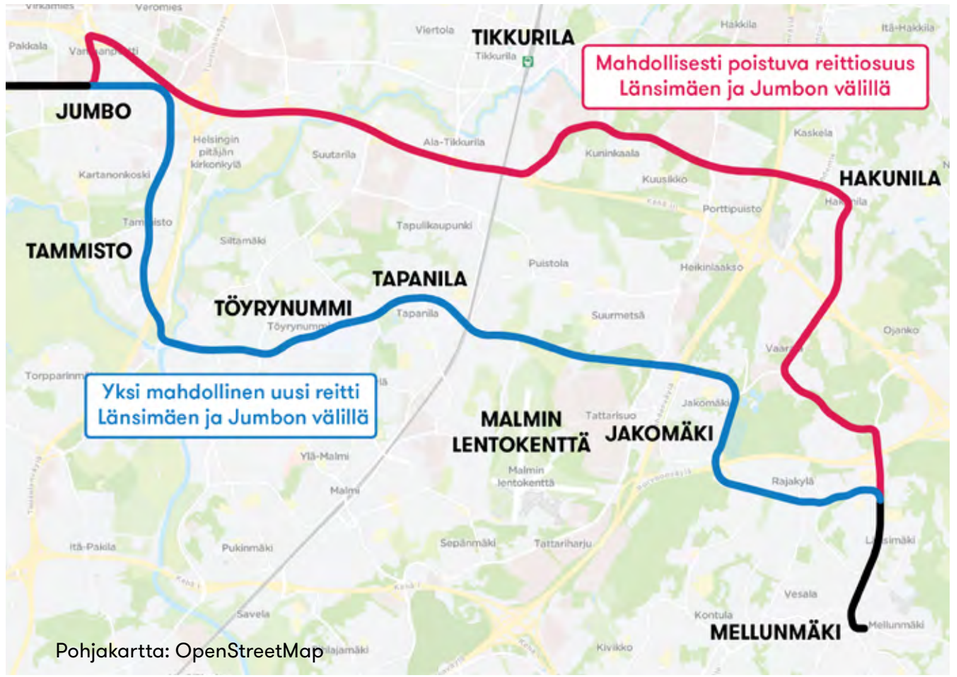
4.10 BUSSILINJASTO

Vantaan ratikan toteutuessa bussilinjasto muuttuu. Muutoksia on suunniteltu yhdessä bussilinjoista vastaavan HSL:n kanssa. Tässä suunnitteluvaiheessa arvioidut muutokset bussilinjastoon ovat pieniä, mutta muutokset varmistuvat vasta HSL:n linjastosuunnittelun myötä muutama vuosi ennen ratikan mahdollista liikennöintiä.

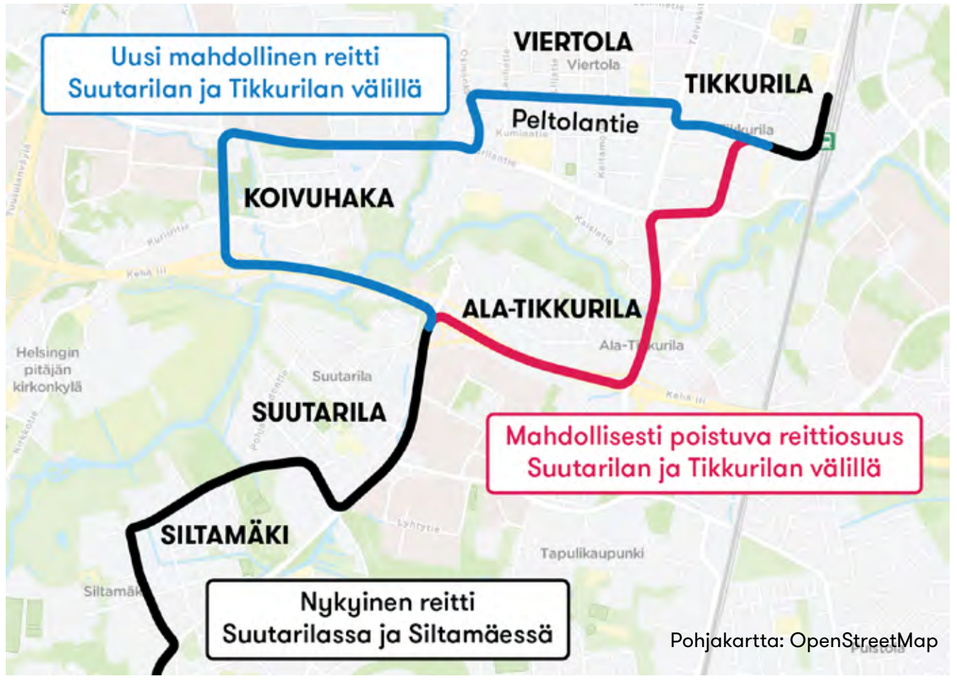
Ratikka korvaa runkobussilinjan 570. Runkobussilinjan nykyinen reitti poikkeaa ratikan reitistä Viertolassa, Tikkurilassa Maarinkunnaalla sekä Vaaralan ja Rajakylän välillä. Viertolassa runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Peltolantietä ja Unikkotietä, kun ratikan reitti on suunniteltu Tikkurilantielle. Tikkurilassa runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Ratatietä bussiterminaalin läpi, kun ratikan on suunniteltu alittavan bussiterminaali tunnelissa Ratakujan kohdalla. Maarinkunnaalla runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Urheilutietä ja Tikkurilantietä, kun ratikan reitti on suunniteltu Jokiniemenkadulle ja Kyytitielle. Vaaralan ja Rajakylän välillä runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Maratontietä, kun ratikan reitti on suunniteltu Fazerintielle.

Niiltä alueilta ja kaduilta, joilta linjan 570 reitti poistuu, joukkoliikenteen palvelutaso varmistetaan muilla bussilinjoilla. Näitä muita bussilinjoja voivat olla nykyiset bussilinjat, nykyiset bussilinjat muutettuina tai kokonaan uudet bussilinjat. Lisäksi ratikan reitin kanssa rinnakkaiseen bussiliikenteeseen voi tulla muutoksia. Kuvissa 4.25, 4.26 ja 4.27 on esitetty karkealla tasolla tässä suunnitteluvaiheessa tunnistettuja mahdollisia bussilinjaston muutoksia. Maarinkunnaalla runkolinjan 570 nykyisen reitin rinnalla liikennöidään linjoja 711 ja 717, joihin ei ole toistaiseksi suunniteltu muutoksia.

Kuva 4.25 Linjan 97(V) nykyinen reitti ja mahdollinen pidennys Jakomäkeen.



Kuva 4.26 Linjan 572 nykyinen reitti ja yksi mahdollinen reittimuutos Länsimäen ja Jumbon välillä.



Kuva 4.27 Linjan 611 nykyinen reitti ja mahdollinen reittimuutos Suutarilan ja Tikkurilan välillä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

4.11 RESURSSIVIISAAT RATKAISUT

Vantaan ratikka on laaja suunnitteluhanke, jonka suunnitteluratkaisuilla on suuri vaikutus ratikan rakentamisen päästöjen muodostumiseen. Vantaan ratikan suunnittelussa on panostettu resurssiviisaisiin ratkaisuihin ja löydetty useita keinoja, joilla mahdollisen rakentamisen päästöjä voidaan vähentää. Katusuunnitelmien ja alustavien rakennussuunnitelmien aikana laadittiin selvitys Resurssiviisaiden ratkaisujen CO2e-päästötarkastelu (Ramboll, Sweco, Sitowise, AFRY ja WSP 2022), jossa tarkasteltiin kuuden erilaisen suunnittelukohteen rakentamisvaiheen päästöjä ja toimenpiteitä, joilla päästöjä voidaan vähentää. Kohteiksi pyrittiin valitsemaan mahdollisimman kattavasti tyypillisiä ratikan suunnitteluratkaisuja jokaiselta suunnittelualueelta.

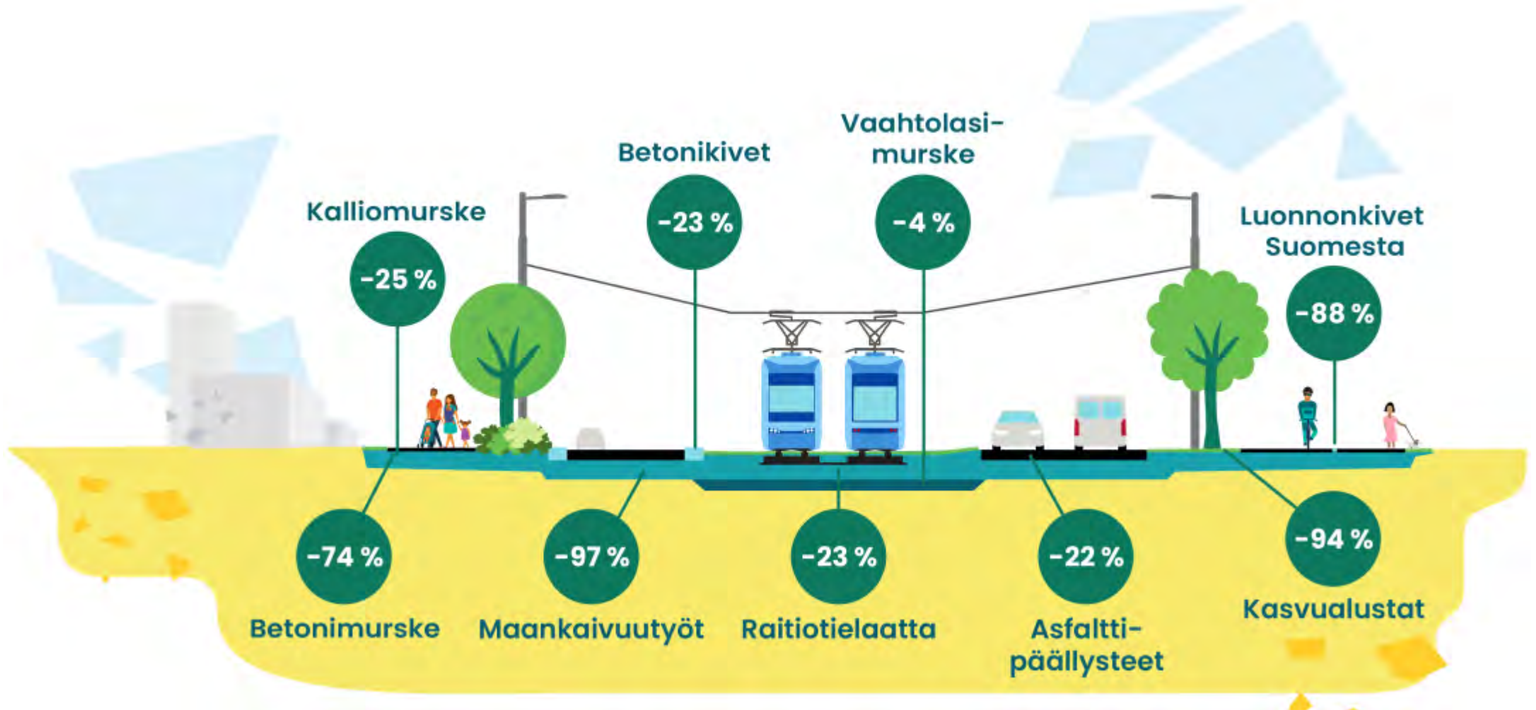
Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Pohjanvahvistuskohteissa stabilointiaine aiheuttaa merkittävimmät päästöt. Stabilointia käytetään laajasti koko ratikan reitillä, joten vähäpäästöisillä sideaineilla tehtävillä stabiloinneilla saadaan merkittäviä päästövähennyksiä aikaan. Lisäksi merkittäviä päästövähennyksiä voidaan saavuttaa sementtipohjaisten tuotteiden käytössä kaikissa tarkastelluissa kohteista, sillä vähähiiliselle betonille löytyy käyttökohteita betonikiveyksistä, raitiotielaatoista, paaluista ja paalulaatoista.

Vähäpäästöisten kuljetusten ja työkoneiden käyttöönotto mahdollistaa työmaakohtaiset päästövähennykset. Vantaan kaupunki onkin jo liittynyt Päästöttömien työmaiden green deal -sopimukseen, jonka mukaan vuoden 2025 jälkeen ei käytetä fossiilisia polttoaineita. Lisäksi vuoden 2030 loppuun mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä.

Resurssiviisaat ratkaisut säästävät myös paikoin kustannuksia. Esimerkiksi kasvualustoja on mahdollista kierrättää ja tehdä itse Vantaalla. Myös betonimursketta on mahdollista kierrättää omista purettavista kohteista kuten silloista. Kustannussäästöjä muodostuu betonimurskeen kierrättämisessä materiaalin kierrätyksestä ja lyhyistä kuljetusmatkoista. Parhaimmillaan ratikan reitillä voidaan purettavaa siltaa käyttää esimerkiksi uuden sillan pengerrakentamisessa.

Tarkastelukohteissa CO_2-päästövähennyspotentiaali vaihteli tarkastelukohteittain 16–55 %, kun kohteen kaikkien resurssiviisaiden toimenpiteiden toteutus laskettiin yhteen. Suurin päästövähennyspotentiaali oli Kielotiellä ja pienin Kylmäohjan ratasiltakohteessa.

Esimerkiksi Tietotien katuosuudella kaikkien resurssiviisaiden toimenpiteiden toteutus vähentää päästöjä 29 %. Kasvualustoja kierrättämällä on mahdollista saada 94 % päästövähennykset ja käyttämällä vähähiilistä betonia betonikivissä ja raitiotielaatoissa voidaan puolestaan saada aikaan 23 % päästövähennykset. Asfalttipäällysteessä on mahdollista saavuttaa 22 % päästövähennykset. Käyttämällä kierrätetystä betonista tehtyä betonimursketta luonnonkiviaineksen sijaan on mahdollista saada aikaan 74 % päästövähennykset. Suurin päästövähennys, 97 %, tulee maankaivuutöistä, ja niiden päästövähennys johtuu päästöttömistä työmaakoneista ja -kuljetuksista. Suomalaisten luonnonkivien käyttö vähentää päästöjä 88 % lyhyiden kuljetusmatkojen vuoksi verrattaessa ulkomailta tuotuihin.



Kuva 4.28 Ratikan rakentamisen aiheuttamien päästöjen resurssiviisaiden ratkaisujen avulla saavutettavat vähennykset. Kuvan esimerkki laskettu Tietotien kohdalta ja verrattu tavanomaiseen vaihtoehtoon. Kokonaisvähennyspotenttiaali on -29%. (Lähde: Resurssiviisaiden ratkaisujen CO2e-päästötarkastelu. Ramboll Finland Oy, Sweco, Sitowise, AFRY ja WSP 2022).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

5. RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON KUVAUS (VE0+)

5.1 RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON LINJASTO

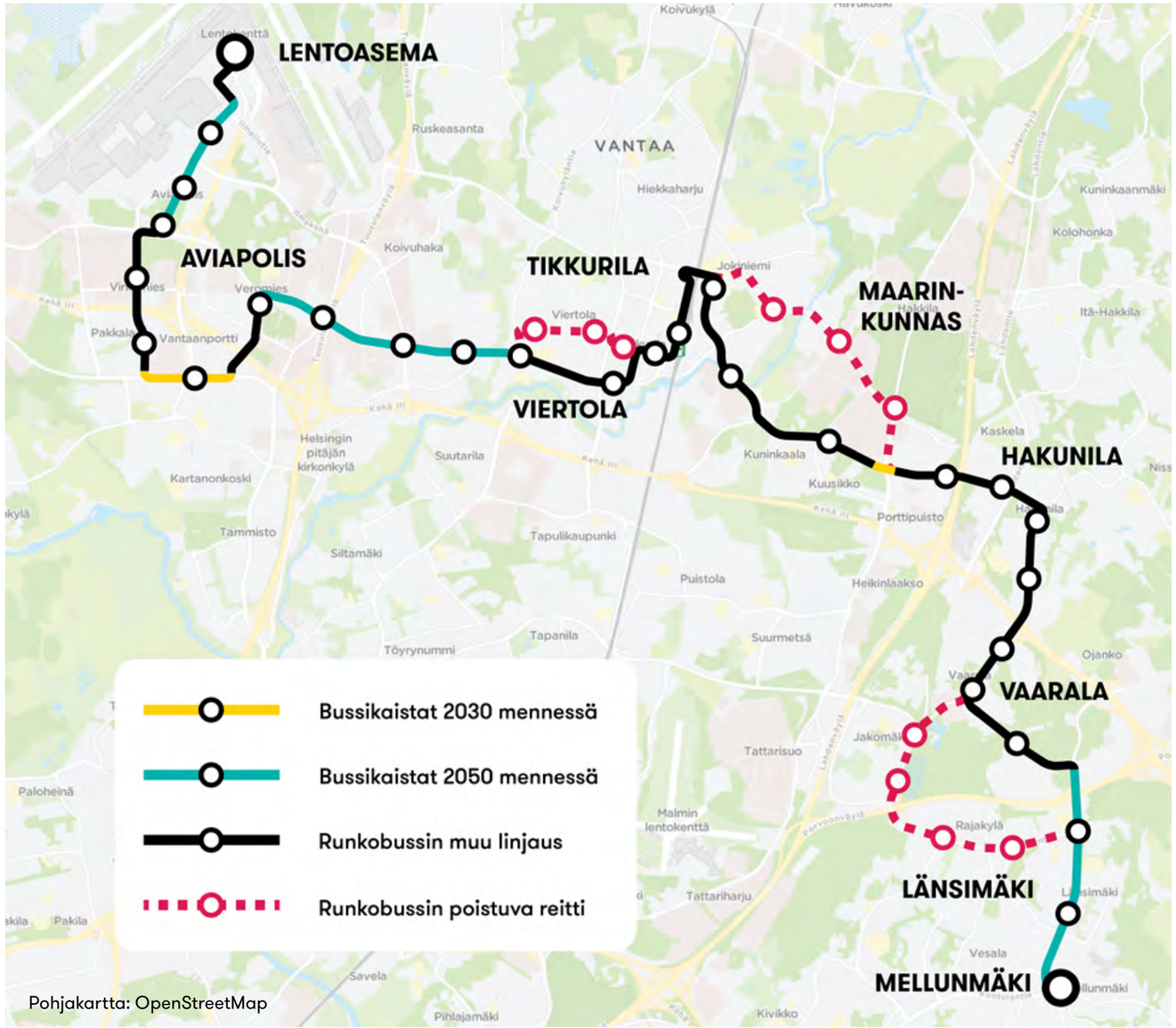
Ratikan vertailuvaihtoehtona on runkobussilinja 570. Runkobussivaihtoehdossa linjan 570 reitti on muutettu ratikan reittiä vastaavaksi. Lisäksi runkobussilinjalle on sujuvuuden takaamiseksi suunniteltu bussikaistoja. Runkobussilinjan 570 reitti oikaistaan Tikkurilan länsipuolella, Tikkurilan itäpuolella ja Vaaralan sekä Länsimäen välissä. Runkobussilinjan 570 reittimuutokset ja bussikaistat on esitetty kuvassa 5.1.

Tikkurilan länsipuolella runkobussilinjan 570 nykyinen reitti kulkee Tikkurilantien ja Ratatien välillä Osmankäämintietä, Peltolantietä, Talvikkitietä ja Unikkotietä. Reitti oikaistaan kulkemaan suoraan Tikkurilantien ja Unikkotien välillä Kielotietä.

Tikkurilan itäpuolella runkobussilinjan 570 nykyinen reitti kulkee Valkoisenlähteentien ja Kyytitien välissä Urheilutietä, Tikkurilantietä ja Vanhaa Porvoontietä. Reitti oikaistaan kulkemaan Jokiniemenkatua.

Vaaralan ja Länsimäen välissä runkobussilinjan 570 nykyinen reitti kulkee Hakunilantien ja Länsimäentien välissä Kuussillantietä, Somerikkotietä ja Maratontietä. Reitti oikaistaan kulkemaan Fazerintien kautta.

Runkobussilinjan 570 reitin muuttuessa muuta bussiliikenteen linjastoa muutettaisiin kuten ratikan toteutuessa. Muu bussiliikenteen linjasto on oletettu samanlaiseksi runkobussi- ja ratikkavaihtoehdoissa. Joukkoliikenteen palvelu



Kuva 5.1 Runkobussilinjalle 570 suunnitellut reittimuutokset ja bussikaistat, jos ratikkaa ei toteuteta. Ratikan toteutuessa ratikka korvaa bussilinjan 570.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Peltolantiellä, Maarinkunnaalla, Jakomäessä ja Rajakylässä varmistetaan muilla nykyisillä linjoilla, nykyisten linjojen reittimuutoksilla tai uusilla linjoilla. Varsinaiset päätökset bussilinjaston muutoksista tekee aikanaan HSL.

Runkobussivaihtoehdon linjalle 570 on suunniteltu toteutettavaksi bussikaistoja kahdessa vaiheessa. Bussikaistoja on tarpeen toteuttaa, jotta autoliikenteen määrän kasvaessa bussiliikenteen sujuvuus säilyy nykytasolla. Autoliikenteen määrä kasvaa kaupungin kasvaessa, jos autoliikenteen määrää ei säännellä nykyistä enemmän. Autoliikenteen määrän kasvu on kuitenkin suhteessa vähäisempää kuin kestävien kulkumuotojen määrän kasvu. Runkobussilinjan 570 bussikaistakohteet on määritelty nykytilan ja tulevaisuuden ruuhkautumisanalyysin perusteella. Nykytila-analyysi perustuu nykyisen runkobussilinjan 570 ajotietojen tarkasteluun. Tulevaisuuden analyysi perustuu autoliikenne-ennusteisin.

Nykytila-analyysin perusteella runkobussilinjan 570 sujuvuutta edistäisi hieman jo nyt bussikaistat Jumbon ympäristössä ja Vanhan Porvoontien liittymässä. Tasetien ja Väinö Tannerin tien bussikaistat on suunniteltu Osuustien ja Rälssitien väliselle katuosuudelle. Bussikaistat toteutettaisiin siten, että ne korvaisivat nykyiset reunimmaiset autoliikenteen kaistat. Vanhan Porvoontien liittymän bussikaistat on suunniteltu Kyytitielle siten, että kummastakin suunnasta liittymään saavuttaessa bussiliikenteellä olisi noin 200 metriä omat bussikaistat. Bussiliikenteen kaistat toteutettaisiin leventämällä nykyistä katua siten, että bussikaistat tulisivat nykyisten autoliikenteen kaistojen lisäksi. Nämä bussikaistat varmistaisivat, että bussit eivät jää jumiin liittymään jonottavien autojen sekaan.

Tulevaisuuden analyysin perusteella bussikaistat tulevat tarpeellisiksi Tietotiellä, Aviabulevardilla, Tikkurilantiellä Rälssitien ja Osmankäämintien välissä sekä Länsimäentiellä. Näillä katuosuuksilla autoliikenteen sujuvuuden arvioidaan heikentyvän tulevina vuosikymmeninä, jolloin bussiliikenteen sujuvuus edellyttää bussikaistoja. Näillä kaduilla bussikaistat toteutettaisiin nykyisten autoliikenteen kaistojen rinnalle.

Runkobussilinjan 570 kehitystoimenpiteiden seurauksena linja hieman nopeutuu nykyisestä ja matka-aikojen hajonta vähenee hieman. Linjan aikataulutettu matka-aika Lentoaseman ja Mellunmäen välillä on nykyisin enimmillään 64 minuuttia. Kehitystoimenpiteiden seurauksena matka-aika lyhenee noin 60 minuuttiin. Matka-ajan lyhentymisestä noin 3 minuuttia selittyy Vaaralan reittimuutoksella ja noin 1 minuutti Viertolan reittimuutoksella.

Runkobussilinjalle 570 on jo toteutettu etuudet kaikkiin valoliittymiin. Järjestelmässä on varaa pieneen kehitykseen. Valoetuuksia ei tällä hetkellä priorisoida eri linjojen välillä ja etuudet eivät ennakoi ajoneuvojen saapumista liittymään.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

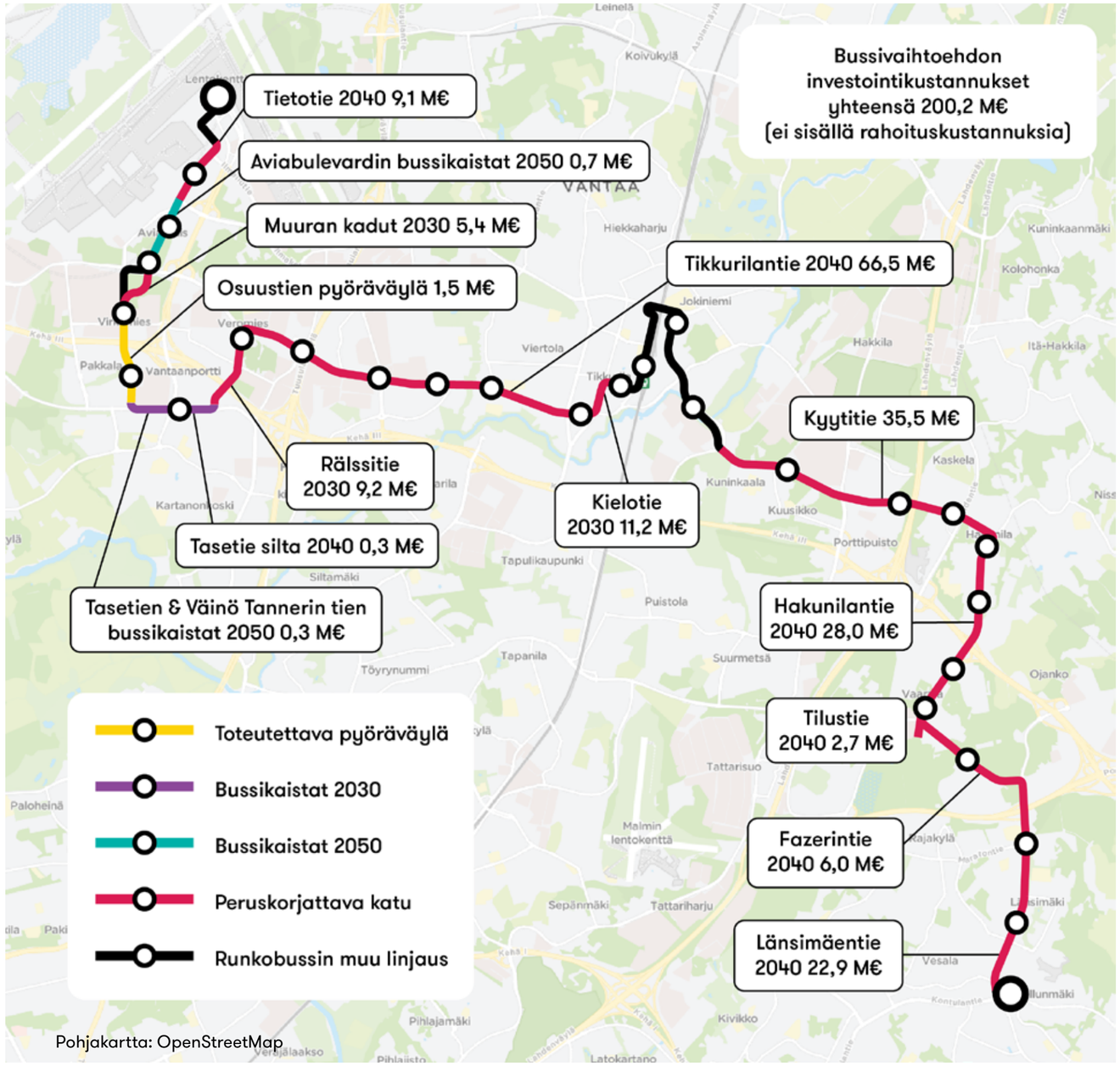
5.2 RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON INVESTOINTIKUSTANNUKSET

Runkobussivaihtoehdon investointikustannukset (kuva 5.2) koostuvat runkobussilinjan 570 kehittämiseksi tehtävistä investoinneista, ratikkavaihtoehtoon sisältyvistä pyöräväylistä sekä katujen ja siltojen peruskorjauksista, jotka pitäisi tehdä ilman ratikan toteutumistakin. Näiden investointien kustannusarvio on yhteensä 200,2 miljoonaa euroa, joista valtaosa on katujen peruskorjauksien kustannuksia. HSY:n osuus näistä kustannuksista on 20 miljoonaa euroa, jolloin Vantaan osuus bussivaihtoehdon investointikustannuksista on 180 miljoonaa euroa.

Ratikkavaihtoehdossa katujen peruskorjaukset tulevat tehtyä luontevasti osana ratikan rakennustöitä, mutta ilman ratikan rakentamista peruskorjaukset tulisi toteuttaa erikseen seuraavan 40 vuoden aikana. Peruskorjauskohteiden kustannukset on arvioitu ratikan katusuunnitelmien kustannusarvioiden pohjalta.

Vuoteen 2030 mennessä toteutettavia peruskorjauskohteita olisivat Rälssitie, Kielotie ja Kyytitie Vanhan Porvoontien itäpuolella. Lisäksi Muuran alueen kadut ratikan reitin kohdalta tulisi rakentaa, vaikka ratikkaa ei rakennettaisi. Näiden investointien kustannusarvio on 48,1 miljoonaa euroa.

Vuoteen 2040 mennessä toteutettavia peruskorjauskohteita olisivat Tietotie, Tasetien alikulkusilta, Tikkurilantie, Hakunilantie, Tilustie, Fazerintie, Länsimäentie ja Kyytitie Vanhalta Porvoontien länsipuolella. Näiden investointien kustannusarvio on 148,4 miljoonaa euroa.



Kuva 5.2 Runkobussivaihtoehdon investointikustannukset.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Edellä mainittujen peruskorjattavien katujen yhteisiin kustannuksiin sisältyy pilaantuneiden maa-ainesten käsittely Tikkurilassa ja Tikkurilan länsipuolella. Käsittelyn kustannuksiksi arvioidaan 1,1 miljoonaa euroa.

Katujen peruskorjauksien arvioidaan sisältävän myös ne pyöräliikenteen tavoiteverkon osuudet, jotka toteutettaisiin ratikan yhteydessä. Ratikan yhteydessä pyöräliikenteen reittejä toteutettaisiin muutoinkin peruskorjattavien katujen lisäksi myös Osuustielle. Katuosuuksien pituus on noin 850 metriä. Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivityksessä (Destia & WSP, 2022) pyöräväylän toteuttamisen yksikkökustannukseksi arvioitiin 1,8 M€/km. Osuustien pyöräväylän kustannusarvio on siten 1,5 miljoonaa euroa.

Runkobussilinjan kehittämiseksi tehtävät investoinnit ovat pääosin bussikaistoja, joiden kustannukset on arvioitu karkeasti yksikköhinnalla miljoona euroa per kilometri (HSL, Runkolinjojen infratoimenpidekortit, 2021). Niissä tapauksissa, kun katu olisi joka tapauksessa saneerattavien katujen listalla, bussikaistojen toteutukselle ei arvioida erillistä investointikustannusta.

Vuoteen 2030 mennessä kustannukset ovat vähäisiä: Kyytitien bussikaistat Vanhan Porvoontien liittymän kummallakin puolella 300 metrin matkalta katsotaan sisältyvän kadun peruskorjauskustannuksiin. Tasetien ja Väinö Tannerin tien bussikaistat arvioidaan edellä mainittua yksikkökustannusta edullisemmiksi, kun nykyisiä autoliikenteen kaistoja muutetaan bussikaistoiksi. Investointikustannusarvio on 300 000 €.

Vuoteen 2050 mennessä bussikaistoja on suunniteltu noin kuuden kilometrin matkalle: 0,7 kilometriä Tietotiellä, 0,7 kilometriä Aviabulevardilla, 2,5 kilometriä Tikkurilantiellä ja 2,1 kilometriä Länsimäentiellä. Tietotien, Tikkurilantien ja Länsimäentien bussikaistojen kustannukset katsotaan sisältyvän katujen peruskorjauskustannuksiin. Aviabulevardin bussikaistojen investointikustannus on noin 700 000 €.

Bussikaistojen toteuttamisen seurauksena ajorata ja katualue leventyvät Kyytitiellä, Tietotiellä, Aviabulevardilla, Tikkurilantiellä ja Länsimäentiellä. Viherpeitteisen katupinta-alan määrä vähenee. Tikkurilantiellä ja Länsimäentiellä kadun leventyminen johtaa puiden poistumiseen. Tasetiellä ja Väinö Tannerin tiellä bussikaistat toteutetaan reunimmaisten autokaistojen tilalle, jolloin autoliikenteen tila vähentyy mutta kadun leveys säilyy.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

5.3 RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON LIIKENNÖINTIKUSTANNUKSET

Kuva 5.3 Yksinivelinen sähköbussi runkolinjalla 570 joulukuussa 2022 (Kuvaaja: Simo Räsänen).

Runkobussilinjan 570 liikennöintikustannukset on laskettu nykyisen linjan 570 liikennöinnin perusteella. Linjalla on liikennöity jo syksystä 2022 alkaen sähkönivelbusseilla. Muut muutokset linjan liikennöintiin ovat vähäisiä: edellä mainitut reittimuutokset ja pienet tihennykset vuoroväleihin vastaamaan ratikan vuorovälejä. Linjan liikennöintikustannukset on laskettu linjalle arvioiduilla suoritteilla ja nykyisen runkobussilinjan 570 liikennöinnin indeksikorjatuilla yksikkökustannuksilla.

Runkobussilinjan 570 liikennöinti on kilpailutettu osana laajempaa kokonaisuutta, johon sisältyy kaikki Ojangon bussivarikon bussiliikenne. Liikennöintisopimuksen hinta tammikuun 2020 hintatasossa 0,333 €/linjakilometri, 39,102 €/linjatunti ja 237,251 €/autopäivä. Tammikuun 2023 hintatasoon korjattuna nämä yksikkökustannukset ovat 0,377 €/linjakilometri, 44,3 €/linjatunti ja 269 €/autopäivä.

Runkobussilinjan 570 suoritteet on laskettu luvun 4.8 taulukossa 4.1 esitettyihin vuoroväleihin perustuen. Esitetty vuorovälitaulukko on talviaikataulukaudelle. Kesäaikataulukaudella ruuhka-aikoina liikennöitäisiin 7,5 min vuorovälin sijaan 10 min vuoroväleillä. Linjalla olisi vuodessa noin 1,72 miljoonaa linjakilometriä, 88 000 linjatuntia ja 5 660 autopäivää. Linjan liikennöintikustannukset olisivat yhteensä noin 6,1 miljoonaa euroa vuodessa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

6. RATIKAN VAIKUTUKSET

6.1 KAUPUNKIKEHITYS

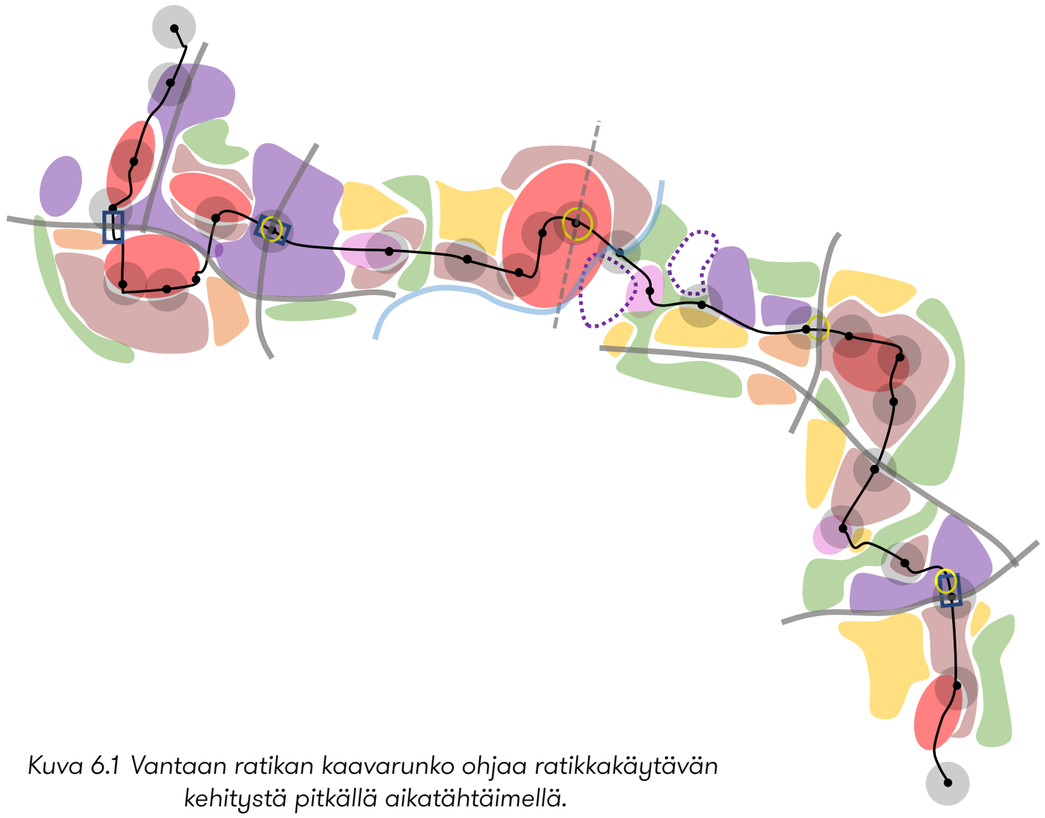
Kaupunkirakenne, maankäyttö

Menetelmä

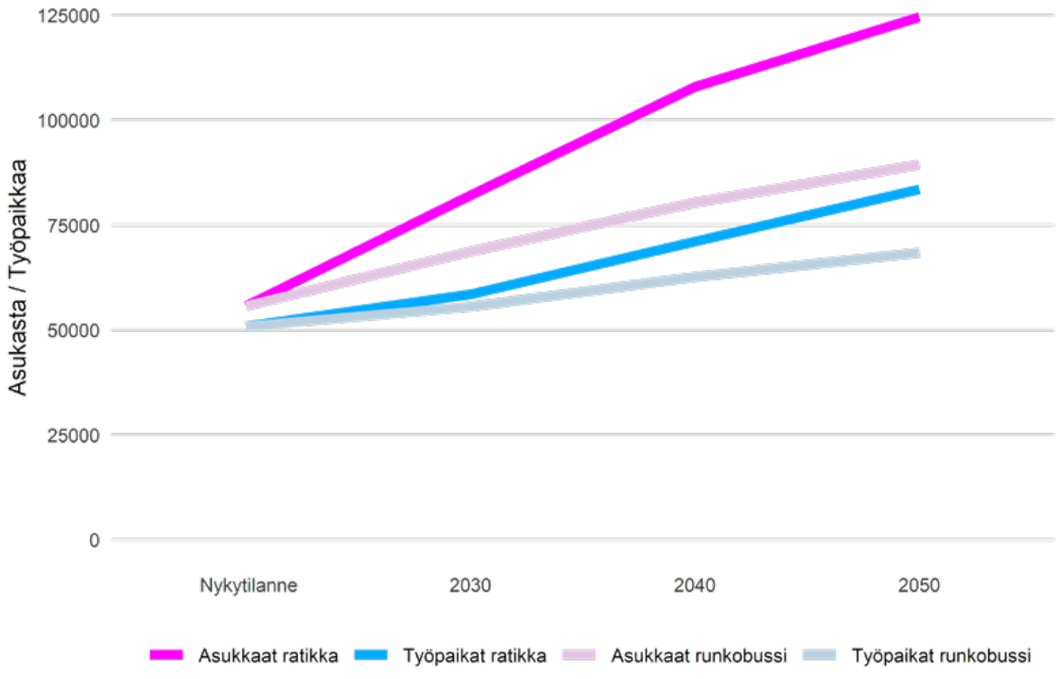
Vantaan ratikan reitin varrelle on laadittu ratikan kaavarunko. Se on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleispiirteisempi suunnitelma, joka esittelee kaupunkikehitykseen liittyvän tahtotilan. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Kaavarungon keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvuun varautuminen, ratikkaan tukeutuvan joukkoliikennekäytävän toteuttamisedellytysten luominen sekä kaupunkirakenteen kehittäminen. Kaavarungon toteuttaminen tarkoittaa resurssien pitkäaikaista suuntaamista Vantaan vahvimman kasvukäytävän alueelle. Kaavarunko perustuu maankäytön tiivistymiseen raitiotien varrelle sekä asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat voimakkaasti nykytilanteesta.

Ratikan vaikutuksia kaupunkirakenteeseen on arvioitu Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022) kokonaisvaikutusten, maankäytön tiiveyden ja eheyden, keskusten ja niiden kytkeytyneisyyden, keskusten kehittämisedellytysten ja toimintojen saavutettavuuden kannalta. Lisäksi on erikseen arvioitu vaikutuksia suuralueiden (Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila) ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön.

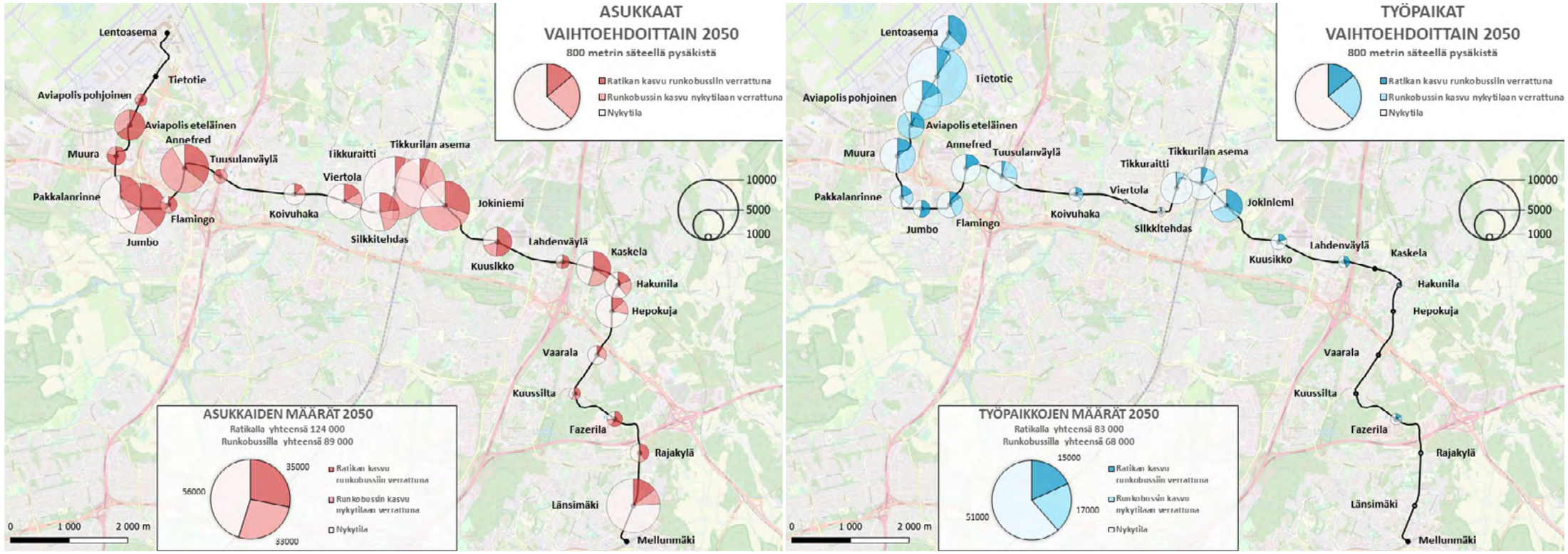


Kuva 6.1 Vantaan ratikan kaavarunko ohjaa ratikkakäytävän kehitystä pitkällä aikatähtäimellä.



Kuva 6.2 Kaavarungon asukkaat ja työpaikat ratikka ja bussivaihtoehdoissa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



Kuva 6.3 Asukkaiden ja työpaikkojen määrät ratikka- ja bussivaihtoehdoissa.

Vertailtavan runkobussivaihtoehdon VE0+ maankäytön toteutuksen ajankohta ja määrä on arvioitu Vantaan kaupungilla. Bussivaihtoehdon maankäytön pienempi ja hitaampi maankäytön toteutus perustuu empiirisiin havaintoihin kansainvälisesti ja Suomessa raitiotiehankkeiden vaikutuksesta maankäytön kehitykseen. Arviossa on hyödynnetty Helsingin seudulle kehitettyä MALPAKKA-mallia (Jääskeläinen 2019), jolla on havaittu yhteys kestävien kulkumuotojen saavutettavuuden ja tonttien hintojen sekä tehokkuuden välillä. Malli huomioi vain saavutettavuuden vaikutuksen, ja kaupunkisuunnittelun asiantuntijat ovat tarkentaneet arviot perustuen alueen muihin laadullisiin tekijöihin ja kehityshistoriaan.

Helsinkiin Mellunmäen ja Vesalan kerrostaloalueille on valmisteltu täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet, joissa uusi maankäyttö painottuu Mellunmäen metrokeskustan alueelle sekä pikaraitioteiksi kehitettävien katujen varsille.

Keskeisiä vaikutuksia

Vantaan ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikan vaikutukset voidaan kiteyttää kolmen kohdan alle.

1. *Ratikka lisää asuntojen ja työpaikkojen toteutumista*

Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen arviolta noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Samoin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 60 % nykytilanteesta. Kaavarungon alueella on ennusteiden mukaan vuonna 2050 noin 83 000 työpaikkaa. Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.

Runkobussivaihtoehdossa ennustetaan tarkastelualueelle yhteensä noin 89 000 asukasta ja 68 000 työpaikkaa vuonna 2050. Tämä tarkoittaa 35 000 asukasta ja 15 000 työpaikkaa vähemmän ja uuden rakentamisen määrä on noin puolet ratikkavaihtoehtoon verrattuna. Erot vaihtoehtojen välillä syntyvät erityisesti pitkällä aikavälillä ja vuonna 2030 erot ovat vielä maltilliset.

Ratikka vaikuttaa asuinrakentamisen kysyntään koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti heikommin saavutettavilla alueilla kaupunkikeskustojen välillä kuten Kyytitien varrella, Vaaralassa ja Kaskelassa. Näillä alueilla saavutettavuuden muutos on merkittävintä, mikä johtaa suurempaan kysyntään myös maankäytön tehokkuudessa. Myös Pakkalassa ja Veromiehen alueella asuinrakentamisen määrä olisi huomattavasti suurempaa ratikkavaihtoehdossa. Työpaikkojen osalta ratikka vaikuttaa keskeisesti Aviapoliksen ja Pakkalan työpaikkamäärän kehittymiseen sekä myös Tikkurilan itäpuoleisiin alueisiin kuvan 6.3 mukaisesti.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

2. *Kaupunkirakenne monipuolistuu ja mahdollistaa jalankulku- ja pyöräilykaupungin syntymisen*

Ratikan kaavarungon vaikutusarvion mukaan kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneemmaksi ratikan reitin varrella paremman saavutettavuuden ja investoinnin pysyvyyden ansiosta. Samalla asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi paremman. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoliikenne vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä. Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi.

Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, pyöräliikenteen baanat ja pääreitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Lähes koko kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.

3. *Alueet vahvistuvat ja vahvistavat toisiaan*

Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Ratikka parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta. Ratikka lyhentää vaikutusalueellaan matka-aikoja bussiin verrattuna ja parantaa siten keskusten ja pysäkkiympäristöjen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Ratikan kilpailukykyä lisää täsmällinen ja tiheä liikennöinti sekä pysäkkien sijainti toimintojen ytimessä.

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunkoratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat rautatie- ja metroasemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema, Mellunmäen keskus.

Lisäksi vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä).

Jatkosuunnittelu

Jatkossa on mahdollista arvioida vielä tarkemmin millä pysäkeillä ja missä määrin maankäyttöä voidaan tehostaa ja/tai lisätä pysäkkiympäristöissä. Tällainen tarkastelu on hyvä toteuttaa viimeistään silloin, kun maankäytön toteuttamisen vaiheistusta suunnitellaan tarkemmin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Sosiaaliset vaikutukset (eriytyminen)

Menetelmä

Selvityksessä Vantaan ratikanrakentumisen väestö- ja eriytymisvaikutukset (MDI 2023) arvioitiin aluksi vaikutuksia eriytymiseen kirjallisuuskatsauksen perusteella. Ratikan demografisia vaikutuksia mallinnettiin väestöennusteella, perustuen ratikan varren asuntotuotantoon sekä olettamiin muuttoliikkeen ikärakenteesta. Arviointia tarkennettiin yksittäisen eriytyneen alueen tapaustutkimuksella, jossa mallinnetiin demografisia vaikutuksia sekä arvioitiin laajempia sosiaalisia vaikutuksia. Lopullinen arvio Vantaan ratikkahankkeen vaikutuksista eriytymiseen perustui koko aineiston pohjalta tehtyyn asiantuntija-arvioon. Ulkopuolinen asiantuntija validoi ja tarkensi arviota.

Keskeisiä vaikutuksia

Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Raitiotielinjaa voi pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, joilla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen.

Sosioekonominen ja etninen eriytyminen hidastuu, jos tarkasteltujen eriytyneiden alueiden uusi asuntotuotanto houkuttelee muuttajia vastaavalla demografisella profiililla kuin aiempien radan varteen rakentuneiden alueiden asuntotuotanto. Hyvin saavutettava uusi asuntotuotanto lisää alueiden houkuttelevuutta parantamalla negatiivisesti miellettyä fyysistä ympäristöä ja muuttaa muuttoliikkeen rakennetta aiempaa vähemmän eriytymiskehitystä ruokkivaksi.

Pelkkä raitiotielinja ja uusi asuntotuotanto eivät yksinään riitä kääntämään eriytymiskehitystä. Alueen heikoksi koettua fyysistä ja sosiaalista ympäristöä täytyy kehittää laajemmin. Etenkin maahanmuuttajataustaisen väestön osuus tulee todennäköisesti kasvamaan kansallisen väestönkehityksen rakenteen seurauksena. Haasteena on myös muuttaa eriytyneiden alueiden mainekuvia. Huono-osaiseksi mielletyn alueen mainekuvan palauttaminen on haastavaa, huolimatta merkittävästä kehittämisestä (Saikkonen et al 2008).

Raitiotielinja nostaa oletettavasti vaikutusalueen asuntojen hintoja. Hintojen nousu voi lisätä eriytyneiden alueiden houkuttelevuutta omistusasujien ryhmässä ja kannustaa ylläpitämään olemassa olevia kiinteistöjä, ruokkien houkuttelevuuden kasvua. Hintatason nousu voi kuitenkin synnyttää myös negatiivisia vaikutuksia alueella jo asuvalle pienituloiselle väestölle asumiskustannusten noustessa. Toisaalta raitiotielinja vahvistaa alueiden saavutettavuutta, minkä on todettu lisäävän palkkatasoa sekä työllistymismahdollisuuksia, mikä hyödyntää etenkin pienituloista väestöä (Rotger & Nielsen, 2015, Edinburg council, Department for Transport UK 2013).

Ilman merkittäviä alueeseen kohdistuvia toimia eriytyminen tulee olemaan huomattavan voimakasta. Eriytymisen katkaisu vaatii laajempia panostuksia alueiden julkisiin tiloihin, palveluihin, vapaa-ajan mahdollisuuksiin sekä etenkin kouluihin ja koulutuspalveluihin.

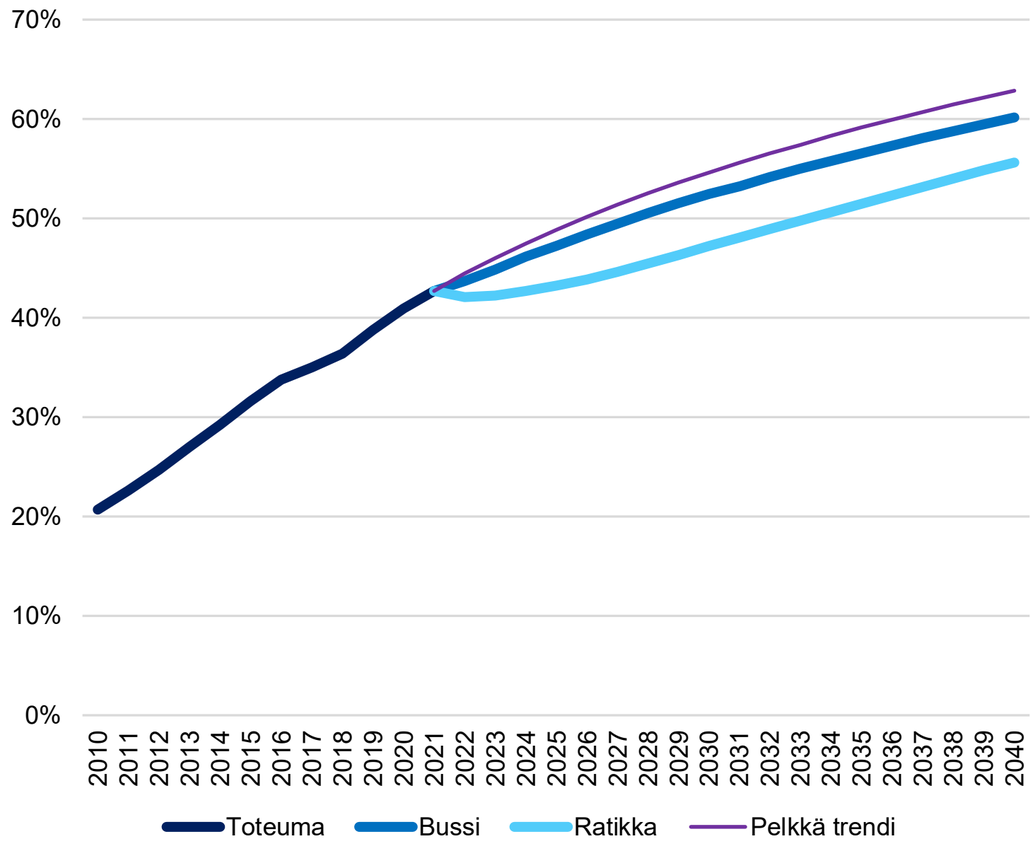
Saavutettavuuden vaikutusta sosiaaliseen kestävyyteen on arvioitu tarkemmin luvussa 6.2

Jatkosuunnittelu, epävarmuudet

Arvioinnissa on pyritty olettamien suhteen erityiseen varovaisuuteen, sillä eriytymiskehityksen katkaisun on todettu olevan harvinaista ja haastavaa. Vantaan ratikan demografiset vaikutukset perustuvat väestöennusteeseen, johon liittyy kaiken ennakoinnin tavoin merkittäviä olettamia sekä epävarmuustekijöitä. Oletetun asuntotuotannon vähäisempi toteutuminen johtaisi suoraan ennakoitua vähäisempiin muutoksiin. Lisäksi uuden asuntotuotannon on oletettu houkuttelevan muuttajia vastaavalla demografisella profiililla kuin aiempien radan varteen rakentuneiden alueiden asuntotuotanto. Voimakkaasti eriytyneillä alueilla tämän saavuttaminen vaatii pelkän ratikan ja asunnontuotannon lisäksi laaja-alaisempia panostuksia eriytyneiden alueiden kehittämiseen. Etenkin alle 15-vuotiaiden osalta eriytymiskehityksen hidastumisen väestöennusteen mukaisella tavalla arvioitiin olevan jossain määrin epätodennäköistä. Arvioitua alle 15-vuotiaiden kehitystä voikin pitää parhaimpana mahdollisena lopputulemana. Eriytymisen kehittymistä tulee jatkossa seurata alueittain ja ottaa käyttöön laajasti erilaisia toimenpiteitä, joilla alueiden eriytymiseen pystytään vaikuttamaan suotuisasti.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Eriytymisen tapaustutkimus (Hakunila): Vantaan Hakunilan alueen tulevaa väestönkehitystä tarkasteltiin syventävänä tapaustutkimuksena. Tapausalueena Hakunilaa leimaa suhteellisen voimakkaasti eriytynyt kehitys muuhun kaupunkiin verrattuna sekä usean huono-osaisuuden mittarin haastavat arvot. Ratikalla on huomattava vaikutus Hakunilan väestönkehitykselle. Konkreettiset vaikutukset alueen eriytymiskehitykseen riippuvat kuitenkin huomattavasti uuden asuntotuotannon perässä muuttavan väestön rakenteesta. Skenaarioissa on oletettu Hakunilan uuden asuntotuotannon perässä muuttavan väestön vastaavan rakenteeltaan muuttoliikettä Vantaan radanvarren alueilla, joilla rakennettiin merkittävästi uutta asuntotuotantoa 2010-luvulla. Demografinen ja etninen eriytyminen ei kuitenkaan käänny, vaan hidastuu, vaikka uusi asuntotuotanto olisi i) houkuttelevaa ja vetovoimaista sekä ii) toteutuisi ennakoidusti. Hakunilan voimakkaan eriytymisen kääntyminen vaatisi myös alueen jo olemassa olevan asuntokannan kehittämistä, mahdollista vanhan asuntokannan purkamista ja houkuttelevuuden merkittävää kasvua kotimaisten kieliryhmien (tulo)muuttoliikkeessä. Erityistä epävarmuutta liittyy alle 15-vuotiaiden väestökehitykseen, sillä tässä ryhmässä eriytyminen on koko väestöä voimakkaampaa, koska lapsiperheet välttävät aktiivisemmin ”huonomaineisia” alueita. Pelkkä uusi asuntotuotanto ei siten riitä kääntämään eriytymiskehitystä, vaan alueen heikoksi koettua fyysistä ja sosiaalista ympäristöä täytyy kehittää laajemmin, mahdollisesti myös purkamalla heikkokuntoista asuntokantaa. Kuitenkin ilman uutta asuntotuotantoa eriytyminen uhkaisi olla vielä voimakkaampaa. Tässä mielessä raitiotielinja vaikuttaa merkityksellisesti eriytymiskehitykseen.



Kuva 6.4 Vieraskielisiä Hakunilan väestöstä eri skenaarioissa 2010-2040. (Lähde: MDI 2023).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Vetovoima, elinvoima ja imago

Menetelmä

Ratikan vaikutuksia elinvoimaan, vetovoimaan ja imagoon on selvitetty kaupunkitaloudellisten vaikutusten raportissa (FCG 2023). Näiden erottaminen toisistaan on usein käytännössä vaikeaa. Lisäksi elinvoima, vetovoima ja imago ovat käsitteinä monitulkintaisia eikä niitä myöskään ole mahdollista arvioida määrällisesti. Elinvoima-, vetovoima- ja imagovaikutukset onkin arvioitu asiantuntija-arviona yleisten tilastotietojen ja tutkimustulosten sekä muualla raitiotiehankkeista saatujen kokemusten pohjalta.

Keskeisiä vaikutuksia

Vantaan ratikka lisää kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja. Raiteilla kulkeva järjestelmä on bussijärjestelmään verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä.

Ratikka tiivistää ja monipuolistaa kaupunkirakennetta, mikä osaltaan houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranee. Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana.

Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä. Tietointensiivisten toimialojen yrityksille vetovoimaisimpia alueita ovat rakenteeltaan tiiviit ja monipuoliset, kaupunkimaiset sekä imagoltaan vetovoimaiset ja menestyvät alueet ja keskittymät tehokkaan joukkoliikenteen (erityisesti raideliikenteen) vaikutusalueella. Tällaisia alueita Vantaan ratikan vaikutusalueella ovat erityisesti Aviapolis ja Tikkurila.

Vantaan ratikka lisää kaupungin vetovoimaa niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Vetovoiman lisääntyessä Vantaalle muuttaa enemmän uusia asukkaita kuin kehityksen jatkuessa nykyisen kehitystrendin mukaisena. Ratikan myötä Vantaalle muuttavat uudet asukkaat lisäävät kaupan ja palvelujen kysyntää, kuten myös uusien työpaikkojen työntekijät. Lisäkysyntä parantaa olemassa olevien palveluyritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä, mutta luo edellytykset myös uusille palveluille. Palvelutarjonnan lisääntyminen puolestaan lisää Vantaan elinvoimaa ja vetovoimaa edelleen, mikä taas houkuttelee uusia asukkaita ja yrityksiä Vantaalle. Asukasmäärän lisäys yhdessä saavutettavuuden paranemisen kanssa vaikuttaa positiivisesti myös työvoiman saatavuuteen, mikä on yrityksille tärkeä sijaintitekijä, jonka merkitys tulevaisuudessa entisestään lisääntyy.

Kestävän liikkumisen tavoitteiden lisäksi raitiotie nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Raitiotien tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin. Ratikka edistää urbaania, autotonta ja ekologista elämäntyyliä, jota etenkin nuori osaajasukupolvi arvostaa.

Jatkosuunnittelu

Ratikka itsessään ei houkuttele osaajia kaupungin ulkopuolelta. Osaavista työntekijöistä kilpailtaessa tärkeimpiä houkuttimia ovat työpaikat ja niitä synnyttävät dynaamiset ja uudistumiskykyiset yritykset. Ratikka kuitenkin mahdollistaa tehokkaan maankäytön ja kaupunkirakenteen tiivistymisen, mikä osaltaan edesauttaa tietointensiivisten toimialojen yritysten sijoittumista alueelle ja lisää kaupungin elinvoimaa. Ratikan on oltava myös jatkosuunnittelussa osa laajempaa kaupunkikehitystä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Elinkeinoelämä, kaupan rakenne, palvelujen saatavuus

Menetelmä

Ratikan vaikutuksia elinkeinoelämään, kauppaan, palvelujen saatavuuteen ja yritysten toimintaan on arvioitu Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022). Arvioinnissa tarkasteltavia kohteita ovat olleet muun muassa kaavarungon vaikutukset eri toimialojen toimintaedellytyksiin, työpaikka-alueiden ja aluekeskustojen kehitykseen, alueimagoon ja investointien ja työvoiman houkutteluun. Tarkastelu on toteutettu kaavarunkoluonnoksen kokonaisuuden tasolla ja soveltuvilta osin suuralueittain ja pysäkeittäin, sekä toimialoittain.

Keskeisiä vaikutuksia

Ratikan kaavarunko tukee runkobussivaihtoehtoa monipuolisemmin Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Uusi liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Yritysten ja toimitilojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee, mikä parantaa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia ja houkuttelevuutta.

Kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike-, toimisto- ja toimitilarakentamiselle. Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle. Asuinrakentamisen myötä tarve julkisten palveluiden (päiväkodit, koulut) alueelliselle rakentamiselle kasvaa, mikä synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.

Kuvassa 6.5 on esitetty työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa ja taulukossa 6.1 ratikan vaikutuksia elinkeinoelämälle.

Jatkosuunnittelu

Riskinä on, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti, ja osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada hyödynnettyä. Tärkeää on jatkossa varata liike- ja toimitilarakentamiselle riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä, jolla varmistetaan alueiden monipuolisuus sekä asukkaiden ja työssäkäyvien tarvitsevien palveluiden toteutuminen (muun muassa kaupat, ravintolapalvelut, kuntosalit, lääkäriasemat). Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, vaikka alueen kehittyminen olisi hidasta. Tällä vältetään yksipuolisten alueiden syntymistä.

Lisäksi rakentamisen aikaisia haittavaikutuksia elinkeinoelämälle on minimoitava. Asiaa on käsitelty hieman tarkemmin luvussa 6.4.

Kuva 6.5 Työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 6.1 Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi elinkeinoelämän kannalta.

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
1. Yritystoiminnan edellytykset alueella	Positiivinen	Liike- ja toimitilarakentaminen ratikan pysäkkiympäristössä mahdollistaa yritysten sijoittumisen alueelle. Uusi asuntotuotanto lisää alueen asiakaspotentiaalia merkittävästi. Kiinteistöjen arvon arvioidaan nousevan, mikä nostaa liike- ja toimitilavuokria, mutta toisaalta tukee kiinteistöliiketoimintaa. Haasteina on nykyisin alueella toimivien yritysten siirtyminen muualle uuden rakentamisen tieltä.
2. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen	Neutraali	Liike- ja toimitilarakentaminen edistää elinkeinorakenteen monipuolistumista erityisesti vähittäiskaupan, palveluiden ja ravitsemusalan osalta. Tiivis kaupunkimainen ympäristö tukee tietointensiivisen toiminnan sijoittumista alueelle, mutta rajoittaa tilaa vaativien toimintojen sijoittumista, mikä voi viedä osan ratikkaympäristön vetovoimasta. Uusi aluekehitys nostaa maan arvoa ja vuokrahintoja, jotka voivat rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta esimerkiksi kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa.
3. Yritysten liiketoimintamahdollisuudet	Positiivinen	Liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskauppa- ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä. Lisäksi ratikka parantaa alueen yritysten saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Haasteena on, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti tai osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen.
4. Yritysten työvoiman saanti	Positiivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuva asuntorakentaminen ja sen kautta muodostuva asukasmäärän kasvu tukee työvoiman saantia alueella. Raitiotieyhteyden arvioidaan lisäksi parantavan yritysten ja työpaikkojen houkuttelevuutta hyvien liikenneyhteyksien myötä.
5. Työpaikkojen muodostuminen	Positiivinen	Ratikkaympäristön liike-, toimitila- ja asuntorakentaminen tukee työpaikkojen ja elinvoimaisuuden syntymistä alueelle. Asuinrakentamisen sijoittuminen keskusta-alueille voi kuitenkin heikentää työpaikkapotentiaalia, jos yritystoiminnan mikrosijainnin kannalta parhaita sijainteja menetetään esimerkiksi asiakasvirtojen läheisyydessä tai työpaikkojen saavutettavuus heikentyy.
6. Yritysilmapiiri	Positiivinen	Ratikka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, mikä osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti tukien siten myös myönteistä yritysilmapiiriä alueella.
7. Yritysten logistiikka	Neutraali	Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa. Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta. Toisaalta katuverkon liikenteen arvioidaan osin sujuvoituvan henkilöautoilijoiden siirtyessä ratikan käyttäjiksi.
8. Alueen vetovoimatekijät ja imago	Positiivinen	Ratikka on kaupunkikehityshanke, joka osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti parantaen alueen houkuttelevuutta investoinneille. Myös mahdollisesti aiemmin ei-kiinnostavien alueiden houkuttelevuus voi nousta ratikan myötä. Ratikan ja sen synnyttämän kaupunkirakenteen arvioidaan parantavan myös osaamisen pitovoimaa Vantaalla esimerkiksi työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden, viihtyisyyden ja uusien työpaikkojen muodostumisen seurauksena. Hankkeella nähdään olevan myönteinen imagovaikutus sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Toisaalta ratikan ympäristön houkuttelevuus saattaa heikentää muiden alueiden houkuttelevuutta. Alueiden vetovoiman ja imagon näkökulmasta haasteeksi voi muodostua alueiden yksipuolistuminen esimerkiksi asumisen tai palvelurakenteen puuttumisena.
9. Yritysten välinen kilpailu	Positiivinen	Ratikka synnyttää kilpailua sen ympäristöön sijoittuvien liike- ja toimitilojen osalta. Ratikka voi vaikuttaa kilpailuasetelmaan ratikkalinjauksen lähiympäristössä sijaitsevien yritysten ja sen ulkopuolella sijaitsevien yritysten välillä.
10. Yritysten tasapuolinen kohtelu	Neutraali	Kaavarunkoluonnos osoittaa alueilla muuntuvaa maankäyttöä, joissa alueet voivat kehittyä tulevaisuudessa asumiseen ja toisaalta tehokkaampiin työpaikkatoimintoihin. Tällöin nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä). Lisäksi epävarmuustekijänä korostuu, että voidaanko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja kun nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
11. Edellytykset yritysten verkostoitumiselle	Positiivinen	Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa yritysten sijoittumisen alueelle ja siten lisää verkostoitumisen edellytyksiä. Keskustamainen ympäristö tukee palveluliiketoiminnan lisäksi myös tietointensiivisen liiketoiminnan sijoittumista alueelle edesauttaen verkostoitumismahdollisuuksia.
12. Strategisten linjausten toteutuminen	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Ratikka tukee Vantaan kaupungin ja valtioneuvoston tavoitteita siirtymisessä vähäpäästöiseen liikenteeseen.
13. Aluetalous	Positiivinen	Ratikalla on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.
14. Koettu ympäristö	Positiivinen	Ratikka mahdollistaa kaupunkiympäristön ja –tilan uudistamisen, minkä arvioidaan houkuttelevan ihmisiä saapumaan ja oleilemaan alueelle, mikä tukee muun muassa ravintola- ja myymälätoimintaa ja alueellista elinvoimaa. Liike- ja toimitilojen näkökulmasta tärkeää on erityisesti sijainti ja monipuolisuus (asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys, erilaisia tiloja on tarjolla). Haasteena voi olla alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto- ja palvelurakennetta.
15. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Negatiivinen	Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly- ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina. Vaikutusten kesto (arviolta 1-4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan kannattavuuden kannalta kriittiinen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kaupunkikuva

Menetelmä

Ratikan ja siihen liittyvän kaupunkikehityksen vaikutuksia kaupunkikuvaan on arvioitu pysäkkiympäristöittäin Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022). Arvioitavat pysäkkiympäristöt on valittu arviointiin sen mukaisesti, mitkä niistä ovat merkityksiltään suuria ja vaativat kaupunkikuvallisen arvioinnin.

Keskeisiä vaikutuksia

Vantaan ratikka mahdollistaa uuden kaupunkikuvallisen ja ajallisen kerrostuman sekä merkittävät kaupunkikuvalliset muutokset. Ratikka on itsessään uusi elementti kaupunkikuvassa ja tuo ympäristöönsä kaupunkimaista tunnelmaa. Myös ratikan ympärillä kehittyvä kaupunkirakenne on merkittävä muutos kaupunkikuvaan. Suurimmat muutokset keskittyvät kaavarungon länsiosaan, missä nykyisiä teollisuus- ja pienteollisuusalueita on osoitettu keskustamaisen ja asumisen merkinnöillä, mutta myös idässä on huomattavia kaupunkikuvallisia muutoksia.

Kaavarunkoon on sijoitettu kaupunkikuvallisen hahmottamisen elementtejä tukemaan kaupunkikuvan kehitystä. Kokonaisuutena kaupunkikuvan näkökulmasta tarkastellen kaavarunko antaa erittäin hyvät mahdollisuudet elävän ja kiinnostavan sekä jäsentyneen kaupunkikuvan muodostumiseen. Suuria kaupunkikuvallisia muutoksia ovat myös voimajohtolinjojen mahdollinen poistuminen Länsimäessä ja Pakkalassa.

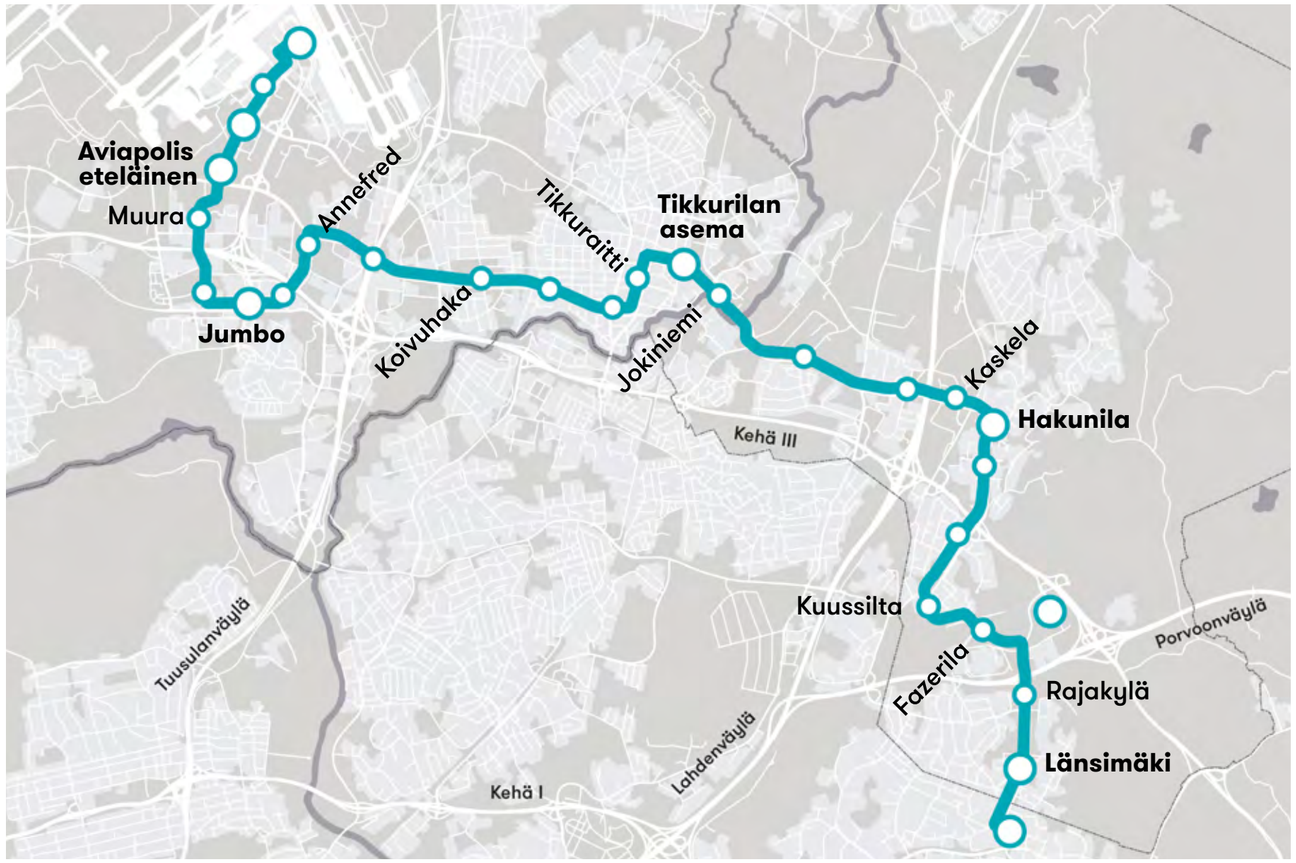
Ratikka muovaa kaupunkikuvaa sekä pysäkkiympäristöissä että ratikkalinjalla. Kaikilla pysäkkiympäristöissä kaavarunkoluonnos kuitenkin mahdollistaa kaupunkikuvallisia muutoksia ratikan luodessa paineita kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkikuvaa, mutta luo samalla mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseen ja jäsentämiseen. Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan (kuva 6.6) on arvioitu pysäkkiympäristöittäin neljän eri arviointiteeman kautta:

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys
B. Liikenteellinen solmukohta
C. Maamerkki
D. Mielikuva/Alueen houkuttelevuus.

Jatkosuunnittelu

Kaupunkikuvan yksityiskohtaisten vaikutusten arviointi on haastavaa ja tätä tulee jatkaa tarkemman tason suunnittelun yhteydessä. Esimerkiksi pysäkkiympäristöjen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa, joten nyt esitettyjä vaikutusarvioita on pidettävä ainoastaan suuntaa-antavina.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



(A) Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

x 1 = Alue ei jäsenny selkeästi eikä siellä ole selkeitä kaupunkitiloja.
x 4 = Alue jäsentyy selkeästi. Alueella tavoitellaan sekoittunutta rakennetta, jossa kaupunkitila koostuu usean aikakauden rakennuskannasta.

(B) Liikenteellinen solmukohta

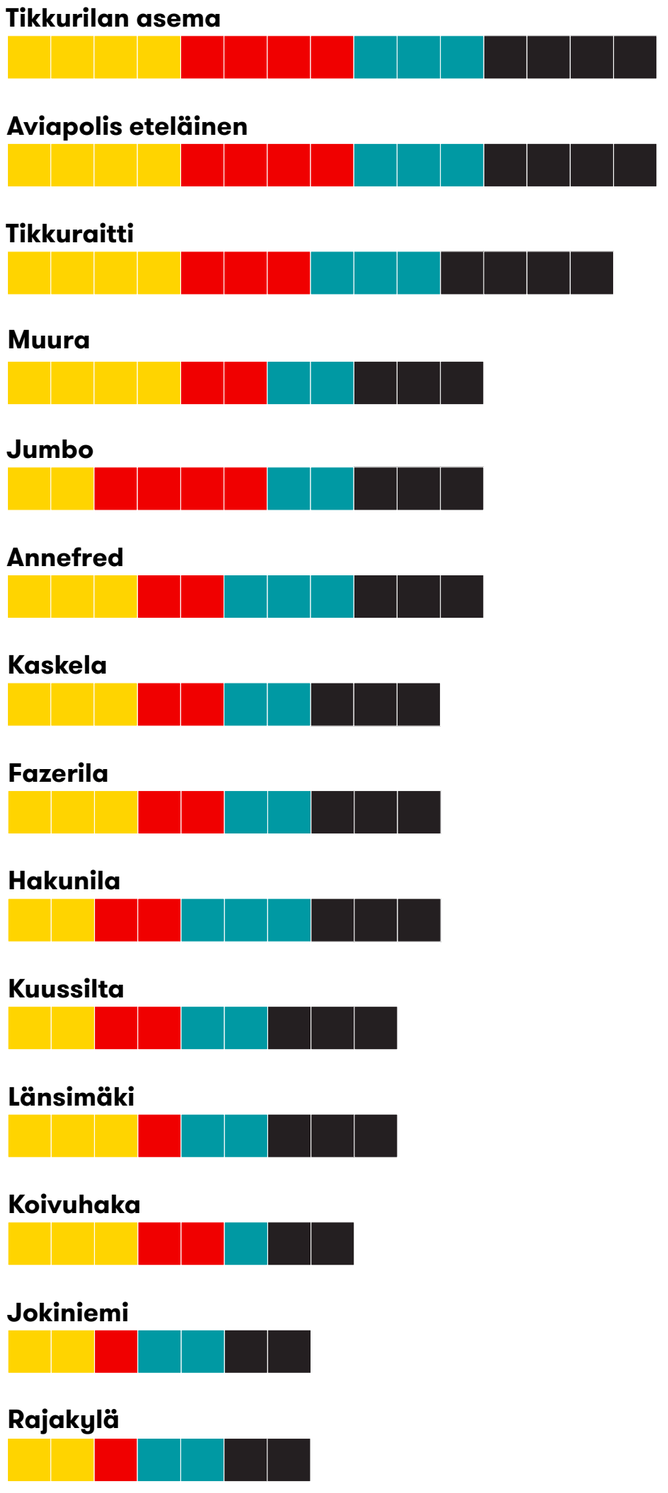
x 1 = Ratikkapysäkiltä on heikot edellytykset jatkaa kestävän liikkumisen liikkumismuodoilla (juna, bussi, pyörä jne.).
x 4 = Ratikkapysäkiltä on hyvät ja monipuoliset edellytykset jatkaa kestävän liikkumisen liikkumismuodoilla (juna, bussi, pyörä jne.).

(C) Maamerkki

x 1 = Ympäristössä ei ole mieleen jäävää, ympäristöä jäsentävää ja alueen luonnetta ilmentävää rakennusta, rakennelmaa, taideteosta tai luontoelementtiä. Maamerkkejä ei ole vahvistamassa alueen identiteettiä.
x 4 = Ympäristössä on mieleen jääviä, ympäristöään jäsentäviä ja alueen luonnetta ilmentäviä merkkirakennuksia, rakennelmia, taideteoksia tai luontoelementtejä, jotka vahvistavat alueen identiteettiä.

(D) Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

x 1 = Katutila on yksitoikkoinen ja kävely-ympäristö epäviihtyisää. Kiinnostavia ympäristön elementtejä, kuten aukioita, puistoja ja viherympäristöä on vähän.
x 4 = Alueen keskusta on elävä ja rakennusten katutasossa on runsaasti liike-, ravintola- ja palvelutiloja. Alueella on aukioita ja puistoja sekä kävelijälle suotuisaa, mielenkiintoista ja turvallista kävely-ympäristöä.



Kuva 6.6 Pysäkkiympäristöjen luokittelua arviointikriteerien perusteella. Jokainen arviointikriteeri on arvioitu asteikolla 1-4.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kulttuuriympäristö ja maisema

Menetelmä

Ratikan vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja -maisemaan on arvioitu Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022). Arvioinnissa on keskitytty suurimman muutospaineen alueeseen, eli ratikan linjauksen ja pysäkkien välittömään lähiympäristöön. Arvioinnin tueksi on muodostettu kriteeristö ja tehty karttatarkastelut, joiden avulla on tunnistettu kohteita tai alueita, joihin kohdistuu kaavarungon toteuttamisen seurauksena suuria tai kohtalaisia vaikutuksia. Kriteeristöjen metrimäärät ovat määrittyneet seuraavasti:

- Kaavan toteuttamisella on suuri vaikutus maisemaan, jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai alle 50 m etäisyydelle ratikan linjauksesta.
- Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus maisemaan, jos arvokohde sijoittuu 300-500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai 50-100 m etäisyydelle ratikan linjauksesta.

Keskeisiä vaikutuksia

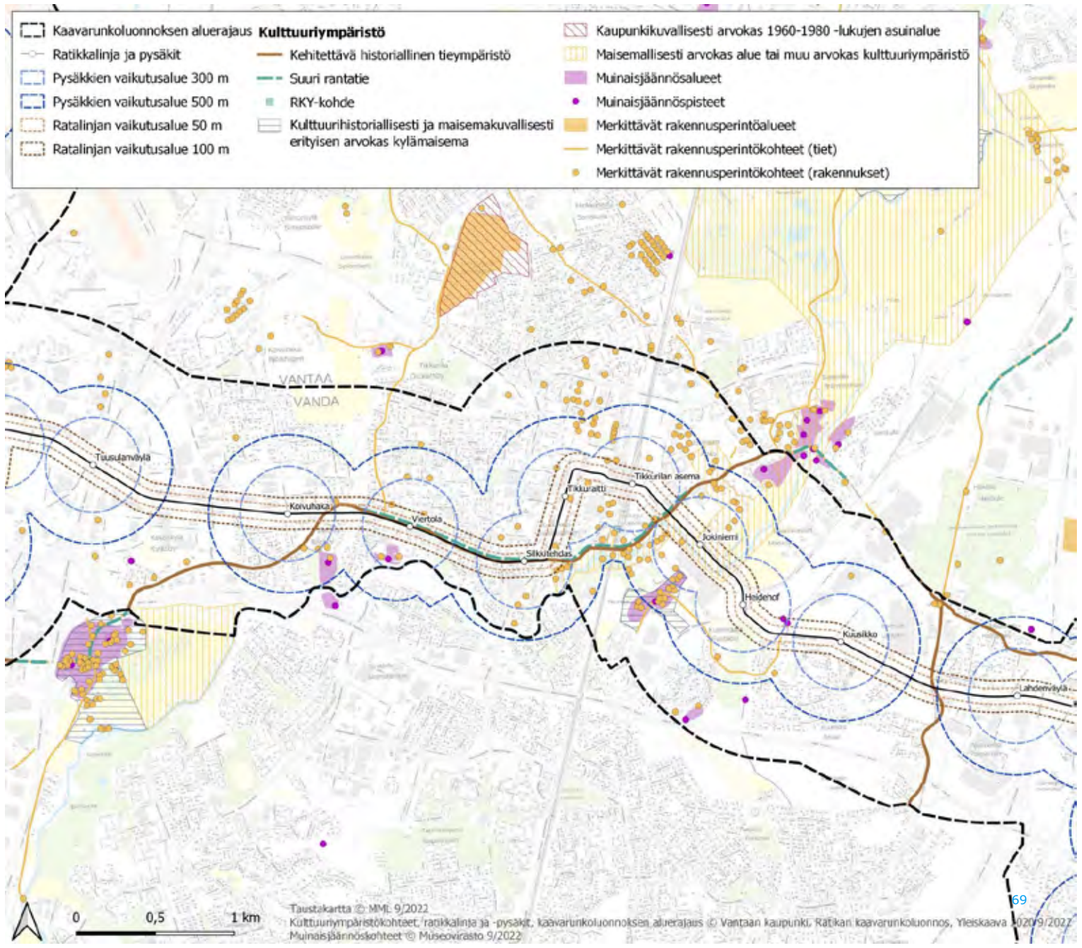
Raportin mukaan ratikan kaavarungon alueella kulttuuriympäristön arvokohteet eivät vaarannu, vaikka tiivistymisen myötä kohteiden ympäristö voi muuttua.

Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkimaisemaa ja sen näkymiä sekä luo painetta muutokseen kulttuurimaiseman ja kulttuurihistorian arvokohteille. Kokonaisuutena Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos ei kuitenkaan suoraan vaaranna kaavarunkoalueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa. Muutamassa kohdin tarkka yhteensovittaminen on tarpeen, kun ratikka tulee todella lähelle. Esimerkiksi historiallisten tieympäristöjen huomioiminen nivoo kulttuurihistorian osaksi tulevaa liikkumista, koska historialliset tielinjaukset sijoittuvat useissa kohdin samalle katualueelle ratikan linjauksen kanssa.

Merkittävin kaavarungon vaikutus alueen maisemaan on itse ratikan ja sen pysäkkiympäristöjen rakentuminen. Ratikkalinja ja siten kaavarunkoluonnos sijoittuu useassa kohdin kuitenkin jo nykyiselläänkin rakennettuun tai voimassa olevassa yleiskaavassa rakentamiselle kaavoitettuun ympäristöön. Rakennettuun ympäristöön sijoittuessaan ratikan aiheuttama maisemallinen muutos ei ole niin merkittävä kuin sijoittuessaan aiemmin rakentamattomaan ympäristöön. Ratikka tuo kuitenkin ympäristöön uuden liikkuvan elementin ja ratasähkörakenteet, joita ei aiemmin kaupunkikuvassa ole ollut.

Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä. Tällaisia alueita sijaitsee Aviapoliksessa Plootukallion laidalla, Tikkurilassa Keravanjoen läheisyydessä ja Hakunilassa Kuussillanniityn alueella.

Ratikan ympäristön kaupunkirakenteen kehitys luo myös kehitysmahdollisuuksia maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille tuodessaan ne saavutettavammiksi ja näkyvämmiksi kaupunkirakenteessa. Esimerkiksi Tikkurilan suuralueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita (kuva 6.7).



Kuva 6.7 Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Tikkurilan suuralueella.

Jatkosuunnittelu

Kaavarungossa kulttuuriympäristö on kokonaisuutena jäänyt vähemmälle huomioille ja sen säilymis- ja kehittämisedellytyksissä on pitkälti tukeuduttu yleiskaavan kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Kulttuuriympäristön osalta paikallisten arvokohteiden huomioimista on hyvä tarkistaa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Virkistys, viihtyisyys ja vapaa-aika

Menetelmä

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arvioinnissa (Ramboll 2022) on vaikutuksia arvioitu lähtöaineistojen pohjalta asiantuntija-arviona sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta. Ihmisiin ja yhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdennettu kaavarunkoluonnoksen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat arjen toimintaympäristöön ja sosiaaliseen ympäristöön. Yhtenä arvioitavana kohtana on ollut vaikutukset virkistykseen ja vapaa-aikaan.

Keskeisiä vaikutuksia

Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Toisaalta rakenteen tiivistäminen mahdollistaa kaupunkirakenteen ulkopuolisten alueiden säästämisen luonnolle ja virkistykselle, kun uusia asuinalueita ei tarvitse perustaa. Tiiviimmän rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Puistojen ja julkisten ulkotilojen riittävyys on varmistettu kaavamerkinnöissä. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on tuotu esille toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. ’Viherketju’ ja ’viherkatu tai muu vehreä kulkureitti’ -kaavamerkinnöillä mahdollistetaan viihtyisämpien jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristöjen kehittyminen ja virkistysalueiden linkittyminen toisiinsa.

Kaavarunkoluonnos mahdollistaa koko kaavarungon alueella nykyistä monipuolisemman kaupunkitilan kehittymisen, jossa on mahdollisuuksia kohtaamiseen ja oleskeluun. Tämä lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille. Lisäksi ratikka mahdollistaa virkistyskohteiden nykyistä paremman saavutettavuuden kestävillä kulkumuodoilla ratikan rakentamisen sekä jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksien kehittyessä. Ratikka parantaa yhteyksiä muun muassa Jumbolle, viihdekeskus Flamingoon, Tikkurilan palveluihin, Fazerilan vierailukeskukseen sekä jokirannan ja Sipoonkorven alueille.

Ratikka muuttaa katuympäristöä huomattavasti ja vaikuttaa liikkumisen viihtyisyyteen. Liikkumisen viihtyisyyteen panostetaan lisääntyvällä katuvihreän määrällä. Raidealueille on suunniteltu nurmipinta ja raiteiden varteen on suunniteltu puurivejä mahdollisimman laajalti. Lisäksi raidealueelle ja sitä ympäröivälle katualueelle on suunniteltu vehreitä ja monimuotoisia istutuksia ja kaikkiin pysäkkikatoksiin on suunniteltu kaltevat viherkatot, jotka näkyvät myös katutilaan. Viihtyisyyden lisääminen huomioidaan myös pysäkkien ja pylväiden muotoilulla sekä valaistuksella ja kalustevalinnoilla. Pysäkeille ja reitin varrelle on suunniteltu myös viihtyisyyttä lisäävää julkista taidetta luvun 4.4 mukaisesti.

Jatkosuunnittelu

Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille, jotta lähivirkistysalueet vastaavat lisääntyvän asujaimiston tarpeisiin ja kaavarunkoalueella sijaitsevat vetovoimaiset virkistyskohteet pystyvät vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen.

Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle. Näin voidaan lisätä hyvinvointia ja vähentää rakentamisen aiheuttamia ympäristöhäiriöiden kuormitusta asukkaille.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

6.2 LIIKKUMINEN JA LIIKENNE

Ratikan tärkein liikenteellinen vaikutus on muutos joukkoliikenteen palvelutasossa ja saavutettavuudessa. Tämä vaikuttaa edelleen tehtyjen matkojen kulkutapajakaumaan, liikenneturvallisuuteen ja liikenteestä aiheutuviin päästöihin. Joukkoliikenteen lisäksi ratikan rakentaminen muuttaa myös muiden kulkutapojen (kävely, pyöräliikenne, ajoneuvoliikenne) olosuhteita, joten näitä muutoksia on arvioitu erikseen.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnin ensisijaisena työvälineenä on käytetty Helsingin seudun liikenne-ennustemallia (Helmet 4.1), jonka avulla on laadittu Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet vuosille 2030, 2040 ja 2050 (WSP 2022). Liikenne-ennustemalli perustuu Helsingin seudulla tehtyjen liikkumistutkimuksien tuloksiin ja siinä mallinnetaan asukkaiden tekemien kiertomatkojen määrä, kulkutavan valinta, suuntautuminen ja reitinvalinta (HSL 2020). Mallilla tehdyt matkustajamääräennusteet huomioivat maankäytön nykyisen ja tulevan sijoittumisen sekä liikennejärjestelmän tarjoaman palvelutason eri kulkutavoilla. Sen avulla voidaan laskea eri kulkutapojen saavutettavuuteen liittyviä mittareita, jotka huomioivat koko matkaketjun ovelta ovelle.

Liikennemallin tarkastelualue kattaa koko Helsingin seudun, mutta tässä työssä sitä on tarkennettu Vantaan ja erityisesti ratikkakäytävän osalta. Ennusteissa on huomioitu Covid-19 pandemian ennakoituja pitkäaikaisvaikutuksia HSL:n tekemän selvityksen mukaisesti (HSL 2021). HSL:n selvityksen mukaan henkilöiden päivittäinen matkamäärä pysyy samana, mutta painottuu työ- ja opiskelumatkoista enemmän vapaa-ajan matkoihin sekä ostos- ja asiointimatkoihin.

Alkuperäisen matkustajamääräennusteen (WSP 2022) laatimisen jälkeen liikennemalliin ja raitiotien matkustajamääräennusteeseen on tarkennettu runkobussivaihtoehdon liikennöintiä ja raitiotien nopeustasoa vastamaan tätä hankesuunnitelmaa. Tässä raportissa esitetyt tulokset ovat siksi päivittyneet ja poikkeavat hieman vuoden 2022 matkustajamääräennusteiden raportista.

Ratikan matkustajamääräennuste

Ratikan matkustajamääräennusteet ovat pitkällä aikavälillä merkittävästi suuremmat kuin samalla yhteysvälillä liikennöivällä runkobussilla (taulukko 6.2). Liikennöinnin aloitusaikana (2030) matkustajamääräennuste on noin 31 000 matkustajaa vuorokaudessa. Pitkällä aikavälillä ratikan matkustajamäärät ovat (2050) noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa.

Runkobussin matkustajamäärät ovat noin 15000 matkustajaa vuonna 2030 ja 19000 matkustajaa vuonna 2050. Runkobussin huomattavasti pienemmät matkustajamäärät johtuvat pienemmästä asukas- ja työpaikkamäärästä reitin varrella sekä hitaammasta ajoreitistä ja heikommasta luotettavuudesta.

Ratikan kuormitus on korkeimmillaan noin 1200 matkustajaa iltapäivän vilkkaimman tunnin aikana, mikä tarkoittaisi noin 150 matkustajaa vuoroa kohden. Kuormitus on suurimmillaan Kyytitiellä, Tikkurilantiellä ja Länsimäentiellä. Matkustajakuormitus on tasaisesti jakautunut molempiin liikennöintisuuntiin, mikä kasvattaa mahdollisuutta tehokkaaseen liikennöintiin, kun vaunuja ei tarvitse ajaa tyhjänä ruuhkasuunnan vastaiseen suuntaan.

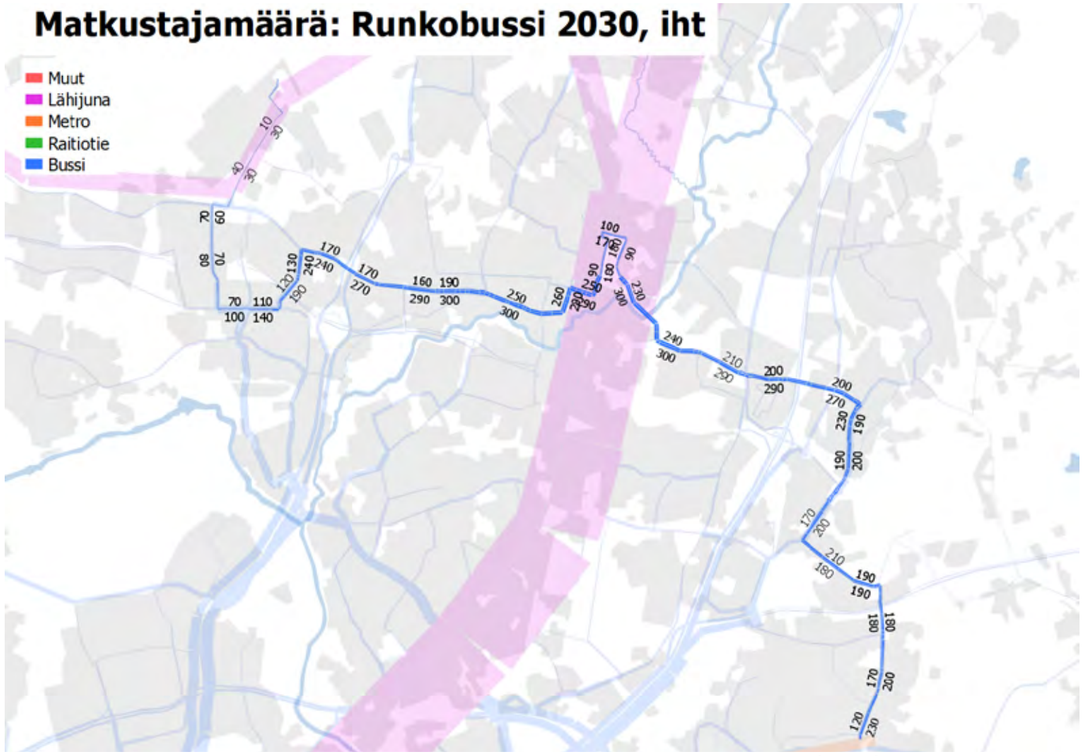
Runkobussilla maksimikuormitus on 400 matkustajaa iltapäivän vilkkaimman tunnin aikana, mikä tarkoittaa noin 50 matkustajaa vuoroa kohden. Ennustetulla matkustajamäärällä runkobussin kapasiteetti ei siis ole vaarassa ylittyä edes pitkällä aikavälillä vuoteen 2050. Toisaalta runkobussin kapasiteetti ei riittäisi ratikkavaihtoehdon matkustajamäärään. Jos kaupunki kehittyisi bussilinjan varrelle yhtä paljon kuin ratikkavaihtoehdossa, runkobussi ruuhkautuisi ja palvelutaso heikentyisi linjan ylikuormittuessa.

Taulukko 6.2 Raitiotien ja runkobussin matkustajamääräennusteet ja muita linjakohtaisia tunnuslukuja.

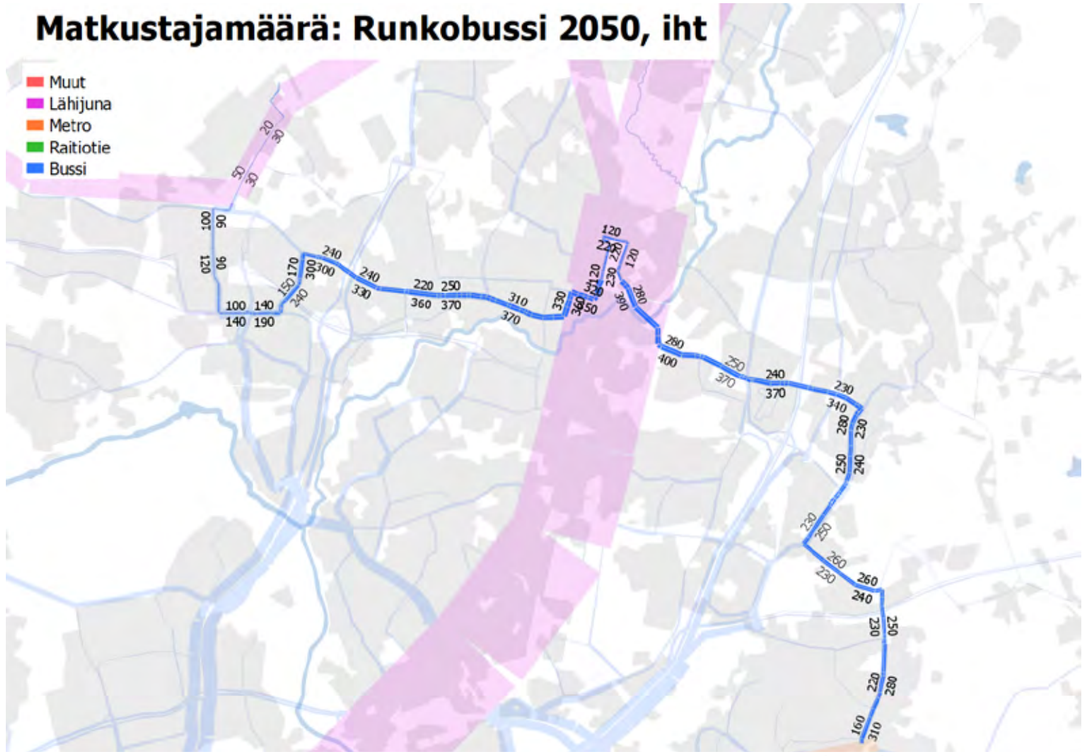
	Nousut vuorokaudessa	Matkan keskipituus (km)	Nousuista vaihdollisia (%)	Keskikuormitus* illan huipputunnissa	Maksimikuormitus illan huipputunnissa
2030 Ratikka	31 000	4,7 km	40 %	440	770
2040 Ratikka	40 500	4,6 km	39 %	560	1 050
2050 Ratikka	46 800	4,5 km	37 %	640	1 160
2030 Runkobussi	14 600	4,9 km	38 %	180	300
2040 Runkobussi	17 200	4,8 km	38 %	210	370
2050 Runkobussi	18 700	4,8 km	37 %	230	400

**Keskikuormitus laskettu matkustajakilometrien ja linjakilometrien perusteella (matkustaja-km / linja-km)*

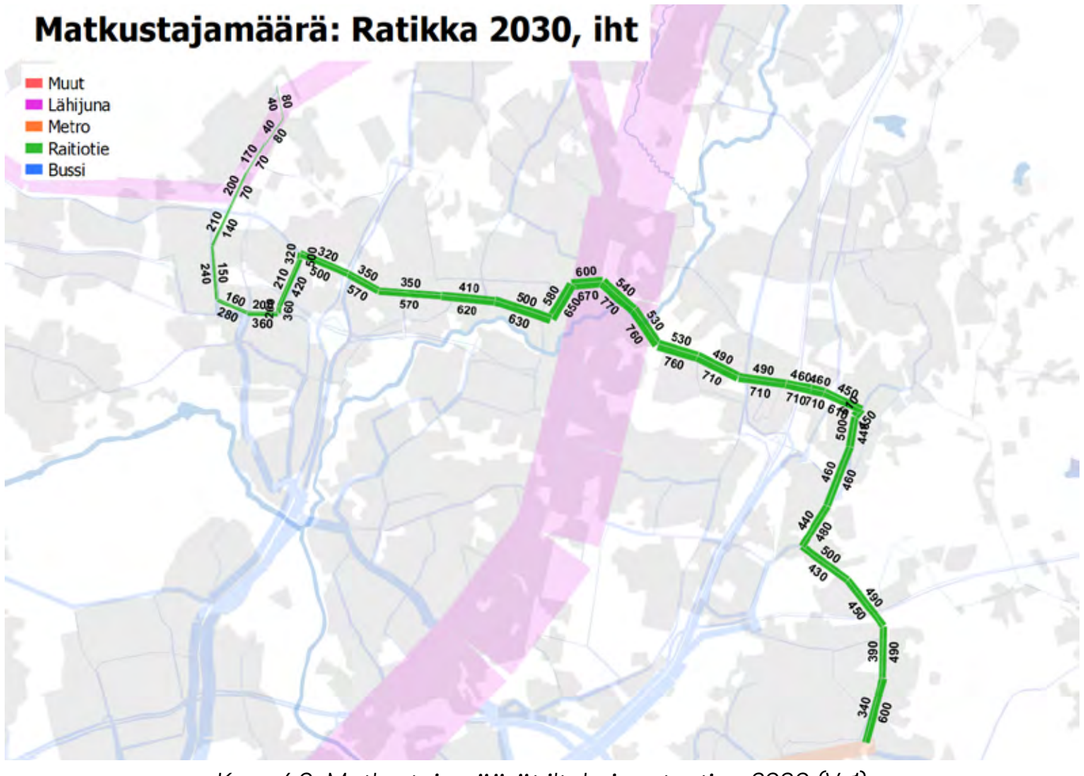
LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



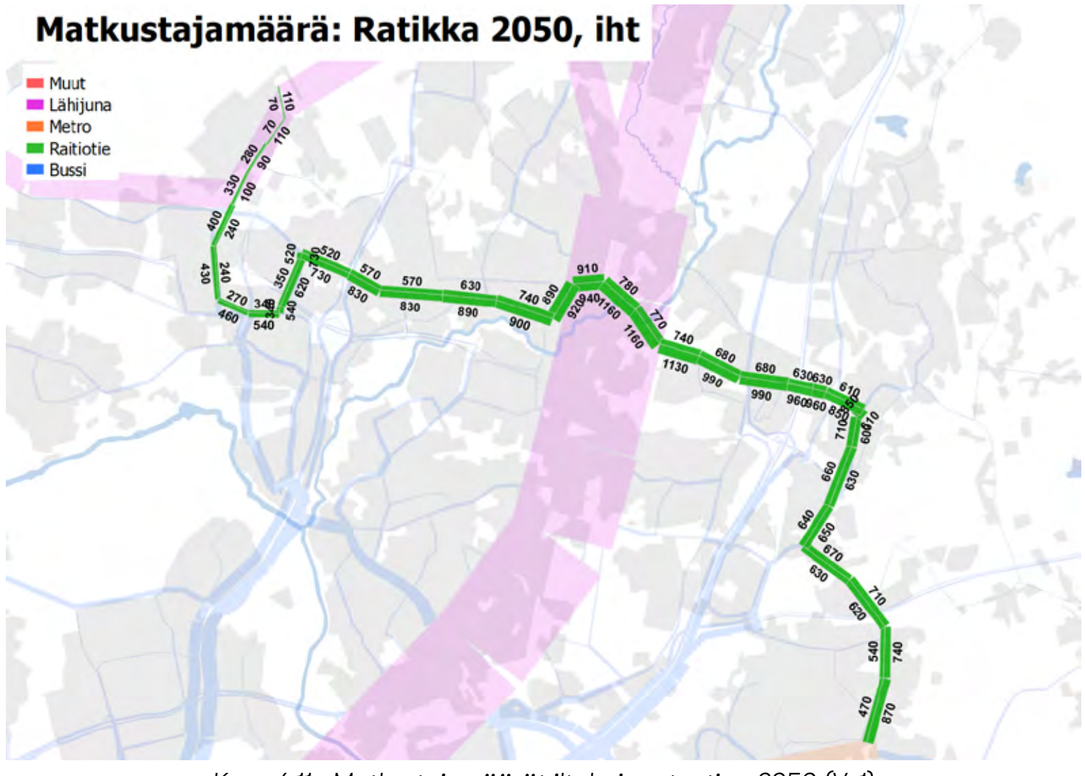
Kuva 6.8 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2030 (Ve0+).



Kuva 6.10 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2050 (Ve0+).



Kuva 6.9 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2030 (Ve1).



Kuva 6.11 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2050 (Ve1).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Matkustajamääräennusteiden epävarmuudet

Raitiotien ja runkobussin ennustetut matkustajamäärät ovat merkittävästi pienemmät kuin vuonna 2019 laaditussa yleissuunnitelmassa (WSP 2019). Muutos on seurausta ennusteen laatimiseen käytetyn mallin päivityksestä (HSL 2020), jonka lisäksi vuosien 2030 ja 2050 skenaarioiden lähtöoletukset ovat muuttuneet merkittävästi aiemmasta. Muutoksen syitä on avattu tarkemmin Vantaan ratikan matkustajamääräennusteiden raportissa (WSP 2022).

Raitiotien matkustajamääräennusteista on tehty herkkyystarkastelut ratikan vuorovälien muutoksesta, tiemaksuista ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksista vuonna 2030 (taulukko 6.3). Tiemaksujen vaikutus matkustajamääriin mallinnettiin MAL19-suunnitelman mukaisilla ajoneuvoliikenteen porttimaksuilla. Tiemaksujen myötä Vantaan ratikan matkustajamäärät kasvavat 1200 matkustajalla vuorokaudessa. Raitotien vuorovälin tihennys kasvattaa ratikan matkustajamäärää 2500 matkustajalla vuorokaudessa ja iltapäivän vilkkaimman tunnin maksimikuormitusta noin 100 matkustajalla.

Ratikan perusennusteessa on huomioitu pandemian pitkäaikaisvaikutukset, jossa matkustus painottuu vähemmän työ- ja opiskelumatkoihin ja enemmän vapaa-ajan muihin matkoihin, mikä vähentää joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Ilman koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia matkustajamäärät olisivat 2600 matkustajaa suuremmat vuorokaudessa vuonna 2030.

Kulkutapajakauma

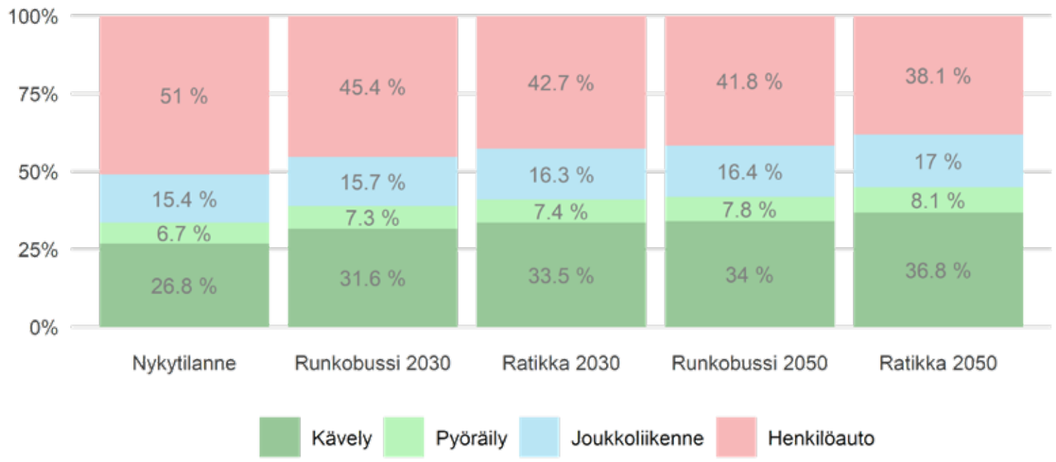
Raitiotievaihtoehdossa matkat painottuvat enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) kuin vertailuvaihtoehdossa. Kulkutapajakauman osalta kävelyn ja pyöräilyn osuudet tehdyistä matkoista kasvavat maankäytön tiivistyessä, koska useammalle matkalle on tarjolla kohteita lähellä kotia. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa palvelutason parantuessa.

Kestävien kulkutapojen osuus raitiotiekäytävän matkoista on raitiotien toteutuessa 2,7 %-yksikköä suurempi vuonna 2030 ja 3,7 %-yksikköä suurempi vuonna 2050 kuin vertailuvaihtoehdossa (kuva 6.12). Ennustemalli ei huomioi raitiotien rakentamisen yhteydessä tehtäviä laadullisia parannuksia kävelyn ja pyöräilyn katujärjestelyissä, joten muutokset kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksissa saattavat olla esitettyä suuremmat.

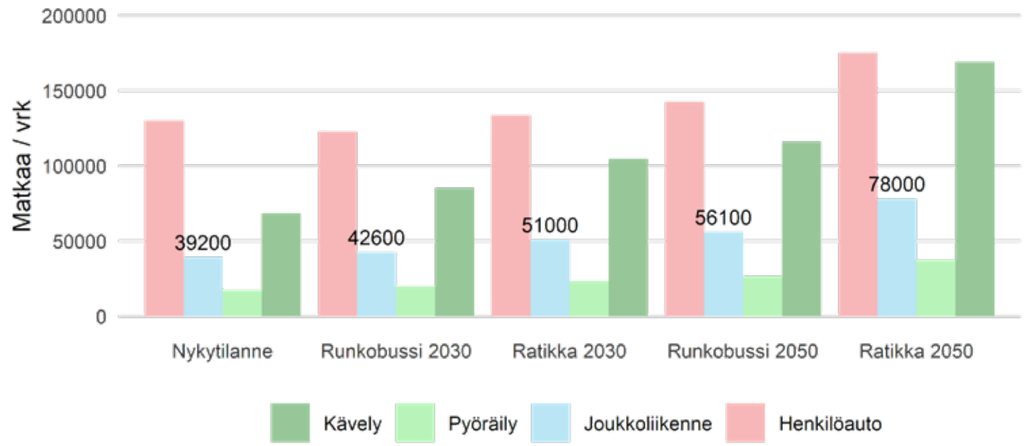
Kulkutapojen matkamäärät kasvavat kulkutapajakauman muutoksen lisäksi maankäytön muutoksien vuoksi. Raitiotien yhteydessä ratikkakäytävään sijoittuu enemmän maankäyttöä, jolloin joukkoliikenteen matkamäärä kasvaa raitiotien rakentamisen myötä noin 22 000 matkaa vuorokaudessa vuonna 2050 verrattuna runkobussivaihtoehtoon. Myös muilla kulkumuodoilla tehtävien matkojen määrä kasvaa ratikkakäytävän suuremman maankäytön volyymin vuoksi. Suhteellisesti voimakkaimmin lisääntyvät kävellen ja pyörällä tehtävät matkat ja vähiten automatkat (kuva 6.13).

Taulukko 6.3 Herkkyystarkastelut eri lähtötietojen vaikutuksesta raitiotien matkustajamäärään.

	Nousijat (vrk)	Keskikuormitus (iht)	Maksimi kuormitus (iht)
Ratikka 2030	31 000	440	770
+ Tiemaksut	32 200	450	780
+ Ruuhkavuorovälin tihennys 5 minuuttiin	33 500	500	880
+ Ei koronapandemian pitkiä vaikutuksia	33 600	490	870



Kuva 6.12 Ratikan kaavarunkoalueella (noin 800 m etäisyydellä linjauksesta) lähtevien matkojen kulkutavat. Matkoihin sisältyy tarkastelussa kaikki kaavarungon alueelta lähtevät ja muualta Helsingin seudulta saapuvat matkat.



Kuva 6.13 : Ratikan kaavarunkoalueella (noin 800 m etäisyydellä linjauksesta) lähtevien matkojen kulkutavat. Matkoihin sisältyy tarkastelussa kaikki kaavarungon alueelta lähtevät ja muualta Helsingin seudulta saapuvat matkat.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Saavutettavuus

Liikkumisen perimmäisenä tarkoituksena on osallistua aktiviteetteihin (työ, harrastukset, ostokset), jotka sijaitsevat erillään toisistaan. Saavutettavuus tarkoittaa asukkaan mahdollisuuksia osallistua päivän aikana haluamiinsa aktiviteetteihin (ts. toiminnot ovat asukkaan saavutettavissa).

Saavutettavuus muuttuu raitiotien rakentuessa kahdella tavalla:

1. Maankäytön tiivistyminen tuo matkakohteita lähemmäs toisiaan, jolloin asukkaille on tarjolla enemmän matkamahdollisuuksia lähietäisyydellä.
2. Raitiotie parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Yhteyksien toimivuuteen vaikuttaa yhtäläisesti matka-aika, matka-ajan luotettavuus, matkustamisen kustannukset ja matkustusmukavuus.

Maankäytön tiivistymisen ja yhteyksien muutosta voidaan mitata yhdessä hyötymittarin avulla, kun taas joukkoliikenteen yhteyksiä voidaan mitata erikseen yleistetyn matka-ajan kautta.

Kuva 6.14 Ratikan myötä esimerkiksi kauppakeskus Jumbon saavutettavuus paranee. (Kuva: WSP).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Saavutettavuus huomioiden maankäytön tiivistyminen (hyötymittari)

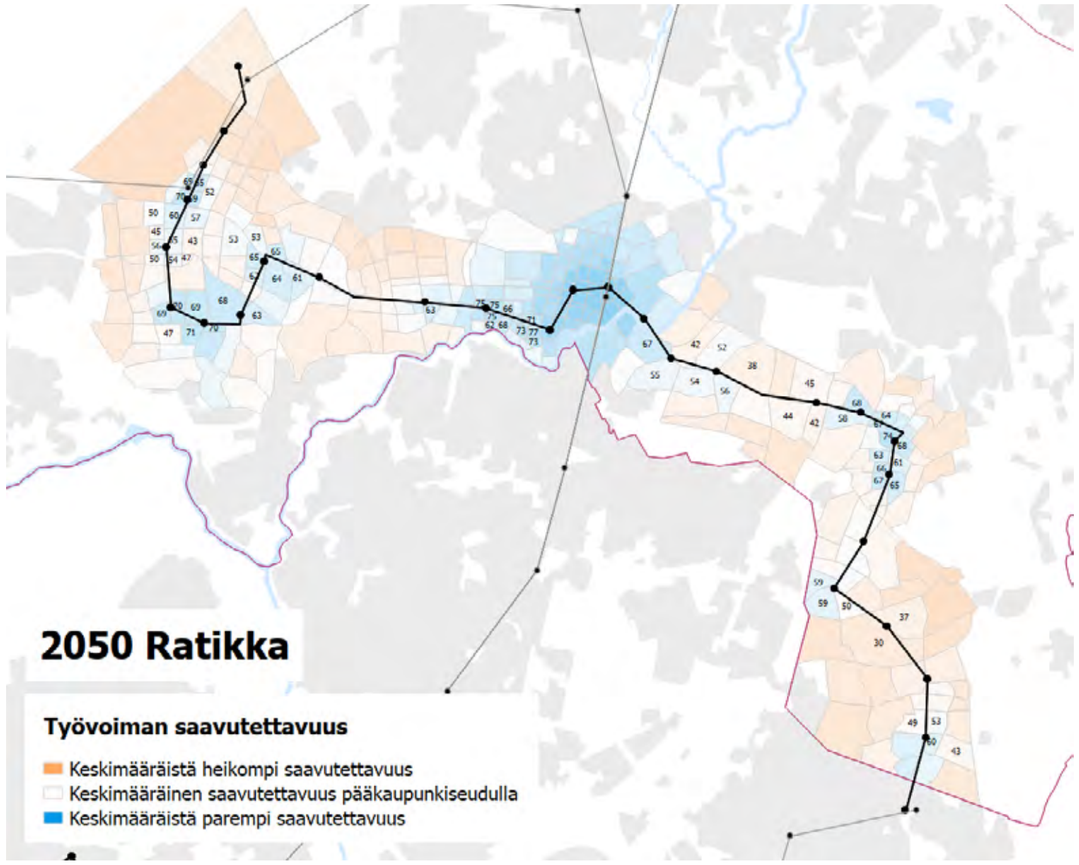
Raitiotien rakentamisen merkittävin vaikutus saavutettavuuteen syntyy ratikan myötä tiivistyvän kaupunkirakenteen kautta. Tiiviissä kaupunkirakenteessa asukkaat, työpaikat ja palvelut sijaitsevat suhteessa lähempänä toisiaan, jolloin matkakohteita on tarjolla aiempaa lähempänä käytetystä kulkutavasta riippumatta. Vastapuolella tiivis kaupunkirakenne voi aiheuttaa ruuhkia, jotka hidastavat matkoja.

Maankäytön sijoittumisen ja liikenneyhteyksien yhdessä määrittämää saavutettavuutta voidaan mitata kokonaisuutena liikennemalliin perustuvien hyötymittareiden (ns. logsum) avulla asukkaan tai työpaikan näkökulmasta. Hyötymittari kuvaa sitä, millaisia kulkutapoja ja kohteita matkalle on tarjolla. Suurempi määrä valittavissa olevia matkakohteita ja toimivia kulkutapavaihtoehtoja tuottavat enemmän hyötyjä.

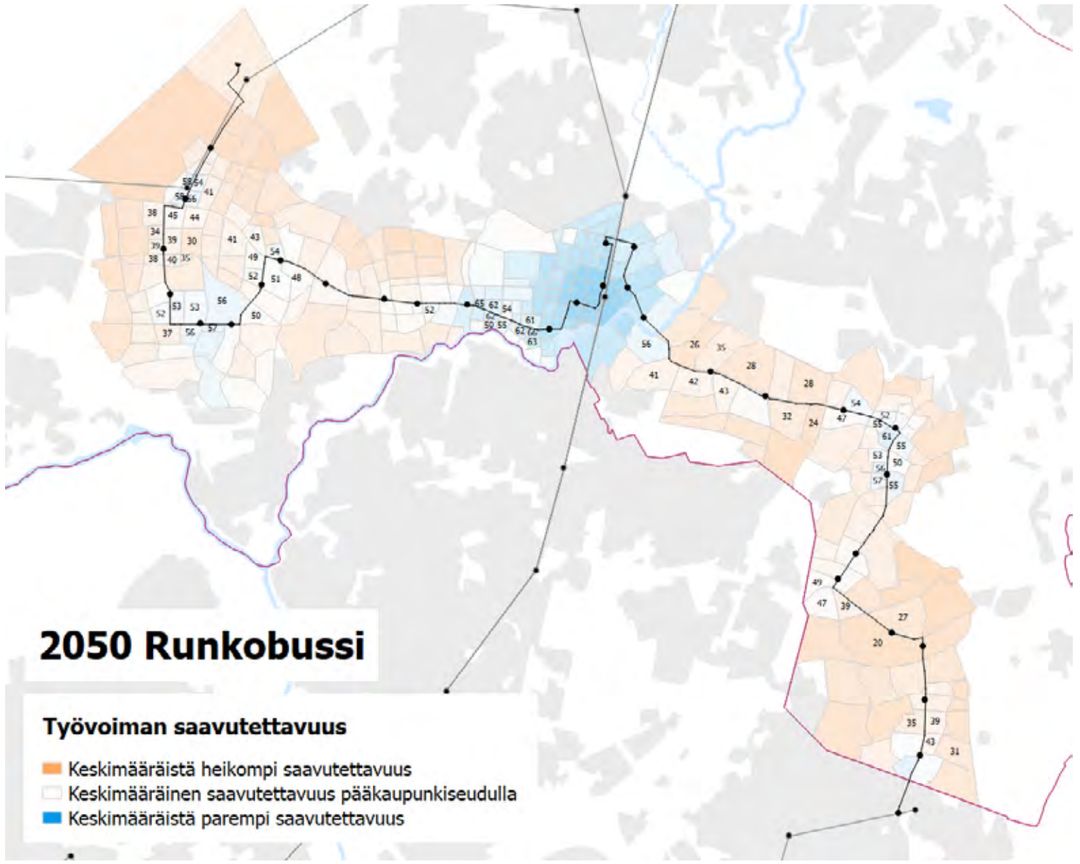
Tässä mittarina on käytetty työvoimasaavutettavuutta, joka kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta, huomioiden kaikki kulkutavat ja niillä lasketut etäisyydet työpaikalle. Pääkaupunkiseudun alueet on järjestetty prosenttiasteikolle työvoimasaavutettavuuden mukaan ja kuvissa 6.15 ja 6.16 on esitetty miten ratikkakäytävän alueet sijoittuvat asteikolla muuhun pääkaupunkiseutuun verrattuna runkobussi- ja ratikkavaihtoehdoissa.

Työvoiman saavutettavuus kasvaa raitiotien rakentamisen ja sen aiheuttamien maankäyttömuutosten johdosta suhteessa bussivaihtoehtoon. Kuten aiemmin on esitetty, niin raitiotie todennäköisesti johtaa tiiviimpään kaupunkirakenteeseen ja se parantaa saavutettavuutta. Esimerkiksi Hakunilan, Jumbon ja Aviapoliksen alue on vertailuvaihtoehdossa saavutettavuudeltaan lähellä pääkaupunkiseudun mediaania, mutta ratikkavaihtoehdossa saavutettavuus paranee 10–20 %-yksikköä. Tikkurilan saavutettavuus on jo vertailuvaihtoehdossa pk-seudun parhaimmistoa ja raitiotien vaikutus alueelle on pienempi. Tikkurilan työvoimasaavutettavuusalue kuitenkin laajenee Tikkurilantien ja Kyytitien suuntaisesti isommalle alueelle.

Työvoimasaavutettavuuden parantuminen on merkittävä tekijä erityisesti työvoimaintensiivisten alojen näkökulmasta. Raitiotien tuottamilla hyödyillä on siten välillisesti vaikutusta raitiotiekäytävän vetovoimaisuuteen yritystoiminnan sijaintipaikkana suhteessa muuhun Helsingin seutuun.



Kuva 6.15 Työvoimasaavutettavuus alueittain vuonna 2050 ratikkavaihtoehdossa.



Kuva 6.16 Työvoimasaavutettavuus alueittain vuonna 2050 runkobussivaihtoehdossa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

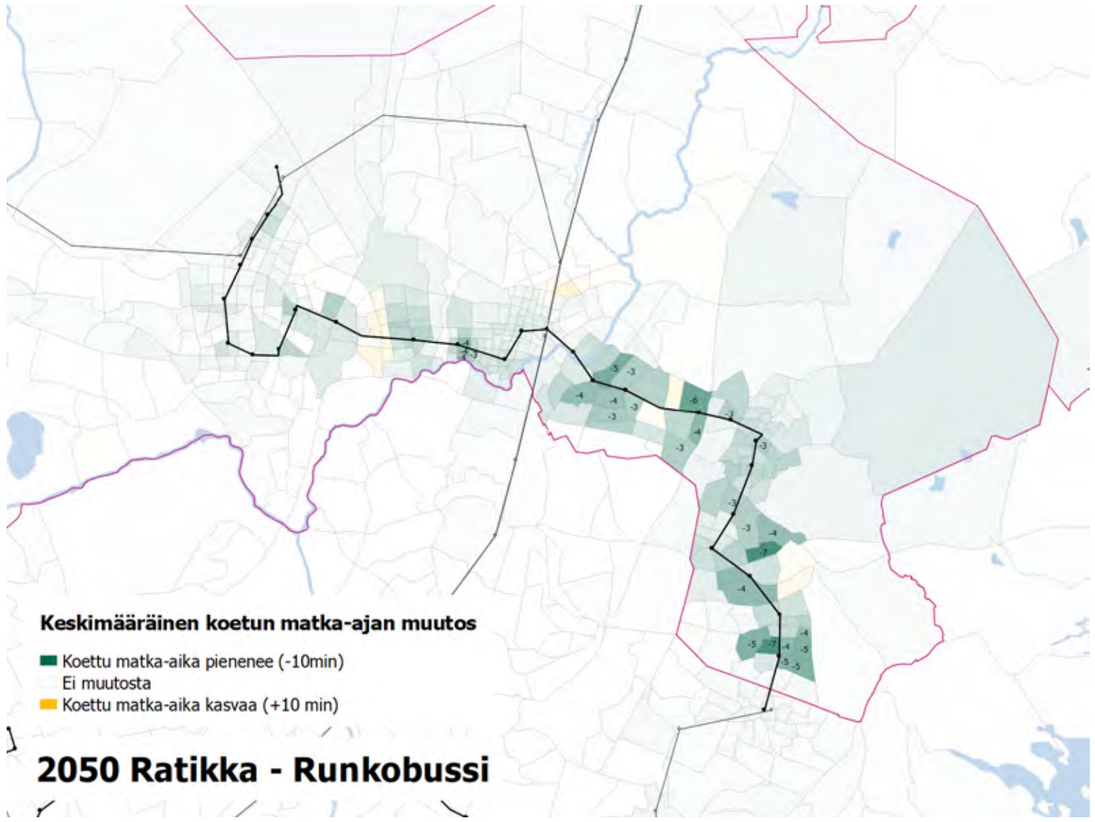
Joukkoliikenteen yhteydet ja palvelutaso (yleistetty matka-aika)

Joukkoliikenteen palvelutason ja yhteyksien näkökulmasta raitiotie parantaa erityisesti joukkoliikenteen matka-aikaa, liikennöinnin luotettavuutta ja kapasiteettia. Samalla kuitenkin raitiotie pidentää kävelymatkoja pysäkille harvemman pysäkkivälin vuoksi.

- Matka-ajan näkökulmasta suurin ero raitiotien ja runkobussin välille syntyy Tikkurilassa. Muilla osuuksilla pysäkkien väliset matka-ajat ovat lähellä toisiaan. Tikkurilassa raitiotielle rakennettava alikulku säästää noin 5 minuuttia matka-ajassa Tikkurilan alueen läpi kulkevalle matkustajalle. Tikkurilan asemalla junaan vaihtavilla matkustajille raitiotie nopeuttaa matkaa noin 3–5 minuuttia saapumissuunnasta riippuen.
- Joukkoliikenteen luotettavuus, ruuhkautuminen ja matkustusmukavuus ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa. Raitiotien liikennöinti on runkobussia täsmällisempää, koska sille toteutetaan paremmin muusta liikenteestä eroteltu infrastruktuuri. Samalla suuremman kapasiteetin vuoksi ruuhkautumisen aiheuttamat haitat (pitkät pysäkkiajat, matkustusmukavuus) ovat pienemmät korkeilla matkustuskuormituksilla.
- Pysäkkivälin pidentyminen aiheuttaa osalle matkustajista palvelutasoa heikentäviä pidempiä kävelymatkoja.

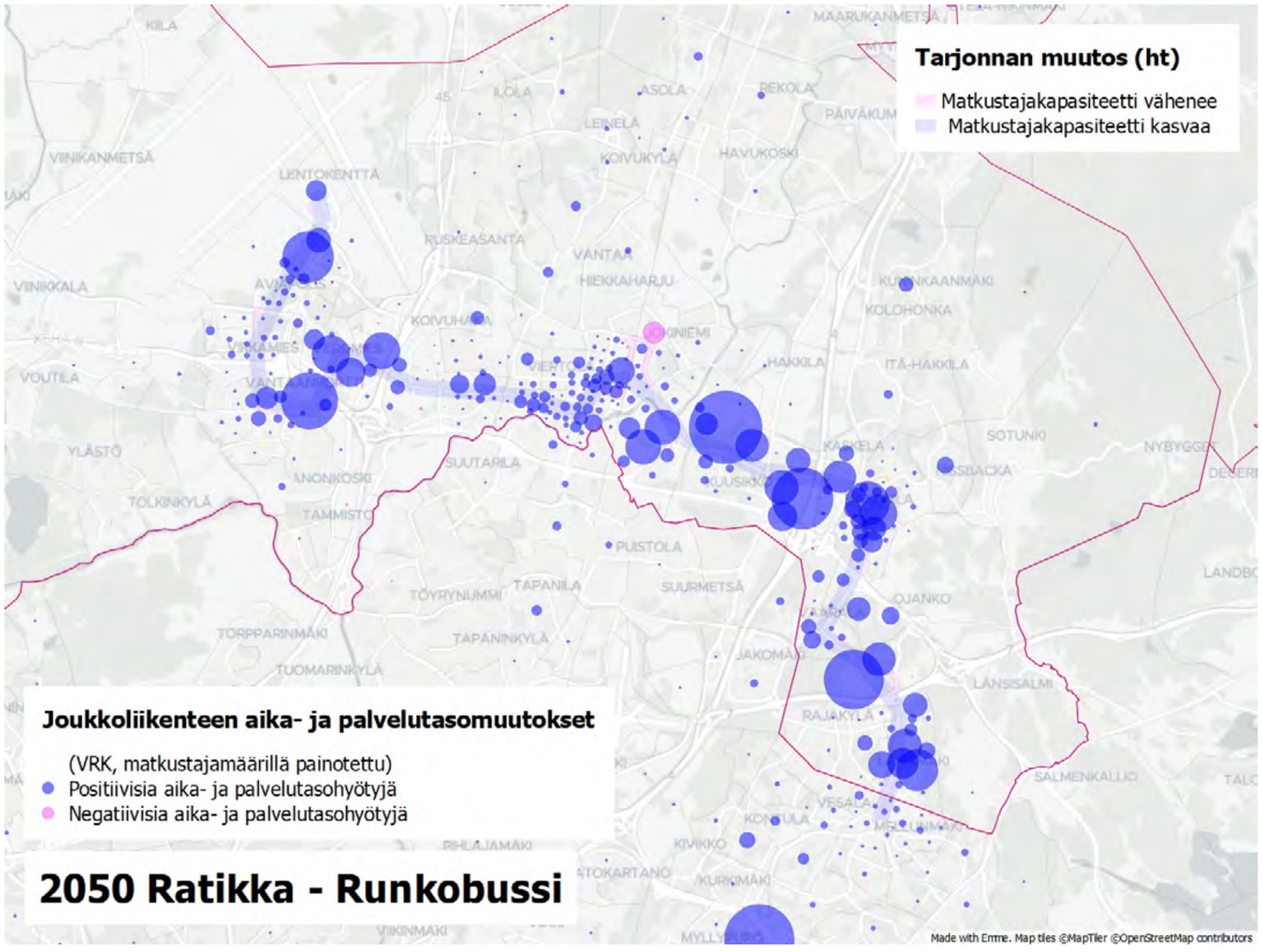
Joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä koko matkaketjun osalta (”ovelta ovelle”) voidaan mitata liikennemallin yleistetyn matka-ajan (ns. koettu matka-aika) avulla. Koettu matka-aika sisältää todellisen matka-ajan lisäksi painotukset matkan eri osissa (kävely, odotus, liikennevälineessä) sekä kulkutapojen välisissä laatueroissa siten, kuinka käyttäjät painottavat niitä valinnoissaan.

Kuvassa 6.17 on esitetty keskimääräisen joukkoliikennematkan koetun matka-ajan muutokset (yhteiskuntataloudellisessa laskelmassa käytetään termiä aika- ja palvelutasohyödyt) ratikkakäytävän varrella. Ratikalla matkustusaika nopeutuu Tikkurilan tunneliyhteyden nopeuttaessa reittiä rautatieasemalle ja Tikkurilan läpi. Lisäksi ratikan palvelutasohyödyt syntyvät paremmasta täsmällisyydestä, korkeammasta kapasiteetista ja muista laatueroista.



Kuva 6.17 Keskimääräinen koetun matka-ajan muutos ratikalla verrattuna runkobussiin vuonna 2050.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



Kuva 6.18 Joukkoliikenteen aika- ja palvelutasomuutokset alueittain. Ratikkaa on verrattu runkobussivaihtoehtoon vuonna 2050.

Suurimmat saavutettavuushyödyt syntyvät alueilla, jotka jäävät raskaan raideliikenteen pysäkkien väliin. Näillä alueilla raitiotieliikenteen nopeus ja parantunut täsmällisyys helpottavat erityisesti vaihdollisten matkojen tekemistä ja mahdollistavat yhä useampien eri kohteiden saavuttamisen joukkoliikenteellä.

Kuva 6.18 esittää saavutettavuushyötyjen jakautumisen alueille ottaen huomioon kaikki alueilta lähtevät matkat ja niiden matka-aikamuutokset. Hyötyjä syntyy tasaisesti koko ratikan varrella, mutta erityisen paljon Tikkurilan koko itäpuoleiselle linjaosuudelle, josta muun muassa vaihtoyhteydet Tikkurilan juna-asemalle ja Mellunmäkeen kehittyvät huomattavasti.

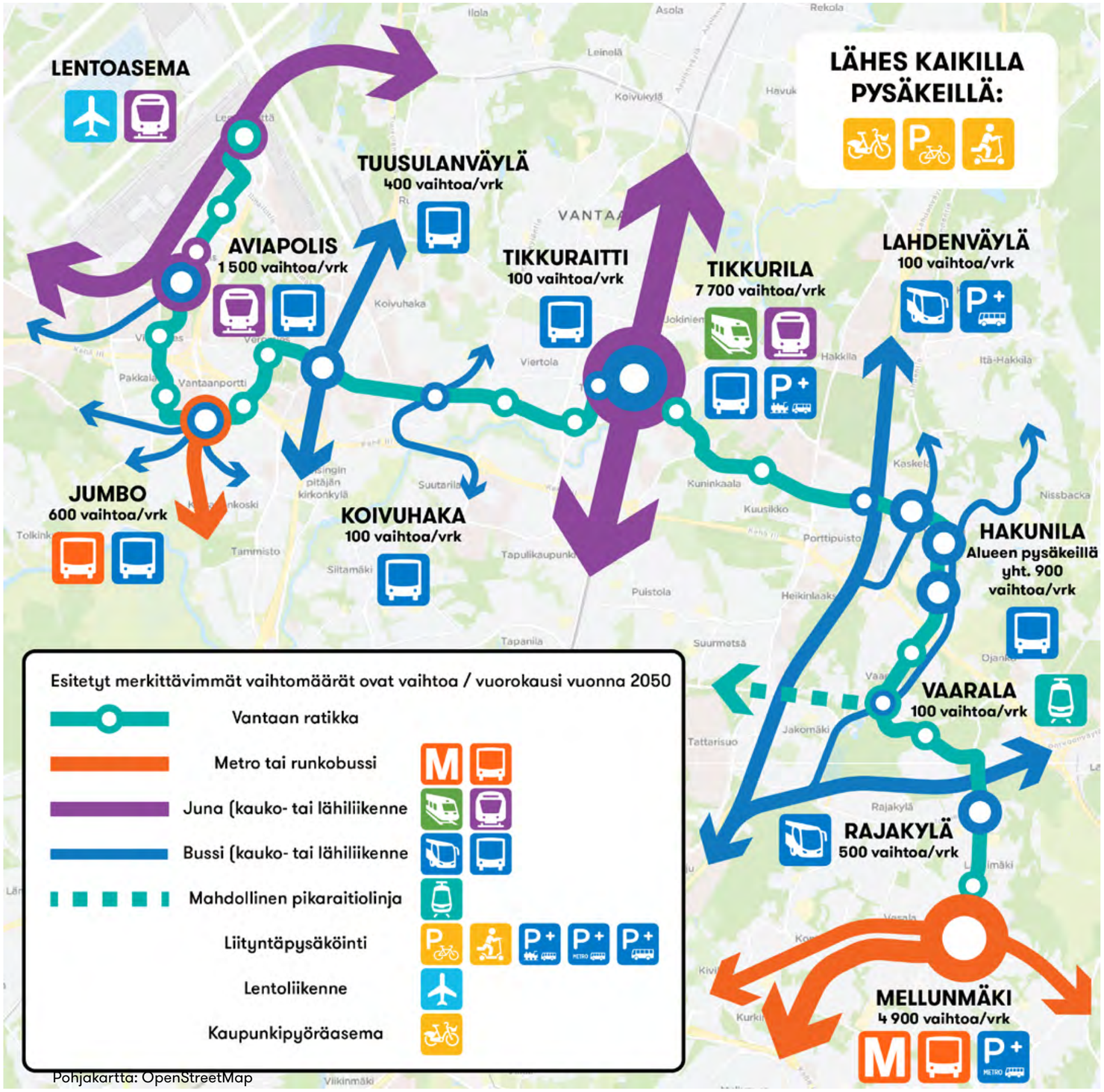
Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä). Pysäkkivälin harventaminen ja reittimuutos runkobussiin verrattuna aiheuttavat myös paikallisia negatiivisia vaikutuksia.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Vaihdot

Raitiotien myötä joukkoliikenteen matkustus painottuu suorista bussiyhteyksistä enemmän vaihdollisiin matkoihin. Vaihdot tuottavat pientä haittaa matkustajille, mutta runkoyhteyksien ja niiden välillä tapahtuvien vaihtojen kautta voidaan tarjota kattavammin palveleva joukkoliikenteen verkosto kuin yksittäisillä suorilla bussiyhteyksillä. Tässä kokonaisuudessa vaihtosolmujen ja vaihdon vastuksen pienentämisen merkitys osana liikenneverkon toimintaa korostuu aiempaa enemmän.

Ratikalla tehtävistä matkoista noin 40 % on vaihdollisia ja runkobussilla vaihdollisten matkojen osuus on hieman suurempi. Merkittävä osa vaihdoista tapahtuu Tikkurilassa junaan ja Mellunmäessä metroon. Muita tärkeitä vaihtosolmuja ovat Aviapolis, Jumbo ja Hakunila ja kaukobussilinjoihin vaihdetaan Tuusulanväylän, Lahdenväylän ja Rajakylän pysäkeillä.



Kuva 6.19 Ratikan tärkeimmät vaihtopisteet ovat Tikkurila, Mellunmäki, Aviapolis, Hakunila, Jumbo, Rajakylä ja Tuusulanväylä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Liikkumisen turvallisuus ja esteettömyys

Raitiotiellä on positiivisia vaikutuksia liikkumisen turvallisuuteen. Ratikan myötä pyöräliikenteen ja kävelyn olosuhteita kehitetään ja kulkumuotojen erottelu paranee, mikä helpottaa liikkumisen hahmotettavuutta ja lisää kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta. Ratikan myötä myös suojatieylitysten turvallisuus paranee, kun ajoneuvoliikenteen nopeuksia hillitsevien keskisaarekkeiden ja kavennusten määrä suojateillä lisääntyy. Myös liikennevalo-ohjattujen risteysten määrä lisääntyy ratikan myötä. Liikennevalo-ohjaus on suunniteltu lähes kaikkiin sellaisiin risteyksiin, joissa raitiotie risteää autotien kanssa, mikä vähentää liikenneonnettomuuksien riskiä. Liikennevalo-ohjatut suojatiet tulevat myös jokaisen ratikkapysäkin yhteyteen.

Ennusteiden mukaan ratikan rakentaminen vähentää ajoneuvoliikenteen määrää, jonka myötä myös liikenneonnettomuuksien määrää vähenee. Runkolinjabussivaihtoehtoon verrattuna onnettomuuksien määrä vähenee ennusteiden mukaan noin 1 onnettomuudella vuodessa vuonna 2030 ja 3,5 onnettomuudella vuodessa vuonna 2050. Määrät perustuvat Helmet-liikenne-ennustemallilla arvioituun ajoneuvoliikennemäärän pienenemiseen. Ajoneuvoliikenteen määrän väheneminen vähentää myös terveydelle haitallisia ajoneuvoliikenteen päästöjä.

Ratikka parantaa liikkumisen esteettömyyttä, kun pysäkit ja niiden läheisyydessä olevat suojatiet rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helpompaa kuin bussiin nouseminen tai sieltä poistuminen. Ratikka pysähtyy aivan reunakiven viereen, jolloin siihen on aidosti esteetön kulku. Bussi jää helposti kauemmas pysäkistä, jolloin bussiin nouseminen ja poistuminen on hankalampaa. Tällöin ei esteettömyyden erikoistason bussipysäkistä ole myöskään yhtä paljon hyötyä.

Ratikan ympäristö paranee muiltakin osin, kun ympäristöä rakennetaan laajemminkin nykyisten esteettömyyskriteerien mukaisesti. Näköesteiset huomioidaan pysäkeillä kulkua ohjaavilla noppakiviraidoilla ja pysäkkialueen reunasta varoittavilla betonikiviraidoilla. Ratikka siis edistää useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä ja parantaa kaupunkilaisten yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia. Ratikan pysäkkikuulutukset sekä jokaiselle pysäkille suunnitellut aikataulunäytöt ja solmu- ja keskushubien pysäkkien yhteyteen suunnitellut vaihtoaikataulunäytöt helpottavat ratikalla matkustusta lisäävät esteettömyyttä. Lisäksi ratikkapysäkit ovat helposti havaittavia ja ratikan reitti selkeä ja helposti hahmotettava.

Ratikan kalusto on kauttaaltaan matalalattiaista. Kaluston suunnittelussa huomioidaan se, että vaunussa on helppoa ja miellyttävää matkustaa. Ratikan kulku on myös bussia tasaisempaa, jolloin matkustaminen seisten on helpompaa ja esimerkiksi liikennevälineessä kaatumisen riski on pienempi.

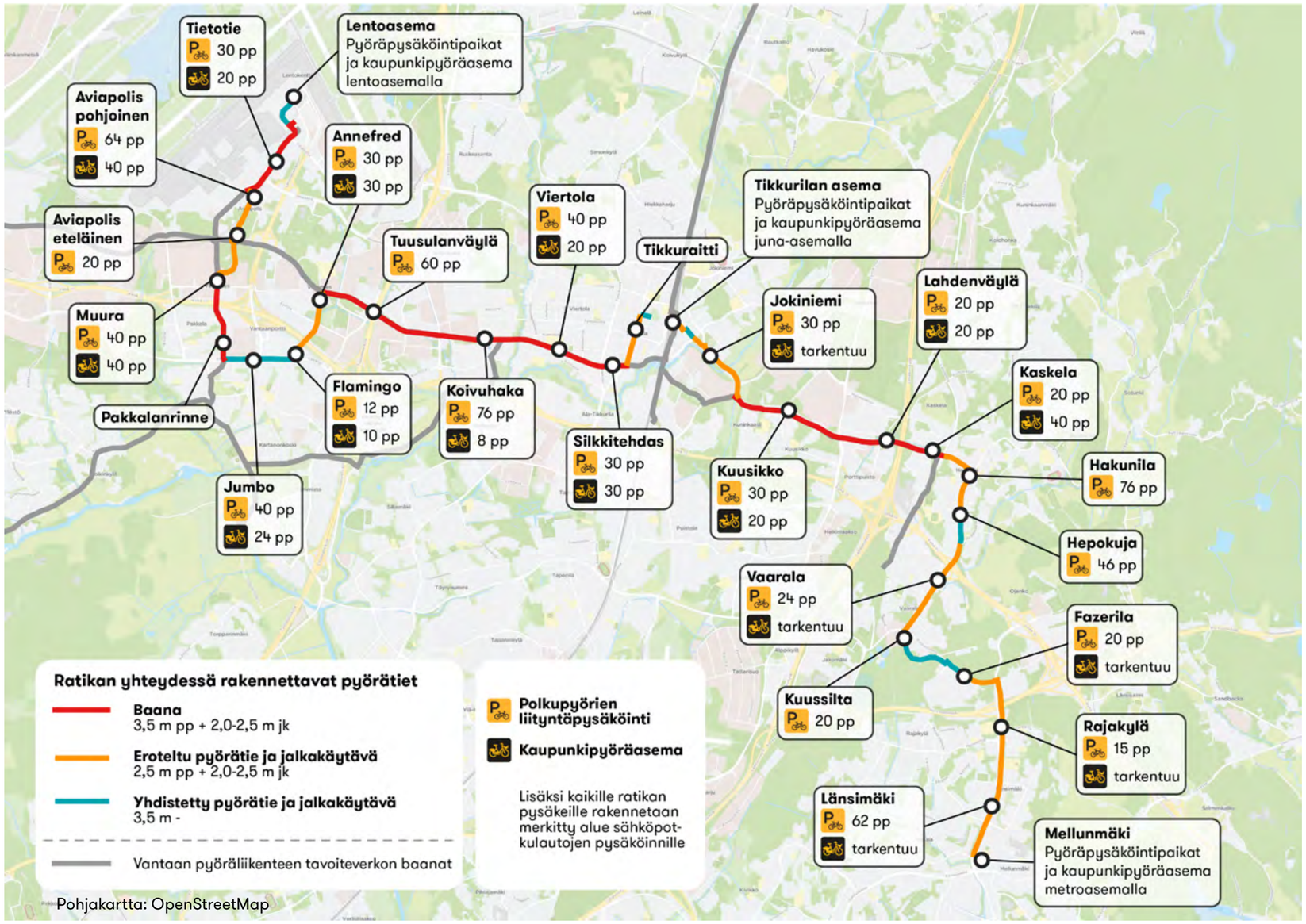
Kuva 6.20 Kuva Tampereen ratikasta. (Kuva: Tiina Hulkko).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Pyöräliikenne ja kävely

Ratikan rakentaminen parantaa pyöräliikenteen ja kävelyn olosuhteita koko ratikkakäytävän varrella sekä vauhdittaa Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutumista. Ratikan linjauksen varrelle toteutetaan uutta, korkeatasoista jalankulun ja pyöräliikenteen väylää noin 19,2 km matkalle. Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittyvät yhteydet kytkevät ratikan varrella sijaitsevia keskuksia ja niiden toimintoja tiiviimmin yhteen. Lisäksi maankäytön kehittyminen ratikkakäytävän varrella entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina luo edellytykset kävellen ja pyörällä tehtävien matkojen lisääntymiselle sekä parantaa lähipalveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä.

Nykytilanteessa ratikan linjauksen varrella kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä lähes koko matkalla joko yhdellä tai kummallakin puolella katua. Ratikan rakentamisen myötä sekä kävelyn että pyöräliikenteen väylien laatu paranee merkittävästi, sillä suurimmalla osalla reittiä kulkumuodot erotellaan toisistaan omille kulkuväylilleen vähintään toisella puolella katua. Kävelyn ja pyöräliikenteen erottelu tekee pyörällä liikkumisesta sujuvampaa ja parantaa samalla kävelyn turvallisuutta ja miellyttävyyttä.



Kuva 6.21 Pyöräpysäköinti, kaupunkipyöräasemat ja sähköpotkulautaparkit ratikan asemien yhteydessä.

<u>Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa</u> (2020) kaupungin pääpyöräreitit on jaettu kolmeen luokkaan: baanoihin sekä pääpyöräreitteihin I ja II. Baanat ovat laadukkaimpia pyöräväyliä, ja ne on suunniteltu palvelemaan erityisesti pitkämatkaista ja nopeavauhtista pyöräilyä ottaen huomioon seudullinen jatkuvuus. Baanat sijaitsevat usein rata-, moottoritie- tai viherkäytävien yhteydessä. Baanoilla pyöräliikenne on aina eroteltu autoliikenteestä ja jalankulusta ja risteämiset muun liikenteen kanssa on pyritty minimoimaan. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko sisältää yhteensä 51,5 km pyöräliikenteen baanaa. Ratikan rakentamisen yhteydessä ratikkakäytävän varrelle toteutetaan noin 8,1 km korkealuokkaista pyöräliikenteen baanaa. Ratikan varrella olevat baanaosuudet sijoittuvat Tietotien, Osuustien, Tikkurilantien ja Kyytitien varsille.

Vantaan tavoitteellinen baanaverkko ei kaikilta osin kulje ratikan kanssa samaa linjausta pitkin, mutta baanan ja ratikan reitit kulkevat kuitenkin samassa liikennekäytävässä. Esimerkiksi Aviapoliksessa baanan linjaus kulkee Tietotieltä Turbiinitietä pitkin Toisellesavulle, kun taas ratikka kulkee Aviabulevardia pitkin. Mikäli ratikan rakentamisen yhteydessä toteutetaan myös Aviapoliksessa Turbiinitietä kulkeva 1,2 km pituinen baanaosuus, parantaa se reitin jatkuvuutta ja pyöräliikenteen sujuvuutta.

Baanojen lisäksi ratikan myötä toteutuu myös tavoiteverkossa määritettyjä pääpyöräreittejä I ja II, jotka ovat myös laadultaan korkeatasoisia ja käyttäjämääriltään suhteellisen korkeita pyöräliikenteen

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

reittejä. Ratikan myötä rakennettavat tai parannettavat pääpyöräreitit I ja II sijaitsevat Väinö Tannerin tiellä, Tasetiellä, Rälssitiellä, Kielotiellä, Tikkurilanraitiolla, Jokiniemenkadulla, Kyytitiellä, Hakunilantiellä, Kuussillantiellä, Fazerintiellä sekä Länsimäentiellä. Näille reiteille eroteltua pyörätietä ja jalkakäytävää rakentuu noin 8,3 km ja yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää noin 2,8 km. Suurin osa näistä reiteistä on laatutasoltaan parannettavia, jo olemassa olevia yhteyksiä. Joillakin osuuksilla rakennetaan kuitenkin myös kokonaan uutta väylää, kun nykytilassa vain toisella puolella katua olevan kävely- ja pyörätien lisäksi myös toiselle puolelle katua rakennetaan uusi jalankulku- ja pyörätie. Tällaisia osuuksia on muun muassa Kyytitiellä, Fazerintiellä ja Länsimäentiellä.

Ratikan yhteydessä toteutettavat uudet sekä parannettavat kävely- ja pyörätiet parantavat erityisesti Vantaan itä-länsi-suuntaisen kävelyn ja pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Lisäksi nykyistä laadukkaammat pyörätiet esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalle parantavat alueella työskentelevien kestävän työmatkaliikkumisen olosuhteita ja mahdollisuuksia.

Pyöräpysäköinti, kaupunkipyörät ja sähköpotkulautojen pysäköintialueet

Lähes jokaiselle ratikan pysäkille muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta toteutetaan pyöräpysäköintipaikkoja, kaupunkipyöräasema sekä sähköpotkulautojen pysäköintialue. Pysäkkikohtaiset tiedot ja pyöräpysäköintipaikkojen määrät on esitetty kuvassa XX ja taulukossa xx.

Ratikkapysäkkien pyörien liityntäpysäköintipaikkojen määrä perustuu arvioon pysäkin käyttäjäpotentiaalista vuonna 2030. Yhteensä ratikan varrella oleville pysäkeille rakennetaan 785 uutta pyöräpysäköintipaikkaa. Lentoaseman, Tikkurilan aseman ja Mellunmäen aseman ratikkapysäkkien yhteen ei rakenneta pyörien liityntäpysäköintipaikkoja, sillä ratikan käyttäjiä palvelevat asemilla jo nykyisin olevat pyöräpysäköintipaikat. Ratikkapysäkkien yhteyteen tuleva pyöräpysäköinti toteutetaan runkolukituksen mahdollistavina telineinä ja pyöräpysäköinti on lähtökohtaisesti katettu. Pyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisäksi ratikkapysäkeillä on varauduttu kaupunkipyöräasemien toteuttamiseen. Lisäksi asemille toteutetaan merkityt pysäköintialueet sähköpotkulaudoille.

Laadukas, turvallinen ja määrällisesti riittävä pyöräpysäköinti, kaupunkipyörät sekä sähköpotkulaudat laajentavat pysäkkien vaikutusaluetta tarjoamalla ensimmäisen ja viimeisen kilometrin (first/last mile) ratkaisuja ratikan käyttäjille.

Ajoneuvoliikenne

Ajoneuvoliikenteen osalta raitiotien vaikutukset johtuvat liikennejärjestelyiden muutoksista ja autoliikenteen matkamäärien sekä ruuhkautumisen muutoksista.

Liikennejärjestelyjen muutoksilla on pieniä vaikutuksia autolla ajamiseen Vantaalla. Ratikan reitti on suunniteltu pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään, eivätkä autolla ajavat joudu odottamaan pysäkille pysähtyneen raitiovaunun takana. Poikkeuksen muodostavat katuosuudet Osuustiellä, Rälssitiellä ja Kielotiellä, joilla ratikka- ja autoliikenne on suunniteltu samoille kaistoille. Näillä katuosuuksilla on Pakkalanrinteen ja Tikkuraitin ajoratapysäkit.

Autoliikenteen järjestelyt muuttuvat vähäisesti. Autoliikenteen kaistamäärät säilyvät pääosin nykyisellään. Poikkeuksia ovat Kielotie Lummekujan ja Tikkurilantien välillä sekä Tikkurilantie Osmankäämintien ja Kielotien välillä, jotka kaventuvat nykyisestä 2+2-kaistasta 1+1-kaistaan. Joissakin paikoissa autoliikenteen reitit muuttuvat. Henkilöautoliikenteen läpiajo kielletään Aviabulevardin pohjoisosassa, Toinen savu -kadun eteläosassa, Tasetieltä pohjoiseen Rälssitielle ja Kielotiellä välillä Unikkotie - Lummekuja. Puutarhatie katkaistaan autoliikenteeltä Tikkurilantien eteläpuolella ja Neilikkatie katkaistaan Kielotien molemmilta puolilta. Liikennevalojen määrä ratikan reitin varrella kasvaa, kun ratikkareitin liittymät ovat pääsääntöisesti valo-ohjattuja.

Autoliikenteen matkamäärien ja ruuhkautumisen osalta raitiotien vaikutukset riippuvat valitusta tarkastelualueesta. Vantaalla ja ratikkakäytävällä asukas- ja työpaikkamäärien oletetaan kasvavan raitiotien myötä, mikä kasvattaa samalla autoliikenteen määriä runkobussivaihtoehtoon verrattuna kulkutapasiirtymistä huolimatta. Raitiotiekäytävällä tehdään bussivaihtoehdossa 1,6 automatkaa asukasta kohden ja ratikkavaihtoehdossa 1,4 automatkaa asukasta kohden. Asukas- ja työpaikkamäärän kasvusta johtuen automatkoja ratikkakäytävän alueelta tehdään kuitenkin vuorokausitasolla 33 000 matkaa enemmän vuonna 2050 verrattuna bussivaihtoehtoon.

Automatkojen määrän kasvu aiheuttaa edelleen autoliikenteen vähäistä ruuhkautumista suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Ajonopeudet laskevat hieman iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

Helsingin seudun laajemmassa tarkastelussa ratikka vaikuttaa ajoneuvoliikenteen kulkutapaosuuteen ja sitä kautta ruuhkien vähenemiseen. Tämä johtuu kaupunkirakenteen tiivistymisestä ja joukkoliikenteen palvelutason paranemisesta. Seudullisella tasolla autoliikenteen suorite pienenee vuodessa 4,8 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuonna 2050 ja automatkoja tehdään vuorokausitasolla noin 5000 matkaa vähemmän, jolloin myös autoliikenteen ruuhkautuminen on vähäisempää.

Ratikalla ei ole vaikutuksia autojen liityntäpysäköintiin. Ratikan reitin varrella on kuitenkin useita nykyisiä tai suunniteltuja autoliikenteen liityntäpysäköintipaikkoja, joita myös ratikan matkustajat voisivat hyödyntää. Liityntäpysäköinnin kannalta houkuttelevia sijainteja ovat erityisesti eri liikennemuotojen solmukohdat, joissa ratikka risteää muun joukkoliikenteen kanssa. Seudullisesti merkittäviä liityntäpysäköintialueita ovat Tikkurila ja Mellunmäki. Tieliikenteen kannalta merkittäviä vaihtopaikkoja ovat moottoriteiden nykyiset (Tuusulanväylä) tai suunnitellut vaihtopaikat (Lahdenväylä ja Porvoonväylä). Lahdenväylälle suunniteltujen vaihtopysäkkien yhteyteen on suunniteltu autoliikenteen liityntäpysäköintiä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Saavutettavuus ja sosiaalinen kestävyys

Ratikan yhteiskuntataloudellisessa kannattavuuslaskelmassa ei huomioida liikkumisen hyvinvointivaikutuksia tai vaikutusten kohdentumista eri väestöryhmiin. Nämä vaikutukset voivat olla kuitenkin kaupunkikehityshankkeessa merkittäviä pitkällä aikavälillä ratikan muuttaessa yhdyskuntarakennetta ja ihmisten liikkumistottumuksia.

Oikeudenmukaisuuden näkökulmasta on olennaista arvioida, miten vaikutukset kohdistuvat haavoittuviin ja hiljaisiin väestöryhmiin. Haavoittuviksi ryhmiksi on Helsingin seudulla tunnistettu mm. vanhukset, lapset, pienituloiset, liikuntarajoitteiset ja autottomat kotitaloudet (Pakkanen 2020). Haavoittuvien ryhmien näkökulmasta olennaiseksi tekijäksi nousee saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla, joka on avoin kaikille ikäryhmästä riippumatta. Nämä ryhmät ovat myös alttiimpia liikenteen ulkoisvaikutuksille, kuten päästöille, melulle ja onnettomuuksille.

Vantaan ratikan myötä kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee sekä maankäytön muutosten että liikenneyhteyksien laadun paranemisen myötä. Kaupunkirakenne tiivistyy, jolloin muun muassa lähipalvelut ovat usein saavutettavissa helpommin kävellen. Vantaan ratikkakäytävällä esimerkiksi Hakunila, Veromies, Jokiniemi ja Länsimäki ovat alueita, joissa mainittujen haavoittuvien ryhmien osuus on suuri ja saavutettavuusparannukset ovat merkittäviä. Toisaalta joillain alueilla kävelymatkat pysäkeille pitenevät, mikä heikentää saavutettavuutta paikallisesti. Bussipysäkejä on kuitenkin pyritty suunnittelemaan ratikan varrelle siten, että joukkoliikenne on myös lyhyempien kävelymatkojen kautta saavutettavissa.

Luotettavamman joukkoliikennetarjonnan lisäksi myös kävelyn ja pyöräilyn laadullisia olosuhteita parannetaan katuhankkeiden yhteydessä. Kulkumuotojen erottelu ja parannukset esteettömyydessä parantavat turvallisuutta ja helpottavat paikallista liikkumista. Aktiivisten kulkumuotojen käytön lisääntyminen tuottaa terveyshyötyjä lisääntyvän arkiliikunnan myötä. Kävelyn ja pyöräilyn on laskettu säästävän elinvuosia ja tuottavan hyvinvointia erityisesti nuorimmalle ikäryhmälle selvityksessä Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa (SYKE 2021).

Ratikkahankkeella vähennetään pakokaasu- ja pienhiukkaspäästöjä sekä autoliikenteen vähenemisen myötä myös onnettomuuksia. Pienhiukkaspäästöjä syntyy myös liikenteen sähköistyessä renkaista ja katupölystä. Hyödyt päästövähenemässä kohdistuvat erityisesti hengitystievaikeuksista kärsiville. Onnettomuuksien vähenemähyödyt ovat merkittävimmät yli 64-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa liikennekuolemia tapahtuu eniten (Liikenneturva 2022).

Vantaan ratikka edistää liikkumismahdollisuuksien tasavertaisuutta ja tasoittaa väestöryhmien välisiä saavutettavuuseroja. Autoriippuvuus Vantaalla vähenee, ja liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranee ratikan päätavoitteiden mukaisesti. Ratikan myötä aktiivinen liikkuminen lisääntyy ja sosiaalisesti tärkeät teemat (terveys, elinolot ja viihtyvyys) muuttuvat liikkumisen kannalta kestävämmiksi. Ratikkainvestointi voi lisätä painetta nostaa joukkoliikenteen lippuhintoja, jolla olisi sosiaalisesta näkökulmasta negatiivisia vaikutuksia. Lippuhintojen muodostumiseen vaikuttaa kuitenkin myös hyvin moni muu asia. Vaikutuksia sosiaalisen eriytymisen näkökulmasta on käsitelty tarkemmin luvussa 6.1.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

6.3 YMPÄRISTÖ

Luonto, ekologiset verkostot

Menetelmä

Vantaan ratikan kaavarungon alueelta tehtiin vuosina 2020 ja 2021 luontoselvitykset (Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021, koosteraportti, Faunatica 2021), jotka sisältävät myös suosituksia ja ohjeita muun muassa siitä, miten alueen luontoarvoja ja ekologisia ja muita viheryhteyksiä turvataan osana suunnittelua. Selvitykset jakautuivat kahteen vaiheeseen. Vaiheessa 1 vuonna 2020 kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet ja tunnettujen geologisten kohteiden nykytila 50 metrin säteellä raitiotien linjauksesta. Vaiheessa 2 vuonna 2021 selvitysalue sisälsi koko ratikan kaavarunkoalueen 800 metrin säteellä koko ratikkalinjan pituudelta (pl. Helsingin puolella olevat alueet). Selvitykset käsittivät luontotyyppi-, lahokaviosammal-, lepakko-, liito-orava-, linnusto- ja viitasammakkoselvityksiä. Lisäksi arvioitiin tärkeimpien ekologisten yhteyksien säilymistä sekä tarkastettiin tiedossa olevien geologisten kohteiden nykytila.

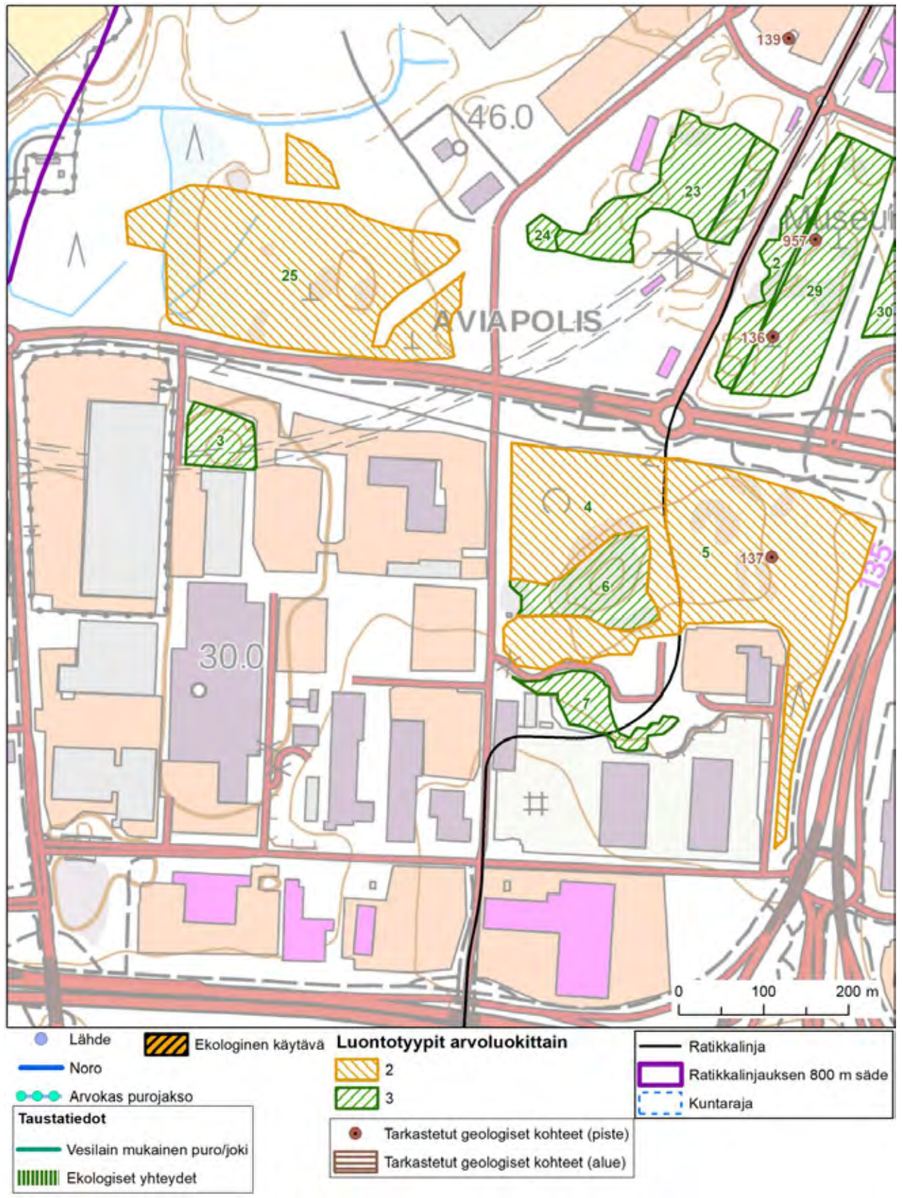
Keskeisiä vaikutuksia

Vaiheessa 1 (50 metrin säde) tehtiin 20 luontotyyppirajausta, joiden voidaan katsoa osuvan alueelle johon ratikan rakentaminen voisi vaikuttaa. Yksikään kohde ei kuitenkaan täyttänyt luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin tai metsälain erityisen tärkeän elinympäristön kriteereitä. Kohteista kaksi määritettiin arvokkaiksi, paikallisesti huomattavan merkittäviksi kohteiksi (arvoluokka II) ja 18 kohtalaisen arvokkaiksi, paikallisesti merkittäviksi kohteiksi (III). Useimmat kohteista ovat luonnontilaltaan selvästi heikentyneitä kaupunkimetsiköitä, joiden puustoa on jossakin vaiheessa käsitelty ja joissa havaittiin maaston kulumista, vieraskasvilajeja ja/tai roskaisuutta. Metsiköissä on kuitenkin monimuotoisuuden kannalta arvokkaita piirteitä, esimerkiksi lahopuuta ja iäkästä puustoa, ja ne täyttävät METSO-ohjelman valintaperusteita.

Vaiheessa 2 (800 metrin säde) tehtiin yhteensä 155 luontotyyppirajausta. Näistäkään mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Lisäksi on hyvä huomioida, että myös runkobussivaihtoehdossa toteutuu paljon rakentamista kaavarunkoalueelle kaupunkirakenteen tiivistymisen myötä.

Jatkosuunnittelu

Luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Erityisesti suositellaan säästämään paikallisesti huomattavan merkittävät tai alueellisesti merkittävät luokan II luontotyyppikohteet, joita on ratikan rakentamisen vaikutusalueella (50 metrin säde) kaksi kappaletta.



Kuva 6.22 Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet Aviapoliksen alueella. (Lähde: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021 Koosteraportti. Faunatica 2021).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Ilmastovaikutukset

Menetelmä

Ratikan ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmella eri menetelmällä:

- Liikenteen päästövaikutuksia eri ajankohdille on tarkasteltu Helsingin seudun liikennemallilla.
- Ratikan rakentamisen aikaiset päästöt, jotka lasketaan katusuunnitelmien perusteella keväällä 2023. Laskelmissa on huomioitu luvussa 4.11 (Resurssiviisaat ratkaisut) esitettyjä päästövähennystoimenpiteitä.
- Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arvioinnissa, Ramboll 2022.

Keskeisiä vaikutuksia

Liikenteen päästöt

Ajoneuvoliikenteen suoritteet ja vastaavasti liikenteen lähipäästöt muuttuvat kahden tekijän vuoksi: maankäytön kasvusta ja kulkutapamuutoksista. Näiden tekijöiden erottamiseksi muutokset päästöissä on arvioitu Helmet-liikenne-ennustemallilla sekä maankäyttöeroilla että ilman eroja. Malli kattaa koko Helsingin seudun, ja maankäyttöerot huomioivassa vertailussa runkobussivaihtoehdon maankäytön kasvun on oletettu sijoittuvan voimakkaammin muihin Helsingin seudun kuntiin, mutta sijoittumista ei ole suunniteltu tarkemmin.

Kun huomioidaan pelkästään muutokset kulkutapaosuuksissa, pienenevät pakoputkipäästöt vuositasolla Helsingin seudulla 550 tCO2 vuonna 2030 ja 440 tCO2 vuonna 2050. Tässä raitiotievaihtoehdon suoritteet on arvioitu runkobussin mukaisella maankäytöllä. Kaikkiaan päästöhyödyt jäävät ennustevuosina suhteellisen pieneksi auto- ja bussiliikenteen voimakkaan sähköistymisen myötä.

Maankäyttöerot huomioivassa skenaariossa vuonna 2030 pakoputkipäästöt pienenevät vuositasolla Helsingin seudulla 820 tCO2 ja vuonna 2050 1220 tCO2. Ratikan varrella päästöt kasvavat, koska maankäytön kasvu lisää alueen ajoneuvoliikennettä, mutta samalla muualta seudulta lähtevien automatkojen määrä vähenee, jolloin koko seudun päästöt vähenevät.

Rakentaminen

Rakentaminen aiheuttaa huomattavan määrän CO_2-päästöjä. Ratikkahankkeen CO_2-päästölaskelmat valmistuvat kevään 2023 aikana. Myös ratikan vertailuvaihtoehdon infrainvestoinnit etenkin katujen peruskorjauksiin aiheuttavat merkittäviä päästöjä.

Kaavarunko

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arvioinnissa (Ramboll 2022) ratikan kaavarungon vahvuuksiksi ilmastonäkökulmasta mainitaan seuraavia:

- Liikkumisen tarpeen vähentäminen
- Kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin
- Alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen
- Olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusarvioinnissa heikkouksiksi puolestaan mainitaan:

- Rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys
- Liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta
- Luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine
- Tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa

Jatkosuunnittelu

Ratikan jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa tulee edelleen selvittää ja ottaa käyttöön resurssiviisaita ratkaisuja, joilla rakentamisen päästövaikutusta saadaan laskettua. Lisäksi yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota muun muassa paikallisen uusiutuvan energian tuotannon mahdollisuuksien turvaamiseen muun muassa tontti- ja korttelirakenteen ratkaisuilla, hiilen säilymiseen tulevassa rakenteessa, massatasapainoon, uusiomateriaalien sekä kiertotalouden ratkaisujen huomioimiseen, resurssiviisaan ja vähähiilisen rakentamisen edistämiseen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja varautumiseen tunnistaen mahdollisuuksia parannuksiin myös olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa sekä uudistuvissa kohteissa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Pohjavedet

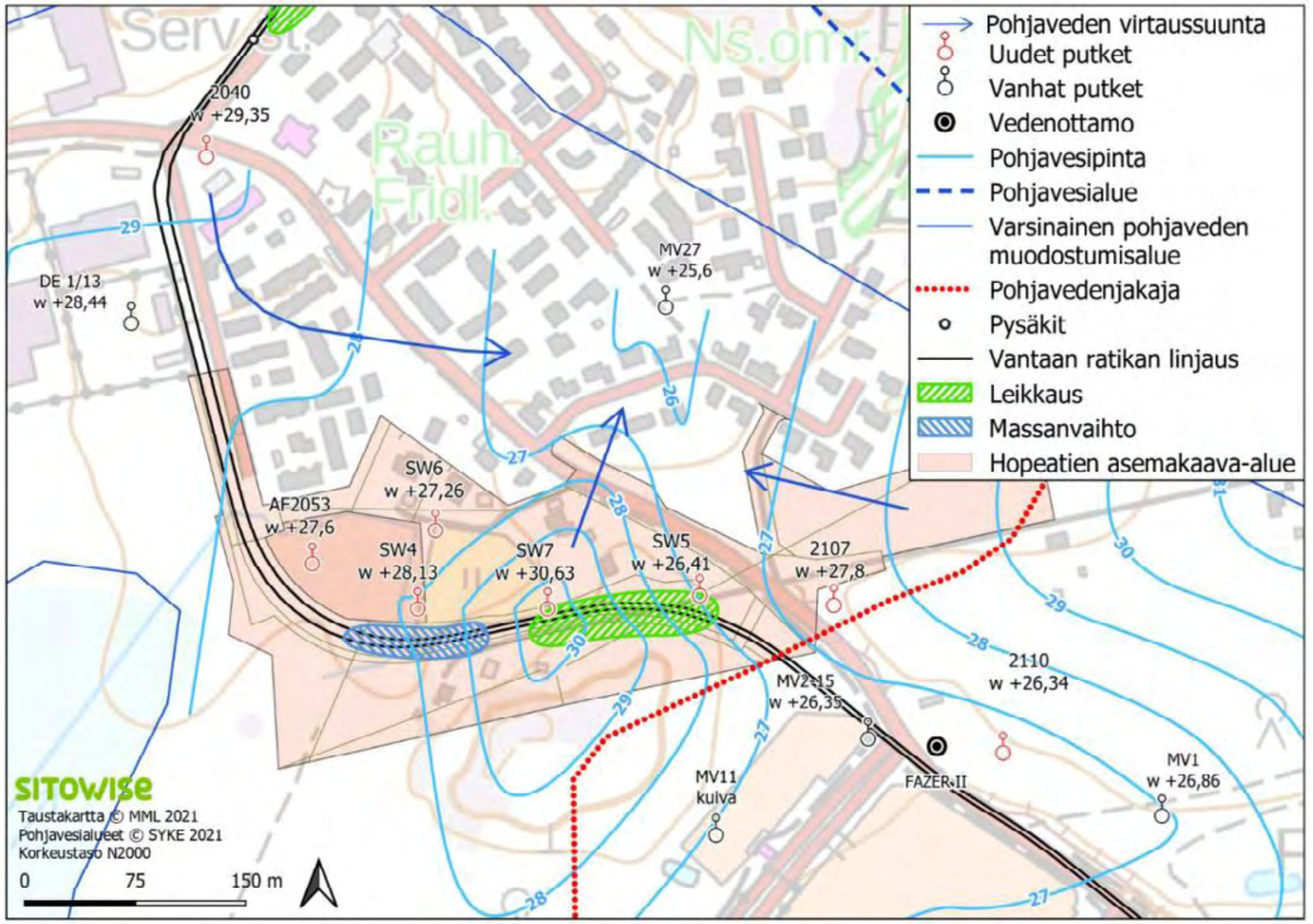
Menetelmä

Suunnittelualue sijaitsee osittain Fazerilan pohjavesialueella, minkä vuoksi suunnittelun yhteydessä on laadittu selvitys (Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022) raitiotielinjauksen, varikon sekä Hopeatien asemakaava-alueen vaikutuksista pohjavesiin. Vaikutusten arvioimiseksi asennettiin kahdeksan uutta pohjavesiputkea jo suunniteltujen kahdeksan pohjavesiputken lisäksi. Syksyllä 2021 mitattiin pohjaveden pintaa yhteensä 16 uudesta sekä 17 vanhasta pohjavesiputkesta. Mittausten perusteella tarkennettiin pohjaveden virtaussuuntia kaava- sekä ratalinjan alueella ja rakentamisenaikaisia vaikutuksia sekä Varikon asemakaavan tasauksen vaikutusta pohjaveteen.

Keskeisiä vaikutuksia

Nykyisellään Hopeatien ja varikon asemakaava-alueet ovat pääsääntöisesti rakentamatonta metsä- ja puistoaluetta. Hopeatien alueelle suunniteltujen asuinrakennusten sekä varikolle suunniteltujen halli- ja piha-alueen myötä päällystetyn alueen pinta-alamäärä kasvaa. Tämä vähentää sadevesien luonnollista imeytymistä pohjavedeksi sekä lisää alueella syntyvien hulevesien määrää.

Pohjavesivaikutukset muodostuvat lähinnä rakentamisen aikana, jolloin maanrakennustoimet voivat paikallisesti samentaa pohjavettä tai edellyttää pohjaveden pinnantason alentamista ja sen myötä aiheuttaa muutoksia pohjaveden virtaussuunnissa. Vaikutusten laajuuteen vaikuttavat muun muassa rakentamisen kesto, pohjavesipinnan alentamisen tarve sekä pohjavesipinnan ja maanpinnan väliin jäävän maapeitteen paksuus.



Kuva 6.25 Pohjaveden virtaus Hopeatien kaava-alueella (Lähde: Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi. Sitowise 2022).

Pohjaveden muodostuminen pyritään säilyttämään nykyisen kaltaisena rakentamisesta huolimatta ensisijaisesti hulevesien imeytyksellä. Ratikkavarikon alueella tulee erityisesti kiinnittää huomioita imeytettävien hulevesien laatuun lähellä sijaitsevan vedenottamon vuoksi. Alueella suositellaan ainoastaan puhtaiden hulevesien, kuten kattovesien, imeytystä. Hulevesien imeytysratkaisut määritellään ja yhteensovitetaan alueellisen hulevesien hallinnan kanssa jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelu

Pohjaveden suojelu perustuu Suomessa keskeisesti ympäristönsuojelulain (YSL, 527/2014) 17 §:n pohjaveden pilaamiskieltoon ja maaperän pilaamiskieltoon (YSL 16 §), joka turvaa pohjaveden laatua maaperän kautta tapahtuvalta pilaantumiselta. Pohjaveden pilaamiskiellon mukaan pohjavettä ei saa pilata eikä sen laatua vaarantaa. Raitiotiehankkeen tulee huolehtia, että vaatimus täyttyy. Ratikan rakennustyömaalla toimitaan pohjavesialueella. Itse rakentamisen lisäksi riskin pohjaveden laadulle muodostavat työkoneiden mahdolliset vahinkotilanteet, kuten bensiini- ja öljyvuodot. Riskejä pienennetään toimimalla pohjavesialueelle suunnitellun rakentamistapaohjeen mukaan. Riskienhallinnan kannalta rakennusaikainen pohjavesiseuranta on ensiarvoisen tärkeätä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Melu

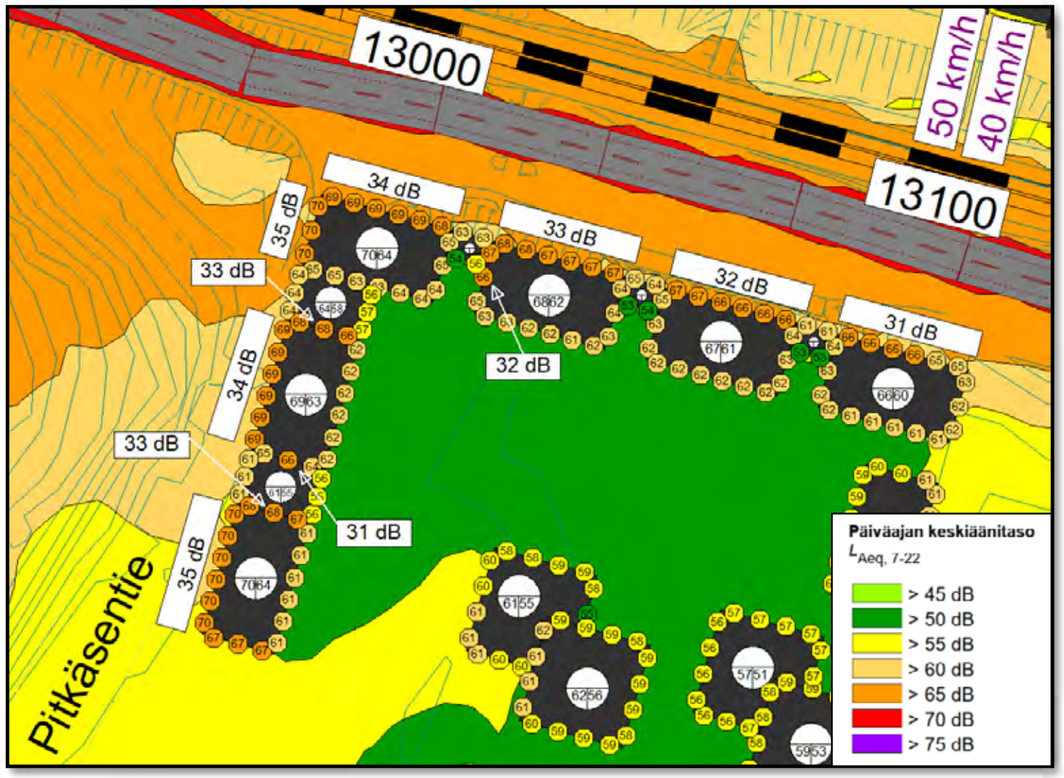
Menetelmä

Vantaan raitioradasta laadittiin liikennemeluselvitys Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise 2023. Alueelle on tehty yleissuunnitelmavaiheessa meluselvitys, jota tällä meluselvityksellä tarkennettiin. Suunnittelualue kattoi koko raitiotien Vantaan ja Helsingin kaupunkien alueilla. Laskennoissa on huomioitu raitiotien tuleva liikenne ja tie- ja katuliikenne nyky- ja ennustetilanteessa. Melun leviämislaskennoissa huomioitiin sekä nykyiset rakennusmassat että uudet raitiotien läheisyyteen kaavoitetut rakennusmassat. Raidegeometriat mallinnettiin sen hetkisten luonnosversioiden perusteella. Melulaskennat on suoritettu CadnaA 2021 -melulaskentaohjelmalla.

Keskeisiä vaikutuksia

Nykytilanteessa tie- ja katuliikenteen melutilanne on paikoin erittäin huono ja ohjearvot ylittyvät laajalti oleskelupihoilla. Erityisesti katujen, Tuusulanväylän ja Kehä III:n läheisyydessä sijaitsevat omakotitalo- ja rivitaloalueet ovat huonosti suojattuja melulta, koska matalat rakennusmassat eivät torju niin tehokkaasti melua kuin kerrostalomassat.

Raitioliikenteen aiheuttamat päiväajan melun yli 55 dB ja yömelun yli 50 dB alueet ulottuvat noin 30–50 metrin etäisyydelle raitiotiestä, mikäli maasto on tasaista ja melulle on suotuisat leviämisolosuhteet. Ennustetilanteessa raitioliikenteen keskiäänitasot ovat ulko-oleskelualeilla lähes kauttaaltaan alle 55 dB päiväajan ja 50 dB yöajan ohjearvon. Voimakkaan yli 65 dB melun keskiäänitasoalueet ulottuvat vain katualueelle alle 10 metrin etäisyydelle raitiotiestä.



Kuva 6.26 Paalujen 13000–13100 välillä vaadittavat äänitasoerovaatimukset, joilla melun ohjearvot sisätiloissa eivät ylity. Kuvassa esitetty ennustetilanteen raitio-, tie- ja katuliikenteen päiväajan yhteismelu. (Lähde: Vantaan raitioradan meluselvitys. Sitowise 2023).

- Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään sisätilojen suojaksi kohteissa, joissa melun ohjearvot saattavat ylittyä.
- Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää Valtioneuvoston päätöksen melun ohjearvot ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä merkittävästi kasvaa (yli 2 dB).
- Kohteisiin, joissa meluesteet puretaan uuden katujärjestelyn myötä, on suunniteltu uusi vähintään yhtä tehokas meluntorjunta.

Vantaan ratikka muuttaa paikoin merkittävästi katulinjauksia, joten katuliikenteen melutilanne voi olennaisesti muuttua nykytilanteeseen verrattuna. Tie- ja katuliikenteen ja raitioliikenteen yhteismelu on huomioitu melunsuojaustarpeen arvioinnissa ja meluntorjunnan mitoituksessa. Meluntorjunta on huomioitu katusuunnittelun yhteydessä seuraavasti:

Epävarmuudet

Tulevaa raitioliikenteen kalustoa ei vielä ole olemassa, joten sen melupäästöön liittyy epävarmuuksia. Tulevan kaluston osalta on oletettu, että se on hyvin saman tyyppinen kuin Raide-Jokerin raitiovaunukalusto.

Asuinhuoneistojen sisämelutasojen kannalta tulokset voivat olla yliarvioituja, sillä raitiovaunun meluspektri on tiemeluun verrattuna painottunut vaihdekolinaa lukuun ottamatta korkeammille taajuuksille, jolloin tiemelun spektrillä mitoitetut julkisivun rakenneosat antavat raitiovaunulle huomattavasti paremman äänieristyksen. Kaarrekirskunnat on myös mallinnettu turvallisesti pahimman arvion mukaan, eli nykyisen Artic-raitiovaunun kääntöraiteella tuottaman melupäästön perusteella ja sillä oletuksella, että kaikilla kerroilla esiintyy jyrinä-/kirskuntailmiö, vaikka kyseessä on hyvin satunnainen ilmiö.

Raitioliikenteen ajonopeutena on käytetty katujen nopeusrajoituksia eli pysäkkien kohdalla melutasot voivat olla pienempiä. Raitioliikenteen lähtömelutason oletuksena on, että päällystemateriaalina on käytetty kauttaaltaan kovaa alustaa, joten mahdollisilla nurmirataosuuksilla melutasot ovat pienempiä.

Jatkosuunnittelu

Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta. Mikäli linjaukset ja korkeusasemat tai vaihteiden paikat muuttuvat katusuunnittelun jälkeen alueilla, joissa on melulle herkkiä toimintoja ohjearvojen tuntumassa, niin meluselvitys tulee päivittää tarvittavin osin.

Jatkosuunnittelussa meluesteiden suunnitelmia tulee tarkentaa ja optimoida siten, että näkemäalueet ja muut suunnittelun reunaehdot tulevat huomioiduksi viimeisimpien suunnitteluratkaisujen mukaisesti.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Tärinä ja runkomelu

Menetelmä

Tärinää ja runkomelua on tarkastelut kolmen eri selvityksen avulla:

- länsiosa (Lentoasema-Tikkurilan tunneli), Sweco 2023
- Tikkurilan tunneli, Sitowise 2023
- itäosa (Tikkurilan tunneli-Mellunmäki), WSP ja Afry 2023

Runkomelun ja tärinän arvioinnit on tehty VTT:n julkaisujen ja ohjeiden mukaan.

Keskeisiä vaikutuksia

Länsiosa (Lentoasema-Tikkurilan tunneli)

Raitiovaunuliikenteen aiheuttama tärinä ei tutkitulla raitiotielinjauksella ole suoritetun laskennallisen arvioinnin perusteella riski, vaikka kertoimet valittiin mahdollisimman vähän tärinää vaimentaviksi. Laskennan perusteella alitetaan asumismukavuuden mukainen värähtelyn ohjearvo. Asuntojen rakenteellinen kestävyys on tätä huomattavasti suurempi, joten raitiotieliikenteen aiheuttama värähtely ei ole riski normaalin kuntoisille rakennuksille. Laskennallisen tärinäarvion perusteella ei vaurioitumisalttius eikä asumismukavuus aseta suunnittelualueen käytölle rajoitteita.

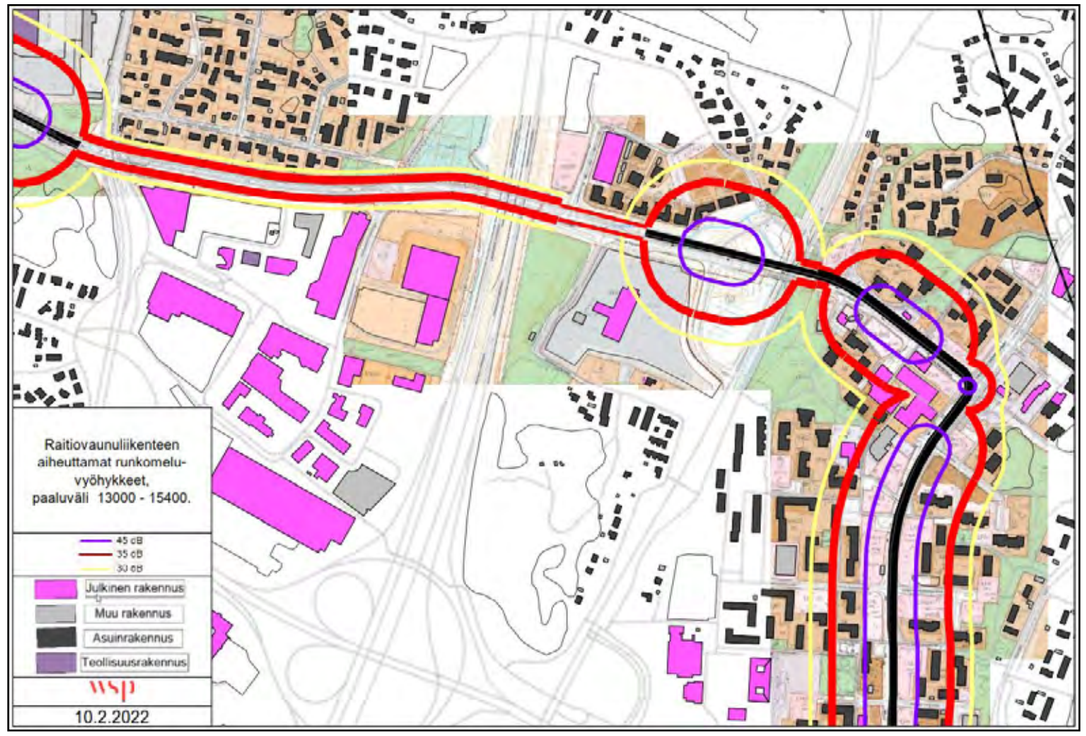
Runkomelun kannalta ongelmallisimmat alueet sijaitsevat kovalla maaperällä ja kallioalueilla, joissa on asutusta etenkin pientaloissa. Lisäksi savialueilla, joilla talot on perustettu paaluille ja lähellä oleva rata on suunniteltu perustettavan paaluille, on runkomelun arvioitu ylittävän raja-arvot etenkin Tikkurilassa. Lisäksi alueilla, joita ei ole vielä rakennettu, mutta kaavoituksen mukainen rakennuskanta otettiin huomioon, sijaitsee laajoja vaimennettavia alueita esimerkiksi Muurassa. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle.

Tikkurilan tunneli

Tehtyjen laskelmien perusteella raitiotien liikennöinti ei aiheuta ohjearvon ylittävää tärinää väylän varrella oleviin tai kaavoitettuihin asuinrakennuksiin. Laskelmat on tehty tärinän kannalta kriittisimmillä maaperätyypeillä ja liikennöintinopeuksilla. Torjuntatarvetta ei siten tunnistettu.

Tärinäherkkien laitteiden kartoitus tehtiin suunnittelualueella huhtikuussa 2022. Tärinäherkimpänä kohteena alueelta tunnistettiin Väritehtaankatu 8:ssa sijaitsevat magneettikuvauslaitteet noin 60 metriä lähimmästä raiteesta etelään. Raitiotie ei alustavan tarkastelun perusteella aiheuta tältä etäisyydeltä laitteiden ohjearvon (0,1 G) ylittävää tärinää. Muita tärinäherkkiä laitteita tunnistettiin osoitteissa Neilikkatie 7, Ratakuja 5 ja Tikkurilantiellä. Raitiotie ei alustavan arvion mukaan ylitä tärinän ohjearvoa näidenkään osalta.

Runkomelu ylittää vaimentamattomana sovellettavat ohjearvot 30-70 metriä leveän vaikutusvyöhykkeen sisäpuolella riippuen sijaintikohdan maaperästä ja raitiotien nopeudesta. Vaimentamalla radasta syntyvää värähtelyä, pystytään runkomelun vaikutusalue kaventamaan radan välittömään läheisyyteen. Eniten runkomelu vaikuttaa radan tunneliosuuksilla ja pienin vaikutus on Jokiniementiellä. Runkomelueristys esitetään toteutettavaksi kiintoraidelaatan alle asennettavalla runkomelueristysmateriaalilla



Kuva 6.27 Esimerkkituloste runkomelutarkastelusta Hakunilassa ja Porttipuistossa. (Lähde: Vantaan raitiotie – tärinä- ja runkomeluselvitys. Itäinen osuus. WSP Finland Oy, AFRY 2022).

Itäosa (Tikkurilan tunneli-Mellunmäki)

Tutkitulla osuudella ei tärinän raja-arvo ylity. Laskennan perusteella värähtelyn tunnusluku ei ylitä asumismukavuuden värähtelyn ylärajoja missään tilanteessa. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon koko raitiotielinjauksella.

Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 114 asuinrakennusta 35 – 40 dB runkomeluvyöhykkeelle. Lisäksi Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle. Arvioinnin perusteella runkomelulta vaimennettavaa raitiotieosuutta (kaksi raidetta) on yhteensä noin 3950 metriä. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle. Runkomeluarvioinnissa on otettu huomioon vaihteiden, jyrkkien kaarteiden ja pohjanvahvistustoimenpiteiden aiheuttamat vaikutukset runkomelun syntymiseen ja etenemiseen.

Epävarmuudet

Laskennallinen arvio pitää paikkansa vain oletetun kaltaiselle kalustolle, tutkituille liikennöintinopeuksille sekä nykyisille pohjanvahvistuksille, ratikkalinjauksille ja jyrkkien kaarteiden ja vaihteiden sijainneille. Jos lähtötiedot muuttuvat, tulee tärinää ja runkomelua arvioida muutosten alueella

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

uudelleen viimeistään ennen vaimennusratkaisujen suunnittelua.

Suomessa tärinän ja runkomelun suuruutta on yleisesti arvioitu VTT:n tuottamien tutkimusten ja selvitysten mukaisesti. Tuotetussa kirjallisuudessa esitellään eri tarkkuustasojen laskennallisia menetelmiä, mittausohjeita ja ohjeellisia raja-arvoja niin tärinän kuin runkomelun osalle. Koska maaperän värähtelyn arvioiminen on useista parametreistä riippuvaista ja maaperän ominaisuuksien arviointi on haastavaa, perustuu arviointi usein kokemusperäiseen tietoon. Näin ollen runkomelun leviämisen laskentaan liittyy huomattava määrä epävarmuustekijöitä.

Jatkosuunnittelu

Tärinän osalta herkkien laitteiden inventointi suositellaan tutkittavaksi länsi- ja itäosalla sekä uusimaan tunneliosuudella ennen radan toteuttamista.

Laskennallinen arvio pitää paikkansa vain oletetun kaltaiselle kalustolle, tutkituille liikennöintinopeuksille sekä nykyisille pohjanvahvistuksille, ratikkalinjauksille ja jyrkkien kaarteiden ja vaihteiden sijainneille. Runkomelun laskennallisessa tarkastelussa on huomioitu radan epäjatkuvuuskohdista jyrkät kaarteet ja vaihteet, joiden kohdalla korjaustekijä ΔLv on +10 dB, jolla on suuri merkitys etenkin kovalla maaperällä, jos lähellä on asutusta. Jos lähtötiedot muuttuvat, tulee tärinää ja runkomelua arvioida muutosten alueella uudelleen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

6.4 RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET

Vantaan ratikan rakentamisen on arvioitu kestävän noin viisi vuotta. Tänä aikana työmaita on eri kohdissa raitiotielinjaa, ja rakentaminen jokaisessa kohdassa kestää muutaman vuoden. Ainoastaan tunneliosuuden rakentaminen pääradan alle voi kestää lähes koko viiden vuoden ajan. Rakentamisaika sisältää myös käyttöönoton, jonka aikana häiriötä aiheuttavia tekijöitä ympäristölle on huomattavasti vähemmän.

Kuva 6.28 Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen työmaa. (Kuva: Ilari Jounila).

Asuminen

Ratikan rakentaminen aiheuttaa asukkaille huomattavaa haittaa muun muassa melun, pölyn ja tärinän muodossa. Erityisen herkkä alue asukkaiden kannalta on Tikkurilan tunnelin länsiosuus, jossa asunnot ovat erittäin lähellä työmaata.

Yrityselämä ja elinkeinoelämä

Aiempien kokemusten ja elinkeinoelämän vuorovaikutuksen perusteella raitiotien rakentamisen koetaan aiheuttavan rakennusaikanaan merkittävää haittaa vaikutusalueellaan. Tampereella toteutetussa kyselytutkimuksessa 80 % raitiotien rakentamiskäytävän yrityksistä on ollut sitä mieltä, että raitiotien rakentaminen aiheuttaa merkittävää haittaa yrityksen liiketoiminnalle (Raitiotien rakentamisaikaiset yritysvaikutukset –tutkimus, Tampereen yliopisto 2019). Vantaalla erityisesti Tikkurilan ja Jumbon alueet ovat herkkiä alueita työmaiden kannalta, koska niissä on paljon asiakkaita, vilkasta yritystoimintaa ja muuta liikennettä.

Liikenne ja liikkuminen

Rakennustyömaiden ympäristöt ovat liikenteen ja liikkumisen kannalta turvallisuusriskejä. Tämä korostuu kävelyn ja pyöräliikenteen kohdalla. Lisäksi rakentamisen aikana on käytössä poikkeusreittejä kaikkien liikkumismuotojen osalta, mikä vaikeuttaa liikkumista. Poikkeusreitit voivat myös kasvattaa joukkoliikenteen operoinnin kustannuksia ja haitata matkustajia, jos bussilinjoja joudutaan siirtämään poikkeusreiteille (Työmaiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset joukkoliikenteeseen, Hellsted 2019).

Jatkosuunnittelu

Tärkeimmät toimenpiteet haittojen minimoimisessa ovat rakentamisen keston lyhentäminen sekä asukkaiden ja yritysten tarpeiden huomioiminen rakentamisen vaiheistuksessa. Lisäksi seuraavat asiat on syytä huomioida:

- Väliaikaiset liikennejärjestelyt on tehtävä ymmärrettäviksi, loogisiksi ja turvallisiksi (otettava huomioon esimerkiksi näkemäesteiden muodostuminen). Katujen ylityksiä on oltava riittävästi ja niiden on oltava turvallisia ja esteettömiä.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen väliaikaisten järjestelyjen on oltava hyvällä tasolla myös talvella etenkin esteettömyyden erikoistason reiteillä ja pyöräliikenteen pääreiteillä. Rakentamisen aikana on pyrittävä järjestämään esteettömyysvaatimusten mukainen asfaltoitu reitti rakennustyömaan ohitse.
- Joukkoliikenneyhteydet ja pysäkit on pidettävä mahdollisimman hyvin nykyisillä reiteillä. Lisäksi väliaikaisten linja-autopysäkkien saavutettavuuden ja turvallisuuden on oltava hyvällä tasolla myös talviaikana.
- Hyvä tiedotus koko rakentamisen ajan on tärkeää. Erityisesti rakentamisaikaisten poikkeusreittien opastamiseen ja niistä tiedottamiseen on panostettava.
- Henkilöautoliikenteen liikennejärjestelyt liittymissä on toteutettava mahdollisimman toimiviksi. Liikennejärjestelyjä tehtäessä on syytä kartoittaa myös kiertoreittien mahdollisuudet. Maanteiden yhteydessä olevien siltojen rakentaminen on tehtävä mahdollisimman vähän maanteiden liikennettä häiriten. Liittymien ohjaustavat on pidettävä mahdollisimman hyvin nykyisellään (esimerkiksi ei muuteta valo-ohjattuja liittymiä valo-ohjaamattomiksi).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

6.5 VANTAAN RATIKAN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Vantaan ratikan tavoitteita on päivitetty yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen vastaamaan entistä paremmin Vantaan laajempia strategisia tavoitteita. Tavoitteiksi ovat muodostuneet seuraavien asioiden edistäminen:

- Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa
- Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat
- Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen
- Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Seuraavaksi on analysoitu näiden tavoitteiden toteutumista verrattuna runkobussivaihtoehtoon.

Kuva 6.29 Havainnekuva. Ratikan myötä Vantaan kaupunkiympäristö tulee kehittymään huomattavasti. (Kuva: WSP).

Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa

Tavoite toteutuu selvästi paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

Ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikka varmistaa asuntojen ja työpaikkojen toteutumisen pitkällä aikavälillä. Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen arviolta noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Työpaikkojen määrä kasvaa noin 83 000 työpaikkaan. Vastaavat luvut runkobussivaihtoehdossa ovat noin 89 000 asukasta ja 68 000 työpaikkaa. Tämä tarkoittaa 35 000 asukasta ja 15 000 työpaikkaa vähemmän. Erot vaihtoehtojen välillä syntyvät erityisesti pitkällä aikavälillä ja vuonna 2030 erot ovat vielä maltilliset.

Ratikka vaikuttaa asuinrakentamiseen koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti heikommin saavutettavilla alueilla kaupunkikeskustojen välillä, kuten Kyytitien varrella ja Vaaralassa. Myös Pakkalassa ja Veromiehen alueella asuinrakentamisen määrä on huomattavasti suurempaa ratikkavaihtoehdossa kuin runkobussivaihtoehdossa. Työpaikkojen osalta ratikka vaikuttaa keskeisesti Aviapoliksen ja Pakkalan työpaikkamäärän kehittymiseen sekä myös Tikkurilan itäpuoleisiin alueisiin.

Ratikka lisää runkobussia paremmin kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja. Ratikka on runkobussiin verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Lisäksi ratikka lisää kaupungin vetovoimaa niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Runkobussivaihtoehtoa suuremmat asukas- ja työpaikkamäärät parantavat sekä olemassa olevien palveluyritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä että luovat edellytyksiä uusille palveluille muodostaen positiivisen kehityskierteen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Raitiotie nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Raitiotien tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin. Ratikka edistää urbaania, autovapaata ja ekologista elämäntyyliä, jota etenkin nuori osaajasukupolvi arvostaa.

Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteiksi, että vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä asemista asuu yli 100 000 asukasta ja on yli 85 000 työpaikkaa. Nämä tavoitteet toteutuvat hyvin Vantaan ratikan kaavarungossa.

Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat

Tavoite toteutuu selvästi paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

Saavutettavuus paranee ratikkavaihtoehdossa runkobussivaihtoehtoon verrattuna kahdella tavalla. Ensimmäiseksi maankäytön tiivistyminen tarjoaa asukkaille ja työntekijöille palveluja lähietäisyydellä. Toiseksi ratikka parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Yhteyksien parantumiseen vaikuttavat muun muassa matka-aika, matka-ajan luotettavuus ja matkustusmukavuus.

Ratikan matkustajamääräennusteet ovat pitkällä aikavälillä merkittävästi suuremmat kuin samalla yhteysvälillä liikennöivällä runkobussilla. Pitkällä aikavälillä ratikan matkustajamäärät ovat noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa ja runkobussin noin 19 000 matkustajaa. Runkobussin 60% pienemmät matkustajamäärät johtuvat pienemmästä asukas- ja työpaikkamäärästä reitin varrella sekä hitaammasta ajoreitistä ja heikommasta luotettavuudesta. Runkobussin kapasiteetti ei ole arvioiduilla asukas- ja työpaikkamäärillä vaarassa ylittyä edes pitkällä aikavälillä, mutta toisaalta runkobussin kapasiteetti ei riitä palvelemaan ratikan matkustajamäärää.

Ratikkavaihtoehdossa joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa palvelutason parantuessa. Myös kävelyn ja pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista kasvaa maankäytön tiivistyessä, koska useammalle matkalle on tarjolla kohteita lähellä kotia. Ennustemalli ei huomioi raitiotien rakentamisen yhteydessä tehtäviä laadullisia parannuksia kävelyn ja pyöräliikenteen katujärjestelyissä, joten muutokset kulkutapaosuuksissa saattavat olla raportissa esitettyjä suuremmat.

Ratikalla on runkobussiin verrattuna positiivisia vaikutuksia liikkumisen helppouteen ja turvallisuuteen. Ratikan myötä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kehitetään ja kulkumuotojen erottelu paranee, mikä helpottaa liikkumisen hahmotettavuutta ja lisää näiden kulkutapojen turvallisuutta. Ratikan toteutumisen yhteydessä myös suojatieylitysten turvallisuus paranee, kun ajoneuvoliikenteen nopeuksia hillitsevien keskisaarekkeiden ja kavennusten määrä suojateillä lisääntyy. Liikennevalo-ohjaus on suunniteltu lähes kaikkiin sellaisiin risteyksiin, joissa raitiotie risteää autotien kanssa, mikä vähentää liikenneonnettomuuksien riskiä.

Raitiotie rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti, mikä tekee siitä huomattavasti bussia esteettömämmän liikennevälineen. Pysäkit toteutetaan esteettömiksi, jolloin ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helppoa myös liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville. Ratikan kulku on bussia tasaisempaa, jolloin matkustaminen myös seisten on helpompaa ja liikennevälineessä kaatumisen riski on pienempi. Näkövammaiset huomioidaan pysäkeillä kulkua ohjaavilla noppakiviraidoilla ja pysäkkialueen reunasta varoittavilla betonikiviraidoilla. Ratikka edistääkin useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä.

Ratikan liikennejärjestelyjen muutoksilla on pieniä heikentäviä vaikutuksia autolla ajamiseen Vantaalla runkobussivaihtoehtoon verrattuna. Ratikan katusuunnitelmissa henkilöautojen läpiajo on suunniteltu kiellettäväksi Kielotiellä Unikkotien ja Tikkuraitin välillä, sekä Aviabulevardilla Tikkurilantien ja Turbiinitien välillä. Lisäksi muutamilta poikkikaduilta estetään ajo ratikkakadulle. Muutoin henkilöautoyhteydet säilyvät samoina kuin nykyisin. Automatkojen määrän kasvu suuremman asukasmäärän myötä aiheuttaa hieman lisäruuhkautumista suhteessa runkobussivaihtoehtoon. Ratikan reitti on kuitenkin suunniteltu pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään, eivätkä autolla ajavat joudu odottamaan pysäkille pysähtyneen raitiovaunun takana.

Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteita, jotka toteutuvat vaihtelevasti. Tavoitteeksi ratikan keskinopeudelle asetettiin yli 25 km/h. Tämä ei toteudu keskinopeuden ollessa noin 22 km/h. Tätä voidaan kuitenkin pitää vielä hyvänä nopeutena raitiotielle tiiviissä kaupunkirakenteessa, jossa maankäyttö sijoittuu koko ratikan käytävälle. Lisäksi ratikalle asetettiin tavoitteeksi 0 ratikkaonnettomuutta. Liikenneturvallisuuteen on suunnittelussa panostettu merkittävästi. Lisäksi ennusteiden mukaan ratikan rakentaminen tulee vähentämään ajoneuvoliikenteen määrää, jonka myötä myös liikenneonnettomuuksien määrä vähenee.

Tavoitteeksi asetettiin, että vaihtaminen on helppoa erityisesti lentoasemalla, Tikkurilassa, Aviapoliksen asemalla, Hakunilan keskustassa ja Jumbossa sekä tärkeimmissä valtateiden solmukohdissa (vt 7, vt 4, kt 45). Tähän on suunnitteluratkaisuissa panostettu, ja tavoite toteutuu hyvin.

Tavoitteiksi asetettiin, että ratikkaan tehdään yli 100 000 nousua arkivuorokaudessa ja ratikan kuormitus on aamuhuipputuntina yli 3 000 matkustajaa suuntaansa vähintään kolmen kilometrin linjaosuudella. Näistä jäädään selkeästi jälkeen, koska ennusteiden mukaan toteutuma on alle puolet asetetuista tavoitteista. Syynä on suurelta osin uusi liikenteen ennustemalli. Sen sijaan sen osalta tavoite toteutuu, että vuonna 2050 seudulla on siirtynyt henkilöautoista yli 5 000 henkilöä enemmän joukkoliikenteen, pyöräliikenteen tai jalankulun pariin verrattuna bussivaihtoehtoon.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

Ratikkavaihtoehdolla on sekä tavoitetta edistäviä vaikutuksia että tavoitettava heikentäviä vaikutuksia runkobussivaihtoehtoon verrattuna.

Tavoitetta edistävät muun muassa kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen, mikä vähentää pidempimatkaista liikkumistarvetta. Maankäyttöerot huomioivassa skenaariossa pakoputkipäästöt pienenevät vuositasolla Helsingin seudulla 820 tCO2 vuonna 2030 ja vuonna 2050 1220 tCO2. Kaikkiaan päästöhyödyt jäävät kuitenkin ennustevuosina suhteellisen pieneksi.

Tavoitetta heikentää erityisesti rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys. Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan kuitenkin rakentamisen päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Lisäksi vuoden 2030 loppuun mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Toisaalta myös runkobussivaihtoehdossa katujen peruskorjaus aiheuttaa huomattavan määrän päästöjä. Bussivaihtoehdon maankäytön sijoittumista ei ole suunniteltu niin tarkasti, että voitaisiin arvioida mitä päästöjä maankäytön hajautuminen, uusien alueiden avaaminen ja niiden liikenneratkaisut aiheuttaisivat.

Raidealueet on suunniteltu ensisijaisesti nurmipintaisina ja ratikan varteen on suunniteltu puurivit aina, kun se on ollut mahdollista. Katuvihreällä saadaan katuympäristöstä miellyttävämpää etenkin kesähelteillä ja samalla lisättyä mahdollisuuksia hulevesien hallintaan.

Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteiksi, että vuonna 2050 liikenteen kasvihuonepäästöjen vähenemä on yli 6 000 CO2 -tonnia. Tavoitteesta jäädään huomattavasti johtuen muun muassa auto- ja bussiliikenteen voimakkaasta sähköistymisestä.

Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Tavoite toteutuu selvästi paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

Ratikkavaihtoehto luo runkobussivaihtoehtoa paremmat edellytykset alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Ratikkaa voidaankin pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, joilla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen.

Ratikan myötä kaupunki kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneemmaksi ratikan reitin varrella. Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien jalankulkukaupungiksi. Lähes koko ratikan kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville. Ajoneuvoliikenteen määrän väheneminen vähentää terveydelle haitallisia ajoneuvoliikenteen päästöjä samalla kun lisääntyvä kestävien liikkumismuotojen käyttö puolestaan lisää terveysvaikutuksia. Hyödyt päästövähenemässä kohdistuvat erityisesti hengitystievaikeuksista kärsiville

Ratikka muuttaa katuympäristöä huomattavasti enemmän kuin runkobussivaihtoehto. Liikkumisen viihtyisyys paranee lisääntyvällä katuvihreän määrällä. Lisäksi raidealueelle ja sitä ympäröivälle katualueelle on suunniteltu vehreitä ja monimuotoisia istutuksia ja kaikkiin pysäkkikatoksiin on suunniteltu kaltevat kasvikatot, jotka näkyvät myös katutilaan. Viihtyisyyden lisääminen huomioidaan myös pysäkkien ja pylväiden muotoilulla sekä valaistuksella ja kalustevalinnoilla. Pysäkeille ja reitin varrelle on suunniteltu myös viihtyisyyttä lisäävää julkista taidetta. Alueiden viihtyisyydellä on suuri rooli pitovoimassa, joka osaltaan hillitsee alueiden eriytymiskehitystä.

Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta, työllisyyttä ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana. Ratikka houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranevat runkobussivaihtoehtoa enemmän. Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä.

Ratikan yleissuunnitelmassa on määritetty kaupunginhallituksen tavoitteeksi, että eriytyminen vähenee. Tavoite toteutuu ratikan myötä. Tavoite toteutuu osittain, sillä ratikan myötä eriytymiskehitystä saadaan hidastettua. Alueiden eriytyminen ei kuitenkaan pelkästään raitiotiehankkeen myötä vähene, vaan siihen tarvitaan lisäksi laaja kirjo muita toimia

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

7. RATIKAN TALOUSVAIKUTUKSET

7.1 RATIKAN INVESTOINTIKUSTANNUKSET

Radan investointikustannukset

Vantaan ratikan rakentamiskustannuksista (Sitowise 2023) on laadittu erillinen muistio. Radan investointikustannukset on laskettu Ihku-laskentapalvelussa. Laskelmat on tehty katusuunnitelmien pohjalta. Laskennan ovat suorittaneet kunkin alueen suunnittelusta vastaavat tahot. Kustannusarvioita on auditoitu useassa vaiheessa laskelmien oikeellisuuden varmistamiseksi. Kustannukset on laskettu järjestelmässä rakennusosakohtaisesti. Lisäksi on määritelty ja laskettu riskivaraukset sekä työmaa- ja tilaajatehtävät. Kustannuslaskenta perustuu maarakennuskustannusindeksin (MAKU) pistelukuun 127,5 (2015 = 100, elokuu 2022). Tikkurilan alueella riskivaraus on 7 % ja muualla 5,5 %. Suurempi riskivaraus johtuu tunnelirakentamisesta. Käytetyt hanketehtäväprosentit suunnittelualueittain on esitetty taulukossa 7.1

Radan investointikustannus on **noin 606 M€** jakautuen seuraavasti:

- Vantaan kaupunki 591 M€
- Helsingin kaupunki 15 M€

Lisäksi HSY:n osuus on Vantaalla noin 49 M€ ja Helsingissä 4 M€.

Taulukko 7.1 Käytetyt hanketehtäväprosentit suunnittelualueittain.

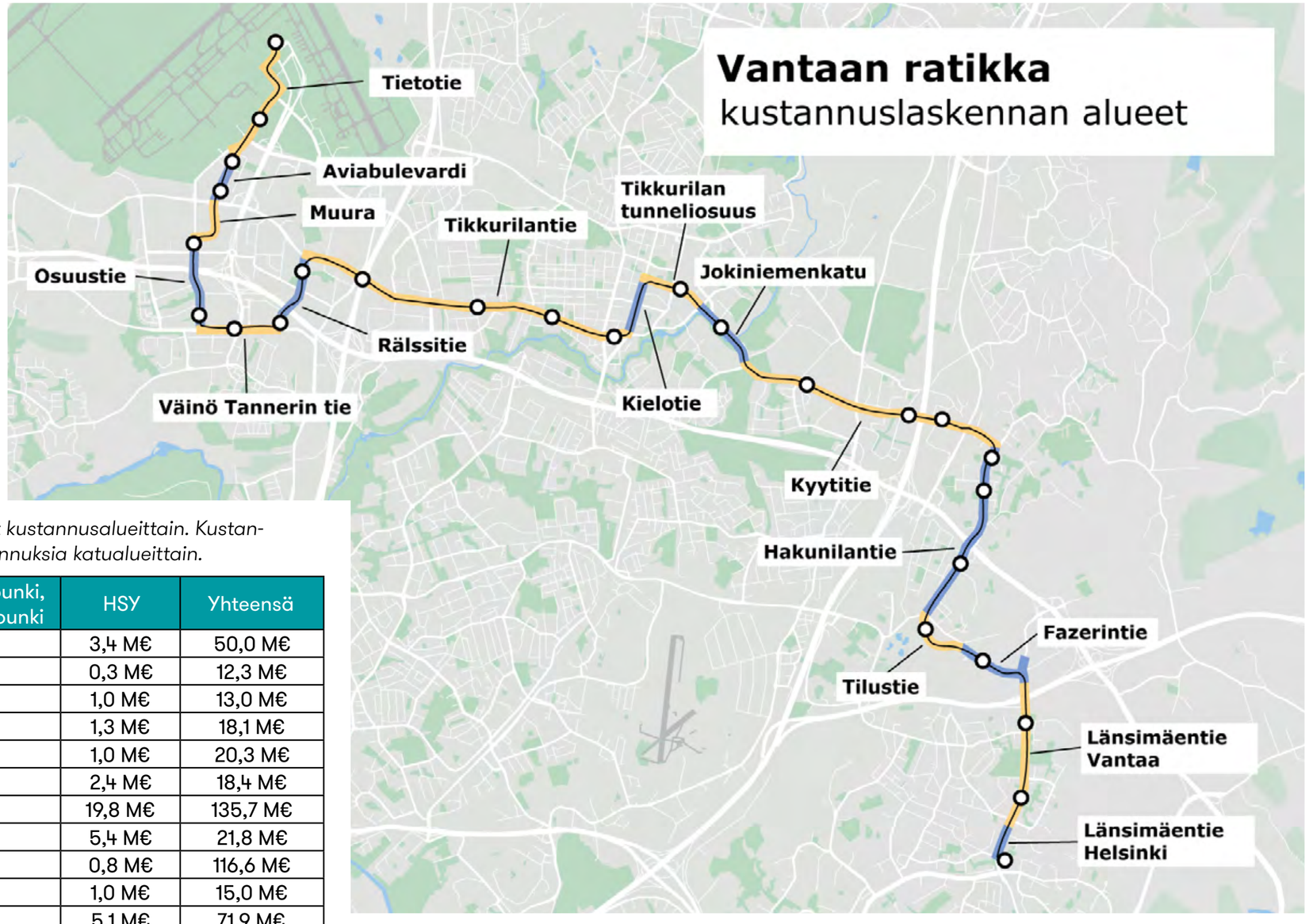
Hanketehtävät	Länsi ja itä	Tikkurila	Kustannukset
Työmaatehtävät	**20 %**	**20 %**	**99,0 M€**
Suunnittelutehtävät	**5,3 %**	**2 %**	**27,3 M€**
• rakennussuunnittelu	3,9 %	0 %	18,2 M€
• rakennusaikainen täydentävä ja muutosten suunnittelu	1,4 %	2 %	9,1 M€
Rakennuttamis- ja omistajatehtävät yhteensä	**9 %**	**10,5 %**	**57,8 M€**
• rakennuttamistehtävät	2,5 %	2,5 %	15,5 M€
• omistajatehtävät	1 %	1 %	6,2 M€
• varaukset	5,5 %	7 %	36,1 M€
Hanketehtävät yhteensä	-	-	**184,1 M€**

Radan aluekohtaiset kustannukset

Kustannukset on laskettu katusuunnitelmakohtaisesti ja jaoteltu yleissuunnitelmavaiheen kustannusalueiden mukaisiksi kokonaisuuksiksi kuvan 7.1 mukaisesti. Kustannusalueiden mukaiset kustannukset on esitetty taulukossa 7.2. Niissä ei ole mukana yhteisiä muita kustannuksia, vaan ne on esitetty taulukossa omana rivinään. Yhteiset kustannukset ovat koko hanketta koskevia kustannuksia, jotka eivät ole suunnittelualueiden omia kustannuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi tietoliikenneverkko, viestintä- ja kamerajärjestelmät, liikennevalojen keskusjärjestelmä, palovalvonta, taidehankinnat sekä tietyt erilliset koko hankkeen kustannusriskit, kuten esimerkiksi pohjaveden aleneminen käytön aikana ja mahdollinen suunniteltua laajempi tarve melusuojauksille.

Osa kaduista ja katuosuuksien kustannuksista on rajattu ulos siltä osin, kun kustannukset eivät kohdistu suoraan ratikkahankkeelle. Näiden ratikkahankkeeseen liittyvien hankkeiden kustannukset ovat yhteensä noin 53 M€. Kustannusten tarkempi jakautuminen ratikkahankkeen ja liittyvien hankkeiden välillä on esitetty Vantaan ratikan rakentamiskustannusten raportissa (Sitowise 2023)

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §



Kuva 7.1 Hankkeen kustannusaluejako. (Lähde: Sitowise 2023).

Taulukko 7.2 Raitiotiehankkeen kustannukset kustannusalueittain. Kustannuksissa ei ole jyvitetty yhteisiä kustannuksia katualueittain.

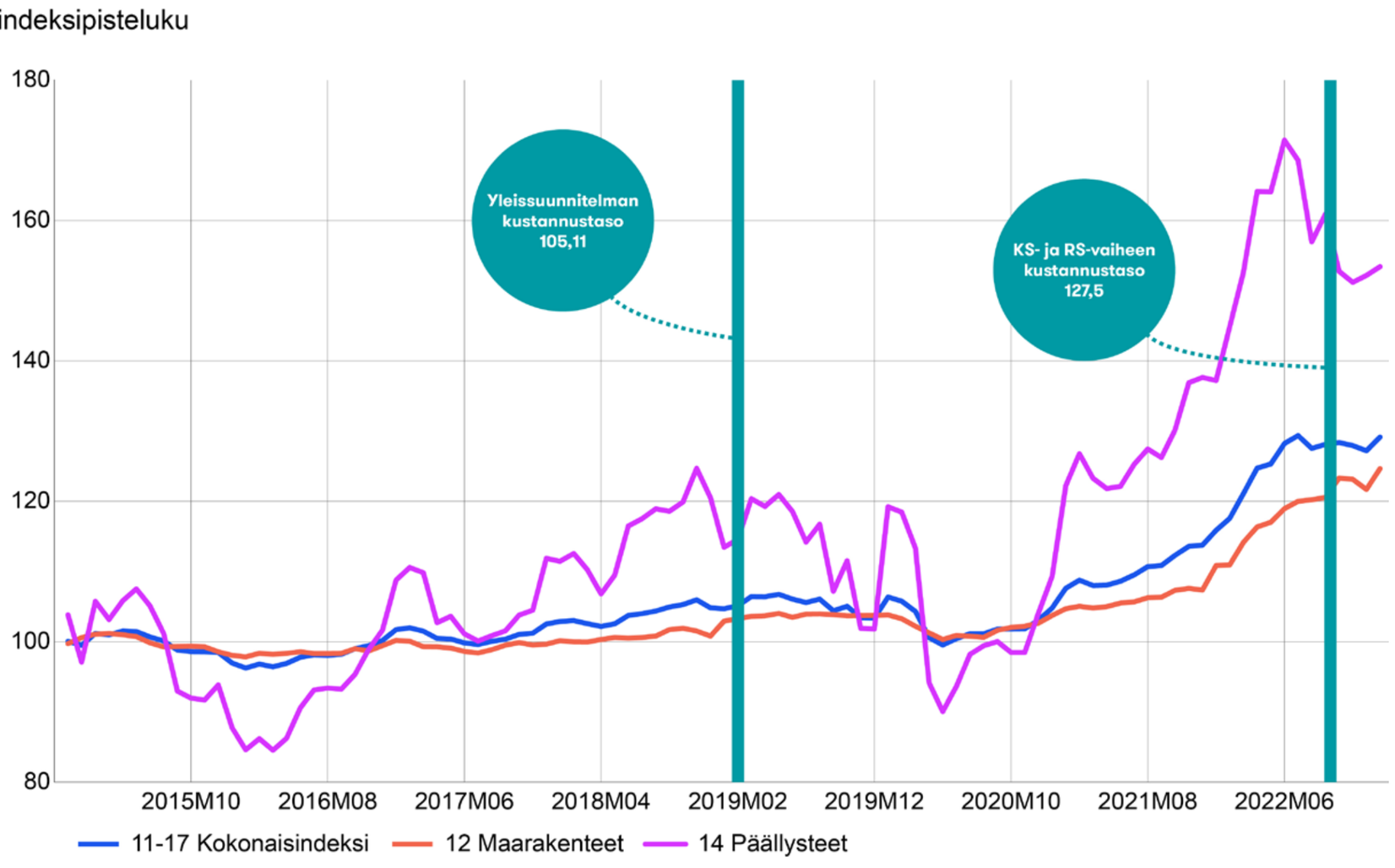
Kustannusalue	Vantaan kaupunki, Helsingin kaupunki	HSY	Yhteensä
1. Tietotie	46,6 M€	3,4 M€	50,0 M€
2. Aviabulevardi	12,0 M€	0,3 M€	12,3 M€
3. Muura	12,0 M€	1,0 M€	13,0 M€
4. Osuustie	16,8 M€	1,3 M€	18,1 M€
5. Väinö Tannerin tie	19,3 M€	1,0 M€	20,3 M€
6. Rälssitie	16,0 M€	2,4 M€	18,4 M€
7. Tikkurilantie	115,9 M€	19,8 M€	135,7 M€
8. Kielotie	16,4 M€	5,4 M€	21,8 M€
9 Tikkurilan tunneliosuus	115,8 M€	0,8 M€	116,6 M€
10. Jokiniemenkatu	14,0 M€	1,0 M€	15,0 M€
11. Kyytitie	66,8 M€	5,1 M€	71,9 M€
12. Hakunilantie	52,6 M€	3,8 M€	56,4 M€
13. Tilustie	8,9 M€	0,4 M€	9,3 M€
14. Fazerintie	11,7 M€	0,2 M€	11,9 M€
15. Länsimäentie, Vantaa	42,7 M€	3,0 M€	45,7 M€
16. Länsimäentie, Helsinki	15,0 M€	4,3 M€	19,3 M€
Yhteensä	582,5 M€	53,2 M€	635,7 M€
Yhteiset kustannukset	23,5 M€		
Radan kustannukset yhteensä	606 M€		

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Kustannusindeksi- ja laajuusmuutokset

Kustannuslaskelma pitää sisällään huomattavia kustannusindeksi- ja laajuusmuutoksia yleissuunnitelmavaiheeseen verrattuna. Muutokset koko hankkeella ovat yhteensä noin 283 M€, josta maarakennuskustannusindeksin nousun osuus on 144 M€. Maarakennuskustannusindeksi on noussut yleissuunnitelman (06/2019) ja rakennus- ja katusuunnitelmien (02/2023) välillä 21 % kuvan 7.2 mukaisesti. Merkittäviä laajuusmuutoksia ovat seuraavat:

- Katujen ja katuympäristön linjaukset ja pintamateriaalit ovat muuttuneet suunnittelun tarkentuessa. Suurin yksittäinen muutos on Lentäjäntie-Teletie välin uusi linjaus, joka sisältää uuden sillan ja ratatekniikan sillalle. Lisäksi Jokiniemenkatu on suunniteltu uudistettavaksi kokonaan.
- Tikkurilan tunnelin teräsponttiseinämäärä on noussut merkittävästi. Tunnelin suunnittelun tarkentuessa ovat myös tekniset ratkaisut ja pohjaveden työnaikaisen hallinnan tarve tarkentuneet.
- Raitiotien ja ratasähkön suurimpia laajuusmuutoksia ovat vaihteiden ohjausjärjestelmän lisäys, siltojen sähköiset suojaukset ja niiden myötä ratajohtojen kiinnitykset ja muutokset siltoihin, sähkönsyöttöasemien tarkentuneet hinnat sekä raitiotien sijainnin muutos keskelle katua Länsimäentiellä.
- Johtosiirtojen suurin muutos on Tikkurilantiellä ja Rälssitien pohjoisella osuudella esiin noussut suurempi johtosiirtojen tarve.



Kuva 7.2 MAKU-indeksin kehitys ja kustannustaso eri suunnitteluvaiheissa. (Lähde: Tilastokeskus).

- Kyytitien korkealle pengerosuudelle on suunniteltu paalulaatta ja pysyvät tukiseinät koko katualueelle. Lisäkustannuksia tuovat paalulaatan alapintaan asti tehtävä maaleikkaus ja alueen pengertäytöt.
- Väinö Tannerin tien alueelle on suunniteltu uusi 110 kV reitti Tammisto-Tolkinkylä välille, joka maakaapeloidaan uuteen sijaintiin. Kustannukset koostuvat muun muassa kaapeliyhteyden rakentamisesta sekä siihen liittyvästä katujen ennallistamisesta ja työn edellyttämistä johtosiirroista.

Laajuudenmuutosten myötä osa yleissuunnitelman kustannuksista on myös poistunut. Kustannussäästöjä ovat tuoneet esimerkiksi sillan S10 muuttuneet laskentaperiaatteet ja tarkentunut suunnitelmaratkaisu, sähkönsyöttöasemien määrämuutos sekä tunnelin suunnitelmaratkaisujen muutokset kaukolämpöverkoston ja keskitetyn ilmanvaihdon osalta.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

7.2 VARIKON INVESTOINTIKUSTANNUKSET

Kaupunkiliikenne Oy on teettänyt varikosta erillisen hankesuunnitelman Vaaralan raitiovaunuvarikko (Arkkitehtityöhuone APRT, WSP Finland Oy, Ramboll Finland Oy, Ratatek Oy, Boost Brothers Oy 2023), jossa on laskettu varikon investointikustannukset. Lisäksi varikkoratkaisua on kuvattu luvussa 4.7. Varikon kustannuslaskenta on suoritettu tilapohjaisena ja sitä on tarkennettu tarvittavilta osin rakennusosapohjaisilla tarkasteluilla. Laskelma sisältää:

- Vaadittavat maansiirrot, pohjarakenteet
- Varikkorakennuksen tilat, rakenteet, tuotanto-omaisuus, liittymät ja irtokalustus
- Yhteistoiminnoille tarvitut tilat (osastoiva ja jakava liikenne, talotekniikka sekä kiinteistötoiminnot)
- Vaaditun ratainfran
- Vähäpäästöisemmät rakenneratkaisut ulkoseinälle, yläpohjalle ja vesikatolle
- Piha-alueiden työt
- Suunnittelukulut
- Työmaa- ja työnjohtotehtävät

Optioina on laskettu lisäksi kustannusarvio ratainfran kunnossapidon tiloille ja laajennusvarauksille.

Varikon kokonaiskustannus on taulukon 7.3 mukaisesti noin 79 M€ sisältäen vaunuvarikon, ratainfran, rahoituskulut ja riskivaruksen. Optiot ovat yhteensä noin 30 M€. Varikon investointikustannukset ovat HSL:n käytäntöjen mukaisesti osa liikennöintikustannuksia (pois lukien varikon raideinfra) lukujen 7.4 – 7.7 talouslaskelmissa.

Kuva 7.3 Havainnekuva Vantaan ratikan varikosta. (Kuva: APRT).

Taulukko 7.3 Ratikkavarikon kustannukset

Vaunuvarikko *)	61,94 M€
Rahoituskulut	5,20 M€
Riskivaraus	12,01 M€
	79,15 M€

**) sisältää ratainfran noin 10 M€*

Optiot

Ratainfran kunnossapidon rakennus	9,38 M€
Vaunuvarikon laajennusvaraus 1 (8 raitiovaunulle)	7,48 M€
Vaunuvarikon laajennusvaraus 2 (20 raitiovaunulle)	13,93 M€
	30,79 M€

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

7.3 RADAN KUNNOSSAPITOKUSTANNUKSET JA VARIKON KÄYTTÖKUSTANNUKSET

Rata

Radan kunnossapidolla tarkoitetaan tässä yhteydessä ratainfrastruktuurin (ratarakenteet, järjestelmät sekä pysäkkirakenteet) hoitoa ja korjausta. Työt pitävät sisällään talvihoidon ja puhtaanapidon, rakenteiden hoidon ja korjauksen, varusteiden ja kalusteiden hoidon ja korjauksen, kasvillisuuden hoidon, sekä laitteiden ja järjestelmien hoidon ja korjauksen. Kunnossapitokustannuksia, kuten investointi- ja käyttökustannuksia, pitää arvioida pitkällä aikavälillä. Raitiotien osalta aikajänteen tuleekin olla vähintään 30 vuotta, vaikka arviot ovat varsinkin alkuvaiheessa epävarmoja. Rakenteiden, järjestelmien ja kaluston yhteisvaikutus kunnossapitokustannuksiin määrittyy koko raitiotiejärjestelmän käyttöönoton kautta.

Kunnossapitokustannuksia on arvioitu olemassa olevien suomalaisten raitioteiden kunnossapitosopimusten kautta. Arvioinnin käytössä ovat olleet Raide-Jokerin ja HKL:n (nyk. Kaupunkiliikenne Oy:n) vuonna 2021 solmitun sopimuksen ja Tampereen Raitiotie Oy:n liikennöinnin aikaisten kunnossapidon tiedot. Esitettäviin kustannusarvioihin liittyy kuitenkin useita epävarmuuksia johtuen varsinaisten kokemusten ja seurantatiedon puutteista, sekä kunnossapitotehtävien ja laajuuksien eroavaisuuksista eri hankkeilla.

Tampereen raitiotien ensimmäisen osan kehitysvaiheen tavoitekustannus vuodelta 2019 oli kunnossapidon osalta 2,83 miljoonaa euroa vuodessa. Palvelun tuottamisen kustannukseksi tulee tällä arviolla Tampereella 146 500 euroa raitiotiekilometriä kohden. Tässä yhteydessä on syytä huomioida, että kyseessä on kuitenkin ainoastaan julkisuuteen ilmoitettu tavoitekustannus eikä toteuma tai kehitysvaiheen jälkeisen sopimuskauden kustannustieto.

Raide-Jokerin Espoon raitiotien noin 9 kilometrin osuudelle vuonna 2021 laaditun kunnossapitosopimuksen mukainen kustannus on 1,70 miljoonaa euroa vuodessa, mikä tarkoittaa raitiotiekilometriä kohden noin 189 000 euroa.

Vantaan raitiotien kunnossapitokustannukseksi kohottavia osakokonaisuuksia ovat mittava nurmiraiteen määrä, Tikkurilan tunneli, lentoaseman siltarakenteet, sekä muut taitorakenteet. Lisäksi yleinen kustannustaso on kohonnut merkittävästi viimeisten vuosien aikana työn ja erityisesti materiaalien osalta. Toisaalta raitiotien kunnossapitoa ei ole vielä kilpailutettu Suomessa, joten laajaa markkinatietoa toteutumista ei ole saatavilla, eikä palvelutuottajilta suoraan sellaisenaan. Yritystoimijoita junanratojen, katujen ja esimerkiksi Tampereen raitiotien kunnossapidossa kuitenkin on, ja raitiotiehankkeita valmistellaan yhä lisääntyvissä määrin, joten hankkeen mahdollisesti edetessä onkin suositeltavaa järjestää asiasta markkinavuoropuhelu kartoittamaan markkinaa ja tarjoajaehdokkaita tarkemmin. Mikäli tarjontaa on riittävästi, niin markkinaehtoinen kilpailu on hyvä keino määrittämään parhaan hinnan kunnossapidolle.

Vantaan raitiotien kunnossapitokustannus on arvioilta noin 3,7 miljoonaa euroa vuodessa (190 000 euroa/km/vuosi) perustuen Raide-Jokerin ja HKL:n välisen sopimuksen tietoihin. Kustannus sisältää myös varikon yhdysraiteen kunnossapidon Fazerintien linjaraiteen erkanemiskohdasta varikon portille. Arvioita voidaan pitää turvallisena, koska Tampereen vertailuhinta on selvästi tätä alhaisempi. Ylivoimaisesti suurin kustannuserä vuositasolla syntyy kunnossapidon henkilötyöstä. Konetöiden osuus kokonaiskustannuksesta on maksimissaan noin 20 % riippumatta siitä onko konetyö omaa vai alihankintana toteutettavaa työtä. Ajoneuvoihin, toimitiloihin, työkaluihin ja materiaaleihin jää kustannuksista reilusti alle 20 %:n osuus vuositasolla. Raskaan kunnossapidon kaluston hankintakustannukset (esim. kasteluvaunut, hiontavaunu, tukemiskone, kaksitieajoneuvot) sisältyvät esitettyyn vuosikustannukseen. Raskas kunnossapito on suunniteltu suoritettavaksi Helsingin nykyisillä raitiotievarikoilla. Mikäli kunnossapitokalusto hankitaan omaksi, ovat kustannukset miljoonia euroja.

Jatkossa on syytä arvioida radan kunnossapidon vaihtoehtoisia järjestämismalleja niin organisoinnin, palvelutasojen varmistamisen kuin kustannusten näkökulmasta. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota vaihtoehtoisten mallien kunnossapitotehtävien sisältöön ja kalustosta aiheutuviin kustannuksiin. Myös kustannusarviota tulee tarkentaa, kun Tampereen raitiotiestä ja Raide-Jokerista saadaan toteutumatietoja.

Varikko

Varikon suunnittelun yhteydessä on arvioitu myös varikon käyttökustannuksia. Varikon raitiotieinfran käyttökustannus on noin 230 000 euroa vuodessa sisältäen ylläpidon, maanvuokran ja kiinteistöveron. Varikkorakennuksen käyttökustannus on puolestaan noin 835 000 euroa sisältäen ylläpidon, maanvuokran ja kiinteistöveron.

Varikon kunnossapitokustannukset ovat osa liikennöintikustannuksia HSL:n käytäntöjen mukaisesti (pois lukien varikon raideinfran kunnossapito) lukujen 7.4 – 7.7 talouslaskelmissa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

7.4 LIIKENNÖINTIKUSTANNUKSET

Liikennöintikustannukset ovat kokonaisuus, joka sisältää ratikkaliikenteen operoinnin kustannukset sisältäen kaluston ja varikon käyttökustannukset, kaluston investointikustannukset ja varikkorakennuksen sekä -laitteiston investointikustannukset. Liikennöintikustannukset eivät sisällä radan (linjaraiteet, yhdysrata ja varikon raiteisto) kunnossapitokustannuksia.

Menetelmä

Vantaan ratikan liikennöintikustannusten laskentamalli perustuu ratikan tunti- ja kilometrisuoritteiden laskentaan ja niiden kertomiseen liikennöinnin yksikköhinnoilla. Ratikan kiinteät kustannukset on arvioitu erikseen kustannuserittäin. Liikennöintikustannuksiin on pyritty sisällyttämään kaikki raitiojärjestelmän aiheuttamat vuosittaiset kustannukset, pois lukien radan kunnossapitokustannukset. Liikennöintikustannukset on arvioitu syksyn 2022 kustannustasossa.

Ratikan kilometrikustannuksilla katetaan raitiovaunujen sähkönkulutus sekä raitiovaunujen siivous-, huolto- ja korjauskustannukset. Helsingin seudulta kerättyjen tietojen perusteella kilometrikustannuksen suuruudeksi on arvioitu 2,41 €/km. Ratikan tuntikustannuksilla katetaan kuljettajien palkkakulut. Tuntikustannuksen suuruudeksi on arvioitu 49,82 €/h.

Ratikan kilometri- ja tuntikustannukset lasketaan kertomalla raitiotien kilometri- ja tuntisuoritteet niiden yksikköhinnoilla. Vantaan ratikan vuosittaiset suoritteet on esitetty luvussa 4.8. Vaunupäivien määrää ei ole hyödynnetty liikennöintikustannusten laskennassa.

Ratikan kiinteiksi kustannuksiksi kutsutaan kaikkia muita raitiojärjestelmän kustannuseriä, jotka eivät ole kovin riippuvaisia päivittäisistä liikennöintisuoritteista. Näitä kustannuksia ovat kaluston ja varikon pääomakustannukset, raitioliikenteen vakuutukset, hallinto, työnohjaus, liikenteenohjaus ja varikon käyttö. Raitioliikenteen hallinnon, työnjohdon ja liikenteenohjauksen on oletettu edellyttävän 6 työntekijän verran lisää henkilöstöresursseja pääkaupunkiseudun raitioliikenteeseen. Kiinteiden kustannuksien oletukset perustuvat pääkaupunkiseudun laajuisiin synergiahyötyihin raitioliikenteen liikennöinnissä.

HSL-alueella raitioliikenteen kaluston ja varikon investointikustannukset sisällytetään osaksi liikennöintikustannuksia. Toimintatapa on lähtöisin siitä, että bussiliikenteessäkin liikennöintikustannukset sisältävät kaluston ja varikon investointikustannukset. Muualla Suomessa toimitaan osittain toisin: Tampereen ja Turun raitiotiehankkeissa varikon investointikustannuksia ei sisällytetä liikennöintikustannuksiin.

Kaluston pääomakustannukset on arvioitu tasolle, jolla raitiovaunujen hinta katettaisiin 30 vuoden tasaerälainalla, jonka korko on 3,5 %. Yksittäisen raitiovaunun hinnaksi arvioidaan noin 3,5 miljoonaa euroa. Varikon pääomakustannukset on laskettu 25 vuoden tasapoistolainalla, jonka korko on 3,3 %.

Tulokset

Vantaan ratikan liikennöintikustannukset ovat vuonna 2030 noin 17,8 miljoonaa euroa. Vuoteen 2050 mennessä liikennöintikustannukset laskevat 15,4 miljoonaan euroon, kun ratikoiden akkukäyttöisyyden suunnitellaan päättyvän 15 vuoden liikennöinnin jälkeen ja varikon pääomakustannukset laskevat lainapääoman pienentyessä sekä edelleen laina-ajan päättyessä. Mahdollisia varikon muita investointeja 40 vuoden tarkastelujaksolla ei ole otettu huomioon.

Ratikan liikennöintikustannusten jakautuminen eri kustannuseriin on esitetty taulukossa 7.4. Ratikan vaikutus joukkoliikenteen liikennöintikustannuksiin on ratikan liikennöintikustannusten ja runkobussivaihtoehdon liikennöintikustannusten erotus. Runkobussivaihtoehdon liikennöintikustannusten on arvioitu olevan noin 6,1 miljoonaa euroa vuodessa. Ratikan liikennöintikustannukset ovat hieman alle kolme kertaa suuremmat kuin vaihtoehtoisen runkobussilinjan liikennöintikustannukset, joiden laskentaperiaatteet on esitetty luvussa 5.3. Runkobussivaihtoehdon kustannukset huomioiden ratikka kasvattaa liikennöintikustannuksia vuonna 2030 noin 11,7 miljoonaa euroa ja vuonna 2050 noin 9,3 miljoonaa euroa.

Ratikoiden 15 vuoden aikana akkukäyttöisyys lisää liikennöintikustannuksia noin 450 000 eurolla vuodessa. Nämä luvut on otettu huomioon tämän hankesuunnitelman käyttökustannusten arvioinnissa. Akkukäyttöisyyden elinkaarikustannuksiksi on arvioitu noin 6,8 miljoonaa euroa 15 vuoden aikana.

Taulukko 7.4 Ratikan liikennöintikustannukset, niiden jakautuminen eri kustannuseriin ja vaikutus joukkoliikenteen liikennöintikustannuksiin bussiliikenteen säästöt huomioiden.

	2030	2050
Operointikustannukset (kilometri- ja tuntikustannukset)	-7,7 M€/v	-7,7 M€/v
Kalustoinvestoinnin kustannukset	-3,4 M€/v	-3,4 M€/v
Varikkoinvestoinnin kustannukset	-4,9 M€/v	-3,0 M€/v
Varikon käytön kustannukset	-0,8 M€/v	-0,8 M€/v
Akkukäyttöisyyden kustannukset	-0,5 M€/v	-
Muut kiinteät kustannukset	-0,5 M€/v	-0,5 M€/v
Ratikan liikennöintikustannukset yhteensä	-17,8 M€/v	15,4 M€/v
Säästöt bussiliikenteestä (runkobussilinjan 570 lakkauttaminen)	6,1 M€/v	6,1 M€/v
Liikennöintikustannusten muutos (ratikka- ja runkobussivaihtoehdon erotus)	-11,7 M€/v	-9,3 M€/v

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Epävarmuudet

Kaluston ja varikon pääomakustannusten laskennassa poistoajalla, korkokannalla ja lyhennystavalla voi olla suurikin merkitys pitkän aikavälin laskelmissa. Mitä pidemmälle aikajaksolle pääomakustannukset jaetaan, sitä halvempaa liikennöinti on ratikan ensimmäisinä vuosina, mutta vastaavasti korkokulut kasvavat pitkällä aikavälillä.

Käytetyillä laskentaoletuksilla raitiovaunujen pääomakustannukset ovat todennäköisesti hieman todellista suurempia 30 vuoden tarkasteluajanjaksolla, koska todennäköisesti raitiovaunujen rahoittamiseen käytettävä laina maksettaisiin alle 30 vuodessa. Toisaalta 40 vuoden tarkasteluajanjaksolla pääomakustannukset ovat hieman aliarvioituja, koska 30–40 vuoden päästä todennäköisesti maksettaisiin suuri osa 30–60 vuoden päästä käytössä olevan kaluston pääomakustannuksista.

Liikennöintikustannusten laskenta perustuu pääkaupunkiseudun laajuisiin synergiahyötyihin ja Kaupunkiliikenteen liikennöinnin kustannustasoon. Jos synergiahyötyjä ei saavuteta arvioidussa laajuudessa, liikennöintikustannukset ovat todennäköisesti suurempia. Toisaalta jos Vantaan ratikan liikennöinti kilpailutetaan, kuten HSL on päättänyt tehdä Raide-Jokerin liikennöinnin osalta, Vantaan ratikan liikennöintikustannukset voivat myös olla arvioitua pienempiä.

Akkukäyttöisyyden kustannukset riippuvat kalustohankinnassa valittavasta akkuteknologiasta, akkujen koosta ja käyttöiästä, akkukäyttöisyyden kestosta, akkukäyttöisyyden vaikutuksesta sähkönsyöttöasemien määrään ja akkukäyttöisellä linjaosuudella toteutettavista liikennöintirajoitteista. Edullisimmassa tapauksessa akkukäyttöisyyden kustannukset voivat olla yli puolet pienempiä, kun taas kalleimmassa tapauksessa ne voivat olla kaksinkertaiset.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

7.5 KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset on koottu kolmeen kokonaisuuteen: liikenteen pääomatalous, liikenteen käyttötalous ja muut vaikutukset, sisältäen kiinteistötalouden, verovaikutukset ja uusien asukkaiden palveluiden tuottamisen kustannukset. Vantaan kaupunkitaloudellisista vaikutuksista on arvioitu kaikki erät, kun taas Helsingin osalta on arvioitu kattavasti vain liikenteen käyttötalous.

Liikenteen pääomatalous

Liikenteen pääomatalous koostuu ratikan rakentamiskustannuksista ja rahoituskustannuksista. Ratikan rakentamiskustannuksien vaikutukset kaupunkitalouteen ovat ratikan kustannusten ja bussivaihtoehdon kustannuksien erotus. Ratikan kustannukset Vantaalle ja Helsingille ovat niiden osuuksia ratikan rakentamiskustannuksesta, josta on vähennetty HSY:n osuus ja valtion MAL-avustus.

Käynnissä olevalla MAL-sopimuskaudella valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannusten rahoitukseen 30 prosentin osuudella. Valtio tekee päätöksen ratikan rakentamiseen osallistumisesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä, jos Vantaa on tehnyt päätöksen hankkeen toteutuksesta. MAL-sopimus on esitetty luvussa 2.3.

Vantaan ratikan rakentamiskustannus on 606 miljoonaa euroa, josta MAL-avustus kattaisi 182 miljoonaa euroa. Avustuksesta kohdistuisi Vantaan osuuteen 177 miljoonaa euroa ja Helsingin osuuteen 4,5 miljoona euroa. Runkobussivaihtoehdon 200 miljoonan euron rakentamiskustannuksista Vantaan osuudeksi on arvioitu 180 miljoonaa euroa. Helsingin osalta ei ole arvioitu bussivaihtoehdon kustannuksia. Ratikan vaikutus Vantaan talouteen on siten -234 miljoonaa euroa ja Helsingin talouteen -10,5 miljoonaa euroa.

Ratikan rahoituskustannukset on arvioitu ratikan vuosittaisten talousvaikutusten arvioinnin yhteydessä (Capex, 2023). Ratikan rahoituskuluja on arvioitu ottaen huomioon hankkeesta kaupungille aiheutuvan rahoitustarpeen sekä kaupungille tyypilliset lainarahoituksen ehdot.

Lainan nostot on arvioitu ottaen huomioon ratikan rakentamisesta aiheutuvat kustannukset sekä kaupungille tehtävien MAL-avustusmaksujen ajoittuminen. Käytännössä lainojen nostot tapahtuvat osana kaupungin muuta pitkäaikaista varainhankintaa. Rakennusaikaisesta lainarahoituksesta on arvioitu koituvan kaupungille korkokuluja, jotka on oletettu pääomitettavaksi osaksi lainalla rahoitettavaa kokonaismäärää.

Lainalla rahoitettava kokonaismäärä on oletettu maksettavaksi takaisin 25 vuodessa tasalyhennyksin alkaen ratikan valmistumisesta. Korkojen maksun on oletettu tapahtuvan 4 kertaa vuodessa. Korko-oletuksena on käytetty sekä rakentamis- että lyhennysjaksolle 3,50 % vuosittaista kokonaiskorkoa, joka sisältää 0,50 % marginaalin, perustuen arviointihetken pitkien korkojen tasoon sekä arvioon lainarahoituksen marginaalista ja muista mahdollisista rahoituskuluista.

Taloudellisen mallin ollessa reaaliarvoinen, lainoja nostetaan yhteensä 396 miljoonaa euroa. Lainojen kokonaisnostot kattavat ratikan rakentamiskustannuksen -591 miljoonaa euroa sekä Kaupunkiliikenne Oy:n liittymismaksun -3 miljoonaa euroa MAL-avustuksen 177 miljoonaa euroa jälkeen. Rahoituslaskelmassa on huomioitu tämän osuuden rahoittamisesta aiheutuvat kulut.

Korkokustannukset ovat yhteensä rakentamisjaksolta sekä 25 vuoden laina-ajalta 222 miljoonaa euroa. Näistä korkokustannuksista 37 miljoonaa euroa ajoittuu rakentamisjaksolle vuosiin 2024–2028 ja 185 miljoonaa euroa lyhennysjaksolle 2029–2053.

Runkobussivaihtoehdon rahoituskuluiksi on arvioitu 69 miljoonaa euroa vuosien 2024–2064 aikana. Runkobussivaihtoehdon rahoituskulut on arvioitu pääosin samoilla periaatteilla kuin ratikan rahoituskulut, pois lukien seuraavaksi mainitut poikkeukset. Runkobussivaihtoehdossa on oletettu, että kolmannes rakentamiskustannuksesta katettaisiin kaupungin nykyisen investointiraamin sisältä, jolloin vain 2/3 runkobussivaihtoehdon rakentamiskustannuksista on arvioitu kaupungin lisääntyneenä lainatarpeena. Runkobussivaihtoehdossa investoinnin toteutusaikataulu on ratikkaa pidempi, kun investointeja on arvioitu tehtävän vuoteen 2040 asti. Runkobussivaihtoehdon lainoja lyhennetään ensimmäisestä lainannostosta alkaen, kun ratikkavaihtoehdossa ensimmäinen lyhennys on oletettu ratikan liikennöinnin käynnistymisen yhteyteen.

Vantaan kaupunki on tällä hetkellä pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki ostaa Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita, mikäli Vantaan ratikka päätetään toteuttaa. Kauppahinta on vuonna 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista.

Liikenteen käyttötalous

Menetelmä

Ratikka vaikuttaa Vantaan kaupungin liikenteen käyttötalouteen ratikan kunnossapitokustannusten ja HSL:n kautta kulkevien korvausten ja kustannusten kautta. HSL-alueella raideinvestointien kustannuksia kierrätetään HSL:n kautta, jolloin hankkeista koituvat kustannukset jaetaan käyttäjien suhteessa useille kunnille. Vantaan kaupunki jakaa kunnossapitokustannukset ja HSL:n kautta kulkevat korvaukset Helsingin kaupungin kanssa. HSL:n kautta kulkevat kustannukset jakautuvat kaikille HSL:n jäsenkunnille.

Vantaan ja Helsingin kaupungit saavat HSL:ltä infrakorvauksia joukkoliikenneinvestoinneista. HSL korvaa kaupungeille puolet joukkoliikenneinvestointien pääoman poistoista laskennallisella 40 vuoden aikana

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

tasapoistoilla, HSL:n korvaamalle pääomalle laskennallisen 5 % koron ja radan kunnossapitokustannukset täysimääräisesti. Poistoihin ei lasketa valtion tukea, jonka suuruudeksi arvioidaan 30 %. Tässä hankesuunnitelmassa on arvioitu, että ratikan kokonaiskustannuksista noin puolet kohdistuisi joukkoliikenteeseen ja puolet muihin asioihin, kuten katujen peruskorjauksiin, pyöräväyliin ja katutilojen yleiseen kehitykseen. HSL:n infrakorvauksiin laskettavaa pääomaa on edellä mainitut rajaukset huomioiden arviolta 17,5 % Helsingin ja Vantaan kokonaiskustannuksista. Laskennalliset korot lasketaan rakentamisen ajalta ja 40 vuoden poistoajalta.

HSL:n kautta jaettavia kustannuksia ja tuloja ovat Helsingille ja Vantaalle maksettavat infrakorvaukset, liikennöintikustannuksien kasvu ja lipputulojen kasvu. Infrakorvaukset jaetaan HSL:n jäsenkunnille niiden asukkaiden tekemien ratikkamatkojen määrän suhteessa. Liikennöintikustannuksien kasvu jaetaan jäsenkunnille niiden asukkaiden matkustamien ratikkakilometrien suhteessa. Liikennöintikustannuksien kasvu on ratikan ja bussivaihtoehdon välisten liikennöintikustannuksien erotus. Kuntien maksuosuuksia pienentävät lipputulot, jotka kohdistetaan kunnille matkustajien kuntalaisuuden perusteella. Helsingin lipputulovaikutuksia ei ole arvioitu.

Tulokset

Radan kunnossapitokustannukset ovat 4 miljoonaa euroa vuodessa, sisältäen linjaraiteet, varikon yhdysradan ja varikon raiteiston. Kun kunnossapitokustannukset jaetaan Vantaan ja Helsingin välillä kummankin kunnan alueella olevan ratojen pituuksien suhteessa, Vantaan osuus on -3,9 miljoonaa euroa vuodessa ja Helsingin osuus -0,1 miljoonaa euroa vuodessa.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan vuosittaisia HSL:n Vantaalle maksamia infrakorvauksia 12,2 miljoonaa euroa ja Helsingille 0,3 miljoonaa euroa suhteessa runkobussivaihtoehtoon. Infrakorvausten määrä pienentyy ajan kuluessa korvattavan pääoman pienentyessä.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan Vantaan HSL:lle maksamaa kuntaosuutta -16,9 miljoonaa euroa. Vantaan kuntaosuuteen sisältyy -9,8 miljoonaa euroa infrakustannuksien kasvua, -9,2 miljoonaa euroa liikennöintikustannuksien kasvua ja 2,1 miljoonaa euroa lipputulojen kasvua. Vuonna 2030 Helsingin kuntaosuuden kokonaismuutos riippuu Helsingille tilitettävien lipputulojen kehittymisestä, mitä ei ole arvioitu. Vantaan ratikan vaikutus kuntaosuuksiin pienentyy ajan kuluessa, kun lipputulot kasvavat ja infrakustannukset pienentyvät.

Liikenteen käyttötalous eli kunnossapitokustannukset ja HSL-talousvaikutukset on kokonaisuutena Vantaan osalta -8,6 miljoonaa euroa vuonna 2030 suhteessa runkobussivaihtoehtoon.

40 vuoden tarkastelujaksolla Vantaan liikenteen käyttötalous on yhteensä -187 miljoonaa euroa suhteessa runkobussivaihtoehtoon. Tästä kustannuksesta kunnossapitokustannusten osuus on -156 miljoonaa euroa ja HSL-talousvaikutusten osuus -31 miljoonaa euroa. HSL-talousvaikutukset koostuvat -404 miljoonan euron kuntaosuuksista, jotka Vantaa maksaa HSL:lle, sekä 383 miljoonan euron infrakorvauksista, jotka HSL maksaa Vantaalle.

40 vuoden aikana Helsingin osuus kunnossapitokustannuksista on -4 miljoonaa euroa ja kaupunki laskuttaa HSL:ltä 9 miljoonaa euroa infrakorvauksia.

Epävarmuudet

Lipputulojen ja matkustajamäärien muutoksia ei ole arvioitu vuotta 2050 pidemmälle, vaikka 40 vuoden tarkastelujakso ulottuu vuoteen 2068. Tarkastelujakson viimeisillä 18 vuodella lipputulojen osalta sovelletaan vuoden 2050 tietoja. Vuoden 2050 jälkeen lipputulot olisivat todennäköisesti suurempia, kun kaupunki jatkaisi ratikan varteen kasvamista.

Liikennöintikustannukset voivat olla suurempia tai pienempiä riippuen tulevaisuuden korvausinvestointien ajoituksesta. Jos varikko edellyttää 40 vuoden aikana uusia investointeja, liikennöintikustannukset kasvavat. Toisaalta jos ensimmäistä kalustokertaa voidaan käyttää 30 vuoden sijaan 40 vuotta ilman merkittävää kunnossapitokustannusten kasvua, liikennöintikustannukset pienentyvät.

Kiinteistötalous

Menetelmä

Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisessa analyysissä (Newsec Advisory Finland 2022) laadittiin ratikkalinjan vaikutusalueella sijaitsevien tarkastelualueiden arvonmuutoksen analyysi Lentoasemalta Tikkurilan ja Hakunilan kautta Länsimäkeen. Lähtökohtana oli tarkastella raitiotielinjauksesta johtuvaa arvonmuutosta kaupungin omistamilla alueilla sekä yksityisten omistamilla alueilla, joista kaupungille on odotettavissa maankäyttösopimustuloja kaavamuutoksen seurauksena.

Kultakin tarkasteltavalta osa-alueelta saatavat kokonaistulot määritettiin ottaen huomioon kaupungin maanomistuksen osalta tonttien luovutuksesta saatavat tulot, yksityisen maanomistuksen osalta maankäyttösopimuskorvauksina perittävät tulot, tulojen arvioitu toteutumisaikataulu sekä hintojen ajallinen kehitys.

Tulokset

Kerrosneliömäärä on raitiotieskenaarion mukaisissa vaihtoehdoissa n. 2 194 000 k-m² (n. 76 %) suurempi kuin bussivaihtoehtoon perustuvassa skenaariossa. Raitiotievaihtoehto tuottaa reaalisesti noin 423,5 miljoonaa euroa suuremmat maankäyttötulot bussivaihtoehtoon verrattuna. Reaaliarvossa ei huomioida aikatekijän vaikutusta eli hintojen nousua nykyhetkestä myyntihetkeen eikä vastaavasti myöskään diskontata myyntihetkestä nykyhetkeen.

Epävarmuudet

Tehtyyn analyysiin liittyy myös useita epävarmuustekijöitä, ja laskelman tulokset perustuvat raportissa esitettyihin oletuksiin ja lähtötietoihin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Mitä nopeammin kaupunki kasvaa, sitä paremmat ovat edellytykset maankäytön ohjaamiseen ratikan varteen. Ratikan vaikutus kiinteistöjen hintoihin alueittain tai maankäyttötyypeittäin voi olla arvioitua suurempi tai pienempi. Pitkällä tarkasteluaikavälillä alueiden toteutusaikataulu voi muuttua. Ratikan vaikutusten arviointi on hankalaa niillä alueilla, jotka ovat jo vahvan raideliikenteen läheisyydessä, kuten juna-asemien vaikutusalueilla.

Lisäksi laskennan lopputuloksiin vaikuttavat muun muassa oletukset alueiden rakennusoikeuden määrästä eri skenaarioissa, laskennassa käytettävä diskonttauskorko ja maan arvon muutos.

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero

Menetelmä

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero on arvioitu raportissa Vantaan ratikka – Asukasluvun muutoksesta aiheutuvat tuotot ja kulut (FGC 2023). Palautuva kunnallisvero on arvioitu Vantaan ratikan investointikustannuksen ja bussivaihtoehdossa tehtävien investointien erotuksen 459 miljoonan euron arvosta. Asuin- ja toimitilarakentamisen palautuvan kunnallisveron laskelma perustuu Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin (Newsec Advisory Finland 2022) arvioihin ratikan vaikutuksesta rakentamiseen: noin 1,7 miljoonaa kerrosneliömetriä enemmän asuinrakentamista ja noin 0,7 miljoonaa kerrosneliömetriä enemmän toimitilarakentamista suhteessa bussivaihtoehtoon.

Laskelmassa rakentamisen hintana on käytetty ARA:n rakentamisen hintatilastoa. Laskelmassa on hyödynnetty VTT:n arvioita rakentamisesta palautuvan kunnallisveron osuudesta rakennusinvestoinneista, mutta muutettuna sote-uudistuksen jälkeisen verorakenteen mukaiseksi. Vantaalaisten osuudeksi hankkeisiin osallistuvista työntekijöistä ja siten Vantaalle palautuvista kunnallisveroista on oletettu 20 %.

Tulokset

Laskelman perusteella ratikan rakentamisesta Vantaalle palautuva kunnallisvero on rakentamisaikana noin 2,6 miljoonaa euroa ja asuin- ja toimitilarakentamisesta noin 41,2 miljoonaa euroa. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero on yhteensä 43,9 miljoonaa euroa.

Epävarmuudet

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero riippuu siitä, kuinka suuri osuus ratikan ja ympäröivän maankäytön rakentamisesta työllistyvistä on vantaalaisia. Jos vantaalaisten osuus on erisuuruinen kuin laskelmassa tehty oletus, tämä vaikuttaa huomattavasti palautuvan verotulon määrään.

Uusien asukkaiden ja työpaikkojen vaikutukset

Menetelmä

Raitiotie luo edellytyksiä asuin- ja toimitilarakentamiselle, mikä mahdollistaa asukas- ja työpaikkamäärien kasvun. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen kustannusvaikutuksia on arvioitu raportissa Vantaan ratikka – asukasluvun muutoksesta aiheutuvat tuotot ja kulut (FGC 2023). Asukas- ja työpaikkamäärien kasvua on käsitelty luvussa 6.1.

Asukasluvun muutoksen talousvaikutukset vaihtelevat huomattavasti uusien asukkaiden ikärakenteen mukaan. Ratikan rakentamisvaihtoehdolle ja bussivaihtoehdolle on tuotettu väestöskenaariot ikärakenteen mukaan selvityksessä Vantaan ratikan rakentumisen väestö- ja eriytymisvaikutukset (MDI, 2023). Molemmille väestöskenaarioille laskettiin omat, asukkaiden ikärakenteeseen sidotut talousvaikutukset sote-uudistuksen jälkeisellä tulojen ja menojen rakenteella. Laskelmien erotus kuvaa ratikan talousvaikutusta.

Väestöskenaarioissa uusien asukkaiden ikärakenne poikkeaa Vantaan nykyisestä ikärakenteesta ja erityisesti toteutuneesta muuttoliikkeestä siten, että työikäisten asukkaiden osuuden ennakoidaan olevan nykyistä suurempi. Uusien työpaikkojen on yleiskaavan ja ratikan kaavarungon maankäytön muutosten perusteella oletettu syntyvän toimialoille, joiden yhteisövero yhtä työntekijää kohden on noin 15 % korkeampi kuin Vantaalla nykyisin.

Tarkastelusta on poistettu kaupungin saamat tulot tonttien myynnistä, koska nämä on arvioitu osana kiinteistötaloudellisten vaikutusten arviointia.

Tulokset

Laskelmien perusteella asukas- ja työpaikkamäärien kasvu kasvattaa vuosina 2022–2050 kumulatiivisesti Vantaan tuloverokertymää 759 miljoonaa euroa, yhteisöverokertymää 215 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymää 245 miljoonaa euroa ja valtionosuuksien kertymää 394 miljoonaa euroa. Toisaalta asukas- ja työpaikkamäärien kasvu kasvattaa kaupungin palveluiden tuottamisen kustannuksia arviolta -1 624 miljoonaa euroa. Asukas- ja työpaikkamäärien kasvun tulo- ja kustannusvaikutukset ovat lähes täysin yhtä suuria. Nettovaikutus Vantaan kaupunkitalouteen on -1,5 miljoonaa euroa.

Epävarmuudet

Muuttavien asukkaiden iällä ja sosioekonomisella taustalla on merkittävä vaikutus talousvaikutuksiin kaupungin talouden kannalta. Lisäksi sote-uudistus on muuttanut huomattavasti kaupunkien tulo- ja menorakenteita, kun menot ja tulot painottuvat aikaisempaa enemmän nuoriin ikäluokkiin.

Vantaan kaupunkitaloudellisten vaikutusten koonti

Ratikan kumulatiiviset taloudelliset vaikutukset Vantaan kaupungin talouteen 40 vuoden ajalta ovat +10 miljoonaa euroa reaaliarvoisina. Jos tarkastelu olisi tehty nykyarvossa eli inflaatio huomioon ottaen, olisi vaikutus +177 miljoonaa euroa. Tarkastelutapojen vaikutuksia sekä vuosittaisia talousvaikutuksia Vantaan kaupungille on arvioitu erillisessä raportissa (Capex, 2023). Kaupunkitaloudellisen laskelman erien suuruus ja yhteenveto on esitetty taulukossa 7.5 ratikkavaihtoehdon

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 7.5 Laskelma ratikka- ja runkobussivaihtoehtojen vaikutuksista Vantaan kaupunkitalouteen. Luvut ovat diskonttaamattomia ja ilman inflaatiokorjausta.

	Ratikkavaihtoehdon vaikutukset Vantaan kaupungin talouteen, miljoonaa euroa	Runkobussivaihtoehdon vaikutus Vantaan kaupungin talouteen, miljoonaa euroa	Laskentaperiaate
Rakentamiskustannukset	-414	-180	Vaihtoehdon kumulatiiviset kustannukset viiden vuoden rakennusajalta 2023–2028
Rahoituskustannukset	-222	-69	Vaihtoehdon kumulatiiviset kustannukset viiden vuoden rakennusajalta 2023–2028 ja ratikkavaihtoehdossa 24 vuoden takaisinmaksuajalta 2029–2053
Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostot	-3	0	Kertakustannus 2023
Liikenteen pääomatalous yhteensä	-639	-249	
Kunnossapitokustannukset	-156	-	Ratikka- ja runkobussivaihtoehdon erotus 40 vuoden ajalta 2029–2068
HSL-talous	-31	-	Ratikka- ja runkobussivaihtoehdon erotus 40 vuoden ajalta 2029–2068
Liikenteen käyttötalous yhteensä	-187	-	
Kiinteistötaloudelliset tulot	794	371	Vaihtoehdon kumulatiiviset tulot 28 vuoden ajalta 2022–2050
Verovaikutukset	42	-	Vaihtoehdon kumulatiiviset tulot 28 vuoden ajalta 2022–2050
Kiinteistötalous ja verovaikutukset yhteensä	836	371	
Kaikki yhteensä	10	122	

ja runkobussivaihtoehdon osalta. Esitetyt kaupunkitalousvaikutukset ovat diskonttaamattomia ja ilman inflaatiokorjausta. Rakentamiskustannukset, rahoituskustannukset, Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostot ja kiinteistötaloudelliset erot on esitetty kummankin vaihtoehdon kumulatiivisina vaikutuksina 40 vuoden ajalta. Muut erät, eli kunnossapitokustannukset, HSL-talous ja verovaikutukset on esitetty hankevaihtoehtojen välisenä erotuksena.

Kaupunkitalouden kannalta ratikan suurimmat vaikutukset ovat ratikan kiinteistötaloudelliset tulot, rakentamis- ja rahoituskustannukset, liikennöintikustannukset ja lipputulot. Ratikan myötä kasvavan asukasmäärän myötä verotulot kasvavat merkittävästi, mutta uusien asukkaiden palveluiden tuottamisesta aiheutuvat kustannukset kasvavat yhtä paljon. HSL:n kautta kulkevat infrakorvaukset ja infrakustannukset ovat muihin kustannuseriin verrattuna suuria. Toisaalta Vantaa maksaa näitä pääosin itselleen HSL:n kautta, koska suurin osa ratikkamatkustajista olisi vantaalaisia.

Kaupunkitalouslaskelmaan sisältyy merkittäviä epävarmuuksia monien olettamusten ja pitkän tarkasteluaikavälin vuoksi. Ratikan myötä kaupunkiin muuttavien asukkaiden iällä ja sosioekonomisella taustalla on merkittävä vaikutus kuntalaisten verovaikutuksiin. Ratikan rakentamis- ja rahoittamiskustannukset riippuvat huomattavasti korkotasosta ja rakentamisen hinnan kehittymisestä. HSL:n kautta kulkevat liikennöintikustannukset ja lipputulot riippuvat HSL:n tulevista linjastoja, lippujen hintoja ja lippuvyöhykkeitä koskevista päätöksistä. Kiinteistötaloudellisten tuottojen suuruus riippuu kaupungin väestönkasvun nopeudesta, rakentamisen määrästä ja kiinteistöjen hintojen kehityksestä.

Kaupunkitaloudellisen laskelman eri kustannuseriä on arvioitu erilaisille aikaväleille. Merkittävimmät tulot eli kiinteistötaloudelliset tulot, verovaikutukset ja lipputulojen nouseva kehitys on arvioitu vain vuoteen 2050 asti. Sen sijaan liikennöintikustannukset, kunnossapitokustannukset ja HSL:n infrakulut on laskettu vuoteen 2068 asti. Useimmat tuloerät on arvioitu useita kustannuseriä lyhyemmälle aikavälille, koska maankäytön, asukasmäärän ja matkustajamäärien arviointi vuotta 2050 pidemmälle on hyvin epävarmaa. Jos kaupunkitaloudellinen laskelma rajattaisiin vuoteen 2050, laskelmassa käytetyillä lähtötiedoilla tulos olisi noin +10 miljoonan euron sijaan +55 miljoonaa euroa.

Helsingin kaupunkitaloudellisten vaikutusten koonti

Helsingin kaupunkitaloudellisia vaikutuksia ei ole arvioitu yhtä laajasti kuin Vantaan kaupunkitaloudellisia vaikutuksia. Helsingin kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi edellyttää erillistä arviota ratikan vaikutuksesta Helsingille tilitettäviin lipputuloihin, runkobussivaihtoehdon rakentamiskustannuksista, kiinteistötaloudellisista tuloista ja verovaikutuksista.

Helsingin osuus ratikan rakentamiskustannuksesta olisi 10,5 miljoonaa euroa valtion MAL-avustuksen jälkeen. Helsingin osalta ei ole kuitenkaan arvioitu runkobussivaihtoehdossa tehtävien investointien suuruutta, kuten mahdollinen ratikasta riippumaton Länsimäentien peruskorjaus. Nämä bussivaihtoehdossa tehtävät investoinnit tulisi vähentää rakentamiskustannuksista. Helsingille ei välttämättä muodostu rahoituskustannuksia, jos kaupunki ei nosta lainaa investoinnin rahoittamiseksi. Ratikan vaikutus Helsingin kaupungin liikenteen pääomatalouteen on siten todennäköisesti -10,5–0 M€.

Ratikka todennäköisesti tuottaa Helsingille kiinteistötaloudellisia tuottoja Mellunmäessä, jos ratikan olettaa kasvattavan kiinteistöjen arvoja ja vauhdittavan kiinteistökehittämistä samalla tavalla kuin Vantaalla. Ratikan verovaikutukset Helsingille riippuvat ratikan rakentamiseen osallistuvien helsinkiläisten määrästä, kaupungin asukasluvun muutoksista, muuttajien iästä ja sosioekonomisista taustoista ja asukkaiden palveluiden tuottamisen kustannuksista.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

7.6 VAIKUTUKSET HSL:N TALOUTEEN

HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi -raportissa (HSL, 2023) on laajemmin tarkasteltu HSL:n talouden kehityskuvaa. Sekä Vantaan ratikka että muutkin samassa aikaikkunassa toteutuvat seudun joukkoliikennehankkeet lisäävät HSL:n kuluja. Raportin mukaan HSL:n kokonaistaloudellinen tilannekuva on haastava seuraavat 15–20 vuotta johtuen pääosin rakenteilla olevien ja suunnitelmissa olevien raidehankkeiden infra- ja liikennöintikuluista. Lisäksi raportissa kiinnitetään huomiota siihen, että raideinfrahankkeiden myötä lisääntyvän matkustaminen ja sen myötä lipputulojen kasvu saavutetaan vasta usean vuoden päästä hankkeen valmistumisesta, mutta hankkeiden infrakulut ovat suurimmillaan ensimmäisinä käyttöönottovuosina. Raideinfrahankkeiden myötä kasvavat lipputulot eivät todennäköisesti riitä kattamaan hankkeista aiheutuvia liikennöinti- ja infrakuluja.

Taulukossa 7.6 havainnollistetaan Vantaan ratikan vaikutusta HSL:n kuluihin, tuloihin ja subventioon vuonna 2030. Tilannekuvaraportin ja raportin tausta-aineiston mukaan HSL:n kulut ilman Vantaan ratikkaa ovat 975 miljoonaa euroa vuonna 2030. Vantaan ratikan arvioidaan lisäävän vuonna 2030 HSL:n kuluja yhteensä 24 miljoonaa euroa. Jos kalustoinvestointi rahoitetaan tässä hankesuunnitelmassa oletettua etupainotteisemmin, vuonna 2030 HSL:n kulut olisivat noin miljoona euroa suuremmat. Kasvaneet kulut katetaan lisääntyneillä lipputuloilla ja kuntien maksamilla kuntaosuuksilla.

Tulojen osalta vuonna 2030 HSL:n lipputulojen on arvioitu olevan 445 miljoonaa ja Vantaan ratikan arvioidaan lisäävän lipputuloja 0,4 miljoonaa euroa. HSL:n tavoite on kattaa puolet menoista lipputuloilla. Jotta tähän päästäisiin, ratikan myötä lipunhintojen nostopaine kasvaa 11,7 miljoonaa euroa. Tämä vastaa 2,6 % korotusta lipunhintoihin. Käytännössä lippuhintoja pitäisi nostaa hieman enemmän, koska hintakorotukset vähentävät matkustamista jonkin verran. Mahdolliset avustukset pienentävät lipunhinnan korotuspaineita. Lippuhintojen korotuksista päättää HSL:n yhtymäkokous.

Kunnat maksavat kuntaosuutta HSL:lle joukkoliikenteen järjestämisestä. Vuonna 2030 kuntien maksaman kuntaosuuden on arvioitu olevan 530 miljoonaa euroa. Vantaan ratikka lisäisi HSL:lle maksettavia kuntaosuuksia yhteensä 24 miljoonaa euroa. Kuntien HSL:lle maksama kuntaosuus koostuu kuluista, joista vähennetään lipputulot sekä avustukset. Vantaan ratikan myötä Vantaan kuntaosuus kasvaisi noin 16,9 miljoonaa euroa ja Helsingin kuntaosuus noin 4,3 miljoonaa euroa. Muiden kuntien kuntaosuus kasvaisi yhteensä noin 2,7 miljoonaa euroa vuonna 2030.

Ilman korjaus- ja parannusinvestointeja Vantaan ratikan infrakulut laskevat vuosittain. Mikäli samalla maankäyttöä voidaan tehostaa ratikan reitin varrella, niin voidaan hyvällä syyllä olettaa, että myös matkustusmäärät ja sitä kautta lipputulokertymä kasvavat. Edellä mainituilla perusteilla Vantaan ratikan vaikutus HSL:n talouteen, HSL-kuntaosuuksiin ja subventiotasoon vähenee tulevina vuosina.

Taulukko 7.6 Vantaan ratikan vaikutus HSL:n talouteen vuonna 2030.

	Ilman ratikkaa	Ratikan kanssa	Ratikan vaikutus
Kulut (M€)	975	999,1	+ 24,1
Lipputulot (M€)	445	445,4	+ 0,4
Kuntaosuus (M€)	530	553,7	+ 23,7
Subventio (%)	54,4 %	55,4 %	+ 1,1 %
Lipunkorotuspaine (M€)	42,5	54,2	+ 11,7
Lipunkorotuspaine (%)	9,6 %	12,2 %	+ 2,6 %

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

7.7 YHTEISKUNTATALOUDELLINEN KANNATTAVUUS

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma on tehty Väyläviraston ratahankkeiden hankearviointiohjeen (Väyläviraston ohjeita 39/2020) mukaisesti. Kannattavuuslaskelmassa verrataan ratikkavaihtoehdon hyötyjä ja kustannuksia vertailuvaihtoehtoon. Laskelmassa on mukana vain sellaisia vaikutuksia, joihin hanke vaikuttaa tarkasteluajanjaksona ja joiden rahamääräiseen arviointiin on menetelmä ja selkeät arvotusperusteet. Kaikki tällaiset vaikutukset määritetään 30 vuoden pituiselta laskentajaksolta, jonka lisäksi tarkasteluajanjaksoon sisällytetään rakentamisaika. Ratahankkeiden arviointiohjeen mukaisella laskelmalla pystytään arvioimaan vain hyvin suppeasti kaupunkikehityshankkeen hyötyeriä. Yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma ei sisällä lainkaan kiinteistötaloudellisia tuloja tai verovaikutuksia.

Laskelmissa käytetyt yksikköarvot perustuvat julkaisuun Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020), jotka on indeksikorjattu kustannuslaskentaa vastaavaan hintatasoon. Hyötyerät ja rakentamisen aikainen korko diskontataan liikennöinnin avausvuodelle 2030 ja laskentakorkona on käytetty Väyläviraston ohjeiden mukaisesti 3,5 %.

Hyödyt

Hankkeen merkittävin hyötyerä on kuluttajan ylijäämä, joka tarkoittaa käyttäjien aika- ja palvelutasokustannusten muutosta. Kannattavuuslaskelmassa aika- ja palvelutasokustannukset on laskettu liikenne-ennusteen avulla kaikkien matkojen yleistetyn matka-ajan muutoksesta eri ennustevuosina. Yleistetyn matka-ajan kuvaus ja muutokset ratikan myötä on kuvattu tarkemmin kappaleessa 6.2. Muita hyötyeriä ovat mm. päästökustannukset ja onnettomuuskustannukset, jotka mittaavat sitä, kuinka paljon hanke vähentää ajoneuvoliikenteen määriä ja sitä kautta päästöjä ja liikenneonnettomuuksia.

Kustannukset

Kustannuksiin kuuluvat raitiotien investointi- ja liikennöintikustannuksen 30 vuoden ajalta. Investointikustannus on laskettu erikseen runkobussi- ja ratikkavaihtoehdolle. Investointikustannuksissa ei ole mukana HSY:n kustannuksia. Laskelmassa on huomioitu uusimman hankearviointiohjeen mukaisesti julkisten varojen rajakustannus (ns. verokerroin), joka kertoo julkisten menojen lisäyksen todellisen kustannuksen, kun samalla huomioidaan verotuksen lisäys ja siitä aiheutuvat tehokkuustappiot. Rajakustannusta käytetään valtion rahoittamissa hankkeissa ja se korottaa investointikustannusta 20 %.

Liikennöintikustannuksissa huomioidaan raitiotien liikennöinnin lisäksi runkobussilinjan liikennöintisäästöt. Liikennöintikustannukset huomioidaan laskennassa tuottajan ylijäämä -kohdassa.

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus

Hankkeen kokonaishyödyt ovat negatiiviset, sillä liikennöintikustannuksen kasvu on suurempi kuin muut laskennalliset hyödyt. Tästä johtuen varsinaista hyöty-kustannuslukua ei voida esittää. Yhteiskuntataloudellinen laskelma on esitetty taulukossa 7.6.

Tämän tunnusluvun heikentyminen suhteessa yleissuunnitelmaan johtuu seuraavista tekijöistä:

- Kuluttajan ylijäämä (matkustajien aika- ja palvelutasohyödyt) on laskenut edellisestä arvioinnista. Päivitetyn liikenne-ennusteen myötä ratikan matkustajamääräennusteet ovat huomattavasti pienemmät, jolloin kokonaishyödyt pienenevät suunnilleen samassa suhteessa. Lisäksi hankearvioinnin yksikköarvot on päivitetty (Väyläviraston ohjeita 40/2020) siten, että matkustajien ajan arvo on aiempaa pienempi.
- Lipputulot ovat pienemmät johtuen ratikan pienemmästä matkustajamääräennusteesta sekä oletuksista maankäytön sijoittumisessa bussivaihtoehdossa.
- Ratikan ei arvioida mahdollistavan yhtä suuria säästöjä bussiliikenteessä kuin edellisessä arvioinnissa johtuen pienemmistä matkustajamääräennusteista.
- Päästökustannusten muutosta pienentää sähköautoilun voimakas yleistyminen ja siirtyminen sähköbussiliikennöintiin, jolloin raitiotien hyödyt jäävät pieniksi.

Yhteiskuntataloudellisen laskelman liikenteen hyödyt rajoittuvat vain joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen saavutettavuushyötyihin. Merkittäviä laskelmassa huomiotta jääviä eriä ovat kävelijöiden ja pyöräilijöiden aika- ja palvelutasohyödyt sekä lisääntyvän aktiivisen liikkumisen terveyshyödyt. Laskelmassa ei myöskään ole mukana kiinteistötaloudellisia vaikutuksia tai muita kaupunkikehityshankkeen laajempia taloudellisia vaikutuksia kuten agglomeraatiohyötyjä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 7.7 Yhteiskuntataloudellinen laskelma.

Kustannukset ratikka	
Rakentamisen ja suunnittelun kustannukset	606.0
Korko ja diskonttaus rakentamisen ajalta	66.7
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	121.2
Kustannukset vertailuvaihtoehto	
Vetailuvaihtoehdon kokonaisinvestointi	180.0
Vertailuvaihtoehdon korko rakentamisen ajalta	19.8
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	36.0
Kustannukset yhteensä	558.1

Hyödyt	2030 M€/v	2050 M€/v	Diskontattu pitoajalle M€
Väylänpitäjän kustannusmuutokset	**-3.5**	**-3.5**	**-66.2**
Kunnossapito ja käyttö (bussit)	0.5	0.5	9.5
Kunnossapito ja käyttö (raitioliikenne)	-4.0	-4.0	-75.8
Tuottajan ylijäämä	**-11.4**	**-8.6**	**-179.8**
Liikennöintikustannus	-11.8	-9.5	-195.9
Lipputulojen muutos	0.4	0.9	16.1
Kuluttajan ylijäämä	**4.5**	**6.4**	**157.7**
Nykyiset matkustajat	3.9	5.1	128.7
Siirtyvät matkustajat	0.7	1.3	29.0
Autoliikenteen hyödynmuutos	-0.1	-0.5	-5.0
Ulkoisvaikutukset	**0.3**	**0.5**	**9.5**
Tieliikenteen onnettomuudet	0.3	0.5	8.6
Päästökustannukset	0.1	0.1	1.0
Julkistaloudellisten verojen ja maksujen muutos	**-0.2**	**-0.3**	**-4.9**
Tieliikenteen verot ja maksut	-0.2	-0.4	-6.7
Ajoneuvoliikenteen tiemaksujen tuotot	0.0	0.0	0.0
Arvonlisäverot	0.0	0.1	1.8
Jäännösarvo 30 vuoden jälkeen			**31.7**
Hyödyt yhteensä			**-52.0**

H/K	ei laskettavissa

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

8. RISKIEN HALLINTA

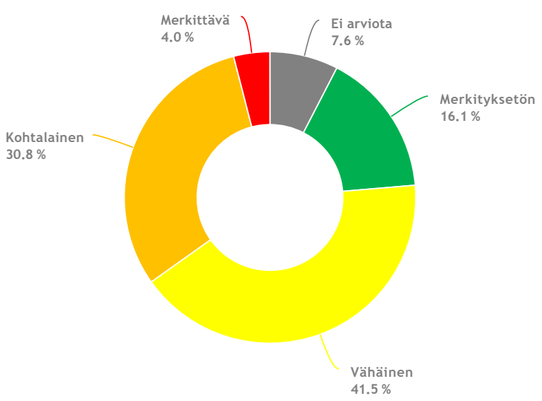
Vantaan ratikan riskejä tunnistettiin jo yleissuunnitteluvaiheessa riskienhallintatyöpajan avulla. Toteutussuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan riskejä on arvioitu huomattavasti laajemmin. Riskienhallintaa varten hankittiin erillinen riskienhallintajärjestelmä, ja suunnitteluvaiheen alussa suunniteltiin riskienhallinnan menettelyt.

Riskejä hallittiin kahden kuukauden välein pidettävissä 8 erillisessä riskienhallintatyöpajassa. Riskienhallintatyöpajoihin osallistui edustajia 15 eri tekniikkaryhmästä, kuten liikennesuunnittelu, taitorakenne, ratatekniikka, resurssiviisaus, projektin johto ja tietomallintaminen.

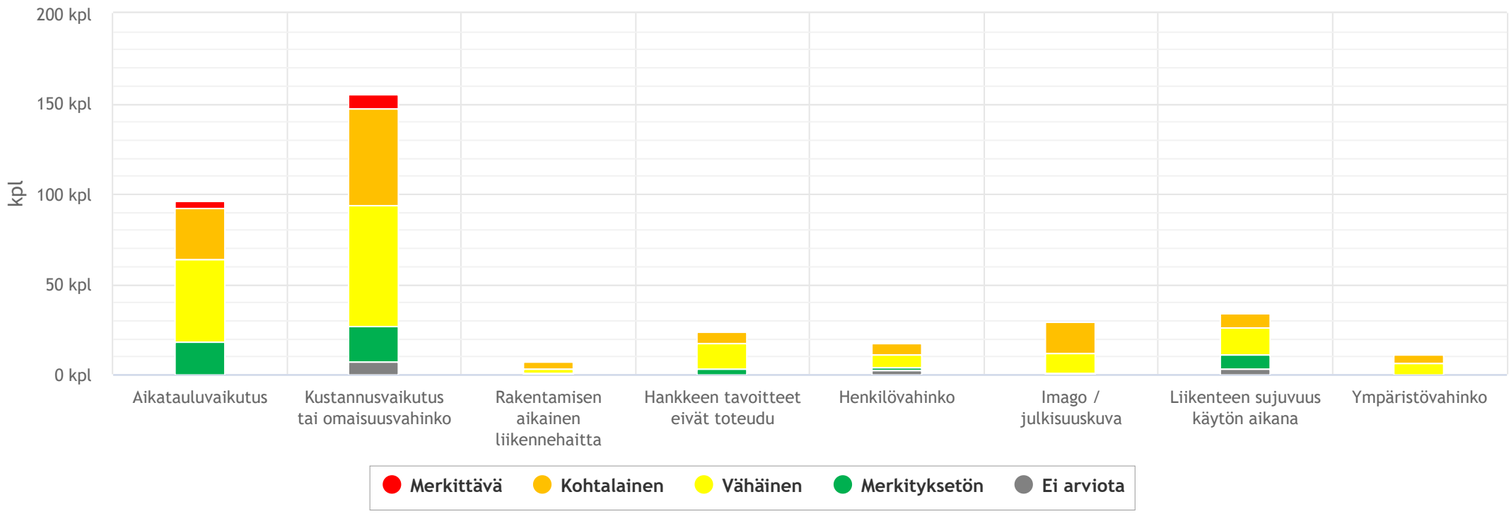
Tekniikkaryhmien lisäksi Vantaan kaupungin edustajien kanssa järjestettiin erillisiä riskien käsittelytyöpajoja noin kuukauden välein. Riskien määrää ja vakavuutta arvioitiin työpajojen lisäksi myös kuukausittaisilla riskienhallinnan raporteilla. Vuosien 2021 ja 2022 aikana hankkeessa järjestettiin arviolta 120 erilaista riskityöpajaa, joihin osallistui arviolta 140 eri asiantuntijaa.

Hankkeen riskit on jaoteltu niiden suuruuden mukaan. Maaliskuussa 2023 hankkeella oli tunnistettu 224 riskiä, joista 9 oli arvioitu merkittäviksi. Riskien tunnistamisen lisäksi riskeille on määritetty riskien hallintatoimenpiteet, sekä jokaiselle toimenpiteelle vastuuhenkilö ja aikataulu. Hankkeen merkittävimmät riskit liittyivät muun muassa hankittavien alueiden kustannuksiin, toteutuskustannuksiin, materiaalien hintojen kasvuun sekä Tikkurilan tunnelin odottamattomiin haasteisiin rakentamiseen aikana. Kuvissa on esitetty riskien jakautumisia suuruuksien ja vahinkolajien mukaan.

Riskienhallinta on jatkuva prosessi. Mahdollisessa toteutusvaiheessa riskienhallintaa on systemaattisesti jatkettava. Riskejä tulee jatkuvasti tunnistaa ja arvioida niiden toteutumisen todennäköisyys ja kuinka suuri haittavaikutus riskillä on toteutetussaan. Riskeille on määritettävä riskienhallintatoimenpiteet, joilla riskien toteutumisen todennäköisyys pienenee ja/tai haittavaikutus riskin toteutuessa on mahdollisimman pieni. Kullekin riskille on myös jatkossa määritettävä vastuuhenkilö ja aikataulu.



Kuva 8.1 Hankkeelle tunnistettujen riskien suuruudet.



Kuva 8.2 Riskien suuruudet vahinkolajeittain.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

9. JATKOTOIMENPITEET

Mikäli ratikka päätetään rakentaa

Vantaan ratikan toteutussuunnitteluvaiheessa vuosina 2020–2023 on laadittu asemakaavoja, katusuunnitelmat koko linjan osalta sekä rakennussuunnitelmia Tikkurilan tunnelin osalta. Rakennusvaihe käynnistetään rekrytoimalla rakennuttamisorganisaatio. Sen jälkeen kilpailutetaan puuttuva rakennussuunnittelu ja/tai rakennusurakat päätetystä toteutusmallista tai -malleista riippuen.

Asemakaavojen vahvistuttua ratikkareitin katualueet hankitaan kokonaisuudessaan kaupungin omistukseen ja hallintaan, suoritetaan niistä korvaukset sekä tehdään niihin liittyvät sopimukset. Muita tarvittavia sopimuksia ovat esimerkiksi Gasgridin ja Väyläviraston kanssa solmittavat toteutussopimukset. Rakennuttamisorganisaatio hakee rakentamiseen liittyvät mm. vesi-, rakennus-, toimenpide-, melu- ja ympäristöluvat ja tekee tarvittavat ilmoitukset viranomaisille.

Rahoituksen osalta seuraava askel mahdollisen rakentamispäätöksen jälkeen ovat neuvottelut Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Valtiovarainministeriön kanssa, jotta valtion rahoitus hankkeelle saadaan varmistettua. Lisäksi aloitetaan neuvottelut lainoituksesta rahoituslaitosten kanssa. Myös kaikkia EU-rahoitusmahdollisuuksia seurataan aktiivisesti.

Vantaan kaupunki on tällä hetkellä pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki ostaa Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Kauppahinta on vuonna 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista.

Tämän jälkeen RV Kalusto ja Varikko Oy toteuttaa Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukaisesti ja käynnistää kaluston hankinnan. Vantaan kaupunki vastaa rahoituksen takaamisesta.

Mahdollisen rakentamispäätöksen jälkeen käynnistetään selvitys ratainfran kunnossapidosta ja omaisuudenhallinnasta (katso viereinen laatikko). Lisäksi ohjelmoidaan ja toteutetaan tarvittavat ennen-tutkimukset, jotta ratikan toteutuneita vaikutuksia pystytään seuraamaan.

Mikäli ratikkaa ei päätetä rakentaa

Vantaan ratikka -projektin suunnitelmat tulee saattaa loppuun sekä dokumentoida. Sen jälkeen nykyinen ratikan suunnitteluorganisaatio voidaan purkaa ja siirtää muihin ennalta määriteltyihin tehtäviin Kaupunkiympäristön toimialalle. Katujen ja puistojen palvelualueen organisaatiorakennetta muutetaan poistamalla Ratikka-palveluyksikkö.

Katujen ja puistojen linjaorganisaatio ohjelmoi ja käynnistää hankesuunnitelmassa tarpeellisiksi nähtyjen bussikaistojen sekä katujen ja siltojen peruskorjauksen suunnittelun. Asemakaavoissa varaudutaan edelleen yleiskaavan määräämänä ratikkalinjaukseen kaavoittamalla riittävästi katutilaa.

Kaupunki irtautuu osakassopimuksen mukaisesti Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n omistuksesta, ja yhtiö hankkii Vantaan kaupungin omistamat osakkeet niiden alkuperäisellä merkintähinnalla 100 000 euroa.

Omaisuudenhallinnan näkökulmasta rakennettava raitiotie muodostaa poikkeuksellisen tilanteen, kun omaisuudenhallinta voidaan suunnitella ja järjestää täysin alusta. Omaisuudenhallintaa ei tässäkään tilanteessa tule järjestää erillisenä osana organisaation hallintaa, vaan liittää se osaksi esimerkiksi raitiotien turvallisuusjohtamista tai muuta toimintajärjestelmää. Omaisuudenhallintajärjestelmä voi toimia myös itsessään organisaation johtamisjärjestelmänä ja sopisi omaisuusintensiiviseen raitiotieorganisaatioon hyvin. Erityisen tärkeää on sovittaa tekninen omaisuudenhallinta ja taloushallinto toisiinsa jo alkuvaiheessa. Tämä tarkoittaa myös omaisuushierarkioiden määrittämistä. Lisäksi on hyvä tarkentaa mahdollisuuksien mukaan tietoja muun muassa omaisuuden elinkaaresta, palvelutasojen muutosten vaikutuksista sekä kunnossapidon ja käytön kustannuksista.

Viestinnän osalta jatkotoimenpiteenä on viestintäsuunnitelman laatiminen rakentamisen ajalle. Etenkin ratikan varren asukkaille ja yrittäjille tulee tiedottaa työmaista ja niiden aiheuttamista muutoksista ajoissa ja selkeästi koko rakennustöiden ajan.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

LÄHDELUETTELO

Vantaan ratikan selvitykset ja aineistot

Vantaan ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja

Aihekohtaiset linkit

Talousvaikutukset: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-talousvaikutukset

Vaikutusten arvioinnit: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-vaikutusten-arvioinnit

Melu- ja tärinäselvitykset: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-melu--ja-tarinaselvitykset

Tikkurilan tunneli: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-tikkurilan-tunneli

Viestintä ja vuorovaikutus: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-viestinta-ja-vuorovaikutus

Suunnitteluohjeet: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-suunnitteluohjeet

Yleissuunnitelma 2019: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-yleissuunnitelma-2019

Aiemmat selvitykset: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-aiemmat-selvitykset

Kaupunginhallituksen seurantaryhmä: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-kaupunginhallituksen-seurantaryhma

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Muita

Faunatica. 2021. Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021, Kooste-raportti. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-kaavarun-koalueen-luontoselvitykset-2020-2021.pdf

FCG. 2023. Vantaan ratikka. Asukasluvun muutoksesta aiheutuvat tuotot ja kulut.

FCG. 2023. Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset.

FCG. 2023. Vantaan ratikan taiteen yleissuunnitelma.

Hellstedt, S. Työmaiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset joukkoliikenteeseen – Case Raide-Jokeri. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/266365/Hellstedt_Sami.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Helsingin kaupunki. 2020. Mellunmäen ja Vesalan kerrostaloalueiden täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet. https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/b0/b0fffca352401409e4049217f067d31f29d1f67f.pdf

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31. 2020. https://ym.fi/documents/1410903/40122839/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+(1).pdf/9f840882-b2d3-5386-2536-7532a93f9e0d/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+(1).pdf?t=1654673998921

HSL. 2016. Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/joukkoliikenteen_suunnitteluohje_hsl-liikenteessa_2016.pdf

HSL. 2017. Pikaraitioliikenteen palvelukuvaus.

HSL. 2019. MAL 2019: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf

HSL. 2020. Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmän kysyntämallit. HSL Helsingin seudun liikenne. 10.12.2020.

HSL. 2021. Muuttuvat liikkumisen tarpeet – Korona ja etätyö. HSL Helsingin seudun liikenne. 11.10.2021.

HSL. 2023. HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/uutisten-pdf-liitteet/hsln-tilannekuvan-ja-rahoituspohjan-arviointi_loppuraportti.pdf

HSL. 2023. MAL 2023. https://www.hsl.fi/hsl/mal/mal-2023

HSL, HSYK & KUUMA-johtokunta. MAL 2023 – visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot. MAL 2023 - visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/mal-2023-visio-tavoitteet-arviointikokonaisuudet-ja-tavoitetasot.pdf

Jääskeläinen, M. Saavutettavuuden ja maankäytön tehokkuuden välinen yhteys Helsingin seudulla.
https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/malpakka_2.0_loppuraportti.pdf

Kaupunkiliikenne. 2023. Raitioteiden suunnitteluohje. https://raitiotieohje.fi/

Liikenneturva. 2022. Jalankulkijoiden henkilövahingot tieliikenteessä. https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/jalankulkijoiden-henkilovahingot-tieliikenteessa/

MDI. 2023. Vantaan ratikan rakentumisen väestö- ja eriytymisvaikutukset. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20rakentumisen%20v%C3%A4est%C3%B6-%20ja%20eriytymisvaikutukset_0.pdf

Newsec Advisory Finland Oy. 2022. Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-kiinteistoanalyysi-raportti-12-12-2022.pdf

Pakkanen, T. 2020. Liikenteen sosiaaliset vaikutukset ja vaikutusten jakautuminen Helsingin seudulla.

Ramboll. 2022. Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20kaavarunkoluonnoksen%20vaikutusten%20arviointi-8-12-2022.pdf

Ramboll, Sweco, Sitowise, AFRY & WSP. 2022. Resurssiviisaiden ratkaisujen CO2e-päästötarkastelu. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Resurssiviisaiden%20ratkaisujen%20CO2e-p%C3%A4%C3%A4st%C3%B6tarkastelu_30122022.pdf

Sitowise. 2020. Resurssiviisauden suuntaviivat. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-resurssiviisauden-suuntaviivat-raportti.pdf

Sitowise. 2022. Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vaaralan%20raitiotien%20ja%20Varikon%20pohjavesivaikutusten%20arviointi-21032022.pdf

Sitowise. 2023. Raitioliikenteen runkomelu- ja tärinäselvitys. Vantaan ratikka – Tikkurila. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-tikkurila-tarina-ja-runkomeluselvitys-2023.pdf

Sitowise. 2023. Vantaan raitioradan meluselvitys. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-meluselvitysraportti-2023.pdf

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Sweco. 2023. Tärinä- ja runkomeluselvitys. Vantaan ratikka, Lentokenttä – Tikkurila. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-lentokentta-tikkurila-tarina-ja-runkomeluselvitys-2023.pdf

SYKE. 2021. Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/329273/SYKEra_16_2021_Liikenteen-terveysvaikutukset.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tampereen yliopisto. 2019. Tutkimus raitiotien rakentamisvaiheen yritysvaikutuksista. https://research.tuni.fi/uploads/2019/06/e481786d-ratiyri_loppuraportointi_editoitu_diasarja_05-06-19-final.pdf

Vantaan kaupunki. 2023. Vantaan ratikan rakentamiskustannukset. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-kustannusraportti-2023.pdf

Vantaan kaupunki. Innovaatioiden Vantaa – Kaupunkistrategia 2022–2025. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20kaupunkistrategia%202022-2025.pdf

Vantaan kaupunki. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmaluonnokset. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/ratikan-suunnittelu/ratikan-katu-ja-puistosuunnitelmaluonnokset

Vantaan kaupunki. Vantaan ratikan kaavarunko. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-ratikan-kaavarunko

Vantaan kaupunki. Vantaan ratikka. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka

Vantaan kaupunki. Vantaan yleiskaava 2020. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-yleiskaava-2020

Väylävirasto. 2022. Valtatie 4 Hakunilan vaihtopysäkit. https://vayla.fi/documents/25230764/0/TIE++Vt4+Hakunilan+vaihtopys%c3%a4kit.pdf/e096986e-b661-4e42-88ef-3f4003dcbd4c

WSP. 2018. Raide-Jokeri 3 – Alustava yleissuunnitelma. 23.2.2018. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-alustava-yleissuunnitelma.pdf

WSP. 2019. Vantaan ratikan yleissuunnitelma. 18.9.2019. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf

WSP. 2019. Vantaan ratikan yleissuunnitelma – Matkustajamääräennusteet. 20.6.2019.

WSP. 2020. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan_Pyoraliikenteen_tavoiteverkko.pdf

WSP. 2020. Vantaan ratikan mobility hubit – Selvitys ratikkapysäkkien liikkumispalveluista. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Mobility-hubit-raportti.pdf

WSP. 2022. Design manual – Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. Revisio C 30.3.2022. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-design-manual-30032022.pdf

WSP. 2022. Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet. Raportti. 28.10.2022 https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-matkustajamaaraennusteet-28-10-2022.pdf

WSP. 2022. Tikkurilan linjausvaihtoehdot. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Tikkurilan_tunnelin_linjausvaihtoehdot_raportti_p%C3%A4ivitetty_27062022.pdf

WSP. 2022. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. Raportti. 31.8.2022. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20kaavarunkoluonnoksen%20liikenteelliset%20vaikutukset.pdf

WSP & Afry. 2023. Vantaan raitiotie – tärinä- ja runkomeluselvitys. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-itainen-osuus-tarina-ja-runkomeluselvitys-2023.pdf

WSP & Destia. 2022. MAL 2023 – Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/helsingin-seudun-pyoraliikenteen-paaverkon-paivitys-13_2022.pdf

WSP, Ratatek, Promethor & Rapal. 2019. Vantaan ratikan yleissuunnitelma. 18.9.2019. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 5 §

Vantaa

Vantaan ratikan rakentaminen, ryhmäpuheenvuorot kv 22.5.2023 § 5

VD/8690/08.00.00.03/2018

Vantaan ratikan rakentamisen käsittelyn aikana kuultiin seuraavat ryhmäpuheenvuorot:

Sakari Rokkanen	Kokoomuksen valtuustoryhmä
Minna Räsänen	Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Niilo Kärki	Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Mikko Viilo	Vihreä valtuustoryhmä
Antero Eerola	Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
Pirjo Luokkala	Keskustan valtuustoryhmä
Jouko Jääskeläinen	Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
Nina Nummela	Liike Nyt valtuustoryhmä
Patrik Karlsson	Ruotsalaisen Kansanpuolueen valtuustoryhmä
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Vantaa

Kokoomuksen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Sakari Rokkanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,

suuren kaupunkikehityshankkeen matka ensimmäisistä suunnitelmista käytännön toteutukseen on pitkä. Allekirjoittanut oli vuonna 1992 yksivuotias, kun ratikasta tehtiin ensimmäiset suunnitelmat yleiskaavoitusta varten. Vuonna 2007 suunnitelmat siirtyivät konkreettisiksi varauksiksi yleiskaavakartalle. Viime valtuustokaudella vuonna 2019 hyväksyttiin ratikan yleissuunnitelma ja päätettiin käynnistää ratikan yksityiskohtainen suunnittelu. Yli kolmen vuosikymmenen suunnittelumatkan jälkeen meidän 67 vantaalaisten valitseman valtuutetun edessä on ratikan rakentamispäätös. Ollako vai eikö olla ratikkakaupunki – siinä pulma, joka ratkeaa tänä iltana.

Suomen kuudesta suurimmasta kaupungista puolet ovat nykyisin ratikkakaupunkeja. Helsingin ja Tampereen ohella Espoo on tuore ratikkakaupunki, jossa parhaillaan on käynnissä Raide-jokerin testiajot. Vantaan ohella myös Turussa ja Oulussa on käynnissä ratikkaan liittyvää suunnittelua. Uudet pikaraitiotieyhteydet myös kurottavat Helsingin suunnasta Vantaata kohden. Jo päätetyssä Länsi-Helsingin pikaraitiotiessä on varaudutta jatkamaan yhteyttä Vihdintietä pitkin Länsi-Vantaalle. Viikin-Malmin pikaraitiotietä on niin ikään tarkoitus jatkaa Malmin lentoasemalta Vantaan Vaaralaan, jossa se yhdistyisi Vantaan ratikkaan. Vantaan uudessa yleiskaavassa varaudutaan myös ratikan jatkamiseen Aviapoliksesta Länsi-Vantaalle.

Arvoisa puheenjohtaja,

kun hankkeen mittaluokka kasvaa, kasvavat sekä hankkeeseen liittyvät mahdollisuudet että riskit. Päätöksenteon ytimessä on näiden mahdollisuuksien ja riskien arviointi sekä punninta. Vaikka meillä tässä salissa on monella jo lukkoon lyöty kanta, on kannattajien hyvä tunnistaa hankkeen riskikohdat ja toisaalta vastustajien myös arvioida potentiaalisia hyötyjä.

Parhaimmassa tapauksessa ratikka on Vantaalle Tampereen ratikan kaltainen menestystarina. Ratikka voi tuoda kaupungille kaupunkikehityksen sekä uusien asukkaiden ja yritysten tuoman elinvoiman kautta rutkasti enemmän tuloja kuin mitä kaupunki investoi ratikkaan. Tällöin jokainen vantaalainen hyötyisi hankkeesta, vaikka ei itse asuisikaan ratikkareitillä.

Kun ratikan yksityiskohtaisen suunnittelun käynnistämisestä päätettiin vuonna 2019, valtuusto samalla edellytti Vantaan maksuosuuden olevan rahoitettavissa ratikkareitin kaupunkikehityksestä saatavilla tuloilla. Tulopuolen arvioimiseksi tehtiin kaavarunko, joka on päätettävänä seuraavana asiana investointipäätöksen jälkeen. Laskelmien perusteella ratikka rahoittaisi itse itsensä. Ratikan rakentamisen on arvioitu maksavan Vantaalle 414 miljoonaa euroa, kun taas ratikkareitin kaupunkikehityksen on arvioitu tuovan lisätuloja bussivaihtoehtoon verrattuna 423 miljoonaa.

Laskelmiin toki liittyy myös riskejä. Jos asiat eivät mene niin kuin Strömsössä, menot kasvavat odotettua suuremmiksi ja tulot sekä matkustajamäärät jäävät alle ennakoidun. Toki näitä riskejä on pyritty parhaimman saatavilla olevan tiedon pohjalta jo huomioida laskelmissa, mutta tästä huolimatta suuriin hankkeisiin voi aina sisältyä myös ikäviä yllätyksiä. Esimerkiksi pääradan alitukseen, Pakkalan voimalinjoihin ja lentokentän ratkaisuihin liittyy monia epävarmuuksia aiheuttavia tekijöitä.

Kokoomuksen valtuustoryhmästä löytyy ratikalle sekä tukea että vastustusta. Ratikan kannattajat arvioivat edellä kuvatut mahdollisuudet ja hyödyt riskejä ja kustannuksia suuremmiksi. Lukeudun itse

tähän joukkoon. Ratikan vastustajat taas puolestaan arvioivat riskit suuremmiksi kuin potentiaaliset hyödyt. Ryhmämme ei tee ratikka-asiasta ryhmäpäätöstä, vaan jokainen valtuutettu äänestää hankkeesta oman punninnan pohjalta.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut,

esitän lopuksi vahvan toiveen koko valtuustolle sen puolesta, että käymme keskustelua rakentavasti asialinjalla ja toisiamme kunnioittaen. Ratikkaa voi sekä kannattaa että vastustaa hyvillä asia-argumenteilla. Kun Tampereen valtuusto aikanaan päätti ratikasta, se sai maineen valtakunnan ykkössirkuksena. Näytetään me, että Vantaalla asioista osataan olla myös fiksusti eri mieltä.

———

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Minna Räsänen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut

Tämä on hieno päivä. Tämä on tärkeiden päätösten päivä. Käsillämme on hetki tehdä päätös siitä, painammeko jarrua vai uskallammeko ottaa askeleen kohti kukoistavampaa tulevaisuuden Vantaata. Siitä tänään täällä valtuustossa päätetään.

Täällä ei päätetä siitä, pitäisikö rakentaa ratikan sijaan erilaisia bussiyhteyksiä. Eikä täällä tänään päätetä siitä, paljonko joukkoliikenneliput jatkossa maksavat. Eikä täällä päätetä siitä, voidaanko asiaa siirtää hamaan tulevaisuuteen.

Vantaan tulevaisuus on tässä ja nyt – juuri tänään tässä valtuustosalissa meidän käsissämme. Vuosikymmenten päästä meitä katsotaan silmiin ja kysytään, olimmeko rohkeita. Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä haluaa vastata selkä suorana: kyllä olimme.

Tänään me päätämme, tuleeko Vantaalle ratikka vai ei. Ja me teemme päätöksen lukuisten poikkeuksellisen perusteellisesti tehtyjen selvitysten, laskelmien ja raporttien pohjalta.

Raitiotien vastustamiseen liittyy paljon tunteita. Erityisesti tunteisiin liittyy huoli hankkeen taloudellisesta kestävyydestä. Haluan kuitenkin korostaa, että tämän päivän päätöksen pitäisi perustua meille annettuihin faktoihin. Selvitysten mukaan hanke on mitä kannattavin ja kiistatta taloudellisesti Vantaan etu. Puhumattakaan sen mukanaan tuomista muista hyödyistä, joiden rahallista arvoa emme voi edes vielä arvioida.

Hyvät valtuutetut, hyvät vantaalaiset
Meille sosialidemokraateille on tärkeää tehdä politiikkaa, joka on vastuullista ja linjakasta. On tärkeää, että vantaalaiset tietävät, mitä me sosialidemokraatit Vantaalla politiikassa ajamme ja puolustamme, mitä mieltä olemme asioista. Me haluamme reilusti sanoa olevamme raitiovaunun takana, yhdessä ja yhteisesti. Meille on tärkeää seisoa reilusti yhteisessä rintamassa näin tärkeässä asiassa.

Me sanomme tänään KYLLÄ Vantaan ratikalle. Me sanomme yhdessä äänin tänään KYLLÄ uudenlaiselle Vantaalle ja tulevaisuuden Vantaalle. Me sanomme KYLLÄ kestävälle joukkoliikennekehitykselle ja raitiotielle, jonka myötä Vantaa liittyy vahvemmin pääkaupunkiseudun yhteiseen raideverkostoon.

Tässä päätöksessä on erityisesti kyse taloudesta. Menoista ja tuloista, joita tämä kaupunki saa tai pahimmassa tapauksessa menettää, jos projekti ei lähde etenemään.

Parempi kysymys kuin onko meillä varaa tehdä tämä päätös, on se, onko meillä varaa olla sitä tekemättä. Jos emme tee, on iso riski, että valtio ei meitä enää jatkossakaan huomioi tukipäätöksissä ja tipahdamme muun pääkaupunkiseudun kehityksessä niin pahasti jälkeen, että nouseminen Helsingin ja Espoon takaa ei enää onnistu. Me demarit emme halua Vantaasta näivettynyttä takahikiää ongelmineen, vaan haluamme, että Vantaa on menestynyt metropolikaupunki, jonne kaikki haluavat ja jolla on maine pääkaupunkiseudun valovoimaisimpana kasvukaupunkina.

Siksi tänään tämä tehtävä ratikkapäätös on ratkaiseva päätös koko kaupunkimme tulevaisuuden, ympäristön, ihmisten liikkumisen, kaupunkikehityksen ja Vantaan aseman osalta. Tämä on päätös, joka vaikuttaa lapsiemme ja lastenlapsiemme elämään. Siksikin sille on tänään syytä sanoa KYLLÄ. Ratikka on ilmastoystävällinen ja ympäristön kannalta hyvä ratkaisu väestö- ja liikennemäärien väistämättä kasvaessa. Toteutuessaan se luo yhtenäisempää Vantaata, torjuu segregaatiota ja palvelee täten vantaalaisia kestävästi vuosikymmeniä eteenpäin. Siksi tänään me sosialidemokraatit toivotamme ratikan tervetulleeksi Vantaalle.

Kiitos!

Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Niilo Kärki

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat!

Perussuomalaiset esittää myöhemmin palautusta valmisteluun!

Päätösesitys perustuu ”Ratikan kaavarunkoon”, josta ei ole päätöstä.

Riittämättömät selvitykset. Mihin selvitykseen perustuu esim.

- ”Tiiviin ja kiinnostavan ratikkakaupungin rakentaminen vetää puoleensa miljardien arvosta yksityisiä investointeja, ”
- ”Laskelman hyödyt koostuvat suurelta osin matkustajien palvelutaso- ja aikahyödyistä, sekä kulkutapajakauman muutoksen aiheuttamista hyödyistä.”

Ratikka
Nykyisen matkustajaennusteen mukaan runkolinjalle riittää koko suunnittelukaudelle nykyinen sähköbussi hankesuunnitelmankin mukaan.

Valtuustoseminaarissa alkukuusta VVM:n ylijohtaja Spolander kertoi valtuustolle Euroopan ja Suomen talouden epävarmuuksista.

Näitä ovat mm. työllisyys, korot, energian hinta, ikääntyneiden osuus, Ukrainan sota ja jälleenrakennukseen osallistuminen. Vantaalla erityisesti vaikuttaa lentokenttäalueen odotettua hitaampi kehitys.
Tuleva TE-uudistus vielä käynnissä olevan SOTE-uudistuksen kanssa lisäävät lähivuosien talouden epävarmuutta.

Aluekehityksen asiantuntija, tutkimusjohtaja Timo Aro on aiemmin kertonut valtuustolle, että talouskestävä väestön kasvu suurissa kaupungeissa on enintään 1-prosenttiyksikön luokkaa.

Vantaan väestönkasvu on arvioitu lähivuosina kasvavan 2 %. Kasvu on viime vuosina ollut 80–100 % vieraskielistä. Kotouttamiseen ja kielikoulutukseen on syytä varautua lähivuosina aiempaa kattavammin. Vantaan suurin menokohta Kasvatus ja Opetus edellyttää lisäpanostusta erityisesti osaavaan henkilöstöön, kiinteistöjen lisärakentamiseen ja korjaamiseen sekä turvallisuuteen.

Ratikan talouslaskelmissa todetaan, että laskelmat ovat hyvin herkkiä lähtökohtatietojen oletuksille. Ratikan rakentamispäätökselle ei ole erityistä tarvetta juuri nyt. Sähköbussi riittää. Talouskehityksen ja laskelmien epävarmuuden vuoksi on syytä pidättäytyä ratikan rakentamispäätöksestä.

Ei ratikkaa!

———

Vihreä valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Mikko Viilo

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, hyvä yleisö

Vantaan ratikan hankesuunnitelma alkaa sanoilla “Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen”. Kestävä kasvu, erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ja tavoitteellinen tulevaisuuteen katsominen on vihreän kaupunkipolitiikan ytimessä. Siksi Vihreät on historiallisesti kannattanut pääkaupunkiseudun pikaraitiotiehankkeita.

Suurin väittely hankkeen ympärillä on käyty ja todennäköisesti jatkossakin käydään taloudellisten argumenttien ympärillä. Se on tärkeä ja monimutkainen aihe. Vihreät on tyytyväisiä siihen, että ratikan arvioidaan maksavan itsensä takaisin kiinteistötaloudellisilla tuloilla. Arvelemme, että laajempia välillisiä positiivisia talousvaikutuksia on todennäköisesti muitakin kuin mitä hankesuunnitelmassa on osattu arvioida.

Jos ratikka päätetään rakentaa hankesuunnitelman mukaisesti, se ei tarkoita että vihreät, valtuusto tai kaupunkilaiset voisivat jäädä lepäämään laakereillaan.

On tärkeää maksimoida maankäytön tulot, mutta samanaikaisesti on rakennettava mahdollisimman hyvää kaupunkia. Se tarkoittaa viihtyisää ja houkuttelevaa kaupunkia jossa on asuntoja kaikkien kaupunkilaisten tarpeisiin. Se tarkoittaa esimerkiksi riittävää luonnon ja kaupunkivihreän huomiointia, puu ja niitty kerrallaan. Kaavarunko määrittää rakentamisen pääpiirteet, mutta yksityiskohdat pitää päättää kohteittain.

Alueiden eriytyminen on Vantaan suurimpia haasteita. Ratikka on tärkeä investointi alueellisen kehityksen tasaamiseksi, erityisesti Hakunilan suuralueella. Mutta ratikka tai sen aikaansaama muu rakentaminen ei yksin riitä. Tarvitaan panostuksia eriytymisen ehkäisyyn kaikilla toimialoilla, kuten riittävästi opettajia ja henkilökuntaa kouluissa ja varhaiskasvatuksessa, toimivat ostoskeskukset, yhteisöllisyyttä, asukastiloja, taidetta, paikallinen terveysasema ja kirjasto.

Vantaan ratikka ei saa jättää sen ulkopuolisia suuralueita, Korsoa, Koivukylää, Kivistöä ja Myyrmäkeä varjoon, vaan tasaista kasvua ja oikeudenmukaisuutta tarvitaan kaikkialle Vantaalle. Hyvä joukkoliikenne on tärkeää kaikille, ja Vihreät tulee tätä vahtimaan, tuli ratikkaa tai ei.

Monivuotinen rakennusvaihe pitää toteuttaa jämäkästi. Viestintä, rakentamisen haittavaikutusten minimointi, aikataulussa ja kustannusarvioissa pysyminen on keskeisiä onnistumisen tekijöitä.

Erityisenä toteutusvaiheen haasteena Vihreät haluaa nostaa rakentamisvaiheen päästöt. Me haluamme, että jo rakennusvaiheen aikana mukaan otetaan kaikki uudet päästöjä vähentävät materiaalit ja menetelmät. Ehdotamme myös, että Vantaa laatii suunnitelman siitä, miten rakentamisen aikaisia päästöjä kompensoidaan. Näemme mahdollisuutena sen, että Vantaan ratikka voi toimia edelläkävijänä modernin kiertotalouden mukaisessa rakentamisessa ja näin tukea paikallista kiertotaloutta.

Ratikka on pitkäjänteisen työn kautta rakentunut syvälle Vantaan strategiaan ja yleiskaavaan. Monet nykyisistä päättäjistä ovat aloittaneet luottamustoimissaan vasta viime vuosina, ja hanke on varmasti haastanut niin heidät kuin vanhemmatkin valtuutetut pois mukavuusalueeltaan. Näin ainakin vihreässä ryhmässä. Hanke on niin monitahoinen, että jokaisella on eri näkemyksiä, ja niiden takana erilaisia näkökulmia. Me kuitenkin toivotaan, että hanke menee eteenpäin ja tarjoaa kaupunkilaisille tulevaisuudessa houkuttelevaa ympäristöä ja hyvän liikennelinjan.

Vihreät haluaa kiittää kaikkia ratikkahankkeeseen vuosien varrella työntekijöinä ja päättäjinä osallistuneita. Erityisesti kiitämme ratikan projektiryhmää, joka jatkosuunnittelun aikana on tuottanut laadukkaita aineistoja ja viestinyt niistä hyvin, välillä rankastakin palautteesta huolimatta. Tällaista tekemistä Vantaalle tarvitaan, kiitos!

———

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Antero Eerola

Arvoisa puheenjohtaja, rakkaat vantaalaiset ja vantaalaisten edustajat täällä kaupunginvaltuustossa,

Me olemme nyt isojen asioiden äärellä. Kaupunginvaltuusto tekee tänään päätöksen vuosikymmenen - ehkäpä useamman vuosikymmenen - suurimmasta investoinnista Vantaan tulevaisuuteen.

Vantaan ratikkaa tarkoittaa, että kaupunki laitetaan raiteille, joille se kuuluu. Tavoitteena on joukkoliikennejärjestelmä, joka sujuvoittaa, nopeuttaa ja monipuolistaa liikkumisen mahdollisuuksia Vantaalla. Se on ympäristölle ja ilmastolle ystävällisempi kuin nykyinen systeemi. Se luo lisää asunto- ja työpaikkarakentamista ja nykyistä ehyempää ja saavutettavampaa kaupunkia.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,
Kyse ei silti ole vain liikenneratkaisusta. Ratikalla rakennetaan kaupunkia, yhteistä kotiamme ja sen tulevaisuutta, kymmeniksi vuosiksi eteenpäin.

Investointikustannuksista vain osa on raitiotien infraa. Lisäksi siihen sisältyy yhteisen katutilan laadun parantamista, putki- ja johtosiirtoja, uusia pyöräilyn laatukäytäviä, katuvihreää ja valaistusta.

Tämän rakennustyön hinta on arviolta noin 177 miljoonaa. Se on rahaa, jolla lyhennetään katujen ja kunnallistekniikan korjausvelkaa. Se on rahaa, joka olisi investoitava kaupungin tulevaisuuteen joka

tapauksessa. Se on investointi, joka sisältyy myös bussivaihtoehtoon.

Niin Suomi kuin Vantaa elpyvät rakentamalla. Rakentaminen pitää tämän yhteiskunnan pyörät pyörimässä.

Hyvät vantaalaiset,
Ratikkahankkeen ympärillä on nähty paljon kamppailua mielikuvista.

Ratikkahanketta ei pidä myydä vantaalaisille propagandalla, joka voi osoittautua tyhjäksi. Kukaan ei pysty lupaamaan miljardien eurojen yksityisiä investointeja kymmenien vuosien aikahorisontilla. Vai nojaammeko me nykyisin talousennusteisiin, jotka on tehty 2000-luvun alussa?

Siksi onkin parempi katsoa, mitä muualla Suomessa on tapahtunut. Tampereen esimerkki on rohkaiseva. Esimerkiksi toimitilarakentamisen määrä Tampereella on raitiotien rakentamisen myötä jo nyt ylittänyt vuosikausiksi eteenpäin ulottuvat ennusteet. Yli kaksi kolmasosaa maankäytön sopimuskorvaustavoitteista ja lähes kaksi kolmasosa tonttien myynti- ja vuokratuotoista on jo toteutunut. Ei ole mitään syytä, miksi emme Vantaalla pystyisi samaan.

Lisäksi on muistettava, että Tampereen ratikka valmistu etuajassa ja alitti oman budjettinsa 34 miljoonalla eurolla. Ei ole mikään luonnonlaki, että julkiset rakennushankkeet viivästyvät ja ylittävät budjettinsa, kuten ratikan vastustajat ovat meillä väittäneet.

Toinen väite, jonka hankkeen vastustajat nostavat esiin, että kiskot jyräisivät alleen kaupungin palvelut. Mielenkiintoista on, että väitteitä esittävät tämän salin oikealta laidalta samat poliitikot, jotka eivät muuten juuri ole koskaan olleet kiinnostuneita kaupunkilaisten palveluiden parantamisesta ja ovat aina äänestäneet niiden lisärahoitusta vastaan. Päinvastoin he ovat vuosien varrella hyväksyneet kaikki niihin tehdyt leikkaukset, vähennykset ja heikennykset.
Mutta parempi toki myöhään kuin ei milloinkaan, jos silloinkaan. Kyynel se on krokotiilinkin kyynel.

Arvoisa puheenjohtaja,
Oleellinen osa ratikkahanketta on myös kaupungin tasapuolinen kehittäminen. Sen kautta Vantaan itäiset kaupunginosat vedetään mukaan muun kaupungin kasvuun ja kehitykseen, josta ne ovat valitettavasti jääneet syrjään. Yhtä osaa Vantaasta ei voi jättää pääkaupunkiseudun liikenneverkkojen ulkopuolelle.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, rakkaat vantaalaiset,
Kiskot vievät tulevaisuuteen. Me valitsemme näivettymisen ja kasvun ja lopulta menneisyyden ja tulevaisuuden välillä.

Vasemmistoliitto ottaa kuitenkin vakavasti huolenaiheet, joita hankkeeseen epäillen tai kielteisesti suhtautuvat kansalaiset ovat esittäneet. Niitä ei pidä vähätellä eikä niille pidä tuhahdella. Eikä niitä pidä kuitata tunteiluna. Myös faktapohjalta voi päätyä vastustamaan ratikkaa, kuten me Vasemmistoliitossa kannatamme sitä faktapohjalta.

Siksi esitämme, että valtuusto voisi hyväksyä yhteisen pöytäkirjalausuman, joka ohjaisi tulevaa ratikan rakentamista.

Kun kaupunginvaltuusto joulukuussa 2019 hyväksyi ratikan suunnittelupäätöksen, se kirjasi samalla yksimielisesti joukon periaatteita, jotka ovat ohjanneet hankkeen suunnittelua. Toivomme siksi, että

samanlaiset periaatteet voitaisiin hyväksyä nyt, kun siirrytään piirustuspöydältä lapion varteen.

Lausumaesitys kuuluu seuraavasti:

”* Hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa.
* Ratikan rakentaminen ei talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita.
* Rakentamisen kaikissa vaiheissa jatketaan hankkeen avointa, oikea-aikaista sekä moni- ja selkokielistä viestintää.
* Rakennusaikaiset haitat ympäristön asukkaille ja muulle liikenteelle minimoidaan.
* Rakentamisen aikaiset haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava.
* Ratikan reitille toteutettavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat.
* Huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta.”

———

Keskustan valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Pirjo Luokkala

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja, valtuutetut ja muut kuulijat!

Vantaan Keskusta totesi jo ennen kuntavaaleja 2021, että Vantaan tulee ottaa aikalisä suurten liikenneinvestointien osalta. Johtopäätöksemme aikalisän ottamisesta on entisestään kirkastunut ratikkahankkeen hankesuunnitelman tulosten myötä.

Ratikka ei tule palvelemaan edes koko itäistä Vantaata, puhumattakaan koko Vantaata. Tarvitaanko Vantaalle ratikan mahdollistamaa tuntuvaa väestönkasvua vai riittäisikö suunniteltua hitaampikin kasvu? Virkamiesten arvion mukaan runkobussin kapasiteettia ei olla ylittymässä ainakaan vuoteen 2050 mennessä, joten bussivaihtoehto riittää vantaalaisten tarpeisiin lähes kolmeksikymmeneksi vuodeksi.

Hyvät kuulijat!

Tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia. Ratikka ei kuitenkaan yksinään riitä esimerkiksi muuttamaan jo pidempään vallinnutta asuinalueiden eriytymisen kehityskulkua. Muitakin toimenpiteitä tarvitaan eriytymisen hidastamiseksi. Lisäksi Vantaalla on paljon tärkeitä, tulevia investointeja, kuten tiiviimpi lähipäiväkoti-verkosto sekä vanhojen ja sisäilmaongelmista kärsivien päiväkotien ja koulujen korjausvelkaa. Vanhat tiet pitäisi myös vihdoin saada kuntoon. Tiestöön korjausvelkakin on Vantaalle kertynyt noin 350 miljoonaa euroa.

Ratikkahankkeen sijaan voimme edistää erityisesti kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa, väljempää asumista rauhallisella, vehreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovat kaupungin vetovoimatekijä.

Hyvät vantaalaiset!
Ratikan rakentamisen kustannusarvio on nyt 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuudeksi jäisi 414 miljoonaa euroa. Tämä olettaen, että valtio osallistuisi Vantaan paikallisliikenteen ja alueen seutuliikenteen kehittämiseen kaikkien suomalaisten verorahoilla. Alkuperäinen arvio oli myös, että

vuorokaudessa ratikalla tehtäisiin 82 000 matkaa. Nyt arvio on 31 000 matkaa vuonna 2030. Tämä romahdus tuli yllätyksenä ratikan suunnittelusta vastaavillekin.

Keskustalle on tärkeää, että kaupunkimme elinvoimaisuuden kehittämiseen etsitään aidosti muita ratkaisuja ratikan sijaan. Investointi ihmisiin, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin ja koulutukseen sekä työllisyyden ja yrittäjyyden vahvistamiseen ovat parhaita mahdollisia keinoja elinvoiman vahvistamiseksi.

Ratikkahanke ei ole juuri nyt Vantaalla ajankohtainen.

Vantaan Keskusta esittää edellä mainituin perustein ratikkahanketta hylättäväksi.

———

Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Jouko Jääskeläinen

Yllätysten ajassa tarvitaan malttia

Ratikka on kaikkien huulilla. Pitäisikö siis meille tärkeä sana ratikka kirjoittaa ihan isolla alkukirjaimella. Vai onko sen oikeampi nimi josse (jos se tulee) kuten mietimme matkallamme Tampereelle. Siellä tunnetaan bussi nimeltänsä nysse (nyt se tulee).

Ratikan seurantaryhmä on nähnyt myönteisiä yllätyksiä. Suunnitelmat ovat toteutuneet hyvissä ajoin ja täsmällisinä. Kiitos tästä virkahenkilöstölle ja johdolle. Yllätyksiäkin on kirjattu, eikä esimerkiksi radan alitus Tikkurilassa ole läpihuutojuttu. Hankala on kauppakeskus Jumbon ohittaminen ylimääräisine akkuratkaisuineen.

Kustannusten nousu ei ole yllätys, mutta varjoja suunnitelman tielle se heittää. On hämmentävää, että vuosikymmenten päähän laskettu taloudellinen arvio antaa laskennallisen edun, jonka kokoluokka jää ennustamiseen liittyvän epävarmuustason sisälle.

Hankkeen edut liittyvät kiinteistötalouteen. Käytännössä niitä tulee kertymään eniten reitin länsipäässä. Juuri nyt asuntojen myyntitilastot ovat jäissä. Mitä etua tämä lopulta luo itäisemmille alueille ja Hakunilaan jää nähtäväksi. Voi myös kysyä, onko suurin hyötyjä kaupunki. Imagon vahvistamiseen on halvempiakin keinoja.

Harmillista kyllä, valtion päätöksenteossa etuajo-oikeuden ovat saaneet raidehankkeet. Ekologisesti vaikuttavatkaan bussihankkeet eivät saa sitä teoreettistakaan taloudellista mahdollisuutta, mikä niille kuuluisi.

Aika yllättävä on ollut laskelma, että covidista johtuneen ja muunkin laskeneen nousujen määrän eli käyttöennusteen pienentymisen korvaa jo vuorojen vähentäminen.
Vihreään siirtymään liitetty ratikka määrittelee kulkuväylien sijainnin ja rakenteen, mutta samalla rajoittaa julkisen liikenteen reittivalintoja.

On syytä miettiä, mitä esitys merkitsee. Tuoko ratikka meille lisää asujaimistoa, joka veronmaksukyvyllään helpottaa paineitamme. Vai jatkuuko nähtävissä ollut tilanne ja kehitys. Onko meillä rooli pääkaupunkiseudun edullisimman työvoiman asuttajana vai saammeko laadullisia hyppyjä

ylöspäin. Tarvitsemme kipeästi lisää pientaloalueita toimivine lähipalveluineen ja varoja jo toteutuneen syrjäytymisen hoitoon.

Suuret talouden yllätykset eivät ole maailmalla ilmaantuneet loppuakseen. Sieltä saamme todennäköisesti vielä pitkään ongelmallisia impulsseja. Korkotaso on vuosikymmenten takaisessa normaalissa, mutta pitkän nollakoron jälkeen se luo pahoja ongelmia. Onko nyt syytä sitoa kaupungin investointivaihtoehtoja ja mahdollisuuksia nousevassa korkoilmastossa.

Siis kysyn ja kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä kysyy, laittaisinko hankkeeseen omaa rahaa, kun kassavirtamme on ohentunut kiitos hyvinvointialue ratkaisun. Korkotason kehitys on epävarma, liikenteen määrä ja ajoituskin aikamme etätyöilmiöineen on muuttumassa. Oman taloutemme kasvussa ei ole nähtävissä rakenteellista hyppäystä parempaan. Meille on kerrottu, että vuosikymmentenkään laskelma ratikasta ei tuo olennaista rahallista voittoa.

Kristillisdemokraattinen ryhmä antaa kiitosta suunnitelmien hyvälle laadulle ja asialliselle aikataulutukselle.

Kuitenkin tässä vaiheessa asia on syytä palauttaa kaupunginhallitukselle, jotta vielä tämän vaalikauden aikana voidaan arvioida hankkeen taloudellisia ja teknisiä edellytyksiä.

Esityksemme ja kannatuksemme teemme myöhemmin keskustelussa, viime kädessä voimme joutua äänestämään myös esityksen hylkäämisen puolesta.

Maailmalla ja lähellämme on tarjolla paljon yllätyksiä, malttia ja lisäaikaa hankkeen käynnistämiselle tarvitaan.

———

Liike Nyt valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Nina Nummela

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat

Noin kymmenen vuotta sitten Vantaa oli ajautumassa kriisikunnaksi korkeasta velkataakasta johtuen. Kymmenen vuoden aikana velkaa on lyhennetty ansiokkaasti ja tänä päivänä Vantaa on yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista. Ratikan myötä ilo matalasta velka-asteesta loppuisi kuitenkin lyhyeen.

Vantaan ratikan kustannusarvio alkuperäisestä suunnitelmasta lähes tuplaantui, yli 600 miljoonaan euroon, samalla arvio matkustajamääristä puolittui. Alun perin matkustajamäärän arveltiin olevan noin 80 000 matkustajaa vuorokaudessa. Vertailun vuoksi kerrottakoon, että koko reitin varrella asuu reilu 50 000 asukasta ja samaa reittiä tällä hetkellä kulkevan bussilinjan käyttäjämäärä on noin 14 500 matkustajaa vuorokaudessa. Kieltämättä tällaisen arvion jälkeen uskottavuus koko suunnitelmaan horjuu. Toki myöhemmin arviota laskettiin, mutta senkin mukaan noin 20 000 matkustajaa enemmän tulisi hypätä ratikan kyytiin joka ikinen päivä verrattuna nykyiseen. Voi vain arvella ovatko myös kustannuslaskelmat ja toisaalta arviot tulopuolesta eli ratikan johdosta tulevien investointien määrä yhtä pielessä. Reitin varrella kun on useita suuria epävarmuustekijöitä, kuten tunnelin rakentaminen Tikkurilaan. Maanalaisen rakentamisen riskitekijät ovat aina niin suuret, että yllätyksiä tulee ja budjetti yleensä venyy ja paukkuu reilusti. Näin on käynyt muun muassa Espoon metron, kehäradan

lentokenttäalueen ja Olympiastadionin maanalaisen rakentamisen yhteydessä. Taloudellisten arvioiden perusteella ratikan kannattavuusmarginaali on niin pieni, että hanke ei kestä käytännössä mitään takaiskuja rakennusvaiheessa. Ja kaikkihan me tiedämme, että tämä on isoissa rakennushankkeissa lähes mahdotonta.

Tulopuoli on rakennettu sen varaan, että lukuisat yritykset ja hyvätuloiset uudet asukkaat rynnistävät reitin varrelle rakennettaviin kerrostaloihin. Entä jos näin ei käykään? Tutkimusten mukaan Vantaalta muuttavat pois hyvätuloiset perheet, jotka kaipaavat väljempää omakoti- ja pientaloasumista. Ratikkareitin varrelle rakennettavat kerrostalot eivät tätä ongelmaa ratkaise. Jos ratikka päätetään rakentaa, on hyvin tärkeää, että reitin varrelle kaavoitetaan ja rakennetaan muitakin kuin pieniä kerrostaloasuntoja. Ne tuskin parantavat alueiden eriarvoistumista.

Ratikkavelan pelkät korkokulut tulevat olemaan Vantaalle yli 220 miljoonaa euroa! Korot ovat nousseet reilusti ja vaikka huippu on todennäköisesti nyt saavutettu, niin on varsin selvää, ettei paluuta takaisin nollakorkoaikaan ole. Ratikan puolustajat sanovat, että Vantaan kuntavero ei nouse ratikan myötä, mutta millä maksetaan nuo korkokulut? Otetaanko niidenkin maksamiseen lisää velkaa?

Kevään eduskuntavaalien yhteydessä Suomen velka oli erityisesti oikeistopuolueiden suurimpia huolenaiheita, nyt velan lisääminen ei tunnukaan enää kaikkia haittaavan. Ja vaikka valtio maksaisikin ratikan kuluista osan, niin eivät nekään rahat tyhjästä tule. Ne ovat väkisinkin jostain pois. Rahalle olisi kyllä käyttöä opetustyössä, terveydenhoidossa, mielenterveyspalveluissa, vanhustenhoidossa ja monessa muussa tärkeässä kohteessa. Ja kaiken kukkuraksi kustannuslaskelmat eivät edes sisällä itse ratikkavaunuja eivätkä -varikkoa. Nämä kulut eivät mene suoraan Vantaan budjetista, mutta joku ne silti lopulta maksaa; lasku lankeaa meille veronmaksajille.

Vantaalla ja Suomella riittää ongelmakohtia, jotka on laitettava kuntoon ennen Vantaan ratikkaa. Asiat on laitettava tärkeysjärjestykseen ja meillä ei valitettavasti juuri nyt ole varaa ratikkaan.

———

Ruotsalaisen kansanpuolueen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Patrik Karlsson

Ordförande, fullmäktigeledamöter, mina damer och herrar,

Vandaspåran – Vantaanratikka är något vi inom staden både på tjänstemannahåll och som politiker jobbat med under många år. Idag är dags att ta slutgiltigt beslut i saken. I fullmätigestrategin för 2022–2025 är Vanda spåran ett av stadens spjutsspetsprojekt. Vandaspåran är även med i MAL avtalet med staten. Nu är det bara viktigt att staten förbinder sig till sin del av kostnaderna.

Ringbanan blev en succé och nu är frågan om även östra delen av Vanda skall få spårväg. Vandaspåran har som mål att dra till sig nya arbetsplatser och utveckla staden. Det skall bli lättare att röra sig. Områdets välmående och sysselsättning skall öka. Detta är även ett miljövänligt alternativ.

Detta är tänkt att bli Vandas första snabbspårväg på en sträcka på 19,3 kilometer från Mellungsbacka via Håkansböle och Dickursby till flygfältet. 27 hållplatser skall byggas. Längs spåret är det uppskattat att det 2050 skulle bo 89 000 invånare och finnas 68 000 arbetsplatser. Totalkostnaderna skulle bli lite på 600 miljoner euro och Vandas andel lite på 400 miljoner euro. Enligt uträkningarna skulle kostnaderna via fastighetsskatter, samfundsskatt mm, betala tillbaka sig på senast 40 år.

Om beslutet görs idag så kan vi börja åka Vandaspåran 2029. På många ställen har det byggts snabbspårvägar med ett positivare resultat än vad man kunnat förutspå, Tammerfors är ett bra exempel på det.

Den här typen av beslut har stor betydelse för stadens image och brand, sedan gäller det att efter detta projekt fundera på att dra samman snabbspårvagnslinje från Helsingfors till västra Vanda, finns ju reserveringar i generalplanen.

Ratikka hankkeen hinta nykyisessä hankesuunnitelmassa on korkea. Kustannuslaskelma on kohonnut merkittävästi. Arvio on tällä hetkellä yli 600 miljoonaa euroa josta 414 miljoonaa on Vantaan osuus. Hanke tullaan rahoittamaan lainalla ja laina maksetaan takaisin arvioiduilla maamyynti- ja kiinteistökehitys tuloilla. Hanke sisältää paljon olettamuksia siitä miten Vantaan kiinteistökehitys kehittyy raiteen ympärillä ja miten kustannustaso tulee kehittymään tulevaisuudessa. Tähän hankkeeseen liittyy riskejä jotka toiset ryhmät ja valtuutetut ovat valmiita ottamaan ja toiset eivät.

RKP:n valtuustoryhmällä ei ole ryhmä päätöstä asiassa, vaan me teemme päätöksen oman harkinnan mukaan.

Idag skall vi göra beslut i denna viktiga fråga, en del vill inte ha detta och andra vill ha, det förslag som vinner är det som får minst 34 fullmäktigeledamöter bakom sig. Inom SFP har vi inte gjort ett gruppbeslut utan vi röstar enligt eget tycke.

———

Valta kuuluu kansalle
Milad Dehghan

Hyvät vantaalaiset katsojat sekä valtuutetut

Tämä hanke tulee olemaan yksi vantaan historian suurimmista investoinneista: yli 600 Miljoonan euron ratikkahanke! Vaalikoneen tuloksista päätellen enemmistö teistä valtuutetuista VASTUSTAA Ratikan rakentamista, varsinkin huonossa taloudellisessa tilanteessa. Nyt ei ole pelkästään inflaatio noussut voimakkaasti, vaan myös ratikan rakennuskustannukset ovat nousseet sadoilla miljoonilla euroilla tässä lyhyessä ajassa, puhumattakaan tulevaisuuden maailman taloustilanteen epävarmuudesta, se voi nousta vieläkin enemmän!

On selvää että olemme nyt huonossa taloudellisessa tilanteessa. Vantaalla on terveydenhuolto rempallaan, nuoret oireilevat, vanhustenhuolto on huonolla tolalla ja maahanmuuton aiheuttamat kustannukset valtavia. nämä eivät kuulu vantaan investointeihin, ratikka kuuluu! Tämän jälkeen onkin helppoa nähdä monenko valtuutetun takit kääntyvät äänestysaikana. Puheet on yhtä, teot toista ja selitykset kolmatta! En malta odottaa äänestystulosta ja verrata sitä teidän antamiin vaalikoneen vastauksiin ratikasta!

Minun ei tarvitse tässä enää mainita Newsec Advicea tai eräitten kokoomuslaisten jääviyttä äänestämisessä, sillä perussuomalaiset ovat siitä jo maininneet. Ei muuta kun onnea niille jotka haluavat pelata veronmaksajien rahoilla yli 600 miljoonan euron UHKAPELIÄ, tähän aivan lobattuun ja puolueellisesti arvioituun ratikkahankkeeseen joka turvautuu hitaaseen, kalliiseen ja vanhaan teknologiaan, joka takaa ainakin kiinteistösijoittajille miljoonavoittoja, joka ehkä 40-vuoden päästä voi

tuottaa voittoa... 40-vuoden päästä tällä teknologisella kehityksellä meillä on vähintäkin käytössä Teslan tekoälyllä toimivia lentäviä autoja, ja muita hienoja antigravitaatio kulkuneuvoja ja sitten ihmetellään ylhäältä alas katsoen miksi vantaan ratikka ei ole vielä museossa.

Myös monet alan huippuasiantuntijat ovat ottaneet yhteyttä meihin valtuutettuihin sähköpostilla ja varoittaneet hankkeesta, pyytäen vähintään siirtämään päätös myöhempään ajankohtaan: kommentteina: tuovat valtavan tappiot, väärät laskelmat matkustajamäärissä että budjetista. uusien energialajien käyttöönotto busseissa, tekoälyn tuomat mahdollisuudet jotka on vaikeampi toteuttaa raideliikenteessä, sekä raideliikenteen kaluston painavuus joka vaatii enemmän energiaa ja enemmän päästöjä kuin bussien käyttö. Toivon että valtuutetuilla täällä ei ole omaa lehmää ojassa liittyen tähän ratikkahankkeeseen, Valta kuuluu busseille, kiitos

———

Avvikande mening i ärendet § 5 Vandaspårans byggande

Centerns fullmäktigegrupp 22.05.2023 vid stadsfullmäktiges sammanträde

Time out för Vandas spårvägsprojekt

Centern i Vanda konstaterade redan innan kommunalvalet 2021 att Vanda bör ta en time out när det gäller stora trafikinvesteringar. Vår slutsats att ta en time out har blivit ännu tydligare i och med resultaten av projektplanen för spårvägsprojektet.

Spårvägen kommer inte ens att betjäna hela östra Vanda, för att inte tala om hela Vanda. Behöver Vanda en ansenlig befolkningstillväxt som Vandaspåran möjliggör eller skulle det räcka med en långsammare tillväxt? Enligt tjänstemännens beräkningar kommer stombussens kapacitet inte att överskridas före år 2050, så därför är bussalternativet tillräckligt för Vandabornas behov praktiskt taget för trettio år framåt.

Vi behöver en bättre stad för Vandaborna. Spårvägen i sig kommer däremot till exempel inte att räcka till för att ändra den långvariga segregationsutvecklingen i bostadsområdena. Även andra åtgärder behövs för att bromsa upp segregationen. I Vanda finns det också många viktiga framtida investeringar, t.ex. ett tätare nätverk av närdaghem samt reparationsskulder för daghem och skolor som är ålderstigna eller har problem med inomhusluften. Gamla vägar borde också äntligen restaureras och fås i skick. Vandas reparationsskulder för vägnätet har uppgått till cirka 350 miljoner euro.

I stället för spårvägsprojektet kan vi särskilt främja en jämlik trafik i alla bostadsområden i Vanda, rymligare boende i ett lugnt, grönskande bostadsområde där skolor, daghem, bibliotek, hälsovårdstjänster, friluft- och hobbymöjligheter samt dagligvarubutiker finns i närheten. Fungerande närtjänster är en attraktionsfaktor för staden.

De beräknade kostnaderna för byggandet av Vandaspåran är nu 606 miljoner euro, varav Vandas andel skulle bli 414 miljoner euro. Detta under förutsättning att staten deltar i utvecklingen av Vandas lokaltrafik och områdets regiontrafik med finländarnas skattepengar. De ursprungliga beräkningarna visade också att 82 000 spårvagnsresor skulle göras per dygn. Nu är beräkningen 31 000 resor år 2030. Den här kraftiga minskningen kom som en överraskning också för dem som ansvarade för planeringen av spårvägen.

För Centern är det viktigt att man i stället för spårvägen på riktigt försöker hitta lösningar för att utveckla stadens livskraft. Investeringar i människor, särskilt barns och ungas välbefinnande och utbildning samt stärkande av sysselsättning och företagande är bästa möjliga metoder för att förbättra livskraften.

Spårvägsprojektet är inte aktuellt i Vanda i nuläget.

Detaljerade motiveringar för den avvikande meningen:

I stället för en jätteinvestering ska gator och skolor sättas i skick

I detta ekonomiska läge finns det inga förutsättningar för att förbinda sig till en ny jätteinvestering. Underskottet i den offentliga ekonomin är enorm i Finland. Nya omfattande investeringsprojekt ska läggas på is.

I stället för dem ska existerande leder och gator restaureras och fås i skick. Detta gäller både riksomfattande miljardspår som Vandas eget spårvägsprojekt för hundratals miljoner euro.

Vandas reparations- och byggnadsskuld har uppgått till rentav cirka 350 miljoner euro. Den nuvarande budgetnivån som anvisats möjliggör inte planmässig kontroll av reparations- eller byggnadsskulden. Reparationsskulden riskerar snarare att öka än minska. I Vanda finns det också många viktiga framtida investeringar, t.ex. ett tätare ledningsnät samt åtgärdandet av reparationsskulden för daghem och skolor som är ålderstigna eller har problem med inomhusluften.

Det finns mycket att utveckla i kollektivtrafiken i Vanda. Busslinjerna borde betjäna olika områden i stor omfattning i hela Vanda och hela huvudstadsregionen. I stället för spårvägsprojektet vill Centern särskilt främja en jämlik trafik i alla bostadsområden i Vanda, rymligare boende i ett lugnt, grönskande bostadsområde där skolor, daghem, bibliotek, hälsovårdstjänster, frilufts- och hobbymöjligheter samt dagligvarubutiker finns i närheten. Fungerande närtjänster är enligt Centern en attraktionsfaktor för staden.

Spårvägens kostnader har skenat

Under arbetet med utredningen av spårvägsprojektet har kostnaderna ökat i väsentlig grad från de ursprungliga beräkningarna. Samtidigt har den beräknade användarmängden minskat kraftigt. För skattebetalarna bosatta i Vanda har ekvationen blivit allt svårare att godkänna.

De beräknade kostnaderna för byggandet av Vandaspåran är nu 606 miljoner euro, varav Vandas andel skulle bli 414 miljoner euro. Detta under förutsättning att staten deltar i utvecklingen av Vandas lokaltrafik och områdets regiontrafik med finländarnas skattepengar på det sätt som Vanda önskar.

Vanda har under de senaste sex åren lyckats minska sin skuldbörda med rentav 250 miljoner euro. Detta har lyckats genom en stram och ansvarsfull ekonomi. Vanda är nu efter denna så kallade avmaskningskur en av de minst skuldsatta stora städerna.

Förhoppningsvis har man inte sanerat och stabiliserat ekonomin –också på bekostnad av servicen– bara för att det ska uppstå möjligheter för en omfattande skuldsättning i Vanda som byggandet av spårvägen kräver. Vanda har inte råd med att i framtiden höja räntor eller skära ned i servicen ytterligare, för att kunna täcka skuldutgifterna för spårvägen.

Staten har inte än beslutat om sitt deltagande i byggnadskostnaderna

Staten är tvungen att balansera statsekonomin på ett betydande sätt under de närmaste åren, varvid ett naturligt anpassningsobjekt kunde vara inbesparing i framtida utgiftsposter. Det är bara att förundra sig över hur den skuldsatta statens pengar ska räcka till i fortsättningen – tydligen finns det ännu pengar kvar att fördela vid högerregeringens förhandlingar på Ständerhuset, eftersom man i Vanda räknar med det.

Beaktansvärt är likväl att det i den utgifts- och strukturkartläggning som finansministeriets tjänstemannakår publicerat våren 2023, nämns att statens finansiering i MTB-avtalen har stigit till en nivå som är omotiverat stor. Enligt kartläggningen ska regionerna förbereda sig på att staten inte kan upprätthålla den finansieringsnivå som beviljats för den gångna avtalsperioden.

När staten beslutade i det nuvarande MBT-avtalet att delta i kostnaderna för planeringen av Vandaspåran, var de beräknade kostnaderna för projektet 393 miljoner euro, och alltså inte nuvarande 606 miljoner euro. Detta innebär också att statens finansieringsandel stiger betydligt från den ursprungliga, inte bara Vandas. Enligt MBT-avtalet fattar staten beslut om att delta i byggandet av Vandas snabbspårväg efter att Vanda stad fattat beslut om genomförandet av projektet i samband med nästa MTB-avtal.

Staten har alltså inte slutgiltigt beslutat om sitt deltagande i att täcka kostnaderna för byggandet av Vandaspåran.

Vandaspårans beräknade användarmängd har minskat drastiskt

De ursprungliga beräkningarna för Vandaspåran visade att 82 000 spårvagnsresor skulle göras per dygn. Nu är beräkningen 31 000 resor år 2030. Den här kraftiga minskningen kom som en överraskning också för dem som ansvarade för planeringen av spårvägen.

Den beräknade användarmängden har till och med minskat så mycket att man varit tvungen att förlänga spårvagnens planerade turintervall. Under den livligaste rusningstiden är turintervallen 7,5 minuter i stället för 5 minuter. Samtidigt minskar glesare turintervaller fördelarna med spårvägen, även om de minskar behovet av mängden materiel.

Totala nyttan av Vandaspåran negativ enligt Trafikledsverkets beräkningsmodell

I spårvägsprojektet är utgifterna i praktiken så gott som säkra, om de ens räcker. Som tur ingår det också en reservering för överraskande utgifter i projektets kostnader. Detta minskar risken för att kostnaderna ökar ytterligare, men utesluter inte möjligheten till tråkiga överraskningar.

Däremot beror inkomstbasen framför allt på hur de fastighetsekonomiska intäkterna lyckas. Vandaspåran innebär en stor hävstångseffekt för staden. Staden bygger upp en tillväxt baserad endast på hopp och önskan, med en risk som påverkar de nuvarande skattebetalarna i Vanda. Den rappa utvecklingen som skedde i Tammerfors, Birkalands centrum, är inte en garanti för att motsvarande kommer ske i Vanda, även om Tammerfors används som exempel här.

Det framgår i projektplanen att spårvägen inte är samhällsekonomiskt lönsam om man i beräkningarna följer Trafikledsverkets projektberäkningsanvisningar för banprojekt. Den totala nyttan av projektet är negativ, eftersom ökningen av trafikkostnaderna är större än någon annan kalkylmässig nytta, och därför kan faktiska nyttokostnadssiffror inte presenteras.

I Vanda har man inte låtit projektberäkningsanvisningarnas beräkningssätt för banprojekt förstöra stämningen, eftersom man beräknar att stadsutvecklingen ska ersätta skulden. I de förmodade tillväxtutsikter som målats upp för Vanda har man i beräkningarna, trots de ökade byggnadskostnaderna, fått pressat ihop ett realvärde på cirka 10 miljoner euro på plus. I väntan på att det händer.

Med tanke på kassaflödet i Vanda visar beräkningarna likaså ett plusresultat, särskilt under de första åren. Lånet som tas som skuld utgör alltså ett positivt kassaflöde för Vanda stad i denna beräkning.

Spårvägen betjänar endast en snäv del av Vanda

Vandaspåran kommer inte ens att betjäna hela östra eller mellersta Vanda, för att inte tala om hela Vanda. Frågan är om vi verkligen vill ha och behöver den kraftiga, bandliknande och tätt koncentrerade befolkningstillväxt som spårvägen skulle möjliggöra, eller om det räcker med en något långsammare, säker tillväxt som bussalternativet skulle möjliggöra?

Enligt tjänstemännens beräkningar kommer stombussens kapacitet inte att överskridas före år 2050, så därför är bussalternativet alldeles tillräckligt för Vandabornas nuvarande och framtida behov åtminstone för nästan trettio år framåt.

Spårvägens nyttor och kostnader kan vid behov värderas på nytt i framtiden.

Spårvägen kan ha positiva effekter när det gäller att bromsa upp segregationen i bostadsområdena inom sitt långsmala influensområde, eftersom spårvägen lockar ny investerardriven byggverksamhet vad gäller bostäder och lokaler. Utredningsarbetet visar dock att spårvägen i sig inte räcker till för att ändra den långvariga utvecklingsgången, utan det behövs också andra åtgärder.

Om så är fallet, tycker Centern att man då som ett alternativ till spårvägen borde prioritera dessa andra metoder i hela staden. Dessa är till exempel att främja företagandet och den lokala jämlikheten i områdena. Att få nya arbetsplatser eller att bostadsområdena är trygga och trivsamma förutsätter inte någon spårväg.

Vanda förlorar invånare till andra kommuner

Vanda förlorar sina invånare till andra kommuner. Under det senaste året (4/22–3/23) var nettomigration mellan kommunerna -825 personer enligt Statistikcentralens preliminära befolkningsstatistik. Vanda lider av en brist på attraktionskraft.

Vandas inflytelserika partier har misslyckats i att utveckla staden på ett jämlikt sätt. Närtjänsterna har tynat bort, man upplever otrygghet och närliggande grönområden har förstörts.

Stadens kraftiga utveckling har centraliserats till Dickursby och Myrbacka med omnejd. Samtidigt har stadsstrukturen förtätats ytterliga runtom i Vanda på många håll, trots protester från närområdets invånare och på bekostnad av naturvärdena.

Bostadsproduktionen har koncentrerats till investerardrivet byggande av små och dyra flervåningshusbostäder. Före detta Vandafamiljer har röstat med fötterna, eftersom Vanda inte längre kunnat svara på deras behov. Byggandet och planläggningen i Vanda har varit för ensidigt, och man skulle behöva planläggning som mångsidigt beaktar olika befolkningsgruppers behov och ett servicenätverk i anslutning till den.

Tillväxten i Vanda beror i hög grad på invandringen

Tillväxten i Vanda beror i hög grad på nettoinvandringen som enligt Statistikcentralens preliminära befolkningsstatistik var totalt 3717 personer mellan april 2022 och mars 2023.

Ett Finland som åldras behöver arbetskraftsinvandring, och humanitärt bistånd behövs också till exempel för att hjälpa dem som flyr kriget i Ukraina, men totalt sett är utvecklingsgången till en viss grad okontrollerad i Vanda just nu. Tjänsterna hänger inte med i befolkningsstrukturens förändringstakt.

Av Statistikcentralens statistik över befolkningsstrukturen framgår det att andelen personer med främmande språk som modersmål har ökat från cirka 5 procent till närmare 25 procent av Vandas befolkning under en period på endast 20 år (2002–2022). Detta är genomsnittet i hela Vanda. Det bör dessutom noteras att bostadsområdena i Vanda redan har segregerats betydligt från varandra. På riksnivå har andelen personer med främmande språk som modersmål ökat under 20 år från cirka 2 procent till cirka 9 procent.

För Vanda, som blivit mångkulturellt mycket snabbare än resten av Finland, har det uppstått en integrationsskuld. Alla som har flyttat under de senaste decennierna till Vanda har inte lyckats bli en integrerad del av samhället.

Den snabba, koncentrerade och ensidiga tillväxt som spårvägsinvesteringen möjliggör tenderar att fortsätta denna utveckling. Dess följdverkningar skulle resultera i en grupp Vandabor som är marginaliserade och har tappat sin framtidstro. Utvecklingen av segregationen mellan stadsdelarna i Vanda kan inte lösas med hjälp av en enstaka spårvägsinvestering.

Tillväxten i Vanda ska också ur invandringens perspektiv dimensioneras så att vår stad kan ta emot invandrare och hjälpa dem i att bli en integrerad del av det finska samhället. Man kan inte kräva mer integrationsförmåga av Vanda, utan man måste ta ett större ansvar för integrationen av invandrare i en större utsträckning i Finland. Vanda ska också beakta de långvarigare kostnaderna som orsakas av den specifika tillväxtprofilen också vid förhandlingarna som förs med staten om bland annat MBT-avtalet.

Vi behöver en bättre stad för Vandaborna

Vi behöver en bättre stad för Vandaborna, inte en spårvägsstad, vars självändamål är att växa snabbt ifrån sina invånare. Det finns gott om plats för tillväxt i Finland, också på andra ställen än Vanda.

För Centern är det viktigt att man i stället för spårvägen på riktigt försöker hitta lösningar för att utveckla stadens livskraft. Investeringar i människor, särskilt barns och ungas välbefinnande och utbildning samt stärkande av sysselsättning och företagande är bästa möjliga metoder för att förbättra livskraften.

Centern i Vanda anser därför att spårvägsprojektet inte är aktuellt i Vanda just nu.

Centern i Vanda föreslår att spårvägsprojektet förkastas enligt de grunder som nämns ovan.

Äänestysraportit - Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023 § 5

Description

Meeting Start	22/05/2023 18.02.30
Meeting Stopped	23/05/2023 0.05.41
Meeting Duration	6h 3m

Vote name:	§ 5 JAA = käsittelyn jatkaminen, EI = Kärjen palautusesitys
Vote subject:	
Meeting:	Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023
Agenda name:	§ 5 Vantaan ratikan rakentaminen
Vote start:	22/05/2023 23.00.09
Vote stop:	22/05/2023 23.01.07

Total Voting Results

Votes: 67

JAA	41	61,2%
EI	26	38,8%
Tyhjää	0	0%

Group Voting Results

kd

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kesk

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kok

JAA	11
EI	7
Tyhjää	0

liik

JAA	0

EI	2
Tyhjää	0

ps

JAA	0
EI	11
Tyhjää	0

rkp

JAA	1
EI	1
Tyhjää	0

sdp

JAA	16
EI	0
Tyhjää	0

vas

JAA	4
EI	0
Tyhjää	0

vihr

JAA	9
EI	0
Tyhjää	0

vkk

JAA	0
EI	1
Tyhjää	0

Individual Voting Results

JAA

Faysal Abdi	sdp
Siri Ahokas	kok
Hussein al-Taee	sdp
Anssi Aura	kok
Funda Demiri	vas
Antero Eerola	vas
Tarja Eklund	sdp
Naima el Issaoui	sdp
Minna Erkkilä	kok
Reija Friman	vihr
Heli Hakala	kok
Anu Hall	sdp
Mari Hynninen	sdp
Oskari Iivarinen	kok
Jari Jääskeläinen	vas
Sirkka-Liisa Kähärä	sdp
Tuire Kaimio	vihr
Patrik Karlsson	rkp
Ulla Kaukola	sdp
Siru Kauppinen	vihr
Kimmo Kiljunen	sdp
Otso Kivimäki	kok
Pirkko Letto	sdp
Antti Lindtman	sdp
Sari Multala	kok
Tuomas Mutanen	vihr
Vaula Norrena	vihr
Carita Orlando	kok
Anitta Orpana	kok
Manav Phull	kok
Eve Rämö	vihr
Minna Räsänen	sdp
Sakari Rokkanen	kok
Jussi Särkelä	sdp
Minttu Sillanpää	vas
Ranbir Sodhi	sdp
Säde Tahvanainen	sdp
Ida Tamminen	sdp
Eva Tawasoli	vihr
Hanna Valtanen	vihr
Mikko Viilo	vihr

EI

Tanja Aidanjuuri	ps
Stefan Åstrand	rkp
Milad Dehghan	vkk
Janne Hartikainen	ps
Jouko Jääskeläinen	kd
Juha Järä	ps
Susanna Kaiju	kok

Lauri Kaira	kok
Suvi Karhu	ps
Niilo Kärki	ps
Mika Kasonen	kok
Paula Lehmuskallio	kok
Kai-Ari Lundell	ps
Pirjo Luokkala	kesk
Mika Niikko	ps
Lasse Norres	kok
Nina Nummela	liik
Maari Raja-aho	kok
Katja Siniketo-Pietilä	kok
Juha Suoniemi	ps
Eeva Tikkanen	kesk
Tiina Tuomela	kd
Marjo Vacker	liik
Erika Veltheim	ps
Pekka Virkamäki	ps
Markku Weckman	ps

Vote name:	§ 5 JAA = KH:n esitys, EI = Virkamäen lisäysesitys
Vote subject:	
Meeting:	Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023
Agenda name:	§ 5 Vantaan ratikan rakentaminen
Vote start:	22/05/2023 23.44.05
Vote stop:	22/05/2023 23.44.52

Total Voting Results

Votes: 67

JAA	41	61,2%
EI	17	25,4%
Tyhjää	9	13,4%

Group Voting Results

kd

JAA	0
EI	0
Tyhjää	2

kesk

JAA	0
EI	0
Tyhjää	2

kok

JAA	11
EI	2
Tyhjää	5

liik

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

ps

JAA	0
EI	11
Tyhjää	0

rkp

JAA	1
EI	1
Tyhjää	0

sdp

JAA	16
EI	0
Tyhjää	0

vas

JAA	4
EI	0
Tyhjää	0

vihr

JAA	9
EI	0
Tyhjää	0

vkk

JAA	0
EI	1
Tyhjää	0

Individual Voting Results

JAA

Faysal Abdi	sdp
Siri Ahokas	kok
Hussein al-Taee	sdp
Anssi Aura	kok
Funda Demiri	vas
Antero Eerola	vas
Tarja Eklund	sdp
Naima el Issaoui	sdp
Minna Erkkilä	kok
Reija Friman	vihr
Heli Hakala	kok
Anu Hall	sdp
Mari Hynninen	sdp
Oskari Iivarinen	kok
Jari Jääskeläinen	vas
Sirkka-Liisa Kähärä	sdp
Tuire Kaimio	vihr
Patrik Karlsson	rkp
Ulla Kaukola	sdp
Siru Kauppinen	vihr
Kimmo Kiljunen	sdp
Otso Kivimäki	kok
Pirkko Letto	sdp
Antti Lindtman	sdp
Sari Multala	kok
Tuomas Mutanen	vihr
Carita Orlando	kok
Anitta Orpana	kok
Manav Phull	kok
Eve Rämö	vihr
Minna Räsänen	sdp
Sakari Rokkanen	kok
Jussi Särkelä	sdp
Tia Seppänen	vihr
Minttu Sillanpää	vas
Ranbir Sodhi	sdp
Säde Tahvanainen	sdp
Ida Tamminen	sdp
Eva Tawasoli	vihr
Hanna Valtanen	vihr
Mikko Viilo	vihr

EI

Tanja Aidanjuuri	ps
Stefan Åstrand	rkp
Milad Dehghan	vkk
Janne Hartikainen	ps
Juha Järä	ps
Suvi Karhu	ps
Niilo Kärki	ps

Paula Lehmuskallio	kok
Kai-Ari Lundell	ps
Mika Niikko	ps
Nina Nummela	liik
Katja Siniketo-Pietilä	kok
Juha Suoniemi	ps
Marjo Vacker	liik
Erika Veltheim	ps
Pekka Virkamäki	ps
Markku Weckman	ps

Tyhjää

Jouko Jääskeläinen	kd
Susanna Kaiju	kok
Lauri Kaira	kok
Mika Kasonen	kok
Pirjo Luokkala	kesk
Lasse Norres	kok
Maari Raja-aho	kok
Eeva Tikkanen	kesk
Tiina Tuomela	kd

Vote name:	§ 5 JAA = KH:n esitys, EI = Luokkalan hylkäysesitys
Vote subject:	
Meeting:	Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023
Agenda name:	§ 5 Vantaan ratikan rakentaminen
Vote start:	22/05/2023 23.46.01
Vote stop:	22/05/2023 23.47.09

Total Voting Results

Votes: 67

JAA	41	61,2%
EI	26	38,8%
Tyhjää	0	0%

Group Voting Results

kd

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kesk

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kok

JAA	11
EI	7
Tyhjää	0

liik

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

ps

JAA	0
EI	11
Tyhjää	0

rkp

JAA	1
EI	1
Tyhjää	0

sdp

JAA	16
EI	0
Tyhjää	0

vas

JAA	4
EI	0
Tyhjää	0

vihr

JAA	9
EI	0
Tyhjää	0

vkk

JAA	0
EI	1
Tyhjää	0

Individual Voting Results

JAA

Faysal Abdi	sdp
Siri Ahokas	kok
Hussein al-Taee	sdp
Anssi Aura	kok
Funda Demiri	vas
Antero Eerola	vas
Tarja Eklund	sdp
Naima el Issaoui	sdp
Minna Erkkilä	kok
Reija Friman	vihr
Heli Hakala	kok
Anu Hall	sdp
Mari Hynninen	sdp
Oskari Iivarinen	kok
Jari Jääskeläinen	vas
Sirkka-Liisa Kähärä	sdp
Tuire Kaimio	vihr
Patrik Karlsson	rkp
Ulla Kaukola	sdp
Siru Kauppinen	vihr
Kimmo Kiljunen	sdp
Otso Kivimäki	kok
Pirkko Letto	sdp
Antti Lindtman	sdp
Sari Multala	kok
Tuomas Mutanen	vihr
Carita Orlando	kok
Anitta Orpana	kok
Manav Phull	kok
Eve Rämö	vihr
Minna Räsänen	sdp
Sakari Rokkanen	kok
Jussi Särkelä	sdp
Tia Seppänen	vihr
Minttu Sillanpää	vas
Ranbir Sodhi	sdp
Säde Tahvanainen	sdp
Ida Tamminen	sdp
Eva Tawasoli	vihr
Hanna Valtanen	vihr
Mikko Viilo	vihr

EI

Tanja Aidanjuuri	ps
Stefan Åstrand	rkp
Milad Dehghan	vkk
Janne Hartikainen	ps
Jouko Jääskeläinen	kd
Juha Järä	ps
Susanna Kaiju	kok

Lauri Kaira	kok
Suvi Karhu	ps
Niilo Kärki	ps
Mika Kasonen	kok
Paula Lehmuskallio	kok
Kai-Ari Lundell	ps
Pirjo Luokkala	kesk
Mika Niikko	ps
Lasse Norres	kok
Nina Nummela	liik
Maari Raja-aho	kok
Katja Siniketo-Pietilä	kok
Juha Suoniemi	ps
Eeva Tikkanen	kesk
Tiina Tuomela	kd
Marjo Vacker	liik
Erika Veltheim	ps
Pekka Virkamäki	ps
Markku Weckman	ps

6 § **Dispositionsplan för spårvägen YK0049**

VD/4628/10.02.04.00/2020
TLA/MSI/MAH/LMU/JKU/JHO/JST/EMN/EJU/VIK/KW

Dispositionsplanen för spårvägen har blivit färdig för godkännande. I planen definierar man en vision om spårvagnsstaden Vanda och bedömer dimensioneringen och utvecklingens verkningar. Dispositionsplanen förtydligar och preciserar de respektive områdenas lösningar i generalplanen 2020 som trädde i kraft 11.1.2023. Dispositionsplanen fungerar som underlag för spårvagnens projektplan och bedömningen av konsekvenserna i anslutning till den.

En översiktsplan för Vandaspåran färdigställdes 2019. Stadsfullmäktige beslutade 16.12.2019 § 7 att staden fortsätter arbetet med att planera byggandet av spårvägen utgående från översiktsplanen. Samtidigt beslutade fullmäktige att en eller flera dispositionsplaner utarbetas för markanvändningen i spårvägskorridoren innan verkställighetsbeslutet fattas, så att spårvägsinvesteringen är ekonomiskt lönsam på lång sikt.

Utarbetandet av spårvagnens dispositionsplan inleddes i slutet av 2020 parallellt med slutförandet av generalplanen. Våren 2021 sammanställdes en omfattande uppsättning utgångspunkter och mål för arbetet med dispositionsplanen. Arbetet med utkastet inleddes hösten 2021 och nu är det klart för framläggning. Planeringsområdet för spårvägens dispositionsplan omfattar en zon som bildas av spårvagnshållplatserna inom en radie av cirka 800 meter. I stadsstrukturen ligger området mitt i regionen, men i nuläget finns det ännu inte riktigt någon tvärgående axel: områdets centrum ligger åtskilda från varandra och de stora trafikflerna har en stor avdelande inverkan.

Dispositionsplanen har getts tre uppgifter: definiera en vision för spårvagnsstaden, bedöma dimensioneringen och beskriva effekterna av spårvagnsstadens utveckling. Utgångspunkten är Vandas nya generalplan (FGE 25.1. 2021 § 14, har ännu inte vunnit laga kraft) som preciseras med denna plan. Dispositionsplanen sammanställer samtidigt redan aktuella markanvändningsplaner, såsom regionala dispositionsplaner. Som underlag för planeringsarbetet har man också utnyttjat en sammanställning av önskemål som invånarna lämnat in om spårvagnsstaden under tidigare växelverkan. Man önskar att spårvagnsstaden skapar en känsla av samhörighet, framhäver områdenas landmärken, är grönskande och uppfriskande, mångsidig när det gäller möjligheter till rörlighet, historiskt skiktad och intressant, trygg, inbjudande för alla åldrar och fungerande.

I utkastet till dispositionsplan har man definierat en vision av en spårvagnsstad som består av olika slags områden och kompletteras med respekt för utgångspunkterna. Spårvägen gör hela zonen attraktivare och förbättrar områdenas tillgänglighet. Spårvagnsstadens viktigaste fästpunkter är hållplatsområdena som förnyas och utvecklas som kärnområden för stadsutvecklingen. I bostadsområdena är målet att behålla ett rikt utbud av olika hustyper och boendealternativ i kompletteringsbyggandet. Nya bostadsområden byggs så att de är urbana. En betydande del av arbetsplatsområdena bevaras och förtätas i och med att områdenas lägen blir attraktivare. Bland de offentliga tjänsterna har särskilt skol- och daghemsnätverkets behov beskrivits i utkastet till dispositionsplan. Deras placering har markerats med P-beteckning (behovet att utveckla de offentliga tjänsterna) när det är fråga om en framtida tjänst som kräver noggrannare planering av placeringen. Tjänsterna i centrumområdena (C) presenteras inte separat på kartan, eftersom de utgör en del av centrumens funktionella mångsidighet och således ingår i bestämmelsen för beteckningen (C). Vid utvecklingen av servicenätet ska dispositionsplanens placeringsuppgifter tolkas som riktgivande. Beslut om servicenätet fattas i samband med godkännandet av servicenätverksplanen hösten 2022, och de exakta placeringarna av de nya tjänsterna fastställs på

detaljplanenivå. Befolkningstillväxten förbättrar också verksamhetsförutsättningarna för handelns servicenät. Grönområdesnätverkets lösning preciseras utifrån generalplanen. Viktiga ekologiska förbindelser och naturvärden tryggas

Trafiksystemet utvecklas och förnyas så att det stöder kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken så att resekedjor som kombinerar olika färdsätt kan bilda ett likvärdigt alternativ till personbilstrafiken. I centrumområdena och spårvagnshållplatsernas influensområde utvecklas närmiljön med prioritet på promenadvänlighet: stadsmiljön förnyas så att den är upplevelsetät, högklassigt byggd och för också element från det blågröna nätverket till centrala platser.

I utkastet till dispositionsplan för spårvägen har man uppskattat planeringsområdets dimensioner så att invånarantalet skulle kunna öka till över 60 000 och antalet arbetsplatser till ca 30 000 fram till år 2050. Effekterna av spårvagnsstadens utveckling kommer att bedömas på grundval av utkastet till dispositionsplan. För närvarande pågår utredningar om trafik och fastighetsekonomi. En mer övergripande bedömning görs under sommaren. På basis av växelverkan och bedömningarna i anslutning till utkastet utformas ett utkastförslag som är avsett att vara färdigt för godkännande i slutet av år 2022.

Planeringen och växelverkan när det gäller spårvägens dispositionsplan har baserat sig på målet om en mångsidig, öppen och jämlik kommunikation och växelverkan med olika grupper av kommuninvånare. Under arbetet med utkastet har man samlat de tankar som invånarna redan tidigare gett och ordnat olika möjligheter för olika grupper att delta i planeringen av utkastet. Diskussionen och växelverkan fortsätter utgående från utkastet våren 2022.

Stadsmiljönämnden 5.4.2022 § 5

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

a) utkastet till dispositionsplan för spårvägen YK0049 som daterats 5.4.2022 läggs fram i 30 dagar,
b) generalplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden.

Behandling:
Stadsmiljönämndens ordförande Anssi Aura föreslog att ärendet bordläggs. Förslaget godkändes enhälligt.

Beslut:
Nämnden beslutade att bordlägga ärendet till följande sammanträde.

_____

Stadsmiljönämnden 10.5.2022 § 10

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

a) utkastet till dispositionsplan för spårvägen YK0049 som daterats 5.4.2022 läggs fram i 30 dagar,
b) generalplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden.

Behandling:
Stadsmiljönämndens ledamot Pekka Virkamäki gav följande återremitteringsförslag: Jag föreslår att presentationen av utvecklingsbilden antecknas för kännedom och att ärendet återremitteras för ny beredning som en plan enligt markanvändnings- och bygglagen. Förslaget förföll i brist på understöd.

Stadsplaneringsdirektören kompletterade sitt förslag genom att i femte stycket i presentationsdelen av föredragningslistans text lägga till följande meningar (tillägg i kursiv stil):
I utkastet till dispositionsplan har man definierat en vision av en spårvagnsstad som består av olika slags områden och kompletteras med respekt för utgångspunkterna. Spårvägen gör hela zonen attraktivare och förbättrar områdenas tillgänglighet. Spårvagnsstadens viktigaste fästpunkter är hållplatsområdena som förnyas och utvecklas som kärnområden för stadsutvecklingen. I bostadsområdena är målet att behålla ett rikt utbud av olika hustyper och boendealternativ i kompletteringsbyggandet. Nya bostadsområden byggs så att de är urbana. En betydande del av arbetsplatsområdena bevaras och förtätas i och med att områdenas lägen blir attraktivare. Bland de offentliga tjänsterna har särskilt skol- och daghemsnätverkets behov beskrivits i utkastet till dispositionsplan. *Deras placering har markerats med P-beteckning (behovet att utveckla de offentliga tjänsterna) när det är fråga om en framtida tjänst som kräver noggrannare planering av placeringen. Tjänsterna i centrumområdena (C) presenteras inte separat på kartan, eftersom de utgör en del av centrumens funktionella mångsidighet och således ingår i bestämmelsen för beteckningen (C). Vid utvecklingen av servicenätet ska dispositionsplanens placeringsuppgifter tolkas som riktgivande. Beslut om servicenätet fattas i samband med godkännandet av servicenätverksplanen hösten 2022, och de exakta placeringarna av de nya tjänsterna fastställs på detaljplanenivå.* Befolkningstillväxten förbättrar också verksamhetsförutsättningarna för handelns servicenät. Grönområdesnätverkets lösning preciseras utifrån generalplanen. Viktiga ekologiska förbindelser och naturvärden tryggas.

Beslut:
Det kompletterade förslaget godkändes.

Det antecknades att stadsmiljönämndens ledamot Pekka Virkamäki lämnade in en följande protokollsuttalande i ärendet:
”Innehållsmässigt påminner utvecklingsbilden/dispositionsplanen med kartor, ”beskrivningar” och planbestämmelser om en delgeneralplan. Delgeneralplanen kan enligt MBL också utarbetas utan rättsverkningar. Det är också kännetecknande för utvecklingsbilden att den utarbetas i växelverkan med medborgarna. Grunden för generalplanens legitimitet är en reglerad behandlingsordning och medborgarnas delaktighet, i vilken ingår omfattande rättigheter att anföra besvär över slutresultatet för att säkerställa att innehållet uppfyller lagens krav.

I motiveringen har det i flera punkter framförts att dispositionsplanen kompletterar, preciserar, begränsar eller på annat sätt fastställer den generalplan som godkänts av fullmäktige. Endast lagliga planer enligt MBL kan ha sådana effekter. De effekter som beskrivs har klart samband med delgeneralplanen och kan inte föreslås för godkännande på något annat sätt än i samma ordning som i den plan som utarbetats. Grundlagen förutsätter att lagen ska iakttas i all myndighetsverksamhet.

Sammanfattningen enligt lagförslagets innehåll avviker på flera ställen från den generalplan som fullmäktige godkänt. Utgångspunkten i generalplanen är att bevara stadsdelarnas karaktär. I dag baserar sig parkeringen i stadens områdescentrum på markparkering i bostadskvarter i en ljus miljö på gårdar och gröna gårdar. Den maximala byggvolym som föreslås i dispositionsplanen innebär vid

nybyggnad att man i alla höghuskvarter övergår till parkeringshus eller annan strukturell parkering. Det skulle innebära en betydande förändring av områdenas karaktär. Priset på en parkeringsplats i markparkering är cirka 20 €/mån och för parkeringshus 100–150/mån.

Den utvecklingsbild/dispositionsplan som presenteras skapar en god grund för de egentliga delgeneralplanerna. Då ska dock kompletterande utredningar göras och växelverkan göras på det sätt som markanvändnings- och bygglagen förutsätter. Detta inbegriper också omfattande besvärsrätt som garanteras av grundlagen och MBL och genom vilka man kan kontrollera att planen till sitt innehåll överensstämmer med lagen. Saken kan inte enbart grunda sig på tjänstemäns försäkringar, som det föreslås i detta förslag."

_____

Stadsstyrelsen 23.5.2022 § 16

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:
Stadsstyrelsen beslutar att
a) utkastet till dispositionsplan för spårvägen YK0049 som daterats 5.4.2022 läggs fram i 30 dagar,
b) generalplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden.

Protokollet justeras och godkänns för denna paragrafs del omedelbart vid sammanträdet.

Behandling:
Under behandlingen av ärendet gav sannfinländarnas stadsstyrelseledamot Kai-Ari Lundell följande återremitterings- och motförslag som understöddes av stadsstyrelsens ersättare Niilo Kärki:

"Vi föreslår att presentationen av utvecklingsbilden antecknas för kännedom och att ärendet återremitteras för ny beredning som en plan enligt markanvändnings- och bygglagen."

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder stadsmiljöns verksamhetsområdes biträdande stadsdirektörs basförslag röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamot Kai-Ari Lundells återremitterings- och motförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 10 ja-röster (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen), 3 nej-röster (Niikko, Lundell, Kärki), varvid ordföranden konstaterade att återremitterings- och motförslaget förkastats.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Vidare antecknades att sannfinländarna lämnade in följande protokollsuttalande:

"Innehållsmässigt påminner utvecklingsbilden/dispositionsplanen med kartor, beskrivningar och "planbestämmelser" om en delgeneralplan. Delgeneralplanen kan enligt MBL också utarbetas utan rättsverkningar.

Det är också kännetecknande för utvecklingsbilden att den utarbetas i växelverkan med medborgarna. Grunden för generalplanens legitimitet är en reglerad behandlingsordning och medborgarnas delaktighet, i vilken ingår omfattande rättigheter att anföra besvär över slutresultatet för att säkerställa att innehållet uppfyller lagens krav.”

Protokollet justerades och godkändes för denna paragrafs del omgående vid sammanträdet.

_____

Som uppgifter för dispositionsplanen definierades i början av arbetet en vision för spårvagnsstaden Vanda, dess dimensionering och effekterna av dess utveckling. Utkastet till dispositionsplan definierade den första visionen utifrån vilken man kunde göra konsekvensbedömningar samt diskutera och föra dialog om planens innehåll.

Konsekvensbedömningar av utkastet till dispositionsplan genomfördes. WSP Finland Oy har gjort en bedömning av konsekvenserna för trafiken (slutrapport 2.9.2022). Övriga konsekvensbedömningar utarbetades av Ramboll (slutrapport 8.12.2022). Båda de färdiga bedömningarna bifogas beslutsförslaget. Dessutom har spårvägsprojektet beställt en separat kompletterande bedömning av differentieringsutvecklingen, men den är ännu inte färdig.

Konsekvenserna har bedömts i fråga om följande teman: områdes- och samhällsstrukturen, näringslivet, stadsbilden, landskapet och kulturmiljön, naturen, klimatet samt människor och sammanslutningar. I bedömningstemana och bedömningskriterierna har man beaktat de mål som uppställts för spårvägsprojektet samt i tillämpliga delar de betydande direkta och indirekta konsekvenserna av genomförandet av planen enligt MBF § 1 mom. Konsekvenserna jämfördes med nuläget, och å andra sidan har man försökt jämföra konsekvenserna av dispositionsplanen med konsekvenserna av den nya generalplanen. I arbetet har det varit en utmaning att identifiera just de lösningar som den precisionsnivå i planeringen som kännetecknar spårvägens dispositionsplan medför och jämföra dem med en mer allmän generalplan och å andra sidan med ett mer detaljerat material som beskriver nuläget i området.

Konsekvenserna för samhällsstrukturen och trafiksystemet är enligt bedömningen gynnsamma. Dispositionsplanen gör det möjligt att svara på tillväxttrycket på ett hållbart sätt. Tillväxten styrs till dispositionsplanens område, som är en zon med hållbar tillväxt enligt generalplanen och en primär utvecklingszon enligt MBT2019-planen för Helsingforsregionen. Att flytta kollektivtrafikens stomlinje till spårvägen gör det möjligt att utveckla områdena utmed spårvägen på ett jämnare och mer övergripande sätt än utan spårvägen. Spårvägen skapar möjligheter att skapa ett hållbart mobilitetssystem som är jämlikt med personbilstrafiken i Vanda, vilket är nödvändigt för att staden ska kunna hålla sig till klimatmålen och överhuvudtaget växa med så lite resurser som möjligt. Den stadsbildsmässiga bedömningen var kanske den svåraste delen och förblev oavslutad, eftersom planeringens noggrannhet i hållplatsområdena ännu inte ger underlag för bedömningen.

Utkastet till dispositionsplan hölls framlagt 1.6–30.6.2022 och utlåtanden om det begärdes. Planmaterialet och dess handlingar och åskådliggörande material hölls framlagda på stadens webbplats och i Vandainfo. Dessutom fanns ett sammandrag av utkastet till dispositionsplan, kartan och bestämmelserna framlagda på webbplatsen för spårvagnens berättelsekarta.

Under framläggningen presenterades utkastet till dispositionsplan vid invånartillställningar under rundturen ”Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki” (Hurdan är spårvagnsstaden Vanda) i alla

storområden inom planeringsområdet: i Aviapolis, Dickursby, Håkansböle och Västerkulla. Dessutom presenterades utkastet till dispositionsplan vid ett Teams live-evenemang, vars inspelning publicerades på dispositionsplanens webbplats. Sammanlagt deltog närmare 500 personer i tillställningarna.

Vid tillställningarna hade man möjlighet att personligen diskutera utkastet till dispositionsplan och spårvägsplaneringen med planerarna. Vid insamlingen av åsikterna om utkastet till dispositionsplan utnyttjades kartresponssystemet på webbplatsen OsallistuvaVantaa.fi. Man kunde också lämna in synpunkter per brev eller e-post via registraturen. Sammanlagt 44 personer gav sin syn på förslaget. De lämnade sammanlagt 102 kommentarer och kartanteckningar, av vilka 68 var kartanteckningar och 34 skriftliga öppna kommentarer.

Åsikterna var relativt jämnt fördelade över planeringsområdet för dispositionsplanen, dock underrepresenterade i storområdet Håkansböle. I tjänsten OsallistuvaVantaa styrdes åsikterna till åtta tematiska helheter. De populäraste temana var trafik och rörlighet (38%), stadsbild och landskap (14%) samt natur och grönområden (14%). Bland åsikterna om dispositionsplanen fanns flera åsikter som inte gällde dispositionsplanens planeringsnivå eller som gällde områden utanför området för dispositionsplanen. Åsikterna och svaren på dem har sammanställts i en separat rapport om växelverkan som finns i bilagan till beslutsförslaget.

Det lämnades in 20 utlåtanden, av vilka 14 innehöll respons i anslutning till innehållet i utkastet till dispositionsplan, och till dessa har utarbetats svar. I myndighetsutlåtandet betonades Vandaspårans positiva inverkan på Helsingforsregionens samhällsstruktur och trafiksystem samt spårvägens roll i genomförandet av Helsingforsregionens MBT-avtal. I fråga om trafiksystemet betonades genomförandet av byteshållplatser och infartsparkering i öster och Dickursby. Man ville att huvudlederna för cykeltrafik ska visas på kartan vid sidan av cykelbanenätet och det föreslogs ändringar i rutterna i synnerhet i Backas.

När det gäller samhällstekniken framhöll Fingrid att det kan uppstå utmaningar i samordningen av spårvägen och kraftledningarna som man bör förbereda sig på i tid. Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) föreslog att de lösningar som presenterats i de preliminära planerna för vattentjänster ska ändras/preciseras i den fortsatta planeringen så att kompletteringsbyggandet enligt dispositionsplanen kan beaktas i lösningarna för vattentjänster. När det gäller konsekvensbedömningarna gav NTM-centralen i Nyland anvisningar om klimatkonsekvensbedömningen och Helsingforsregionens trafik (HRT) anser att det är viktigt att spårvägsprojektets konsekvenser för städerna och den offentliga ekonomin undersöks i stor utsträckning. I många utlåtanden lyftes fram särskilt ett starkare säkerställande av de ekologiska förbindelserna på landskapsnivå. I naturkonsekvensbedömningen och i naturorganisationernas utlåtanden fästes uppmärksamhet vid den gröntäckta mark som försvinner på grund av tätare byggande.

På basis av växelverkan och konsekvensbedömningen har ändringar, kompletteringar och rättelser gjorts i dispositionsplanens karta, i beteckningarna och bestämmelserna samt i beskrivningen. I den allmänna bestämmelsen har det lagts till en skyldighet att minska klimatutsläppen och å andra sidan att beakta kulturmiljöinventeringarna. På byggområdena har parkeringsbestämmelsen för de områden som ska byggas tätt preciserats och i övrigt ordalydelsen om hur saker fastställs vid behov harmoniserats.

Utifrån konsekvensbedömningarna och utlåtandena lades grönområden och gröna förbindelser till i dispositionsplanen, preciserades innehållet i bestämmelsen om gröna kedjor, skrevs bestämmelser för det ekologiska nätverket och fördes det ekologiska nätverket in på huvudkartan samt skrevs anvisningar

om fortsatt planering bl.a. om att trygga livsmiljön för direktivarten åkergroda. Utifrån stadsmuseets utlåtande kompletterades bestämmelserna och beskrivningen för att trygga kulturmiljön bättre.

Dessutom har den nya generalplanen som trädde i kraft 11.1.2023 beaktats noggrannare och tolkningsutrymmet har minskats. Till exempel i Annefred och Huberila har centrumområdet (C) definierats striktare i enligt generalplanen.

Stadsmiljönämnden 17.1.2023 § 7

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnde beslutar föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att dispositionsplanen för spårvägen YK0049 godkänns.

Behandling:
Det antecknades att stadsplaneringsdirektören gjorde följande tekniska justering i sitt förslag: de föråldrade organisationsuppgifterna på sidan 2 i dispositionsplanens beskrivning korrigeras enligt följande: Vanda stad, stadsmiljöns verksamhetsområde, stadsstruktur och miljö, generalplanering.

Stadsmiljönämndens ledamot Janne Hartikainen gav följande återremitteringsförslag: ”Jag föreslår att dispositionsplanen återremitteras för beredning på så sätt att den dispositionsplan som förs till beslutsfattande också omfattar en utredning bussalternativet som en alternativ lösning för den tvärgående trafiken.”

Stadsmiljönämndens ledamot Suvi Karhu understödde förslaget om återremittering.

Ordföranden konstaterade att det getts ett återremitteringsförslag som fått understöd och inte kan godkännas enhälligt. Ordförande föreslog följande omröstningsförfarande: De som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder återremittering för ny beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 14 ja-röster (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Järveläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) och två nej-röster (Hartikainen, Karhu.)) Ordföranden konstaterade att återremitteringsförslaget blivit förkastat. Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:
Stadsplaneringsdirektörens korrigerades förslag godkändes.

Det antecknades att de grönas nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som vänsterförbundets, socialdemokraternas, kristdemokraternas och sannfinländarnas nämndgrupper instämde i: ”Viktiga ekologiska förbindelser har markerats som gröna kedjor och blåa nätverk på dispositionsplanens karta. I detaljplanerna ska man se till att i synnerhet de gröna kedjorna och blåa nätverken som inte placeras på grönområden genomförs tillräckligt breda och högklassiga för att trygga de ekologiska korridorerna. En sådan grön kedja finns till exempel i Västerkulla, där en viktig grönkorridor via Långmossens skogsområdes västra kant till Fazerilas skog hamnar under ett bostads- och arbetsplatsområde i dispositionsplanen.”

Det antecknades att de sannfinländarnas nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som kristdemokraternas grupp instämde i: “Vi anser att det är viktigt att bussalternativet utretts

grundligt i dispositionsplanen. I somras visade det sig att det årliga passagerarantalet enligt dispositionsplanens riktlinjer har sjunkit från 80 000 passagerare till 30 000 passagerare. Priset för en resa med spårvagn har fördubblats, eftersom merparten av kostnaderna är kapitalkostnader. Bussalternativet är skalbart/anpassningsbart enligt passagerarantalet. Bussalternativet är också det miljövänligaste alternativet om det genomförs med vätgasdrivna fordon."

_____

Stadsstyrelsen 30.1.2023 § 12

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:
Nämnden beslutar föreslå för stadsfullmäktige att dispositionsplanen för spårvägen YK0049 godkänns.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell understödd av ledamoten Tuukka Saimen att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder att biträdande stadsdirektörens förslag godkänns röstar, ja, och de som understöder att biträdande stadsdirektörens förslag förkastas röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Abdi, Karinen, Kaukola, Luokkala, Multala, Norrena, Orpana, Rokkanen, Tahvanainen, Tammi, Valtanen) och 3 nej-röster (Lundell, Niikko, Saimen) och en tom röst, varvid ordföranden konstaterade att biträdande stadsdirektörens förslag godkänts.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att samlingspartiets, socialdemokraternas, de grönas, vänsterförbundets och centerns stadsstyrelsegrupper lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

"Viktiga ekologiska förbindelser har markerats som gröna kedjor och blåa nätverk på dispositionsplanens karta. I detaljplanerna ska man se till att i synnerhet de gröna kedjorna och blåa nätverken som inte placeras på grönområden genomförs tillräckligt breda och högklassiga för att trygga de ekologiska korridorerna. En sådan grön kedja finns till exempel i Västerkulla, där en viktig grönkorridor via Långmossens skogsområdes västra kant till Fazerilas skog hamnar in i ett bostads- och arbetsplatsområde i dispositionsplanen."

Det antecknades att centerns stadsstyrelsegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

"Vid planeringen av detaljplanen ska man särskilt beakta trafiklösningar såsom den gatubredd som anslutningarna kräver, omkörningsplatser, räddningsverkets behov, privatbilismen och parkeringen i närheten av spårtrafiken."

Det antecknades att sannfinländarnas stadsstyrelsegrupp lämnade följande avvikande åsikt i ärendet:

”Innehållsmässigt är dispositionsplanen med kartor, beskrivningar och ”planbestämmelser” en delgeneralplan. Enligt beskrivningen styr den en noggrannare detaljplanläggning. Delgeneralplanen ska dock beredas och beslutas i enlighet med markanvändnings- och bygglagen så att dess process och innehåll kan verifieras genom ändringssökande hos förvaltningsdomstolen.

Vi anser att det är viktigt att bussalternativet utretts grundligt i dispositionsplanen. I somras visade det sig att det årliga passagerarantalet enligt dispositionsplanens riktlinjer har sjunkit från 80 000 passagerare till 30 000 passagerare. Priset för en resa med spårvagn har fördubblats, eftersom merparten av kostnaderna är kapitalkostnader. Bussalternativet är skalbart/anpassningsbart enligt passagerarantalet. Bussalternativet är också det miljövänligaste alternativet om det genomförs med vätgasdrivna fordon.”

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 6

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att godkänna Dispositionsplan för spårvägen YK0049.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att bordlägga ärendet till sitt följande sammanträde.

Bilagor:
– YK0049 Spårvägens dispositionsplan, karta 17.1.2023
– YK0049 Spårvägens dispositionsplan, beteckningar och bestämmelser 17.1.2023
– YK0049 Spårvägens dispositionsplan, beskrivning 17.1.2023(II)
– YK0049 Spårvägens dispositionsplan, rapport om växelverkan17.1.2023
– YK0049 Spårvägens dispositionsplan, utlåtanden, 17.1.2023
– YK0049 Sammandrag av utlåtandena om utkastet till dispositionsplan för spårvägen med svar 17.1.2020
– YK0049 Konsekvensbedömning av utkastet till dispositionsplan för spårvägen 8.12.2020
– YK0049 Trafikkonsekvenser i fråga om utkastet till Vandaspårans dispositionsplan 2.9.2020

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:
Mari Siivola, generalplanechef, tfn 040 336 0159
Laura Muukka, landskapsarkitekt, tfn 050 302 9396
fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

YK0049 - Ratikan kaavarunko

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu

Vanda stad
Stadsplaneringen

Työn numero
YK0049

Arbetsnummer
YK0049

Kaavakartta

Plankarta

KALA 17.1.2023

Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef

Mittakaava: 1:12 868

0 1 2 Km

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Kaavamerkinnät ja –määräykset

VANTAAN RATIKKA

Yleismääräykset

Erityisesti keskusta- ja asuinalueilla pienilmasto-olosuhteet otetaan huomioon rakennusten suuntauksessa ja korkeudessa, ja kaupunkitilojen luomisessa. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.

Asemakaavoissa on esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset.

VANTAAN RATIKKA

Kehittämismerkinnät

Raitiotien pysäkki

Kohdemerkinnällä osoitetaan raitiotien pysäkin ohjeellinen sijainti.

Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on suunniteltava mahdollisimman sujuvaksi ja turvalliseksi.

Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.

Pysäkinseutu

Ratikan pysäkinseudut uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Lähikortteleihin tulee sijoittaa kullekin alueelle sopivia toimintoja niin, että pysäkinseudusta muodostuu monipuolinen ja kestävällä liikkumisella erinomaisesti saavutettava kasvukäytävä. Erityisesti isoja ihmisvirtoja edellyttävien toimintojen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina. Pysäkkiympäristöt ja kävelyreitit pysäkille suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi. Pysäkkiympäristön suunnittelun lähtökohdaksi on otettava kävelijän mittakaava ja kokemusmaailma. Kävelypainotteisen ympäristön laajuus on määritettävä pysäkkikohtaisesti kunkin pysäkkiympäristön ominaispiirteiden perusteella, mutta lähtökohtana on noin 300 metrin säde.

Alueesta tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Alueiden ominaispiirteet tulee tuoda esiin pysäkkiympäristön kehittämisessä. Pysäkin ympäristöistä tulee luoda omaleimaisia julkisen taiteen avulla ja/tai erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin avulla.

VANTAAN RATIKKA

Keskusta-alue (C)

Keskusta-aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Keskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

VANTAAN RATIKKA

Lähikeskustan alue (CL)

Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Lähikeskustan alueiksi on määritelty tärkeimpiä ratikan pysäkkiympäristöjä, joilla täydennetään yleiskaavan keskusverkkoa. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa ja keskustahakuista erikoistavarakauppaa.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

VANTAAN RATIKKA

Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC)

Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja korkealuokkaisina kaupunkiympäristönä kehitettäviä alueita. Alueelle tulee sijoittaa myös merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa esim. hybridirakennuksiin tai kivijalkaan ja toiseen kerrokseen.

Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alueella tulee olla riittävästi puistoja ja julkisia ulkotiloja.

Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Korttelien tulee olla läpikuljettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa. Alueella on paljon kävelyyn varattuja aukioita ja reittejä. Alueiden toteutuksena tulee olla korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

VANTAAN RATIKKA

Monimuotoinen asuinalue (A)

Monimuotoiset asuinalueet varataan pääosin monipuolisen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Muuhun kuin asumiseen tulee yleensä varata vähintään 10% alueen kerrosalasta. Alueelle sijoitettavan toimitilan luonteen tulee sopeutua asuinympäristön vaatimuksiin korttelitasolla.

Kaupunkikuvan ja julkisen kaupunkitilan toteutuksen tulee olla korkealaatuista.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet tulee rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisentapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

VANTAAN RATIKKA

Pientalovaltainen asuinalue (AP)

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti tarkastella mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

VANTAAN RATIKKA

Kaupallisten palveluiden alue (KM)

Alue varataan kaupallisille palveluille ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille elinkeinotoiminnoille. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue ja rakentaminen tulee toteuttaa korkealaatuisesti. Rakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

- Alueille saa sijoittaa sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen.
- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Vantaanporttiin saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m^2. Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa AC-alueelle.

Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m^2.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM)

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.
Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa.
Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

VANTAAN RATIKKA

Julkisten palveluiden alue (Y)

Merkinnällä osoitetaan laajat julkisen palvelutuotannon alueet, kuten suuret koulut tai oppilaitosalueet. Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalveluiden tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kohde

Kohdemerkintä osoittaa olemassa olevat julkisen palveluverkoston kannalta tärkeät palvelukiinteistöt.
Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kehittämistarve

Kohdemerkintä osoittaa julkisen palveluverkoston kehittämistarpeen. Sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P)

Alue varataan pääosin monipuolisille julkisille ja yksityisille vapaa-ajan, matkailun ja urheilun palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Kauppa ei saa olla alueen pääkäyttötarkoitus, mahdollisten kaupan tilojen tulee olla alueen päätoimintaa tukevaa ja täydentävää.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

Hallintopalveluiden alue (PY)

Alue varataan julkisille hallinto- ja palvelutoiminnoille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista.
Alue tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään ja sen tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

VANTAAN RATIKKA

Tiivis työpaikka-alue (K)

Merkinnällä osoitetaan alueet, joita kehitetään korkealaatuisina ja tehokkaina työpaikkatiheydeltään korkeina liike-, toimisto-, palvelu- ja tuotantotilojen alueina. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista . Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Tuotantotoiminnot eivät saa tuottaa haitallisia ympäristövaikutuksia ja niiden tulee soveltua asumisen ja muiden keskustatoimintojen läheisyyteen.

Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Monipuolinen työpaikka-alue (TP)

Merkinnällä osoitetaan monipuoliset työpaikka-alueet, joille voi sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Olemassa olevia työpaikka-alueita kehitetään ratikan varressa nykyistä monipuolisemmiksi, tehokkaammiksi ja laadultaan korkeatasoisemmiksi. Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä.

Työpaikka-alueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävän maankäytön haasteisiin ja tuettava alueiden kytkeytymistä ratikkakaupungin kestävään liikennejärjestelmään.

VANTAAN RATIKKA

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)

Alue varataan sekä asumiseen että monipuolisille työpaikkatoiminnoille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY)

Alue varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Merkinnällä on osoitettu säilytettävät ja edelleen kehitettävät toimitila-alueet, joiden taajamakuvalliset vaatimukset tai työpaikkatiheys eivät ole erityisen korkeita.

Tuotanto- ja varastoalueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävän maankäytön haasteisiin. Tarkemmassa suunnittelussa on tutkittava alueiden liittymistä ratikkakaupungin kestävään liikennejärjestelmään.

VANTAAN RATIKKA

Lähivirkistysalue (VL)

Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja. Virkistysalueilla on monipuolisesti palveluja, kuten leikkipaikkoja, koirapuistoja ja toimintapuistoja.

Jatkosuunnittelussa luontoarvot sekä kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot tulee ottaa huomioon. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee varmistaa sekä turvata ekosysteemipalvelut.

Lähivirkistysalueiden rajaukset tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää.

Virkistysalue

Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Merkinnällä osoitetut virkistysalueet ovat säilytettäviä tai uusia virkistysalueita, jotka voivat olla viherverkostosta irrallisia tai viherketjuun liittyviä ja erityisen merkittävä. Virkistysalue voi olla puisto tai lähimetsä.

Viherketju

Merkinnällä osoitetaan toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Viherketjuun voi liittyä ulkoilureitti.

Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joiden kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

VANTAAN RATIKKA

Urheilukenttiä (VU)

Alue varataan urheilukenttien perustamiseen. Alue voi olla osa uutta tai nykyistä urheilupuistoa tai liikuntapuistoa, tai alueelle voidaan perustaa puistokenttiä. Alueella voi olla kenttiin liittyviä pieniä rakennuksia tai rakennelmia.

Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti

Merkinnällä osoitetaan vehreitä kulkureittejä, joita kehitetään viihtyisiksi kävelyn ja pyöräilyn ympäristöiksi. Katuympäristöön tehdään runsaasti istutuksia. Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta. Paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.

Viherkatujen varsilla on pieniä viheralueita, jotka eivät kaikki näy kaavarungon mittakaavassa. Niiden säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeää.

Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Hautausmaa-alue (EH)

Luonnonsuojelualue (SL)

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue.

VANTAAN RATIKKA

Vesialue (W)

Siniverkosto

Merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat, sekä viheralueet niiden varrella. Siniverkosto voi olla sekä ekologinen että virkistyksen verkosto, joka turvaa eliölajien liikkumista ja ihmisten virkistystä. Viheralueen suositusleveys on vähintään 30 metriä vesistön molemmilla puolilla. Varattavan viheralueen laajuus tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksen tai muun tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä. Puroympäristöissä on sekä säilytettäviä että kehitettäviä osuuksia.

Säilytettävä puroympäristö:
Uoma säilytetään. Rantojen kasvillisuutta kehitetään luonnonmukaisena. Kasvillisuus voi olla luontaisesti kehittyvää puustoa ja pensaikkoa tai niittämällä tai laiduntamalla hoidettavaa rantaniittyä. Puron äärelle voidaan rakentaa kevyitä kulkureittejä, ulkoilupolkuja, laitureita ja tasanteita. Luontoarvot otetaan huomioon ja uudet rakennelmat sovitetaan tarkoin maastoon ja kasvillisuuteen.

Kehitettävä puroympäristö:
Puro tai oja otetaan esille putkesta tai sen suoraksi kaivettua uomaa muokataan, tai luodaan uutta puroympäristöä. Puron tai ojan osuuksia voidaan leventää ja rakentaa tulvatasanteita. Puro tai oja voi olla osa rakennettua puistoa. Veden äärelle pääsemistä helpotetaan poluilla ja laitureilla. Siniverkostoon liittyy hulevesien hallinnan alueita.

Huleveden hallintarakenne

Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne. Ohjeellinen sijainti virtausreitin varrella.

VANTAAN RATIKKA

Metsäinen ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä virtaveden varren ekologinen yhteyskäytävä Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa paikallisesti tärkeät metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteydet. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa kaavarunkoalueen purouomat, jotka muodostavat paikallisesti tärkeän virtavesien varsien ekologisen verkoston. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

VANTAAN RATIKKA

Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen kaavarungossa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö

Merkinnällä osoitetaan kehitettävät historialliset tieympäristöt. Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdista. Tieosuus voi olla moottoriajoneuvoliikenteen käytössä oleva tie, pyörätie tai kävelytie. Tarvittaessa yhdistetään erilleen joutuneita tieosuuksia uusilla tieosuuksilla siten, että tie on kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä.

Tieympäristön luonnetta kehitetään liittyen paikkoihin, joiden läpi tie kulkee. Säilytetään ja istutetaan puita, kuten jaloja lehtipuita. Vanhojen pihapiirien kohdalle istutetaan perinteistä puutarhakasvillisuutta. Avoimessa maisemassa kehitetään kukkivia piennarniittyjä. Kadun leveitä osuuksia jäsennellään pinnoilla ja istutuksilla. Käytetään ympäristöön sopeutuvia materiaaleja.

Yksityiskohtaisemmista suunnitelmista, kuten katusuunnitelmista, tulee neuvotella paikallisen museoviranomaisen kanssa.

VANTAAN RATIKKA

Vahva kaupallinen julkisivu

Merkinnällä osoitetaan katujaksot, joilla suurin osa katutason julkisivupituudesta on toteutettava näyteikkunallisina liike- tai toimitiloina, joihin voi sijoittua monipuolisesti erilaista kauppaa ja palveluja. Kaupalliset julkisivut ja niihin liittyvä julkinen ulkotila tulee toteuttaa laadukkaasti. Tilojen tulee aueta katutilaan. Julkisivuun liittyvä katutila on toteutettava korkealaatuisena ja sen on tuettava tavoitetta vireästä ja monitoimintaisesta katutilasta.

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:

Tärkeä käveltävä kaupunkitila

Merkintä osoittaa tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja yhdistävät reitit ja akselit. Merkintä liittyy kaupunkikuvallisesti tärkeän avoimen kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Merkintä osoittaa kaupunkikuvan kannalta tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja, kuten toreja ja aukioita. Merkintä liittyy tärkeän käveltävän kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.

VANTAAN RATIKKA

Maamerkki

Kohdemerkinnällä osoitetaan paikkoja, joihin on tavoitteena toteuttaa mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit on toteutettava siten, että ne auttavat alueiden hahmottamisessa, alueen identiteetin luomisessa tai vahvistamisessa sekä alueen sisällä suunnistamisessa ja Maamerkki-merkintää käytetään myös osoittamaan saapumista korostavia porttiaiheita.

Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän maisemallisen elementin muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän tai kehitettävän reunan, jossa yhdistyvät rakennetun ympäristön kokonaisuus ja sen sijoittuminen maisemarakennetta tukevalla tavalla. Reunaa tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän rakennetun ympäristön muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

VANTAAN RATIKKA

Liikennealue (L)

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevalle väylälle.

Pääkatu tai tie

Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille väylille.

Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu

Paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kokoojakadut täydentävät liikennealueiden sekä pääkatujen ja teiden muodostamaa verkkoa.

Joukkoliikennekatu

Joukkoliikenteelle varattu katu, jolle linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys.

Kestävän liikkumisen katu

Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.

Kävelykatu

Jalankululle ja pyöräliikenteelle varattu katu.

Pyöräliikenteen baana

Ohjeellinen sijainti pyöräliikenteen baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräilyn reitti. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.

Selvitettävä baanareitti

Yhteystarve pyöräliikenteen baanalle, jonka sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena

VANTAAN RATIKKA

Raskaan raideliikenteen alue (LR)

Raskaan raideliikenteen alue.

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus.

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus.

Raitiotie

Raitiotien reitti.

Raitiotien tunneliosuus

Raitiotien tunneliosuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olemassa olevaa eikä kaavarungossa osoitettua maankäyttöä.

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Ohjeellinen sijainti joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Yhteydelle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus.

VANTAAN RATIKKA

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemalle. Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.

Rautatieasema

Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle. Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

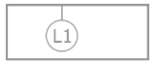
Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ohjeellinen sijainti seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueelle. Saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena.

VANTAAN RATIKKA

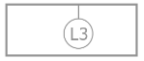
Lentoliikenteen alue (LL)

Lentoterminaalin alue



Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)

Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)



Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET)

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.

Kehitettävä voimajohtoalue

Alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle.

Kaupungin raja

VANTAAN RATIKKA

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Selostus

KALA 17.1.2023

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vantaan ratikka

RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049)

Vantaan kaupunki Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkirakenne ja ympäristö | Yleiskaavoitus

yleiskaava@vantaa.fi

Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

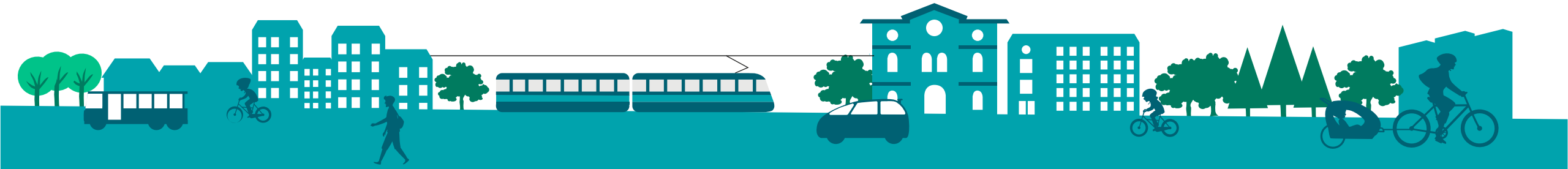
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Janni Honkavaara ja Matti Sahlberg

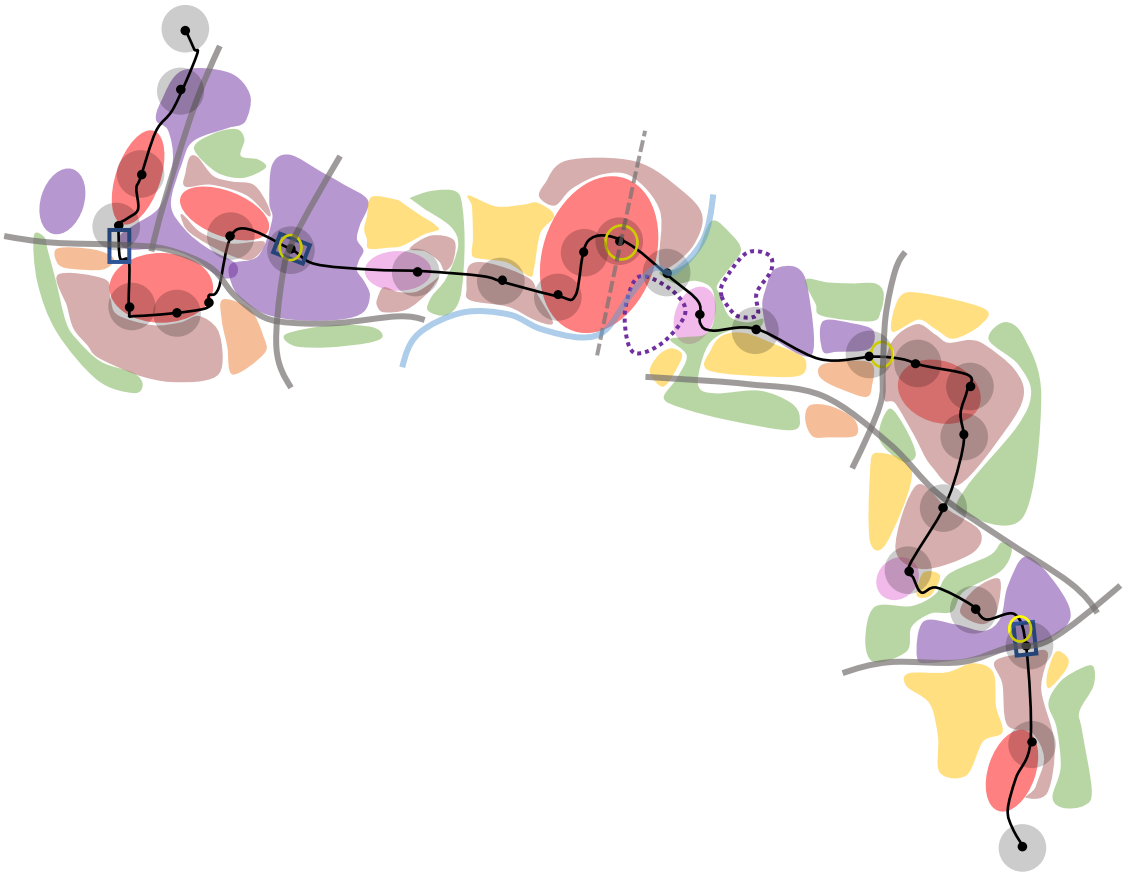
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Maisema-arkkitehti Eeva Eitsi

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela



LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



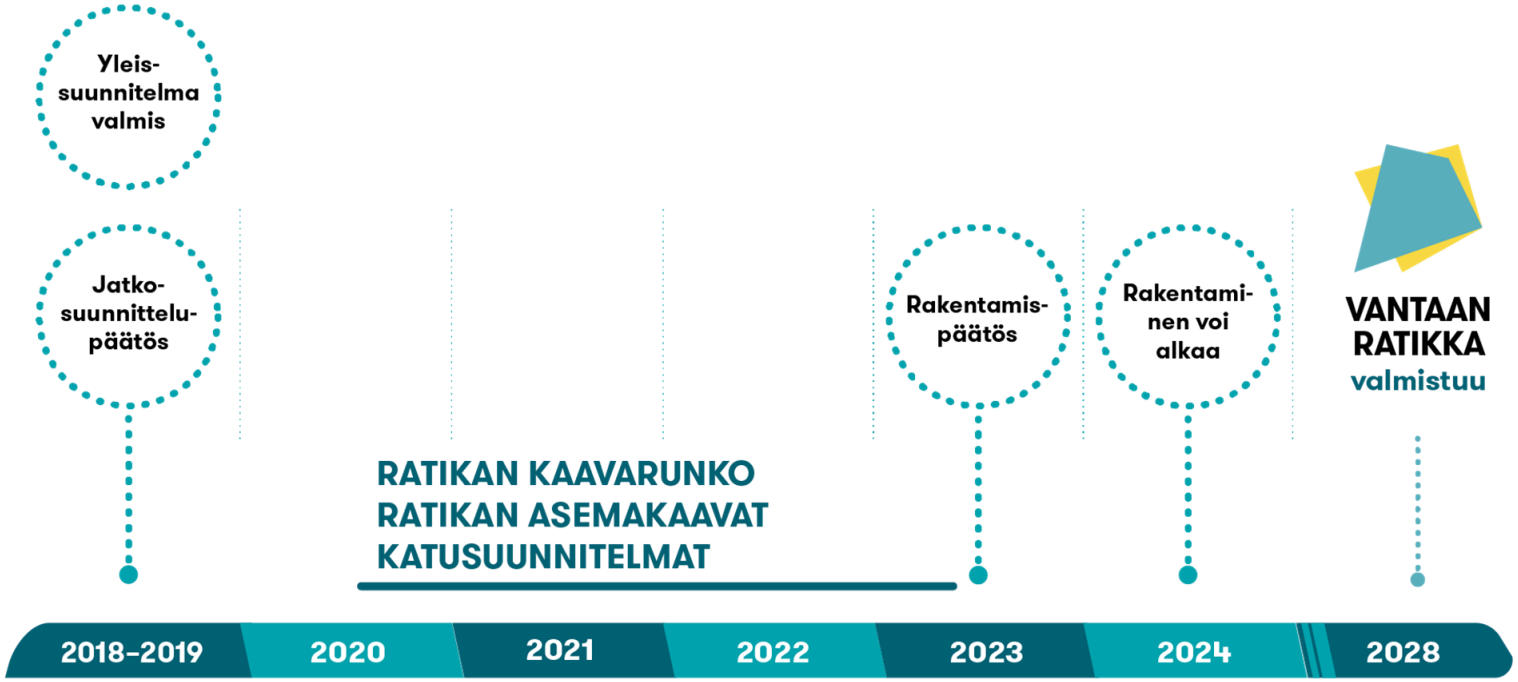
Sisällys

Johdanto 4
Tiivistelmä 5
Tausta suunnittelulle 6
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa 7
Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne 8
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia 9
Suunnitelmat ja strategiat 10
Vantaan yleiskaava 2020 13
Ratikan kaavarunko 15
Alueelliset kaavarungot 16
Suunnittelualue nyt 20
Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus 22
Asukkaiden toiveet -raportti 23
Asukkaiden toiveita suuralueittain 24
Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus 25
Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista 26
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Yhteenveto lausunnoista 27
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet 29
Visio Vantaan ratikkakaupungista 30
Ratikan kaavarungon tavoitteet 31
Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys 32
Mitoitus, asumisen alueet 33
Mitoitus, työpaikka-alueet 34
Kaavarunkokartta ja merkinnät 35
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja 37
Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia 38
Pysäkinseudut 39
Keskustat 40
Lähipalvelut 41
Elinkeinot ja työpaikat 44
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä 46
Kaupan ohjaaminen 47
Asuminen 52
Kaupunkitila ratikkakaupungissa 54
Kulttuuriympäristö 56
Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja 57
Siniviherverkosto 59
Ekologinen verkosto 60
Ratikkakaupunki suuralueittain 62
Ratikkakaupunki Aviapoliksessa 63
Ratikkakaupunki Tikkurilassa 68
Ratikkakaupunki Hakunilassa 74
Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 79
Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset 98

Johdanto

Vantaa on viime vuosina ollut maamme nopeimmin väestöltään ja työpaikkamäärältään kasvavia kaupunkeja. Vantaa hyötyy Helsingin seudun osana talouskehityksen trendistä, jossa kasvu kehittyy metropoleihin – ja Vantaa hyötyy tästä erityisesti lentokenttäkaupunkina. Kasvun perusta on pysyvä, ja Vantaan tulee varautua ja valmistautua kaupunkirakenteen kehittämiseen siten, että kaupunki pysyy toimivana ja vetovoimaisena kasvun mukanaan tuomista rasitteista huolimatta. Samalla kaupunkirakennetta pitää kuitenkin valmentaa mukautumaan ilmastonmuutoksen ja luontokadon kaltaisiin globaaleihin haasteisiin, joihin tulee reagoida erityisesti paikalliselta tasolta lähtien. Vantaa on tärkeä osa Helsingin seutua, jossa kestävän joukkoliikennekaupungin luominen on tärkein yhdyskuntarakenteellinen keino näihin haasteisiin vastaamiseen.

Vantaan yleiskaava 2020:ssa kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteeksi määriteltiin sisäänpäin kasvu joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kasvukäytävä on keskustojen rinnalla tärkeimpiä kaupunkirakenteen kehittämisen kohteita. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Tätä muutosta kuvataan käsillä olevassa ratikan kaavarungon selostuksessa.



Kuva 1. Vantaan ratikan hankkeiden aikataulu

Tiivistelmä

Vantaan ratikka on noin 19 kilometriä pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma vuonna 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

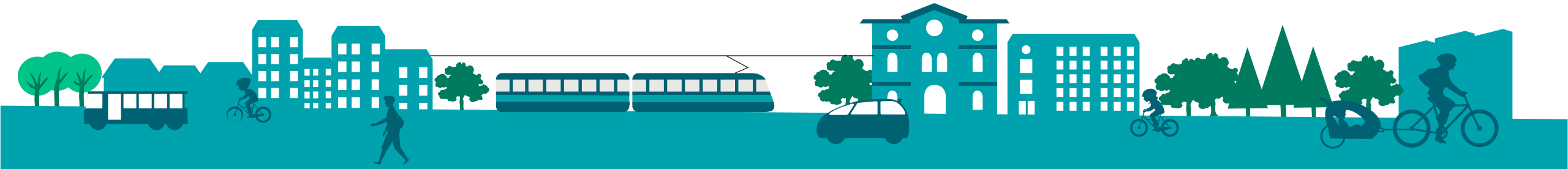
Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan yleiskaava 2020 (tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on hyödynnetty myös aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vehreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoon on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Julkisista palveluista kaavarungossa on kuvattu erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Viherverkoston ratkaisua on yleiskaavaan nähden tarkennettu. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.

Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä. Kaupunkiympäristön uudistukset toteutetaan korkealuokkaisesti siten, että ympäristö muodostuu kokemustiiviiksi, ja keskeisille paikoille tuodaan myös siniviherverkoston elementtejä.

Ratikan kaavarungossa on arvioitu, että suunnittelualueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000:lla ja työpaikkojen lukumäärä noin 30 000:lla vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia on arvioitu kaavarunkoluonnoksen pohjalta erillisessä raportissa. Liikennevaikutusten arviointia on tehty ja eriytymiskehitysvaikutusten arviointia tehdään yhteistyössä ratikan vaikutusten arviointityön kanssa. Kaavarunkoluonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta suunnitelmaa on muokattu.

Tausta suunnittelulle



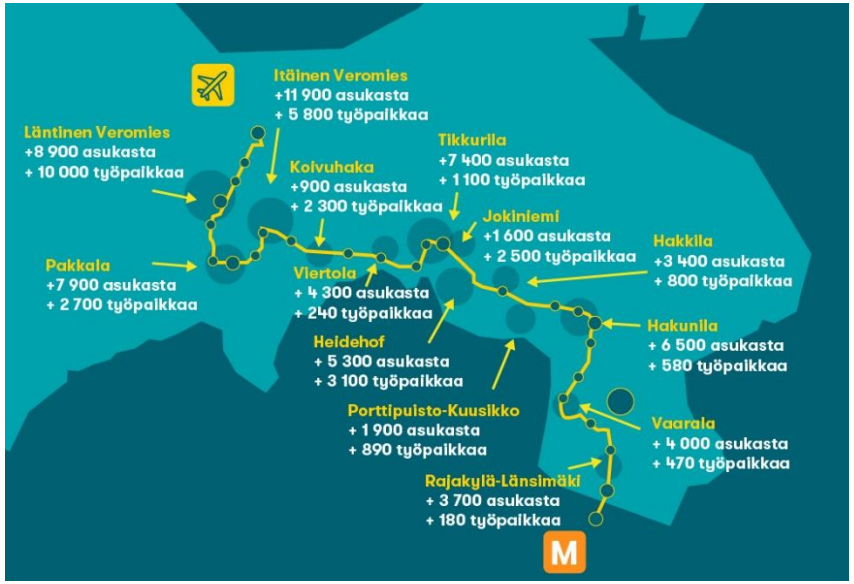
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa

Vantaan ratikka on suunniteltu modernina pikaraitiotieyhteytenä, jonka matkanopeus on perinteisiä kaupunkiraitioteitä korkeampi. Nopeuden mahdollistavat harva pysäkkiväli ja vahva erottelu muusta liikenteestä. Radan pituus on 19,3 km, josta 18,8 km sijoittuu Vantaalle ja 0,5 km Helsinkiin. Raitiotiellä on kaavarungossa 28 pysäkkiparia ja keskimääräinen pysäkkiväli on noin 720 m.

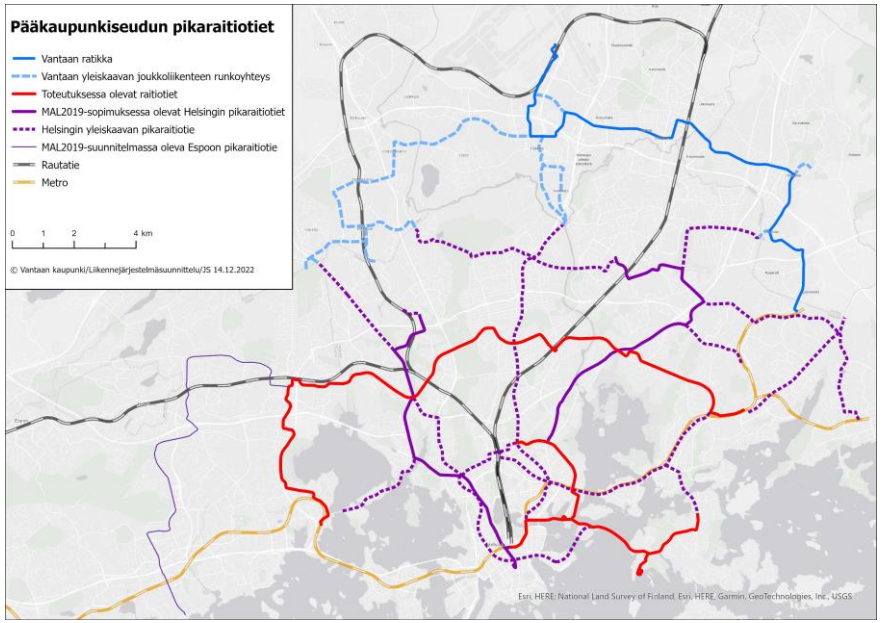
Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaavan 2020 raitiotie-merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Kaavarungossa esitetyt ratikan pysäkkien sijainnit perustuvat käynnissä olevan kadunsuunnitteluvaiheen ratkaisuihin.

Ratikasta on vaihtoyhteydet metroon Mellunmäessä sekä lähijuniin Tikkurilassa, Aviapoliksessa ja lentoasemalla. Lisäksi ratikalle on suunniteltu vaihtoyhteyksiä säteittäisiin seudullisiin bussilinjoihin Porvoonväylällä, Lahdenväylällä ja Tuusulanväylällä. Ratikka parantaa erityisesti Vantaan itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, parantaa kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja kutoo Aviapoliksen lentokenttäkaupungin eri osista toimivan kokonaisuuden.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL 2019 -suunnitelmassa on useita raitiotiehankkeita, joiden verkostoa päivitetään parhaillaan laadittavaan MAL 2023 -suunnitelmaluonnokseen. Pääkaupunkiseudun raitiotieverkostoa on tarkoitus laajentaa tulevina vuosikymmeninä. Vantaan ratikka on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin–Malmin ratikan jatke) ja Pakkalassa (Tuusulanväylän ratikka).



Kuva 2. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä



Kuva 3. Vantaan ja Helsingin yleiskaavojen sekä MAL 2019 -suunnitelman ja -sopimuksen mukainen pikaraitiotieverkosto pääkaupunkiseudulla

Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne

Ratikan vuoden 2020 yleissuunnitelmaan liittyen laadittiin kaksi selvitystä, joissa luokiteltiin ratikan pysäkkejä ja profiloitiin raitiotien eri osuuksia. Selvitykset vaikuttavat osaltaan ratikan varren maankäytön ja kaupunkikuvan suunnitteluun. Kummankin selvityksen on laatinut WSP Finland Oy kaupungin toimeksiannosta.

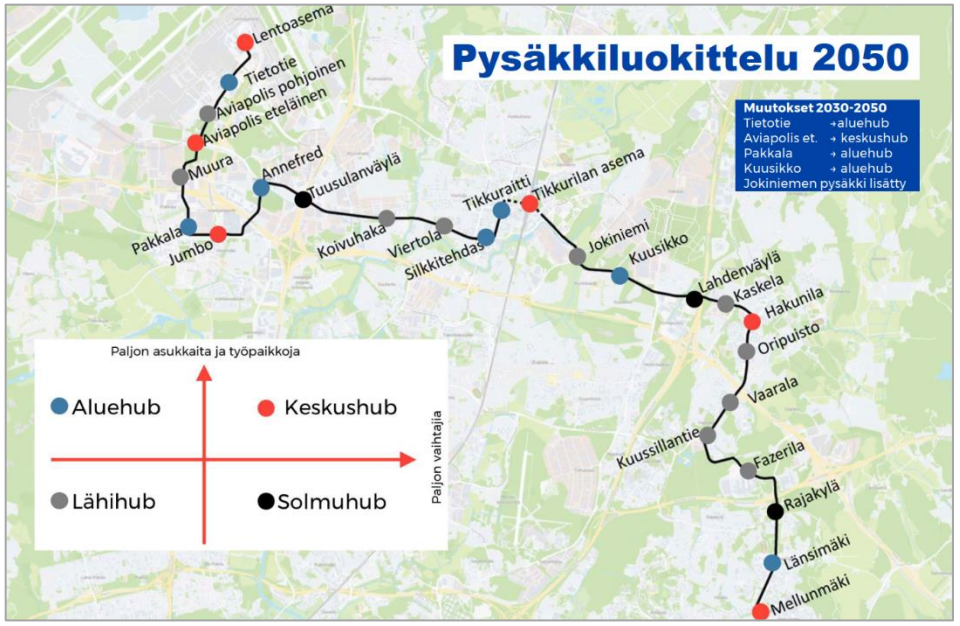
Mobility Hub -selvityksessä laadittiin pysäkkiluokittelu, joka toimi lähtökohtana Vantaan ratikkapysäkkien liikkumispalveluiden suunnittelulle. Luokittelu kuvastaa pysäkkien merkitystä kestävän liikennejärjestelmän luomisessa ja toisaalta pysäkkiympäristön maankäytön potentiaalia. Vantaan ratikkapysäkit on jaettu neljään luokkaan merkittävyyden ja kestävän liikkumisen järjestelmään kytkeytymisen kannalta: *lähihub*, *aluehub*, *solmuhub* ja *keskushub* (ks. viereinen kaavio). Luokittelu perustuu väestöennusteeseen (asukkaat, työpaikat) ja Vantaan ratikan yleissuunnitelman matkustajamääräennusteisiin (vaihtajat). Suurten liikkujamäärien ja hyvän joukkoliikennetarjonnan keskushubit ja solmuhubit korostuvat sujuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä. Aluehubit ja lähihubit palvelevat lähialuetta, ja niillä tärkeää on sujuva liittyminen joukkoliikenteeseen.

Design Manual -työssä luotiin Vantaan raitiotielinjan katutilojen kaupunkikuvallinen visio. Kaupunkitilat muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Katutilojen tyypittelyn tarkoituksena on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti merkittävimpien paikkojen esiin nostaminen. Tyypittelyn teemoina ovat:

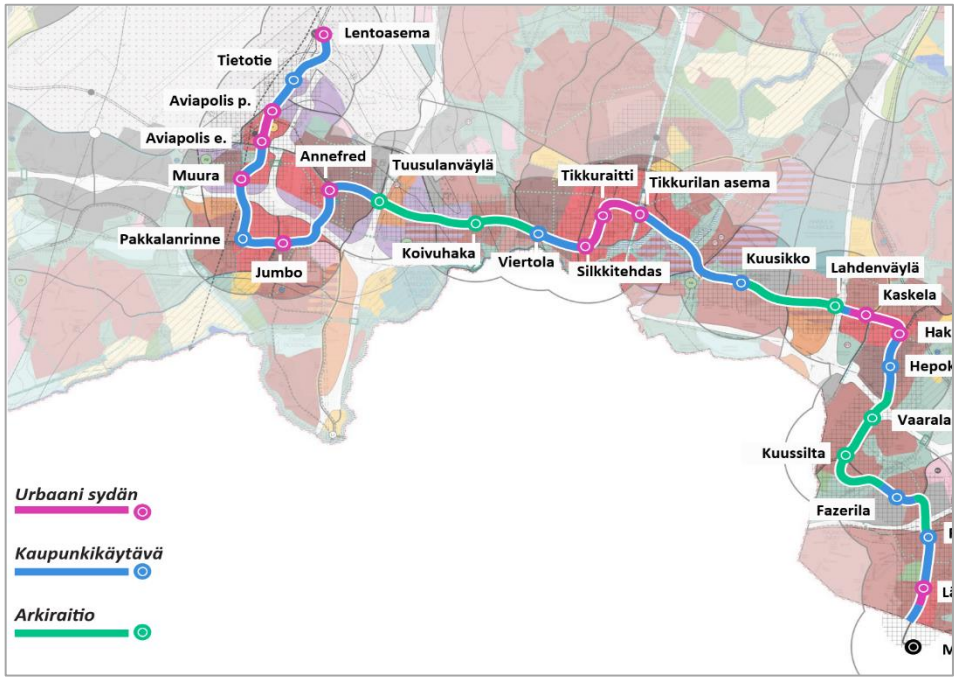
- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä.
- Ulkonääöltään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen ulkotilan materiaalit ja kalusteet.
- Raitiolinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen.
- Vihreiden, vettä läpäisevien pintojen suosiminen.

Ratikkalinjan varrelle toteutetaan kaupunkikuvallisesti **kolmea eri tyyppistä** katutilaa.

- Urbaani sydän: keskustat, solmukohdat ja muut keskeiset alueet
- Kaupunkikäytävä: tiiviit asuinalueet ja niiden aluekeskukset tai yritysalueet
- Arkiraitio: asuinalueet ja luonnonmukaiset alueet



Kuva 4. Vantaan ratikan pysäkkiluokittelu (Mobility Hub -selvitys, 2020)



Kuva 5. Ratikan linjan kaupunkikuvalliset katutilatyypit (Design Manual, 2020)

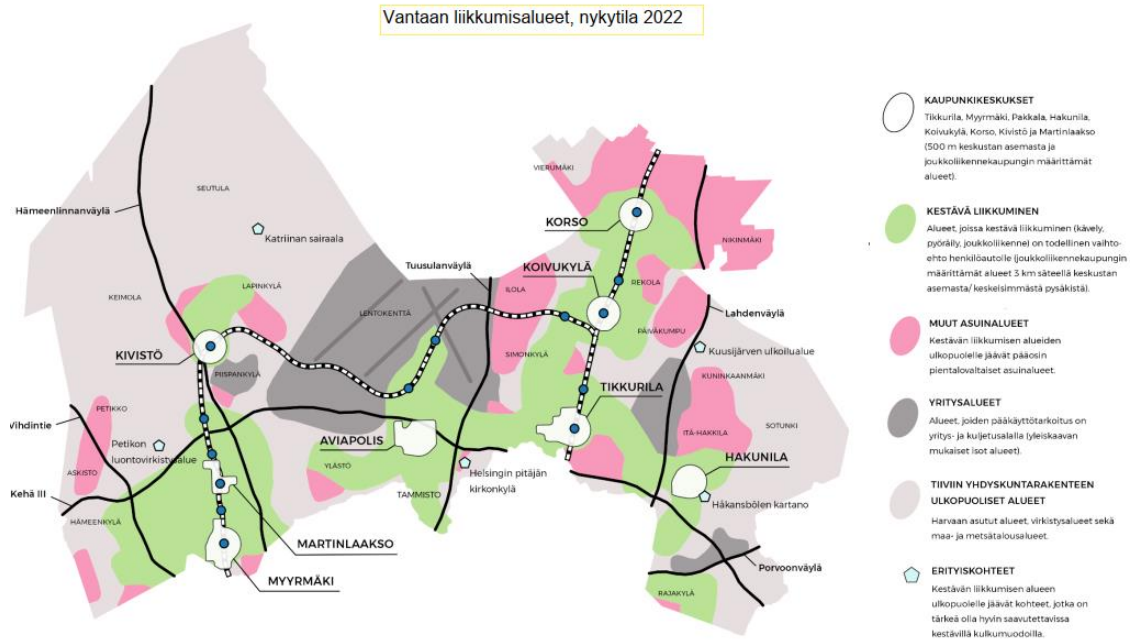
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia

Vantaan väestö kasvaa nopeasti ja vuonna 2050 asukkaita on jo yli 300 000. Uusi yleiskaava 2020 ohjaa kasvun sisäänpäin. Keskustat ja ratikan kasvukäytävä on määritelty yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeeksi, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisua. Kaavarungossa on arvioitu asuntorakentamismahdollisuuksia muodostuvan yli kolme miljoonaa kerrosneliömetriä ja uusia työpaikkarakentamismahdollisuuksia yli miljoona kerrosneliömetriä. Asukas- ja työpaikkamäärinä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta ja noin 30 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä.

Ratikka luo vetovoimaa ja raitiotien vaikutuksesta alueiden oletetaan kehittyvän nopeammin ja monipuolisemmiksi. Ratikan mahdollistama kaupunkikehitys kutoo nyt erilliset aluekeskukset yhtenäiseksi helminauhaksi, jossa alueiden erityispiirteitä tuodaan esiin. Alueita kehitetään edelleen niiden erityispiirteet huomioiden.

Aviapolis kehittyy verkostomaisena lentokenttäkaupunkina, ja Tikkurila eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna, jonka huippuluokan saavutettavuus houkuttelee alueelle asukkaita, työpaikkoja ja palveluita. Eniten ratikasta hyötyy kuitenkin reitin itäosa, joka tulee sidotuksi uudella tavalla kaupungin muihin osiin ja seudun metroverkkoon. Pääradan ja Kehäradan myötä Vantaasta on jo kasvanut raskaan raideliikenteen kaupunki, mutta ratikka palvelee paremmin pysäkkien lähiympäristön maankäyttöä. Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja askelta kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja sen nojalla kehitettävää kaupunkirakennetta. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikkareitin varrelle rakennetaan kadusta laadukasta kaupunkitilaa, joka helpottaa ihmisten mahdollisuuksia monipuoliseen liikkumiseen.

Ratikan pysäkkien lähiympäristöä kehitetään tukemaan kestävää liikkumisjärjestelmää. Pysäkkien lähiympäristöön keskitetään suurten käyttäjämäärien toimintoja. Kauppa, muut palvelut, koulut, päiväkodit ja monet vapaa-ajan kohteet tulevat saavutettaviksi kestävillä liikkumismuodoilla. Tämä edellyttää erityisesti joukkoliikenteen eri palveluiden välisten vaihtojen helppoutta, vaivattomampaa siirtymistä kävelystä ja pyöräilystä joukkoliikenteeseen sekä näiden periaatteiden esiin tuomista kaupunkikuvassa. Niinpä pysäkkiympäristöjä kehitetään kävelijän mittakaavasta ja kokemusmaailmasta lähtien toiminnallisesti sekoittuneina ympäristöinä. Pysäkkien ja asemien läheisyydestä varataan tilaa joukkoliikenteelle, matkustuspalveluille ja kevyille liikkumisvälineille. Autollakin pääsee edelleen, mutta niille ei enää varata etusijaa.



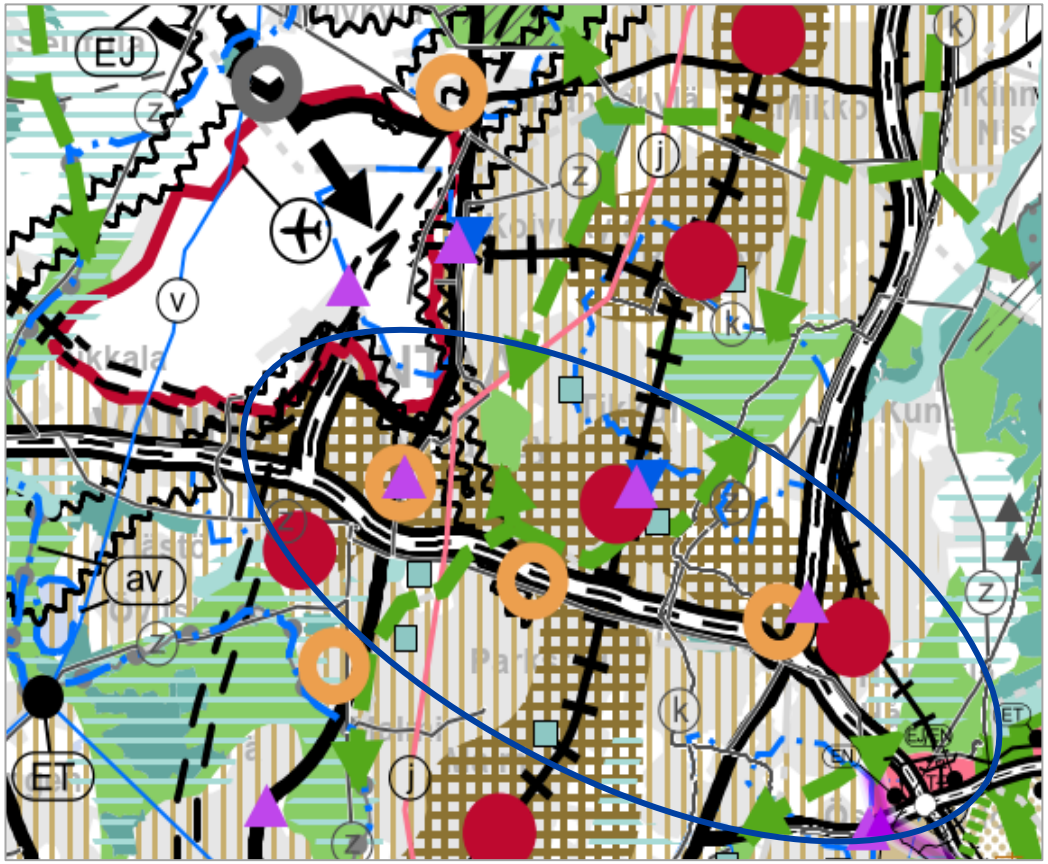
Kuva 6. Vantaan liikkumisalueet (Vantaan liikennepoliittinen ohjelma, luonnos 2022)

Suunnitelmat ja strategiat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät reunaehtoja kaikelle alueidenkäytön suunnittelulle. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä kuntien kaavoituksessa. Tavoitteet on huomioitu ja konkretisoitu yleiskaavan 2020 suunnitteluratkaisuissa.

Maakuntakaavoista ratikan kaavarungon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 -maakuntakaavakokonaisuuteen kuuluva **Helsingin seudun maakuntakaava**. Lisäksi Östersundomin alueella on voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

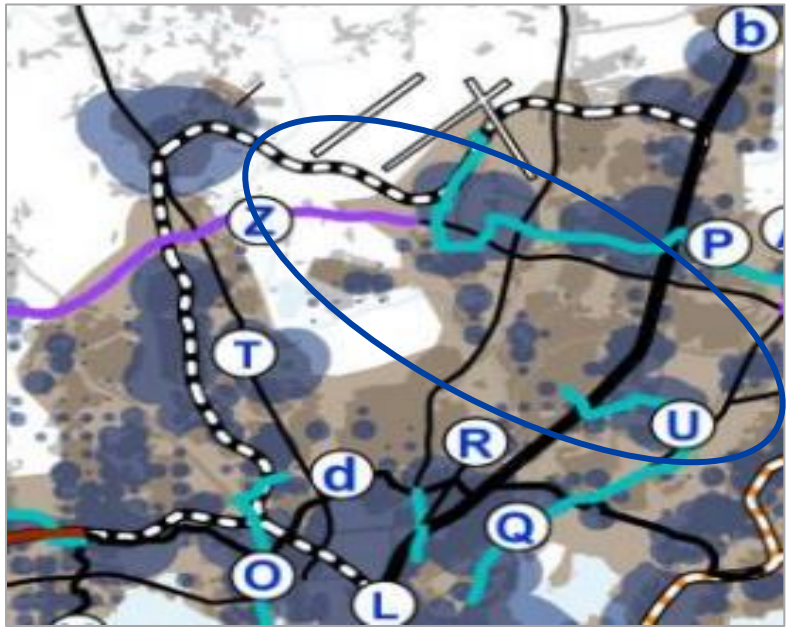
Helsingin seudulla tärkeitä teemoja ovat muun muassa kansainväliset yhteydet, kasvuun varautuminen sekä viherrakenteen vaaliminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Ratikkavyöhykettä koskee pääosin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä. Sillä on osoitettu muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään ja tukevat verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä. Tikkurila ja Hakunila on osoitettu keskuksina, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskukset ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Lisäksi ratikkavyöhykkeelle on esitetty mm. kolme kaupan aluetta, neljä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa ja viheryhteystarpeita. Lentoasemaan liittyvä melualue kurkottaa Koivuhaan suuntaan. Esitettyyn liikenneverkkoon kuuluvat myös päärata, kehärata, Kehä III, Lahdenväylä, Porvoonväylä ja Lentoasemantie. Yleiskaava 2020 laadittiin rinnakkain uuden maakuntakaavan kanssa, joten sen ratkaisut ovat maakuntakaavan mukaisia.



Kuva 7. Ote maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana **Helsingin seudun MAL-sopimukselle** vuosille 2020-2031, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä. Sopimuksessa on määritelty MAL 2019-suunnitelman mukaisesti mm. maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille kunnat sijoittavat uudesta asuntokaavoituksesta vähintään 90 prosenttia. Vantaan ratikka on MAL-sopimukseen sisältyvä hanke. Valtio on sitoutunut osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella. Kunnat taas ovat sitoutuneet jatkamaan MAL 2019 -suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua. Lisäksi kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen paikan, joka vastaa pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella. Radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä. Suunnitelman ytimessä on kestävä kaupungistuminen. Tarkasteluvuodet ovat 2040 ja 2060. Suunnitelmaluonnos lähtee lausuntokierrokselle Helsingin seudun kuntiin, valtion liikenne- ja ympäristöviranomaisille ja muille sidosryhmille alkuvuodesta 2023. Valmis MAL 2023 -suunnitelma hyväksytään seudun päätöksenteossa keväällä 2023. Lisätietoa: hsl.fi/mal-2023.



Kuva 8. MAL 2019- suunnitelman maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja liikennehankkeet (P - Vantaan ratikka).

Kuva 9. MAL 2023-suunnitelman kehityskuvan tavoitteet ja yhteensovittamisen periaatteet

Vantaan kaupunkistrategia on tullut voimaan 1.2.2022 ja se ohjaa kaupungin toimintaa seuraavan neljän vuoden ajan. Strategian visio ilmaisee tulevaisuuden tahtotilan: *Rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä*.

Kuva 10. Vantaan kaupunkistrategian painopisteet

Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia.

Kuva 11. Resurssiviisauden tiekartan visio 2030

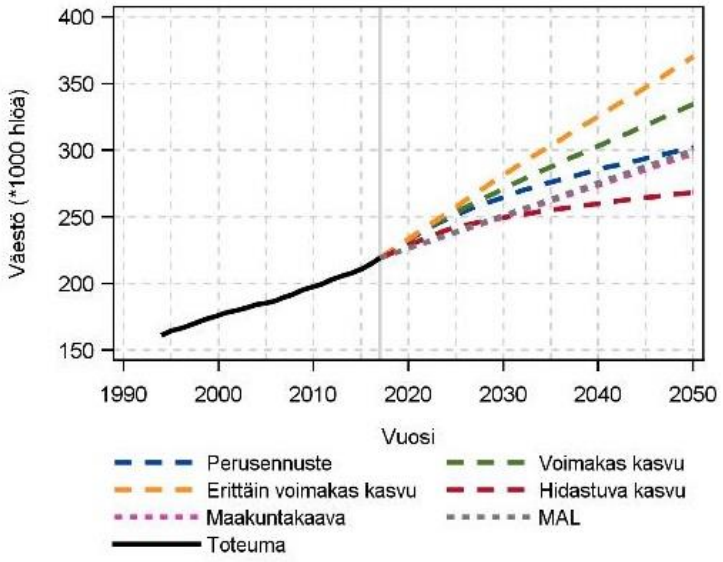
Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 § 14. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Helsingin hallinto-oikeus on ratkaisullaan 28.6. kumonnut osittain kaksi aluevarausta sekä osan kaupallisten palveluiden alueen (KM) kaavamääräyksestä. Korkein hallinto-oikeus on päätöksellään 8.12.2022 hylännyt valituslupahakemukset hallinto-oikeuden päätöksestä. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Nämä alueet sijoittuvat ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolelle.

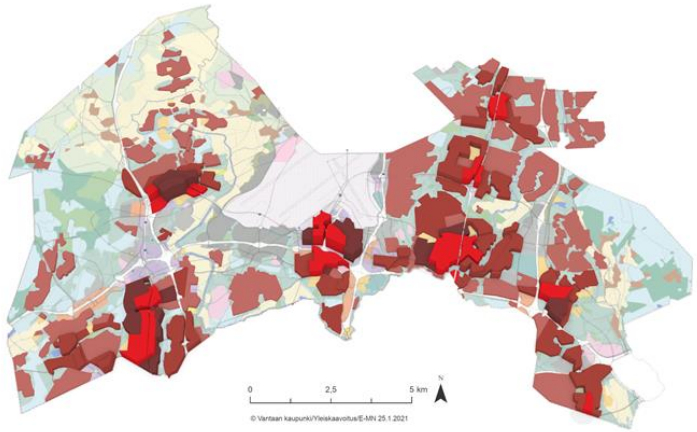
Ratikan kaavarunko perustuu uuteen yleiskaavaan. Yleiskaavaan on määritelty kaupunkirakenteen kehittämisen tavoitteet vuoteen 2050. Keskeisimmät ratkaisut ovat kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahvin kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa vahvan viherrakenteen säilymisen ja luontoarvojen turvaamisen.

Yleiskaavan väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustetaan jatkuvan vahvana myös tulevina vuosikymmeninä. Yleiskaava mahdollistaa kaupungin kasvun ohjaten sen nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja uudistaen. Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskehityksen uhkaamia alueita.

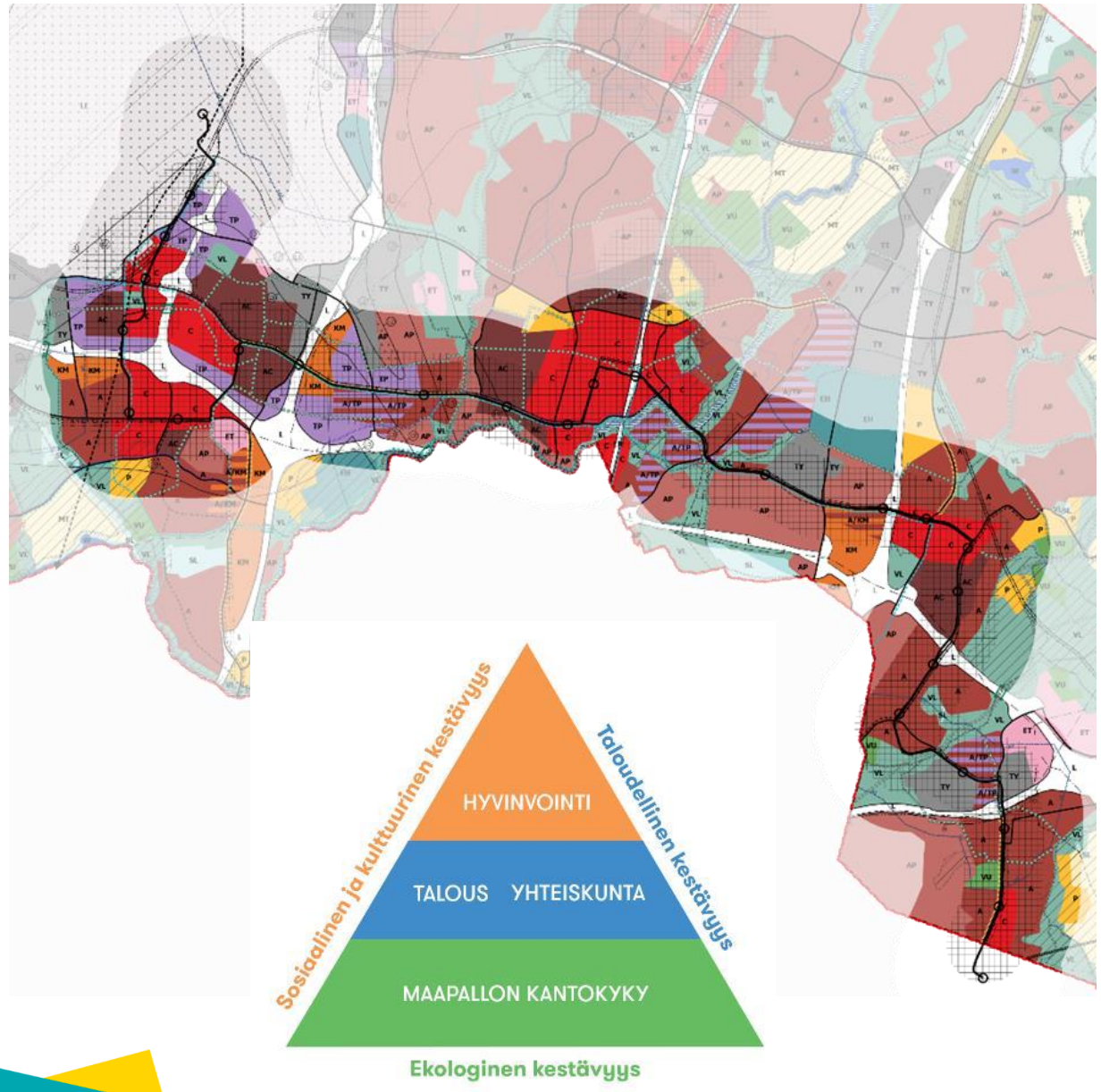
Kuva 12. Yleiskaavaratkaisun keskeiset periaatteet



Kuva 13. Yleiskaavan väestönkehitysvaihtoehdot



Kuva 14. 3D-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista



Kuva 15.Vantaan uusi yleiskaava 2020 ratikan kaavarungon suunnittelualuerajauksella sekä kestävyyden eri ulottuvuudet

Yleiskaavaratkaisussa asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu hyvin maltillisesti. Palveluiden sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävistä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin.

Kaupungin elinvoiman, kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavassa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä. Kaupan sijoittumista ohjataan erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta: tärkeimpinä linjauksina keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestävillä liikkumismuodoilla.

Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaan määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueillakin.

Liikennejärjestelmän toimintaa ja taloudellisuutta edistetään eri liikennemuodoin. Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenneyhteydet ja niiden kehittämismahdollisuudet on yleiskaavassa huomioitu. Paikallisesti yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräliikenteen baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston.

Terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön liittyy mm. ilmastonmuutoksen vaikutuksiin varautuminen sekä muiden ympäristöhäiriöiden, kuten lentomelun, pölyn ja tärinän aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy. Luonnon monimuotoisuuden säilyminen on nostettu yleiskaavan raamissa keskeiseksi kaupungin kehittämisen reunaehdoksi. Myös kulttuuriympäristön säilyminen ja saavutettavat ja verkostomaiset virkistys- ja viheralueet turvataan yleiskaavassa. Kiertotalousnäkökulman toimintaedellytykset on otettu kaavassa huomioon. Kaupungin huolto- ja toimintavarmuus on huomioitu turvaamalla energiahuollon verkosto.

Ratikan kaavarunko

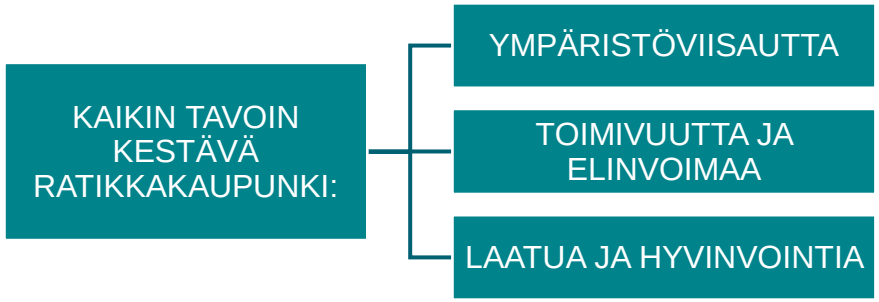
Ratikan kaavarunko on Vantaan uuden yleiskaavan 2020 ratkaisua tarkentava ja tulkitseva yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaavarunko on laadittu oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, koska tarvetta uuden yleiskaavan muuttamiseen uudella osayleiskaavalla ei ole.

Kaavarungon on laatinut yleiskaavayksikkö yhteistyössä ratikan suunnitteluun osallistuvien toimialojen kanssa. Kaavarunko on hyväksymiskäsittelyssä keväällä 2023.

Ratikan kaavarunko kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Suunnitteluvyöhyke sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä seudun poikittaista akselia ei vielä oikein ole: aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan ratikka kutoo aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Ratikan **kaavarunkotyöllä on kolme päätehtävää: (1)** luodaan visio Vantaan ratikkakaupungista, **(2)** määritetään tavoitemitoitus ratikan kaupunkitaloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi (”ratikka maksaa itsensä takaisin”) ja **(3)** arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset.

Kaavarunkotyö myös kokoaa yhteen vyöhykkeellä jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Lähtökohdiksi on nostettu mm. asukkaiden toiveet ratikkakaupungista.



Kuva 16. Ratikkakaupungin kestävyyden arvot

Kaavarunkosuunnitelma yhteensovittaa suunnitteluvyöhykkeen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita. Kaavarungossa sovelletaan yleiskaavan kestävyyden kolmiota, jossa ekologinen kestävyys on perustana taloudelliselle ja sosiaalisella kestävyydelle. Tarkentuvia tavoitteita ovat mm. kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille, kestävän liikkumisen lisääminen, kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen sekä kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen. Tavoitteiden toteutumista tullaan mittaamaan sekä tilastollisten että laadullisten mittareiden avulla. Mittaaminen tehdään pitkäkestoisesti, sillä ratikan tuomat hyödyt ja vaikutukset tulevat esiin vasta pidemmällä aikavälillä.

Kuva 17. Ratikkakaupungin sosiaalisen kestävyyden arvot

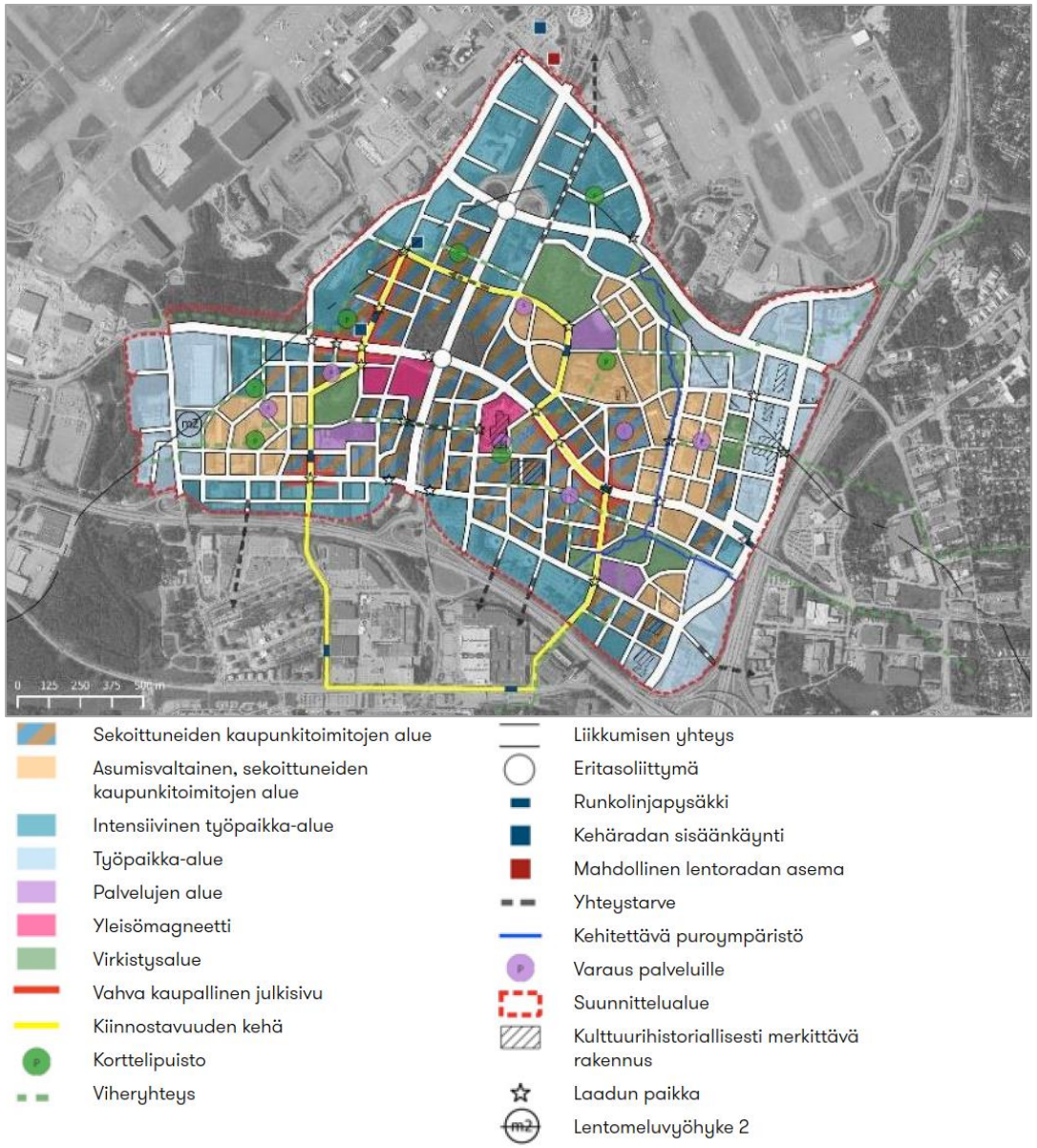
Alueelliset kaavarungot

Ratikkakaupungin alueelle on suunniteltu ja suunnitellaan esitystavaltaan yksityiskohteisempia ja ohjaukseltaan tarkempia, mutta suunnittelualueeltaan suppeampia alueellisia kaavarunkoja. Niiden tehtävänä on ollut täsmentää voimassa olevaa yleiskaavaa, ohjata asemakaavoitusta ja hankkeita sekä antaa suuntaa alueen kehitykselle. Ratikan kaavarunkotyössä alueellisten kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sovitettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

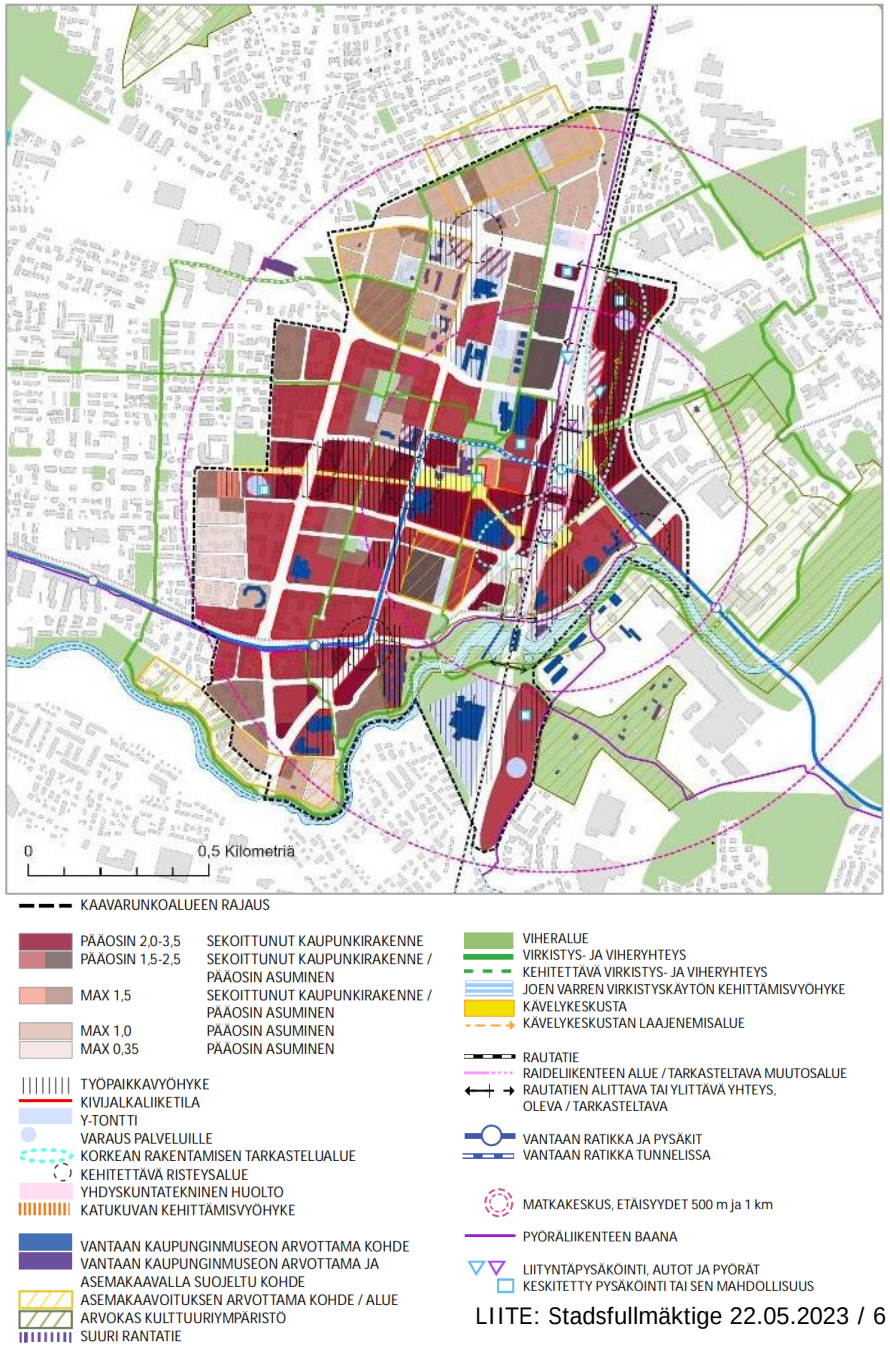
Aviapoliksen kaavarunko (2016)

Aviapolis on seudun voimakkaimmin kasvava työpaikka-alue, jonka kehittämiseen Vantaan kaupunki on sitoutunut. Kaavarungossa esitetään, että nykyisestä työpaikka-alueesta rakentuu tulevina vuosikymmeninä monipuolinen keskusta-alue, jossa työnteko, asuminen, palvelut ja virkistys yhdistyvät. Suunnitelmalla ohjataan tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutosta pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Korttelitehokkuuksien tulee olla vantaalaisittain suurehkoja ja katuympäristön ilmeeltään urbaania. Tehokkuuden ja tiheän katuverkoston vastapariksi rakentuu kaupunkimainen viherrakenne, joka koostuu pienistä korttelipuistoista, vihreistä sisäpihoista, katupuista sekä muutamasta laajasta puistoalueesta. Koko alue tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjoihin ja katuympäristö suunnitellaan jalankulkijan mittakaavaan.
Alueen keskeiset toiminnot on sidottu ns. kiinnostavuuden kehän yhteyteen, jolloin ne sijaitsevat keskeisesti ja ovat helposti saavutettavissa.

Aviapoliksen kaavarunko toimi uuden yleiskaavan pohjana, joten osa ratkaisuista on viety jo yleiskaavaan. Alueelle laaditaan parhaillaan ”Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita”, joissa erityisteemoja ovat kiehtova kaupunki, käveltävä kaupunki, resurssiviisas kaupunki ja kaupunkivihreä.



Kuva 18. Aviapoliksen kaavarunkokartta ja merkinnät



LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan kaavarungon päivitys

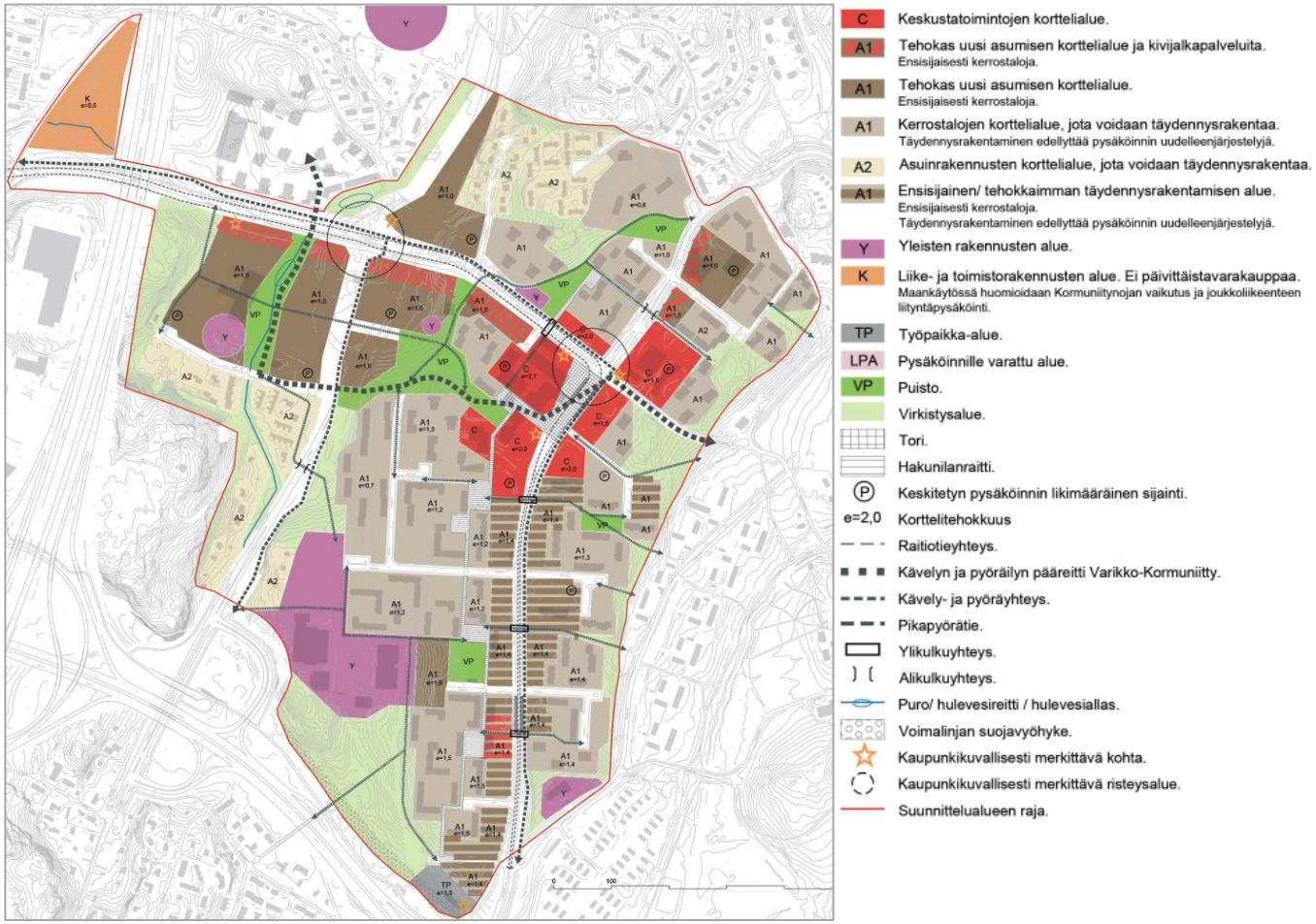
Tikkurilan kehitystä tarkastellaan suunnitelmassa vuoteen 2040 asti viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarungon tavoitteet kiteytyvät teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki, alue tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet, Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä, alueen valttina on saavutettavuus ja vehreiden virkistysreittien verkosto on kattava.

Tavoitteena on, että tulevaisuuden Tikkurila on toiminnallisesti monipuolinen, viihtyisä, turvallinen ja esteetön kaupunkiympäristö. Kestävä kasvu ohjataan joukkoliikenteen äärelle, ja toiminnallisesti sekoittunut kantakaupunkimainen keskustarakenne laajenee junaradan molemmin puolin. Kaupunkikuvassa näkyy kaikkien vuosikymmenten historia. Katutilojen ja korttelirakenteen vaihtelua vahvistetaan, ja virkistysreittejä kehitetään palvelemaan kasvavaa käyttäjäkuntaa. Mitoitus mahdollistaa 10 000 uutta asukasta ja 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä.

Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykettä kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu liike- ja toimitilaa, palveluita ja asumista. Asuntovaltaiset vyöhykkeet sijaitsevat kaavarunkoalueen reunamilla ja keskustan välikatujen varsilla. Molemmille vyöhykkeille on määritelty suuntaa antavat tehokkuushaarukat. Korkean rakentamisen tarkastelualue sijoittuu asemanseudulle sekä Jokiniemeen pääradan varteen.

Kävelykeskusta laajenee pääradan itäpuolelle, ja matkakeskuksen merkitys korostuu entisestään Vantaan ratikan myötä. Ohikulkuliikennettä ohjataan keskustan kehälle, jonka rajaamaa aluetta kehitetään kestävän liikkumisen alueena. Keskitetyn pysäköinnin osuutta kasvatetaan. Tikkurilassa viheralueita on vähän, ja virkistysyhteyksien sekä taskupuistojen merkitys korostuu. Hulevedet hallitaan sekä tonteilla että julkisessa kaupunkitilassa.

Kuva 19. Tikkurilan kaavarunkokartta ja merkinnät



Kuva 19. Hakunilan kaavarunkokartta ja käytetyt merkinnät

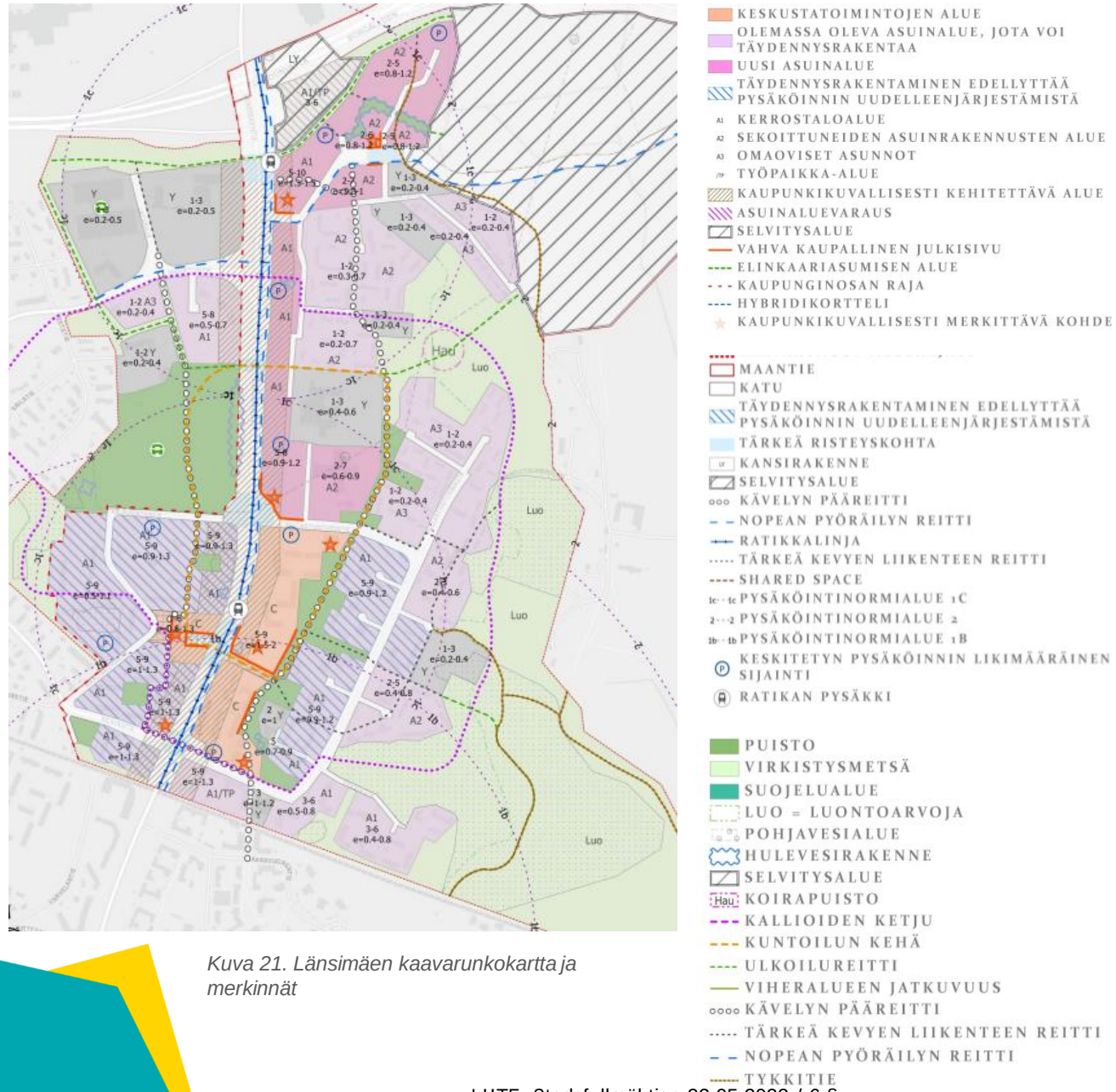
Hakunilan keskustan kaavarunko (2017)

Suunnitelman tavoitteena on, että Hakunila on tulevaisuudessa vireä ja houkutteleva asuinympäristö eri-ikäisille ja erilaisissa elämäntilanteissa oleville asukkaille. Keskustan kehitykselle on määritelty kaksi painopistettä: ostoskeskuksen ympäristön muutos sekä Kyytitien suuntainen keskustan laajentuminen bussivarikon alueelle. Hakunilan keskus palvelee laajaa Itä-Vantaan aluetta, mutta nykytilanteessa kaupallisten palvelujen tarjonta on liian vähäistä ja ostovoima karkaa merkittävissä määrin alueen ulkopuolelle. Keskustassa on paljon asuntoja suhteessa palvelujen ja työpaikkojen määrään ja potentiaalia olisi nykyistä merkittävästi suuremmalle kaupalliselle palvelutarjonnalle.

Asuntorakentamisen lisäämisen edellytykset ovat hyvät entisen bussivarikon maa-alueen vapauduttua keskustarakenteen laajentumiseen. Myös liikekeskustaa voidaan merkittävästi tiivistää. Vaikka Hakunilassa on vain vähän työpaikkatarjontaa, sen vieressä on paljon työpaikkoja. Kaavarunkosuunnitelmassa Hakunilan keskusta-alueelle sijoittuu noin 4 200 uutta asukasta. Asuinkorttelien täydennysrakentamispotentiaaliksi on tämän lisäksi karkeasti arvioitu noin 2 000 asukasta. Palvelujen osalta tavoitteena on omavaraisuuden huomattava nostaminen.

Suunnitelmassa on nostettu esiin erityinen Hakunilan vahvuus, keskustassa kiinni oleva ”vihreä olohuone”: urheilupuisto ja Håkansbölen kartanonpuisto, joista on yhteydet Sipoonkorven kansallispuistoon.

Hakunilan kaavarungon ratkaisuja on sisällytetty yleiskaavaan 2020.



Kuva 21. Länsimäen kaavarunkokartta ja merkinnät

Länsimäen kaavarunko

Kaavarunkotyö käynnistyi tarpeesta tarkastella Länsimäen alueen kehittämistä kokonaisvaltaisesti. Erityiskysymyksinä suunnitelmassa ovat mm. keskustan ja palveluiden kehittäminen, nykyisten asuinalueiden tiivistäminen, uusien asuinalueiden rakentaminen ja uusien tieyhteyksien linjaaminen. Kaavarunko tarkastelee Länsimäen kehitystä vuoteen 2045 asti.

Länsimäen keskusta lähiympäristöineen kehittyy ja uudistuu. Ratikka parantaa keskustojen saavutettavuutta ja mahdollistaa ratikan varren alueiden kehittämisen. Ratikan vaikutuksen lisäksi keskeisiä suunnittelukysymyksiä ovat uusien asuinkortteleiden sijoittaminen alueen pohjoisosaan ja mahdollinen voimalinjan muuttaminen maakaapeliksi, mikä vapauttaa tilaa kaupunkirakenteen tiivistämiselle. Kaupunkirakenteen tiivistämisen rinnalla tarkastellaan myös viheralueiden ja -reittien säilyttämistä ja kehittämistä. Palveluiden määrää ja sijoittumista tarkastellaan. Kävely-ympäristöä metroasemalle johtavalla reitillä parannetaan. Yhteisöllisyyttä lisätään ja urheilumahdollisuuksia kehitetään.

Kaavarunkoluonnos mahdollistaa noin 180 000 k-m²:n uuden asuinrakentamisen (4 400 asukasta, 2 700 asuntoa) ja noin 10 000 kem² uusia palveluita. Rakentamisesta 90 000 k-m² voidaan toteuttaa vasta, mikäli Länsimäentien vieressä kulkeva 110 kV sähkön ilmajohto muutetaan maakaapeloinniksi. Asumisesta 110 000 k-m² (2700 asukasta) sijoittuu kaupungin tai kaupungin yhtiön omistamalle maalle ja 73 000 (1800 asukasta) yksityiselle maalle. Yksityiselle maalle sijoittuva rakentaminen voi toteutua vain omistajan, tyypillisesti asunto-osakeyhtiön, aloitteesta.

Kaupunginhallitus hyväksyi Länsimäen kaavarungon 28.11.2022.

Suunnittelualue nyt

Poikittaisena joukkoliikenne-yhteytenä toimii nykyisin runkolinja 570, joka aloitti liikennöinnin sähkökäyttöisillä nivelbusseilla elokuussa 2022

Hakunila ja Länsimäki ovat ratikan itäpuolen keskuksia, jotka kärsivät alueen rakenteellisesta hajanaisuudesta ja huonosta saavutettavuudesta

Merkittäviä kaupan alueita ovat keskustojen ohella Jumbon, Flamingon ja Vantaanportin kokonaisuus, Koivuhaka, Tammisto ja Porttipuisto

Veromies on entinen tuotanto- ja varastotoimintojen leimaama kaupunginosa, jossa on käynnistetty muutos kohti monipuolista asumisen ja työnteon kaupunkia

Ratikkavyöhykkeellä on monipuolisesti erilaisia asuinalueita kaupunkikeskustoista ja eri ikäisistä kerrostaloalueista pientaloalueisiin

Ratikkavyöhykkeen kaupunkikeskikeskukset ovat suurten liikenneväylien eristämiä ja huonosti kytkeytyneet keskenään

Ratikkavyöhykkeellä on alueita, joilla sosioekonominen eriytymiskehitys on haasteena

Pientalovaltaisia asuinalueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä

Hakunilassa ja Länsimäessä asutaan tiiviisti mutta vehreästi, mutta pääkadun varsien laajat pysäköintikentät hallitsevat kaupunkikuvaa

Kaavarunkoalueella lähipalveluita (koulut, päiväkodit) 45+11. Haasteena palveluiden kapasiteetin täyttyminen ja ylittyminen sekä uusille palveluille sopivien tonttien löytyminen

Hakunilassa ja Vaaralassa rakentaminen on sovitettu pienipiirteisesti vaihtelevaan maastoon kallioiden lomaan

Työpaikat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 29 400
Tikkurilan suuralue
n. 18 600
Hakunilan suuralue
n. 3 600

Tikkurila on koko Vantaan hallinnollinen keskus, joka on jo nyt hyvin esim. junalla saavutettavissa

Asukkaat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 8 800,
Tikkurilan suuralue
n. 25 000
Hakunilan suualue
n. 20 700

Tikkurilassa on monipuolinen rakennusperinnön keskittymä

Aviapoliksesta Tikkurilaan ekosysteemi-palveluja syntyy vähän ympäristöön verrattuna, koska kasvillisuutta tai luonnon prosesseja on niukalti

Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot

Kaavarunkoalueen keskellä virtaa Kylmäojan puro ja Keravanjoki, jotka ovat maakunnallisesti tärkeitä ekologisia käytäviä

Vaaralassa suunnittelualueen poikki kulkee seudullisesti merkittävä viheralue ja ekologinen yhteys

Luontoselvityksessä rajatut linnustollisesti arvokkaat alueet, edustavat lahokaviosammaleen esiintymät ja lepakoiden alueet painottuvat kaavarunkoalueen itäosiin

Kaavarunkoalueelta rajatut 155 luontotyyppiä eivät täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä

Suunnittelualue rajautuu lännessä ja idässä laajoihin kulttuurimaisemiin

Suunnittelualueen keskellä on Keravanjoen rantojen virkistysalue-kokonaisuus.

Hakunilan urheilupuistolla, Rajakylän pallopuistolla ja Sipoonkorven kansallispuistolla on laajempaa ulkoilun ja liikunnan vetovoimaa

Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Vaaralassa ja Länsimäessä

Idässä ekosysteemipalvelujen tarjonta on hyvä

Tikkurilassa ja Viertolassa virkistysalueille on paikoin pitkä matka

Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus

Viestintä ja sen kanavat

Viestinnän pääkanavaksi valittiin verkkosivut. Sivustolle on koottu kaikki asiakirjat koskien suunnittelua sekä artikkelit, asukastilaisuuksien sekä vuorovaikutusaineistojen raportit ja tiedot. Kaikki tavat osallistua ja vaikuttaa ratikan kaavarungon suunnitteluun on koottu Vantaan kaupungin sähköiselle osallisuusalustalle osoitteeseen osallistuvavantaa.fi, minne pääsee myös edellä mainittujen verkkosivujen kautta. Lisäksi suunnittelutilanteen etenemistä on voinut seurata päivittyvältä suunnittelukartalta gis.vantaa.fi/ratikka/ sivustolla. Edellä mainittujen lisäksi suunnittelusta ja sen asiakirjoista on viestitty eri sosiaalisen median alustoilla, asukaslehdessä ja uutiskirjeissä sekä ratikan infotilaisuuksissa, joita on järjestetty säännöllisesti suunnittelun edetessä.

Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Kaavarungon ensimmäisenä työvaiheena oli koota sille lähtökohdat ja tavoitteet keväällä 2021. Tämä tehtiin uuden yleiskaavan, uusien selvitysten, osallisuus- ja arviointisuunnitelmasta saatujen mielipiteiden sekä asukkaiden toiveiden pohjalta sekä alueellisten kaavarunkojen ja sisäisten keskustelujen pohjalta. Kaavarungon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa.

Jo suunnittelun alussa kaavarungon suunnittelutiimi totesi, että asukkailta on saatu paljon ajatuksia ja tietoa viime vuosien aikana suunnitteluun liittyen eri suunnitteluhankkeissa, kuten yleiskaavaan, ratikan suunnitteluun sekä alueellisiin kaavarunkoihin liittyen. Tästä nousi ajatus koota kaavarungon suunnittelun taustaksi ja tueksi Asukkaiden toiveet -raportti, joka koostuu asukkaiden jo aiemmin jakamista ajatuksista ja toiveista kaupunkiympäristön suunnittelun liittyen.

Tämän johdosta aineistot, jotka koskevat kaavarungon suunnittelua kerättiin ja koottiin yhteen. Asukkaiden toiveet -raportti on kulkenut suunnittelun taustalla keväästä 2021 ja tuonut suunnitteluun ajatusta ja mielikuvaa siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä.

Asukastilaisuudet

Luonnoksen valmistelu:

- Länsimäen asukastilaisuus 12/2020
- Hakunilan asukastilaisuus 12/2020
- Tikkurilan asukastilaisuus 12/2020
- Aviapoliksen asukastilaisuus 12/2020
- Ratikan syysinfo 09/2021
- Asukastyöpajat 11-12/ 2021
  - Hakunila 23.11., Tikkurila 25.11., Aviapolis 1.12.

Kaavarunkoluonnoksen esittely- ja keskustelutilaisuudet 5-6/ 2022:

- Ratikka Goes Hakunila 21.5.
- Virtuaaliesittely 2.6.
- Aviapolis 9.6.
- Länsimäki 14.6.
- Tikkurila 21.6.
- Ratikan syysinfo 11/2022

Henkilöstöinfot

- Kevät 2021
- Syksy 2021
- Henkilöstötyöpajat syksy 2021
- Kevät 2022
- Syksy 2022

Asukkaiden toiveet -raportti

Asukkaiden toiveet -raportti pitää sisällään asukkaiden toiveita ja ajatuksia seitsemään teemaan jaettuna:

- Asuminen
- Tärkeät, omaleimaiset ja säilytettävät paikat
- Vehreys ja virkistys
- Liikkuminen
- Kaupunkielämä
- Avoimet toiveet
- Lapset ja nuoret

Käsiteltyjen teemojen pohjalta ratikkakaupungista on koottu yhteenveto siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä. Tämän lisäksi asukkaiden toiveita on koottu myös suuralueittain.

Kuvat 22-27. Kuvia vuorovaikutustilaisuuksista ja Vantaan asukkaista viime vuosilta

Ratikkakaupungin tulee olla yhteisöllinen ja asukkaittensa näköinen. Suunnittelussa tulee korostaa tasa-arvoisuutta, missä jokaisella asukkaalla on ääni. Ratikkakaupungin tulee edistää vahvasti yhdessä tekemistä ja yhteisöllisyyttä, missä eri ryhmille on paikkoja, joissa viettää aikaa ja kanavia, joiden kautta vaikuttaa. Ratikkakaupungin katukuvan toivotaan olevan vehreä ja värikäs, turvallinen ja valaistu, esteetön ja elävä. Katutilan tulee olla paikka, joka houkuttelee kaikenikäisiä viettämään aikaa ympäri vuoden. Kaupunkiympäristön toivotaan olevan toiminnallinen, joka vahvistaa vehreyttä ja virkistystä sekä alueiden ominaispiirteitä ja historiaa.

Ratikkakaupungissa tulee olla erilaisia asumisvaihtoehtoja kaikille ja palvelut ja työpaikat sekoittuvat asuinympäristöjen kanssa luoden monipuolisia alueita. Ratikkakaupungin suunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmastonmuutos ja kestävät ratkaisut sekä se, että saasteet eivät häiritse elämää. Ratikkakaupunki pitää sisällään luonnonmukaista moninaista viherympäristöä, mutta myös hoidettuja puistoja ja kuntoilumahdollisuuksia.

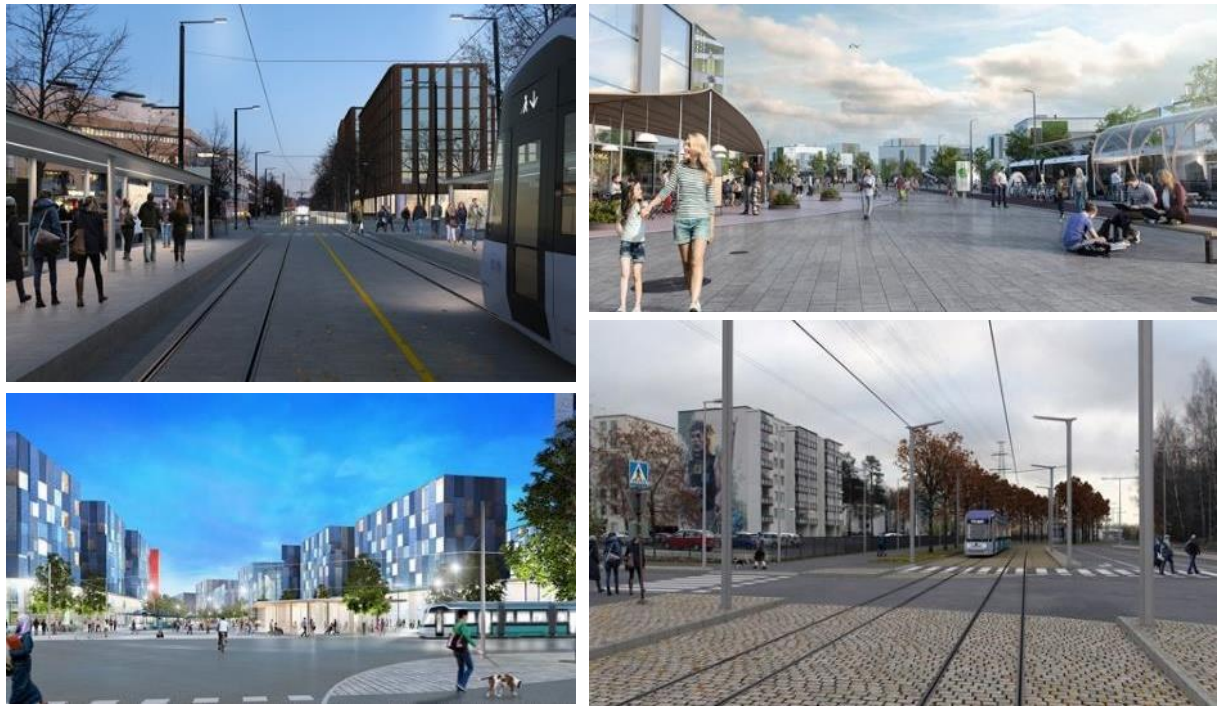
Liikkumisen näkökulmasta ratikkakaupungin toivotaan mahdollistavan helppoa liikkumista liikennemuodosta riippumatta. Toiveena on, että eri liikennevälineiden vaihtaminen on helppoa ja jouhevaa. Käveltävyyttä toivotaan korostettavan kaikkialla, etenkin keskustoissa. Eri liikkumismuotojen toivotaan olevan selkeästi eritelty ja merkitty turvallisen ja jouhevan liikkumisen takaamiseksi. Ratikan pysäkkien toivotaan sijoittuvan niin, että vaihtaminen muihin kulkuvälineisiin on helppoa. Pysäkkien toivotaan muodostavan arkkitehtuurisen kokonaisuuden rakennusten kanssa. Joukkoliikenneverkoston toivotaan olevan kattava, mikä tukee palveluverkoston kehitystä ja helppoa asioimista palveluissa.

Asukkaiden toiveita suuralueittain

Aviapoliksen suuralue nähdään kansainvälisenä porttina Suomeen, joka tällä hetkellä on vielä autoliikenteen varassa vahvasti ja myös paikoitellen ankea ja tylsä. Alueen potentiaali kehittyä näyteikkunaksi Suomen modernista ja urbaanista rakennuskannasta on kuitenkin vahva. Asukkaat näkevät tärkeänä sitoa Kartanonkosken ja Pakkalan alueen jouhevasti uuteen ympäristöön, joka on sekoittunut ja monipuolinen. Alueen koetaan olevan kaupan ja työpaikkojen keskittymä, joiden vastapainoksi alueelle tulisi saada vehreää ja elävää asuinympäristöä. Liikkumiseen liittyen alueella tulisi vahvistaa kestäviä liikkumisenmuotoja ja etenkin käveltävyyttä ja pyörätieverkostoa. Asukkaat toivovat alueelle lisää viheralueita ja reittejä niiden välille.

Tikkurilan suuralueella asukkaat korostivat omaleimaisena asiana alueen vanhoja rakennuksia sekä joenrantaa ja sen ympäristöä. Tikkurila nähdään liikenteen solmukohtana ja Vantaan tärkeänä keskuksena. Asukkaat kokevat tärkeänä korostaa alueen historiaa sekä vaalia tärkeitä pieniä viheralueita. Asuinrakentamisessa nähdään potentiaalia korkeassa, tehokkaassa ja urbaanissa rakentamisessa ja Tikkurila voisi kulkea esimerkkinä korkeista rakennuksista. Vastapainoksi keskustan ympäristöä tulisi rauhoittaa myös matalammalla rakentamisella. Alueelle toivotaan monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Liikenteen näkökulmasta keskustaa ja asemanseutua toivotaan rauhoitettavan liikenteeltä ja luotavan vahvemmin käveltävää keskustaa. Monipuolisuutta asukkaiden mielestä tukee myös liityntäpysäköinnin mahdollistaminen keskustassa. Katutilan elävöittämiseksi alueelle toivotaan lisää liiketiloja katukuvaan ja monimuotoisten tilojen mahdollistamista. Alueella on myös useita aukioita, joiden toiminnallisuutta tulisi asukkaiden mielestä lisätä.

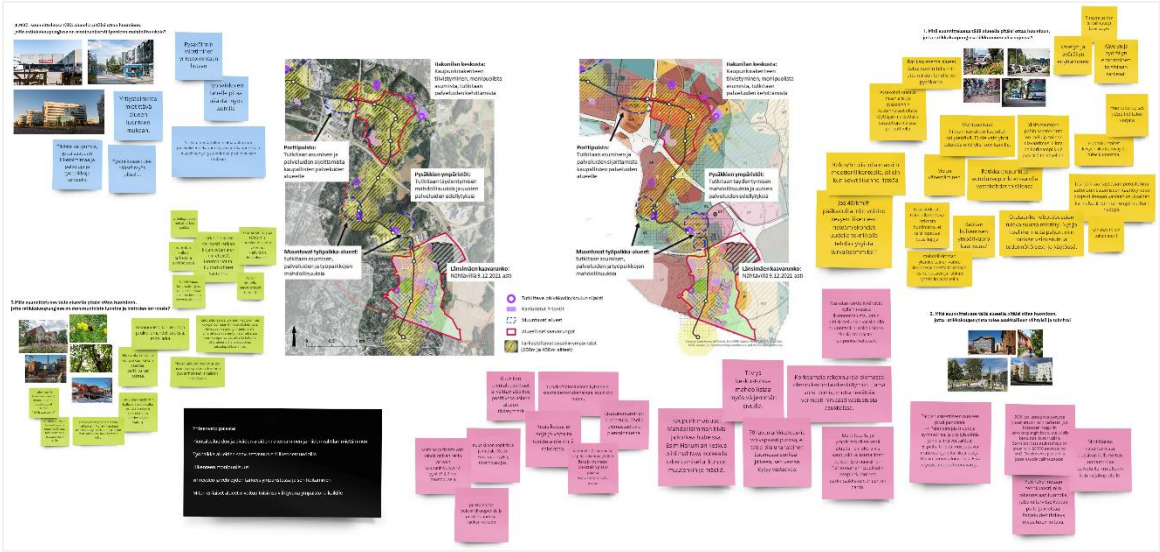
Hakunilan suuralue koetaan rauhallisena, yhteisöllisenä ja jopa kylämäisenä paikkana, missä luonto on heti läsnä, kun astuu ovesta ulos. Alueella nähdään kuitenkin olevan potentiaalia kehittyä myös paikoitellen urbaaniksi ja eläväksi paikaksi kuitenkin korostaen alueen vehreyttä. Asukkaat toivovat alueelle piristystä ja väriä katukuvaan sekä toiminnallisuutta. Luonnonmukaisten viheralueiden vastapainoksi alueelle toivotaan lisää hoidettuja puistoja, joissa viettää aikaa. Katutilan osalta esiin nousivat esteettömyys ja valaistuksen lisääminen. Liikkumista helpottamaan toivottiin joukkoliikenneverkoston vahvistamista. Alueelle toivotaan lisää palveluja ja enemmän asukastiloja.



Kuva 28-31. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä Tikkurilasta, Aviapoliksesta, Hakunilasta sekä Länsimäestä (WSP)

Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus

Lähtökohtien ja tavoitteiden pohjalta käynnistettiin kaavarungon luonnoksen laadinta syksyllä 2021. Luonnosvaiheen suunnittelua ja sen lähtökohtia ja tavoitteita koskien on syksyllä 2021 järjestetty erilaisia kyselyitä ja työpajoja, joilla on selvitetty asukkaiden ja muiden alueella toimivien mielipiteitä ja ideoita kaavarungon suunnittelualueen nykytilanteesta ja tulevaisuudesta. Näiden pohjalta suunnitelmaa on hiottu ja kehitetty eteenpäin.



Kuva 32. Esimerkkikuva Miro-vuorovaikutusalustasta Hakunilan asukastyöpajassa

Kaavarungon sisäiset työpajat 09/2021

- Kaupungin henkilöstölle järjestettiin kaksi työpajaa syyskuussa 2021. Työpajoissa pohdittiin kaavarungon suunnittelun lähtökohtia neljän eri teeman näkökulmasta.

Liikkumisen kysely 09/2021

- Syyskuussa 2021 avattiin ratikan ja kaavarungon suunnittelua koskien kaikille avoin verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin ratikan vaikutusta arkeen sekä liikkumista ratikalla.

Kaavarungon asukastyöpajat 11-12/2021

- Asukkaille järjestettiin kolme työpajaa marras-joulukuussa 2021. Työpajat käsittelivät kaavarungon suunnittelualueita suuralueittain (Hakunila, Tikkurila ja Aviapolis). Pajoissa pohdittiin yhdessä asukkaiden kanssa ratikkakaupungin kehittämistä ja asioita, mitä suunnittelussa tulisi ottaa huomioon eri teemojen näkökulmasta.

Kiinteistönomistajien kysely 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 avattiin kiinteistönomistajille suunnattu verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin näkemyksiä kaavarunkoalueen kehittämisestä ja uudistamisesta kiinteistönomistajien näkökulmasta.

Lasten ja nuorten Seppo.io-vuorovaikutuspeli kouluille ja oppilaitoksille 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 ratikan ja sen kaavarungon suunnittelua koskien kouluille ja oppilaitoksille avattiin Seppo.io-pelialustalle ratikan suunnittelupelit, joissa lapset ja nuoret pääsivät tutustumaan suunnitteluun sekä kertomaan ajatuksia omasta lähiympäristöstään ja ratikan suunnittelusta.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista

Luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen sekä asukkaiden toiveet -raportin pohjalta koottiin suunnittelun tueksi ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista, joka vetää yhteen vuorovaikutusaineistoista ja alueittain nousseet ajatukset ja tavoitteet koskien ratikkakaupungin suunnittelua. Muistilista toimii suunnittelun taustalla vahvistamalla asukkaiden ääntä suunnittelussa. Muistilistassa on esitetty yleisesti ratikkakaupungin ajatuksia aihe-alueittain sekä tarkemmin suuralueittain seuraavalla tavalla:

Asuminen

- Monipuolisen asumisen mahdollistaminen
- Pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiivis keskustamaisuus keskustoihin

Virkistys

- Virkistäytymisen paikkoja luonnon monimuotoisuutta korostaen
- Metsien ja purojen varjeleminen

Kaupunkivihreä

- Vehreyden tuominen kaupunkitilaan, katoille ja kaduille.
- Hoidettuja puistoja ja katuvihreää

Liikkuminen

- Liikkumisen monimuotoisuuden varmistaminen
- Kestävien liikkumismuotojen vahvistaminen ja korostaminen

Imago

- Alueiden kaupunkikuvallisen identiteetin ja omaleimaisuuden vahvistaminen ja niiden mahdollisuuksien tarkastelu ja selostus suunnitelmaan.

Toiminnot kaupunkiympäristössä

- Sekoittunut kaupunkirakenne
- Palvelujen monipuolisuus ja tuominen kivijalkaan kaduille
- Toimintojen monipuolisuus ja työpaikkojen mahdollistaminen

Historia ja esteettisyys

- Historian ja alueiden ominaispiirteiden korostaminen
- Kerroksellisuus ja esteettisyys kaupunkiympäristössä

Julkinen ulkotila

- Kohtaamispaikkojen luominen eri ryhmät huomioiden
- Ulkoliikuntamahdollisuuksien vahvistaminen
- Turvallisuuden ja valaistuksen korostaminen sekä elävyyden ja taiteen tuominen katukuvaan

Aviapolis

- Alueiden yhteensovittaminen
- Väylien estevaikutuksen ja melun ratkaiseminen
- Viherympäristön ja -verkoston vahvistaminen
- Pyöräily- ja kävelyverkoston kokonaiskuva ja yhteneväisyys
- Jumbon vetovoiman ja toiminnallisuuden korostaminen

Tikkurila

- Tunnettavuuden ja uniikkiuden korostaminen
- Keskustamaisuuden korostaminen laatu ja historia edellä
- Asemanseudun rauhoittaminen
- Koetun turvallisuuden vahvistaminen
- Jokivarren vetovoiman korostaminen

Hakunila

- Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Keskuksien kasvu ja pientaloalueiden rauhoittaminen
- Erilaisten alueiden yhteensovittaminen
- Palvelutarjonnan kehittyminen
- Erityisten paikkojen luominen ja korostaminen
- Segregaatiokehityksen tarkastelu ja kehittäminen

Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Yhteenveto lausunnoista

Tässä on koottu teemoittain keskeiset viranomaisten, verkostojen haltioiden ja järjestöjen lausunnoissa esiin nousseet huomiot, toivomukset ja vaatimukset. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet on raportoitu erikseen lausujakohtaisesti.

Yhdyskunta- ja kaupunkirakenne

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys, uusi laadukas joukkoliikennekäytävä sekä keskeinen kaupunkikehityshanke.(usea lausuja)
- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. .(usea lausuja)
- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue. Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella. (Uudenmaan liitto)
- MAL-sopimus: ratikka sopimuksessa mainittu hanke. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa. (HSL)

Ekologiset verkostot, luonnonsuojelu, viherverkostot

- Maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen on koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo Esitetään, että nostettaisiin pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi, ja että sille on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen, yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi. (Tringa ry)
- Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja. Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella. Långmossenin arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavia rakentamissuunnitelmia esitetään poistettavaksi Länsimäen kaavarungosta. (SLL:n Uudenmaan piiri)
- Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaaminen huomioitava LSL 49 §:n mukaisesti (Uudenmaan ELY-keskus)
- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Siniverkoston merkinnän määräyksen suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. (Uudenmaan liitto)

Liikennejärjestelmä

- Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi. Kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan**.** Tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. (Finavia)
- Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen. (Uudenmaan liitto).
- Vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. (HSL)
- Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan [Mellunmäen] liityntäpysäköinnin kuormitusta. (Helsingin kaupunki)
- Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. (VR-Yhtymä Oy)
- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia pyöräilybaanoille Pakkalan/ Lustikullan alueella. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin. (Helsingin seudun pyöräilijät ry)

Ympäristöhäiriöt

- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.(Uudenmaan ELY-keskus)

Kulttuuriympäristö

- Yleiskaava 2020:n kulttuuriympäristön suojelumääräystä tulee täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla. Määräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräykseen voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella. (Vantaan kaupunginmuseo)

Yhdyskuntatekniikka

- Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain. (Fingrid Oy)
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. (HSY)

Vaikutusten arviointi

- Kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa on syytä tarkastella miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. …Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ajalle 1.6.–30.6.2022 ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä, Myyrmäessä ja Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilla. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta -sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä (sivustoille tai profiiliin) klikattiin 1 645 kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* -kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams live -tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022).

Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, noin 300–400 osallistujaa
- 9.6. Aviapolis-teemapäivä Ilmailumuseolla, noin 50–60 osallistujaa
- 14.6. Länsimäen asukastila, noin 20 osallistujaa
- 21.6. Tikkurilan asukastila, noin 20 osallistujaa

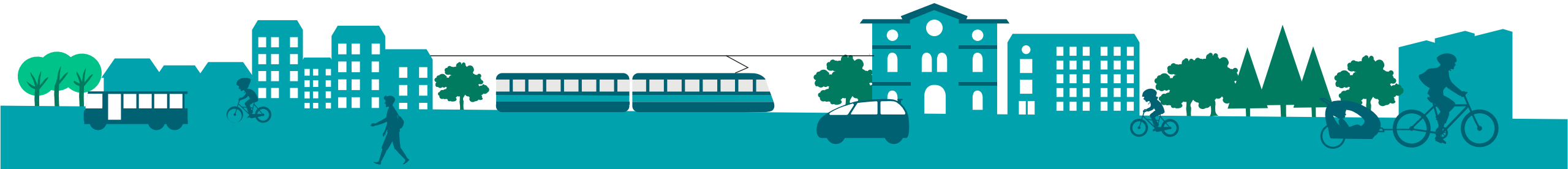
Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä.

Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohdemerkinnän sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta.

Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa, joista noin 37 saapui OsallistuvaVantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken OsallistuvaVantaa-palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin.

Kuva 33. Kaavarunkoluonnoksesta saatujen mielipiteiden eniten puhututtaneet aiheet

Visio Vantaan ratikkakaupungista



Ratikan kaavarungon tavoitteet

Ratikkakaupungissa…

Toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti

On eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja

On työpaikkakasvulle tilaa ja vaihtoehtoja

Mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista

Vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja

Korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä

On elinvoimaa ja vetovoimaa

Kasvun avulla saadaan kaupan verkosta kattava

On riittävästi ja helposti saavutettavia päivittäisiä palveluita

On pysäkki pysäkiltä omaleimaista kaupunkinauhaa

Ratikka maksaa itsensä takaisin

On erilaisia asumisen vaihtoehtoja

Liikkujan lähiympäristö paranee

On turvallista ja myös tuntuu siltä

Suunnitellaan laatu edellä

Vahvistetaan kulttuurisesti ja sosiaalisesti moninaista ja kestävää kaupunkiympäristöä

Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys

Vantaan ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu seudun yhdyskuntarakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tällaista poikittaista seudullista (ja Vantaan tarkastelussa keskeistä) akselia ei oikeastaan vielä ole. Aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan ratikka kutoo aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Laadukkaan ja pysyvän pikaraitiotien rakentaminen tuo esiin reitin varren mahdollisuudet uudelle maankäytölle, pitkäaikaisille investoinneille, maan arvon nousulle ja olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämiselle. Ratikkareitin varrella olevat palvelut ja työpaikat tulevat paremmin tavoitettaviksi paikallisesti, seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Parantuva saavuttavuus houkuttelee investointeja ja nostaa alueiden ja kiinteistöjen arvoja. Ratikan kiinteistötaloudellisissa arvioinneissa on haarukoitu, kuinka paljon nopeammin ratikan vaikutuspiirissä kiinteistöjen arvot nousevat. Arvonnousu mahdollistaa kaupungille kiinteistökehitystuloja, joiden avulla ratikka voi puolestaan maksaa itsensä takaisin.

Vantaan ratikan suunnittelun näkökulma on laaja-alainen, pitkäjänteinen ja kestävän kehityksen mukainen. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen päänäkökulmia ovat:

Asukkaat ja yritykset hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Hyvät liikenneyhteydet ja liikennepalvelujen toimivuus ovat perusedellytyksiä kuntien ja alueiden toiminnassa. Ratikan merkitys on suurin raskaan raideliikenteen asemien (mm. Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) välisillä alueilla. Ratikka vahvistaa huomattavasti näiden alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa ja kytkee ne entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon. Saavutettavuushyödyt ovat näiden alueiden osalta kaikkein suurimmat matkaa kohden ja hyödyt kohdistuvat moniin kyseisiltä alueilta lähteviin joukkoliikennematkoihin.

Raitiotie tuo vetovoimaa Itä-Vantaalle ja nykyisten ratojen katvealueille. Raitiotie mahdollistaa esimerkiksi Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila ja Mellunmäki liittyvät raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin aiemmin myönteiseen kehitykseen nousseeseen Tikkurila–Aviapolis-alueeseen ja sitä kautta myös muiden pääradan asemien yhteyteen.

Saavutettavuuden parantuminen edistää tontteihin kohdistuvaa kysyntää. Raitiotie parantaa saavutettavuutta erityisesti seudun poikittaisliikenteen näkökulmasta ja edistää kestävää liikkumista. Lisäksi syntyy verovoimaisia solmukohtia ratikan ja säteittäisen runkolinjan vaihtopysäkeille: Aviapolis eteläinen, Tuusulanväylä, Tikkurilan asema, Lahdenväylä ja Mellunmäki. Kaupungin maanhankintaa on pyritty kohdentamaan ratikan vaikutusalueelle. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen avulla aluekeskukset on tarkoitus kutoa yhteen jatkuvaksi kaupunkikudokseksi. Kun ratikkakaupunki on kytkeytynyt myös nopeaan junaliikenteeseen ja lentoliikenteeseen, ratikka parantaa koko ratikkakaupungin saavutettavuutta ja edelleen haluttavuutta asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijaintipaikkana.

Kunnan maankäyttöä ja palveluverkkoa koskevat valinnat vaikuttavat monella tavalla kuntalaisten arkeen ja yritysten toimintaedellytyksiin. Mitä tiiviimmin lähiympäristössä on asukkaita, sitä luontevammin alueelle keskittyy arjen palveluita. Esimerkiksi kaupalliset palvelut keskittyvät sinne, missä on toisaalta riittävän paljon asukkaita, toisaalta muita samantyyppisiä ja toisiaan tukevia palveluita. Julkiset peruspalvelut pyritään toteuttamaan lähipalveluina, jotka ovat saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Kaavoituksella mahdollistetaan hyvinvoinnin edistäminen kokonaisvaltaisesti ja viihtyisän elinympäristön toteutuminen. Tätä kautta kaavoituksella voidaan ehkäistä esimerkiksi segregaatiota ja muun eriarvoisuuden syntymistä.

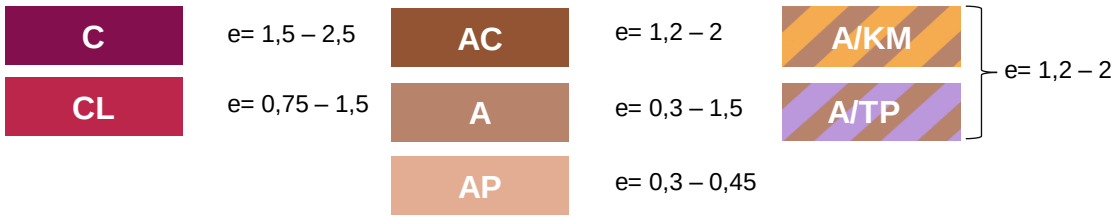
Mitoitus, asumisen alueet

Ratikan kaavarunkoalueelle on mitoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä. Asukasmääränä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta. Alueen mitoitus on laadittu tarkastelemalla alueen uudisrakentamis- ja täydennysrakentamismahdollisuuksia nykyisen tiedon pohjalta. Alueiden mahdollista uudistumista tulevaisuudessa on vaikea tässä yhteydessä ennakoida.

Mitoitusta laskettaessa on hyödynnetty tavoiteltavia korttelitehokkuuksia, jotka on määritelty alueen olemassa oleva rakennuskanta huomioiden. Tavoiteltavat korttelitehokkuudet vaihtelevat yleensä välillä e=0,3 – e=2,5 alueen käyttötarkoituksesta ja kaupunkirakenteellisesta sijainnista riippuen. Asumisen osuus rakentamisen määrästä on 50 % – 90 % käyttötarkoituksesta ja alueesta riippuen.

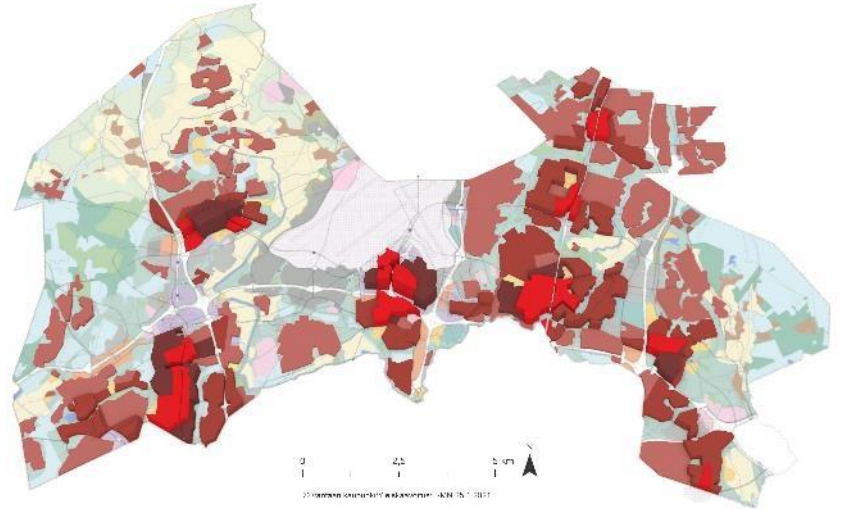
Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Suunnittelualueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joilla kaupunkirakenteen uudistuminen mahdollistaa nykyistä selkeästi korkeammat rakentamistehokkuudet niin asumisen kuin työpaikkarakentamisen näkökulmasta. Tällaisten selkeiden uudisrakentamisalueiden lisäksi alueella on paljon uudistumisen ja tiivistymisen mahdollisuuksia nykyisessä kaupunkirakenteessa. Olemassa olevilla pientalovaltaisilla alueilla mahdollistetaan maltillista täydennysrakentamista, joka sopeutuu lähiympäristöön.

Asuinrakentaminen



Kuva 34. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 35. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä



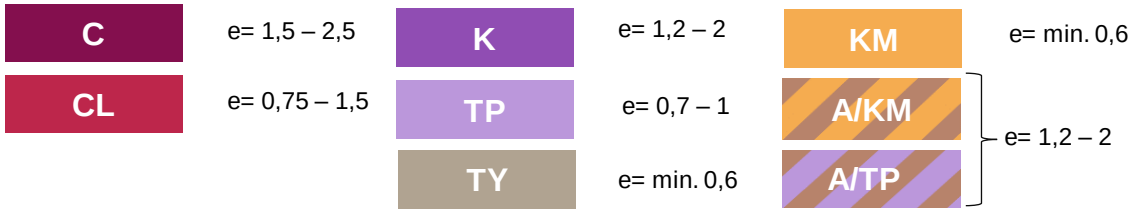
Kuva 36. Yleiskaavan 3d-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista

Mitoitus, työpaikka-alueet

Ratikan vaikutusalue muodostaa yleiskaava 2020:n merkittävimmän kasvu- ja kehityskäytävän. Alueelle sijoittuu jo nykyisin lähes 50 prosenttia Vantaan työpaikoista. Uusia työpaikka-rakentamisen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueella yli miljoona kerrosneliömetriä. Työpaikkarakentamis-potentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikka-arviot on laskettu keskimääräisten työpaikkaväljyyksien avulla (k-m^2/työpaikka), jotka vaihtelevat noin 30 k-m^2:stä 100 k-m^2:in toimialasta riippuen. Rakentamispotentiaali mahdollistaa työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.

Alueella on paljon monipuolistuvia sekä muuntuvia työpaikka-alueita. Tehokkain työpaikkarakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen. Näihin lukeutuvat Aviapolikseen sijoittuvat tiiviit työpaikka-alueet (K) sekä keskusta-alueet, joilla rakentamisen tavoitteellinen korttelitehokkuus on keskimäärin e=2. Myös monipuolisilla työpaikka-alueilla (TP) tavoitellaan nykyisten korttelitehokkuuksien merkittävää tehostumista erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä. Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista (korttelitehokkuus vähintään 0,6). Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi työpaikkarakentamista sijoittuu erityisesti myös keskusta-alueille, jotka ovat merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.

Työpaikkarakentaminen

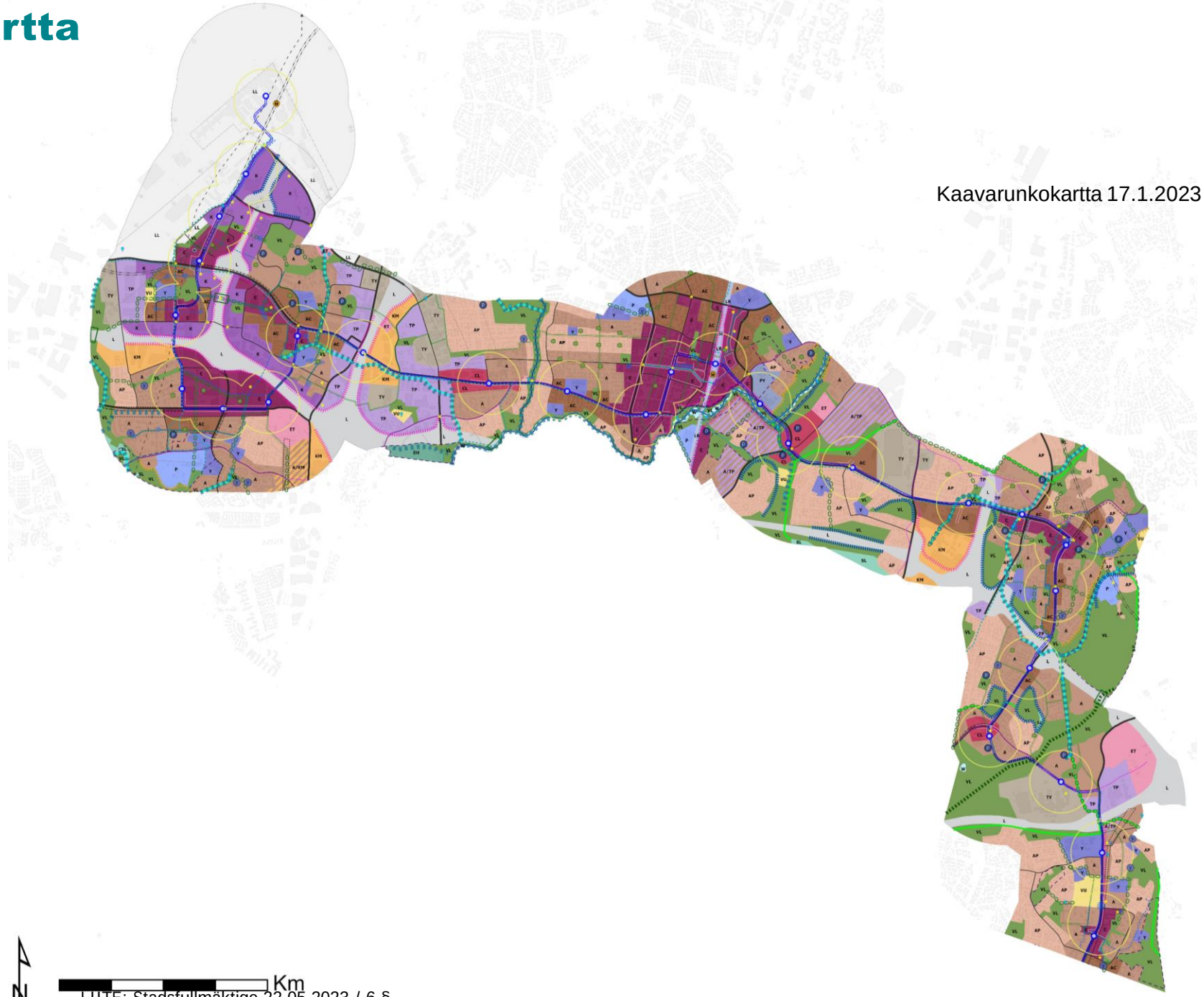


Kuva 37. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 38. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä

Kuva 39. Havainnekuva Aviapoliksesta Tietotien toimisto- ja hotellikehityshankkeesta (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Kaavarunkokartta ja merkinnät



Kaavarunkokartta 17.1.2023

YK0049 merkintöjen selitteet KALA 17.1.2023

- C Keskusta-alue
- CL Lähikeskustan alue
- AC Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue
- A Monimuotoinen asuinalue
- AP Pientalovaltainen asuinalue
- KM Kaupallisten palveluiden alue
- A/KM Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue
- K Tiivis työpaikka-alue
- TP Monipuolinen työpaikka-alue
- A/TP Asumisen ja työpaikkojen alue
- TY Tuotanto- ja varastotoiminnan alue
- Y Julkisten palveluiden alue
- P Palveluiden alue
- PY Hallintopalveluiden alue
- VL Lähivirkistysalue
- VU Urheilukenttiä
- EH Hautausmaa-alue
- SL Luonnonsuojelualue
- W Vesialue
- ET Yhdyskuntateknisen huollon alue
- L Liikennealue
- LR Raskaan raideliikenteen alue
- LL Lentoliikenteen alue
- Maamerkki

- Vahva kaupallinen julkisivu
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja
  Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:
- *Tärkeä käveltävä kaupunkitila*
- *Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila*
- Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna
- Virkistysalue
- Huleveden hallintarakenne
- Viheryhteyden kehittämiskohta
- Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti
- Siniverkosto
- Viherketju
- Metsäinen ekologinen runkoyhteys
- Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys
- Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys
- Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys
- Arvokas kulttuuriympäristö
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö
- Julkisten palveluiden kehittämistarve
- Julkisten palveluiden kohde
- Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

- Kehitettävä voimajohtoalue
- Lentoterminaalin alue
- Pysäkinseutu
- Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Rautatieasema
- Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema
- Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue
- Raitiotien pysäkki
- Raitiotie
- Raitiotien tunneliosuus
- Raskaan raideliikenteen tunneliosuus
- Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus
- Joukkoliikenteen runkoyhteys
- Pääkatu tai tie
- Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu
- Joukkoliikennekatu
- Pyöräliikenteen baana
- Selvitettävä baanareitti
- Kestävän liikkumisen katu
- Kävelykatu
- Kaupungin raja

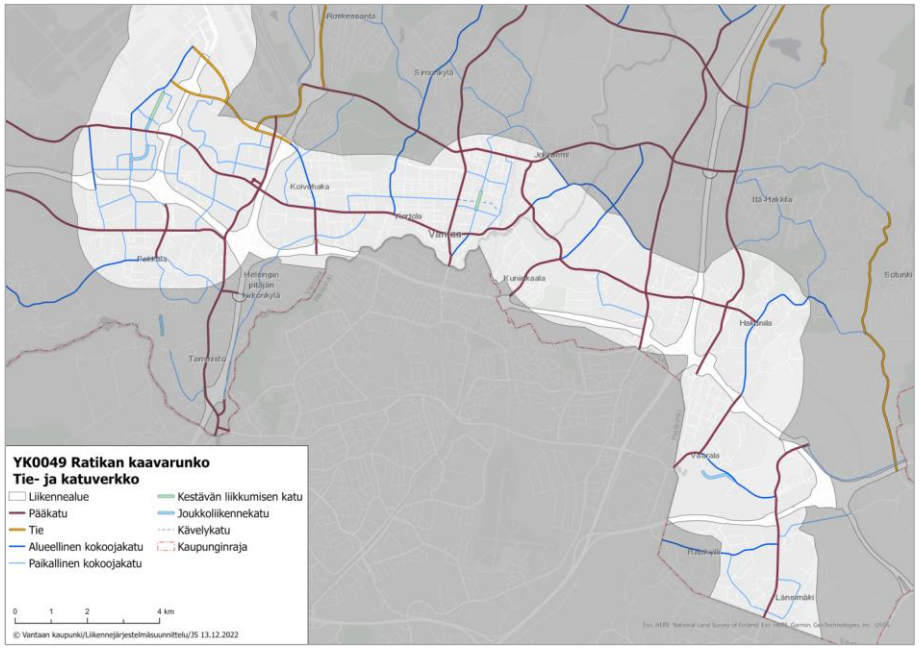
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja

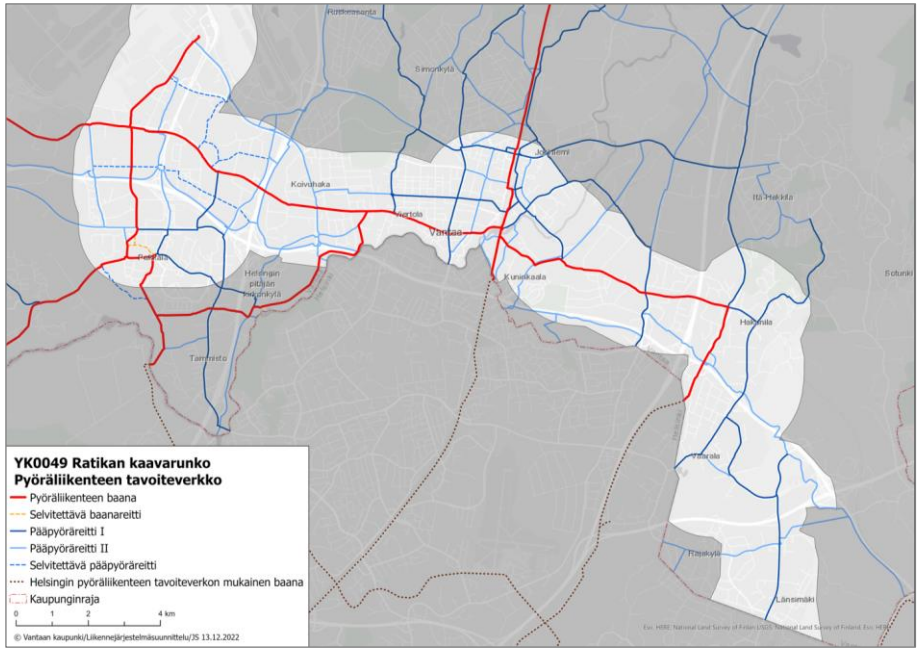
Kaavarunko täydentää ja tarkentaa yleiskaavassa esitettyä tie- ja katuverkkoa. Yleiskaavan tapaan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät on merkitty kaavarungossa liikennealueina. Muu tie- ja katuverkko on merkitty kahdella merkinnällä, jotka ovat *pääkatu tai tie* sekä *alueellinen tai paikallinen kokoojakatu*. Niitä koskevien määräysten mukaisesti keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylille. Kokoojakadut puolestaan täydentävät tätä verkkoa. Tie- ja katuverkon luokittelu ohjaa jatkosuunnittelua tuomalla esiin eri yhteyksien aseman liikenneverkolla, mikä vaikuttaa esimerkiksi katujen poikkileikkausten mitoitukseen. Keskeistä on myös varmistaa sujuva liikkuminen ja keskustojen saavutettavuus eri kulkumuodoilla.

Kestävän liikkumisen osalta ratikan kaavarungossa on merkintöinä lisäksi: *joukkoliikennekatu*, *kestävän liikkumisen katu* ja *kävelykatu*. Joukkoliikennekaduiksi on merkitty katuosuuksia Hopeatien ympäristössä, Muurassa sekä Aviapoliksen terminaalin alueella. Nämä ovat joukkoliikenteelle varattuja katuja, joille linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys. Muun liikenteen läpiajoa ei sallita joukkoliikennekaduilla. Kestävän liikkumisen kaduiksi on puolestaan merkitty osa Kielotiestä sekä Aviabulevardista. Näillä katuosuuksilla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla. Kävelykatuna kaavarungossa on merkitty Tikkuraitin ja Asematien muodostama yhteys, joka varataan jalankululle ja pyöräliikenteelle.

Kaavarunko tuo joitakin tarkennuksia pyöräliikenteen baanoihin. Linjaus Backaksen kartanon alueella on tarkentunut suunnitelmien edetessä ja siihen liittyy Ylästöntien pohjoispuolen selvitettävä baanareitti, jonka linjausta on vielä tutkittava. Kivistön-Tikkurilan-Hakunilan baana kulkee pitkälti Vantaan ratikan varressa ja sitä suunnitellaan toteutettavaksi ratikan yhteydessä. Lisäksi pyöräliikenteen teemakartalla on tarkennettu vuoden 2020 lopulla valmistunutta pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Siinä on esitetty baanat sekä pääpyöräreitit, jotka on luokiteltu kahteen luokkaan. Kaavarunko tarkentaa pääpyöräreittejä lähinnä Aviapoliksen alueella, missä maankäytön muuttuessa uusilla pyöräyhteyksillä on merkittävä vaikutus erityisesti alueen sisäiseen liikkumiseen. Pääpyöräreitit on esitetty vain teemakartalla kaavakartan luettavuuden takia.

Kaavarunko ei tuo esiin pienimpiä yhteyksiä, kuten tonttikatuja ja paikallispyöräteitä, mutta nämä on otettava huomioon jatkosuunnittelussa, jotta esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen reitit pysäkeille ja palveluihin voidaan toteuttaa mahdollisimman suorina ja turvallisina. Näihin vaikuttaa muun muassa korttelirakenne ja yhteyksillä on keskeinen vaikutus alueellisen saavutettavuuden sekä pysäkkien palvelutasoon.





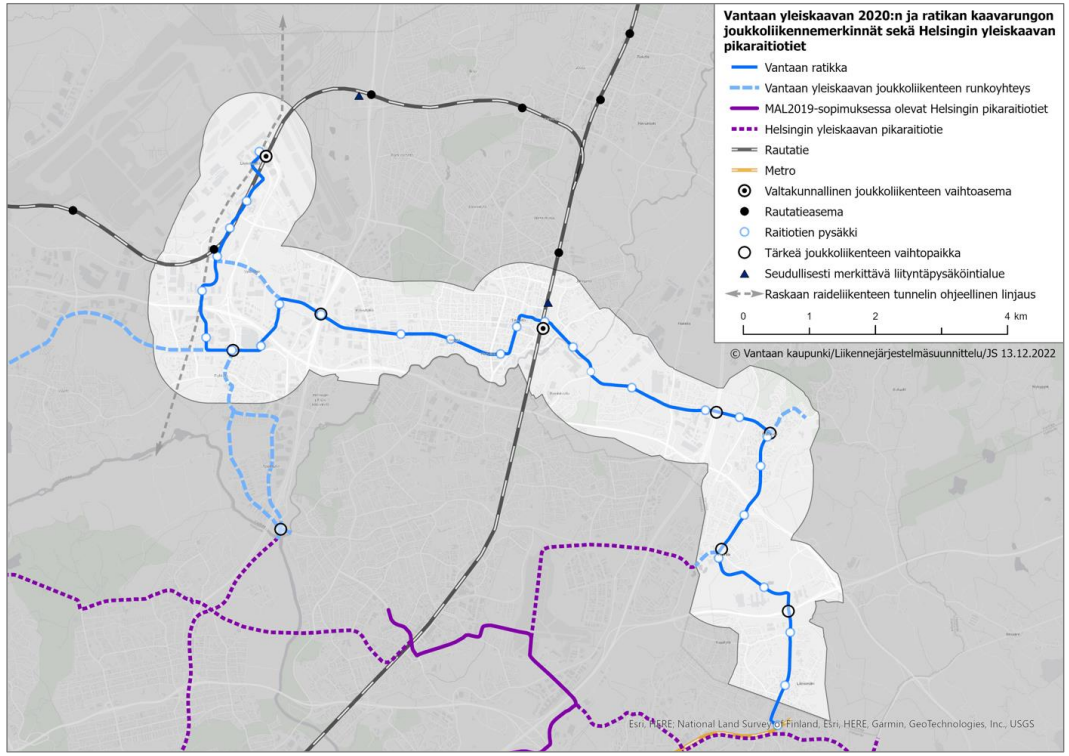
Kuvat 40 ja 41. Tie- ja katuverkon sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon teemakartat

Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia

Vantaan ratikka on yksi osa HSL-alueen joukkoliikennelinjaston runkoverkkoa ja tulevaisuudessa osa pääkaupunkiseudun pikaraitiotieverkostoa. Ratikan kaavarunkoon on merkitty raitiotien lisäksi yleiskaavan joukkoliikenteen runkoyhteydet, jotka voidaan toteuttaa raitioteinä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkumisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Pidemmän aikavälin varauksena on yleiskaavassa ja kaavarungossa osoitettu raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus, jolla mahdollistetaan Lentoradan ja Tallinna-tunnelin toteutuminen. Kaavarunkoon on merkitty myös tavaraliikennettä palveleva Vuosaaren satamarata.

Vantaan ratikka tuo uuden lisän liikkumisvaihtoehtoihin ja raideyhteyden Itä-Vantaalle. Raitiotie parantaa Vantaan poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna se parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä. Uusi liikennemuoto aiheuttaa myös haasteita. Koska katutilan kokonaismäärä ei kasva, pitää kaupungin liikennejärjestelmää järjestellä uudelleen siten, että eri kulkumuodoille ja palveluille löydetään optimaaliset paikkansa ja roolinsa osana kokonaisuutta. Ja vaikka raitiotie tuo uusia alueita raideliikenteen piiriin, se ei tarkoita, että bussiliikenne olisi näiltä alueilta kuitenkaan loppumassa. Esimerkiksi Hakunilan ja Pakkalan alueilla säilyy myös jatkossa vahva bussiliikenne, joka osaltaan toimii liityntänä ratikan pysäkeille ja toisaalta tarjoaa suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan.

Vaihdot ovat olennainen osa joukkoliikennejärjestelmää ja raitiotien myötä paranee vaihtoyhteydet erityisesti nykyisiin ratoihin sekä säteittäisten pääväylien bussiliikenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat, joista Tikkurilan ja Lentoaseman asemat on nostettu omalle merkinnälleen. Vaihtoyhteyksien sujuvuus raitiotien ja muun joukkoliikenteen välillä on kuitenkin keskeisessä asemassa kaikkien raitiotiepysäkkien suunnittelussa. Kaavarungon alueella on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue Tikkurilassa.



Kuva 42. Joukkoliikenneverkoston teemakartta. Kuvassa ei ole mukana Vuosaaren satamarataa, koska se palvelee vain tavaraliikennettä.

Pysäkinseudut

Ratikan kaavarungossa Mobility Hub- ja Design Manual -selvitysten tulokset heijastuvat pysäkkien ympäristön maankäytössä ja kaupunkitilan suunnitteluratkaisuissa. Pysäkkien vaikutus kaupunkiympäristöön on esitetty kahdella eri merkinnällä, joissa pysäkin kohdemerkintä ohjaa itse pysäkin ja sen välittömän lähiympäristön liittymistä kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämiseen. Pysäkinseudun kehittämismerkintä taas kattaa laajemman pysäkin vaikutusalueen, ja se ohjaa alueen liikennejärjestelmän kehittämistä, kaupunkitilan muutosta käveltävyys ensi sijalla ja toimintojen sijoittamista. Pysäkinseudun kehittämismerkinnän vyöhykkeelle pyritään keskittämään mm. tehokkain rakentaminen, ja palvelujen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Ratikalla edistetään kestävien liikkumismuotojen käyttömahdollisuuksia mm. nostamalla kävely sekä keskustojen että pysäkkien lähiympäristöjen ensisijaiseksi liikkumiskeinoksi. Valintaa ilmennetään pysäkkien lähiympäristön suunnittelulla, jossa suunnitteluratkaisut ja materiaalit lähtevät kävelijän nopeustasosta ja kokemusmaailmasta: virikkeitä ja kokemuksia tulee tarjota monin verroin tiheämpään kuin autoiluun perustuvassa kaupunkirakenteessa. Kävelyreitit pysäkeille suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi.

Pysäkinseuduista tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Pysäkkien yhteyteen varataan tilaa julkiselle taiteelle ja/tai erottuvalle ja mieleen jäävälle arkkitehtuurille. Ratikkakatujen ja muiden pää- ja kokoojakatujen risteyspaikat toisten pääkatujen, kehitettävien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien sekä viherverkostojen kanssa on kehitettävä erityisluonteisina paikkoina. Erityisluonne voidaan tuoda esiin esimerkiksi erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin tai kaupunkitilan tai julkisen taideteoksen avulla.

Kuvat 43 ja 44. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä (WSP).

Keskustat

Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaavan nostamista kolmesta pääkeskustasta kaksi, Tikkurila ja Aviapolis, sijoittuvat ratikan kaavarungon alueelle. Lisäksi suunnittelualueella sijaitsevat aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki, jotka muodostavat tärkeän osan kaupungin monikeskuksisuuden vahvistumista.

Keskustoista Aviapolis on luonteeltaan verkostomainen. Vantaan ratikka kutoo yhteen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen ytimiä mm. Aviapoliksen keskustassa, Muurassa, Huberilassa ja Annefredissä. Lisäksi Jumbon alue kehittyy kaupan ja palvelujen keskittymästä monipuoliseksi kaupunkikeskustaksi. Pakkalassa ratikan varteen sijoittuvat laajat uudistuvat keskustatoimintojen alueet. Uudistumisen myötä myös nykyisten umpinaisten rakennusten tulisi avautua ulospäin ympäröiville kaduille. Tikkurila kehittyy monen liikennemuodon ja toiminnon tiiviinä ja laadukkaana kaupunkiytimenä, jonka vetovoimaa lisäävät jokimaisema ja sen kulttuuriympäristöarvot. Hakunila hyötyy eniten ratikan mahdollistamasta saavuttavuuden paranemisesta sekä keskeisiä kaupunkitiloja uudistavista ja parantavista hankkeista, kuten Vanhan Lahdentien siirron mahdollistamasta keskustan läntisestä laajennuksesta. Samantapainen uusiutuminen ja täydentäminen on mahdollista myös Länsimäessä.

Keskustat ovat toiminnallisia solmuja, ja niitä luonnehtivat toimintojen monimuotoisuus, rinnakkaisuus ja korkea intensiteetti verrattuna muihin alueisiin. Keskustat ovat ennen kaikkea kohtaamisten, kulttuurin ja elämysten paikkoja. Kaupunkielämä edellyttää rakentamiselta tehokkuutta ja toiminnoilta tiheyttä. Toiminnallisen tiheyden vastapainoksi tarvitaan tunnistettavia erottuvia paikkoja, suunnittelun ja toteutuksen laatua, viihtyisiä julkisia kaupunkitiloja ja viheralueita. Keskustaympäristössä saavat myös näkyä kestävyyden ja esimerkiksi sään ääri-ilmiöiden edellyttämät ratkaisut.

Kaupunkikeskustojen muutosta kestävämpään suuntaan edustaa myös liikennejärjestelmän muutos. Joukkoliikenteen eri muodoille ja niiden matkaketjuille luodaan tasavertaiset olosuhteet verrattuna autoiluun. Ennen kaikkea keskustoja ja erityisesti pysäkkien ympäristöjä kehitetään kävely ensisijaisena kulkumuotona. Tarkemmassa suunnittelussa tämä näkyy kaupunkitilan käytön priorisoinneissa, huolellisessa suunnittelussa ja laadukkaassa toteutuksessa niin julkisen kaupunkitilan, rakennusten arkkitehtuurin kuin tonttien piha-alueiden käytössä. Keskustoissa myös pysäköintijärjestelmä uusiutuu: maantasopysäköintejä korvataan rakenteellisilla pysäköintiratkaisuilla, mikä vapauttaa arvokasta keskustamaata joko rakentamiseen tai kaupunkilaisten ja asukkaiden käyttöön.

Ratikan kaavarungossa keskusta-alueita on osoitettu suppeammin kuin yleiskaavassa. Toisaalta yleiskaavan esitystapa on sekä tarkastelumittakaavaltaan että esitettyjen maankäyttöluokkien osalta yleispiirteisempi kuin ratikan kaavarungossa. Siten osa yleiskaavan keskusta-alueista on tulkittu joko tarkemmin muihin käyttötarkoituksiin tai sijoitettu käyttötarkoituksiin, joiden voidaan ajatella ainakin lyhyemmällä aikavälillä täsmentävän yleiskaavan keskustamerkintää, kuten keskustojen selvästi asuinpainotteisten laitaosien osoittaminen keskustamaisina asuinalueina. Toisaalta keskustojen alueilla ei esitetä erikseen yksittäisille toiminnoille varattuja alueita, esim. koulujen ja päiväkotien tarpeisiin varattuja julkisten palvelujen alueita.

Keskusta-alueiden verkkoa on täydennetty muutamalla lähikeskustaksi merkityllä ratikkapysäkin ympäristöllä (Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta). Nämä eivät ole yleiskaavan mukaisia keskusta-alueita, vaan täydentävät toiminnallisesti monimuotoisina pysäkkiympäristöinä keskusverkkoa. Lähikeskuksiin ei voi sijoittua esim. suuryksikkökoon ylittävää kauppaa, vaan palvelut on suunnattu lähiympäristön tarpeisiin.

Lähipalvelut

Julkisten palveluiden osalta kirjastot ja terveyspalvelut keskittyvät keskustoihin, kun taas asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään.

Ratikan kaavarunkoalueen palveluverkko täydentyy vuoteen 2031 mennessä useilla uusilla palveluilla. Kaavarungon alueelle on investointiohjelmaan kirjattu kaksi uutta yhtenäiskoulua sekä 14 uutta tai tilapäistä päiväkotia. Seuraavan kymmenen vuoden palveluverkkotarpeet on määritelty talousarvion investointiosassa.

Aviapoliksen suuralueella Veromiehen kaupunginosan muuttuessa suurelta osin asumiseen, on myös uusien lähipalvelujen tarve tiedostettu. Näistä mainittakoon monitoimirakennus Atomi, jonne sijoittuvat päiväkoti, yhtenäiskoulu ja nuorisotila. Tikkurilassa uusi hyvinvointikeskus ja kaupungin uudet toimitilat ovat suuria tulevaisuuden hankkeita. Jokiniemen oppimiskampus kehittää radan itäpuolelle merkittävän ammatillisen ja toisen asteen koulutuskeskittymän. Tikkurilan urheilupuiston alueen toimintoja kehitetään. Hakunilan suuralueella tulevaisuuden kohteita ovat usean päiväkodin lisäksi mm. Hakunilan vanhustenkeskus sekä asukastilat.

Merkittävimpien muutosten lisäksi kaupungin eri toimialoilla on kehitystarpeita, jotka edellyttävät uutta tai muuntuvaa tilaa. Lisäksi kaupungilla on palvelutiloja, joiden kunto saattaa aiheuttaa lisätarpeita uusien palveluiden toteuttamiselle. Kaupungin tulee voida vastata näihin tarpeisiin osoittamalla riittävästi tonttimaata, ja asemakaavoittaa joustavasti tarpeisiin soveltuvia aluevarauksia.

Kuvat 45-47. Esimerkkikuvia päiväkodeista, kouluista ja leikkipaikoista

Palveluverkko ratikkakaupungissa

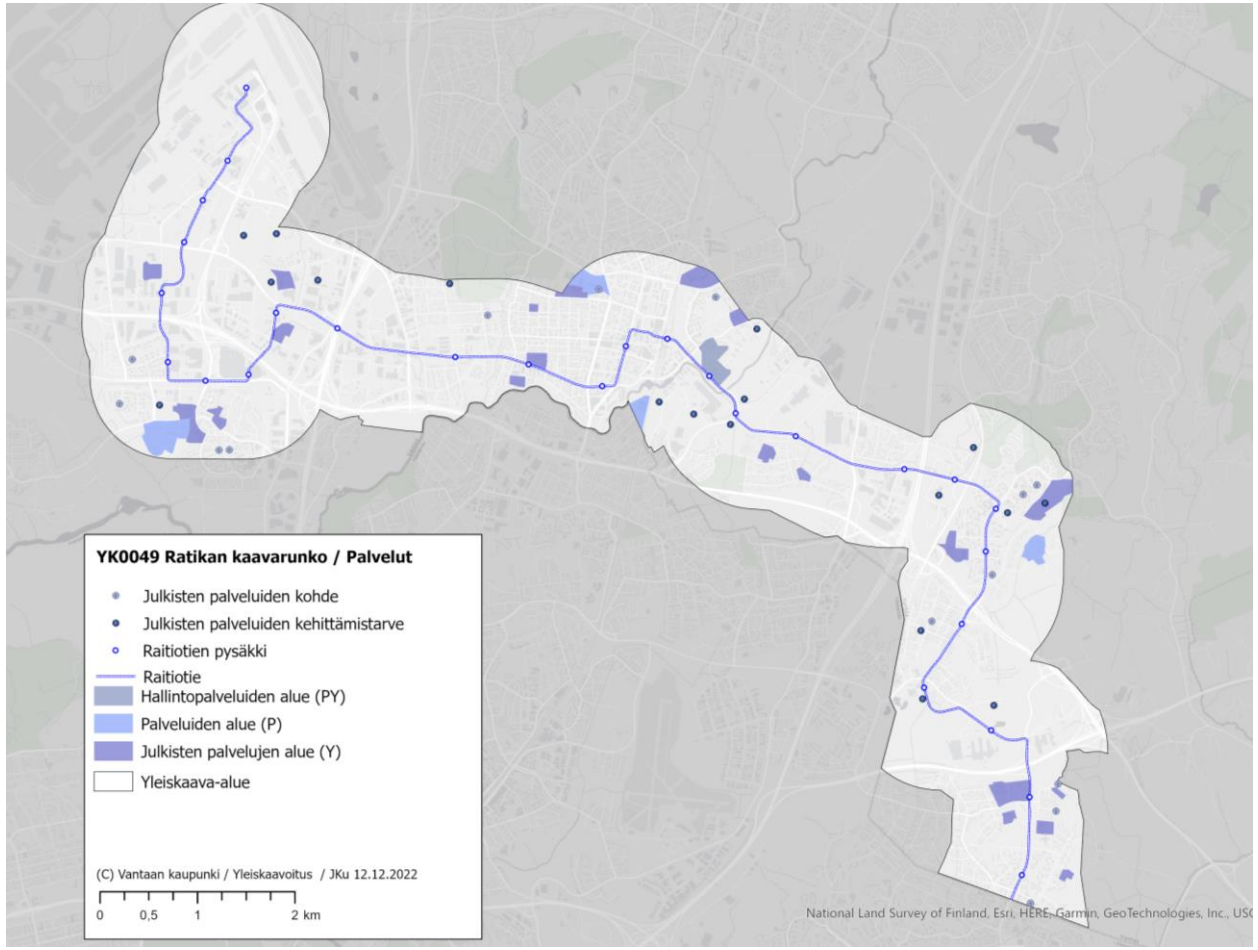
Toimivassa ratikkakaupungissa palvelut ovat sujuvan kävely-, pyörä- tai ratikkamatkan päässä. Palvelut on helppo saavuttaa niin ratikkapysäkiltä kuin myös kotiovelta. Matkaketjut kodin, palveluiden ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä tulisi olla turvalliset ja helposti kuljettavat. Hiilineutraalit matkaketjut syntyvät toimivasta kaupunkirakenteesta ja liikennejärjestelmästä, joka kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön asiointimatkoilla. Alueiden vetovoiman ja myönteisen imagon kannalta on keskeistä, että päivittäisiä lähipalveluita on tarjolla riittävästi – sujuvan, turvallisen ja helposti hahmotettavan matkan päässä.

Ratikan varren kaupunkikehitys ja sen mahdollistama asukasmäärän kasvu tarkoittaa luonnollisesti myös palvelutarpeen kasvua. Voimakkaimmin kasvu näkyy varhaiskasvatus- ja perusopetuksen palveluiden tarpeessa. Ratikan kaavarunkotyön yhteydessä tarkentuneet kasvuluvut tuottavat palvelutarpeen 20 päiväkodille ja 5 yhtenäiskoululle vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi sosiaali- ja terveyspalveluille tarvitaan tilaa kasvavan väestön tarpeisiin. Paikoin vanhentuneet ja palvelutarpeen kasvuun heikosti vastaavat tilat lisäävät haasteita. Palveluiden osalta kaupunkisuunnitteluun liittyviä periaatteita ovat mm. hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä, jalan sekä pyörällä, täydennysrakentamisen mahdollistama keskittäminen, tilojen yhteiskäyttö ja tilatehokkuus sekä monikäyttökiinteistöt. Palveluiden sijoittamisessa on huomioitu ympäristöterveysnäkökulmat, kuten ilmanlaatu ja melu.

Iäkkäiden palveluasumisen kannalta sijainti monipuolisen palvelutarjonnan keskusta-alueilla ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella on eduksi, sillä keskeinen sijainti helpottaa palvelutaloissa asuvien, siellä asioivien ja työssäkäyvien arkea.

Päiväkodin tulisi löytyä lähipalveluna samasta kaupunginosasta, ja koulun tulisi olla korkeintaan 3 kilometrin turvallisen koulumatkan päässä, mieluiten kuitenkin 1 kilometrin päässä. Päiväkoti- ja koulutontin koko tulisi olla nykymitoituksen mukaan noin 1–3 hehtaaria. Haasteena riittävän ja saavutettavan palveluverkon toteuttamisessa on löytää tiivistyvästä kaupunkirakenteesta oikeankokoinen tontti, joka on myös rakennettavuudeltaan hyvä ja ympäristöltään terveellinen. Palveluverkon kehittämisen haasteena on myös kaupungin omistaman maan vähäisyys palvelun tuotantoon soveltuvissa sijainneissa.

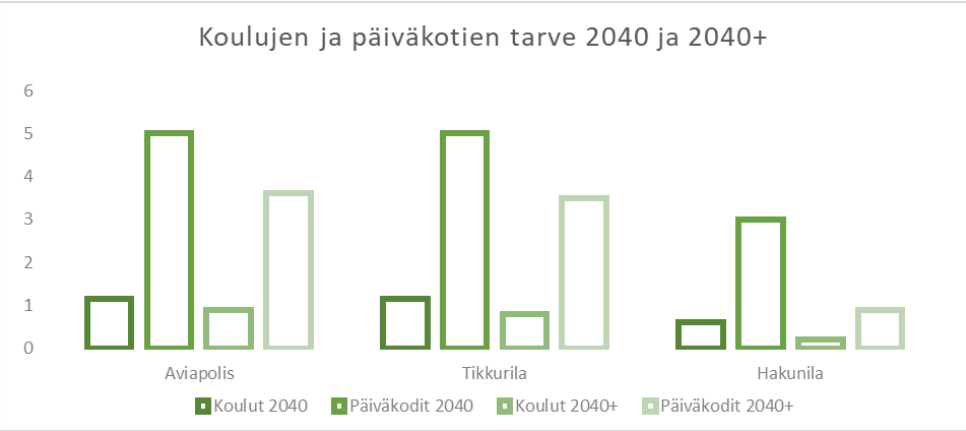
Kaavarunkokartalla on osoitettu aluemerkintöinä olemassa olevien kohteiden lisäksi sellaiset tulevat palvelut, joiden sijainti on jo tiedossa. Symboleilla on osoitettu uusia palvelutarpeita, joiden sijaintia ja aluevarauksen laajuutta tulee selvittää tarkempien suunnitelmien, kuten asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta. Alueellisissa kaavarungoissa, kuten Tikkurilan sekä Länsimäen kaavarungoissa on tutkittu uusien palvelutarpeiden sijaintia, ja ne on huomioitu ratikan kaavarungossa. Palveluiden kehittämiskohteita on haettu sellaisista sijainneista, jotka sujuvoittavat asukkaiden arkisia matkaketjuja ja joissa voidaan hyödyntää ratikan pysäkin läheisyyttä ja ratikkaa kulkumuotona asiointimatkoilla.



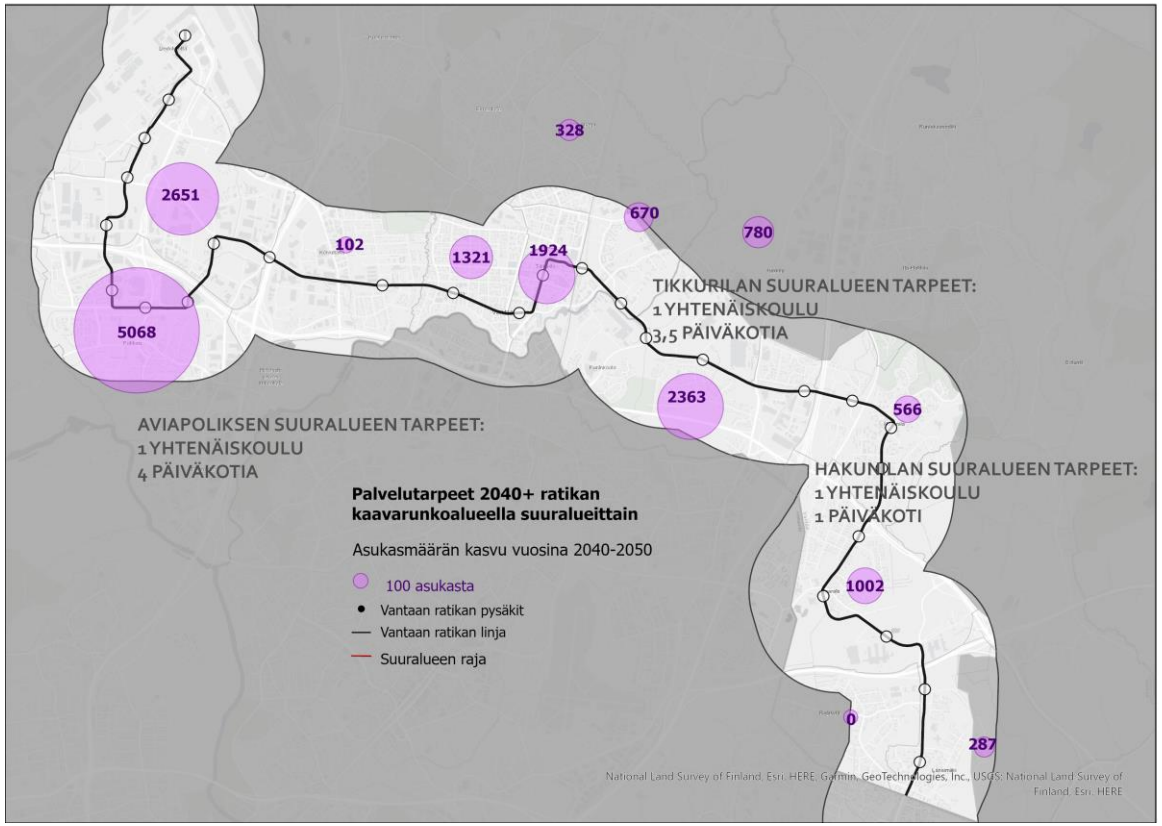
Kuva 48. Lähipalvelut ratikan kaavarungossa

Vuoden 2040 jälkeen tarvittavat palvelut esitetään oheisessa teemakartassa. Kartalla on kuvattu suuralueittain ratikan tuottama väestönkasvu vuosina 2040–2050 sekä nykyisen palvelumitoituksen mukaiset uudet päiväkotien ja koulujen tarpeet. Tämän kasvuarvion lisäksi on syytä ottaa huomioon yleiskaavan A/TP-alueiden asumisen osuuden toteutuminen ja painotus sekä olemassa olevien asuinalueiden täydennysrakentamisen potentiaali, jotka voivat tuottaa lisätarpeita lähipalveluille. Yleiskaavan mitoituslukujen pohjalta laskettuna palveluiden lisätarpeita tullee erityisesti Tikkurilan ja Hakunilan suuralueiden kaupunginosissa ratikan vyöhykkeellä.

Kaavarunkokartalla on osoitettu erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin mm. Tikkurilan urheilupuisto sekä Backaksen ja Håkansbölen kartanoalueet. Kartanoalueiden kehittämisessä tulee huomioida ympäristön kulttuurihistorialliset arvot.



Kuva 49. Koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+ suuralueittain



Kuva 50. Väestönkasvu kaupunginosittain 2040–2050 sekä koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+

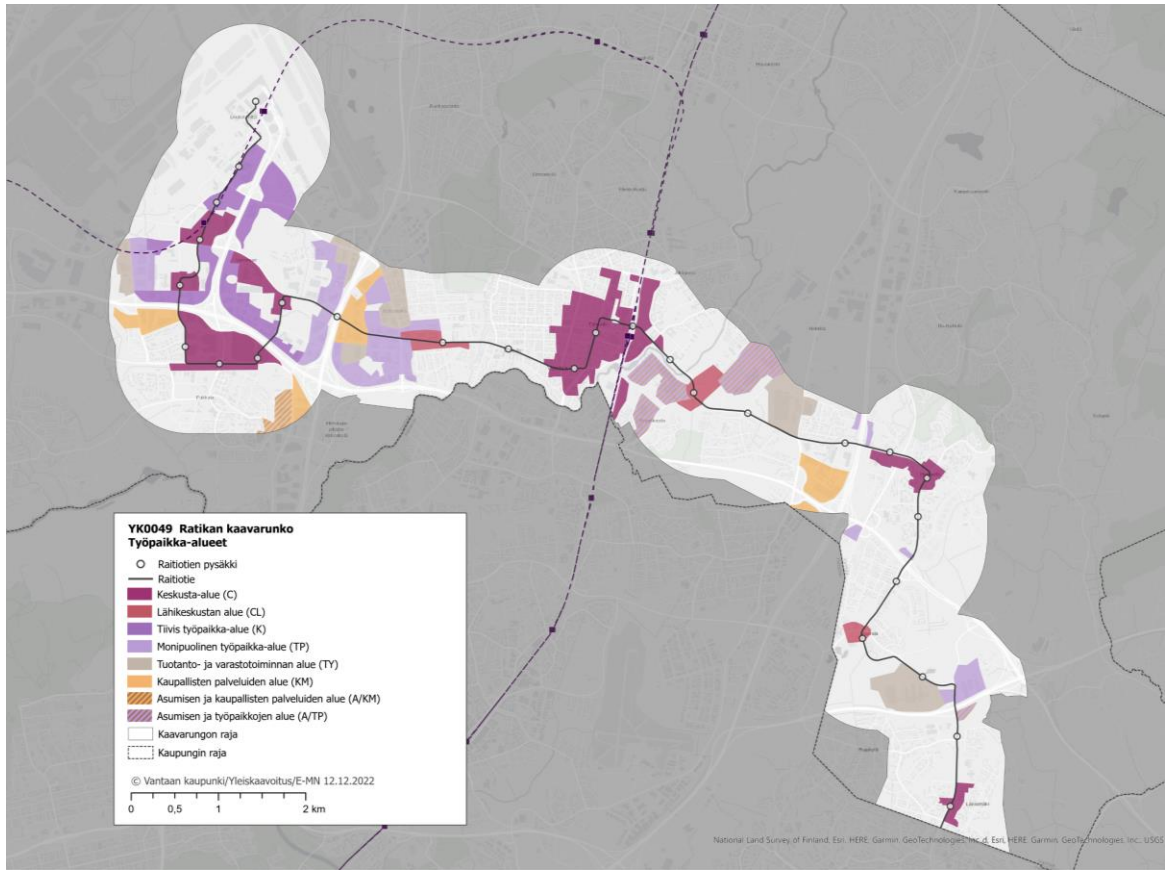
Elinkeinot ja työpaikat

Ratikan kaavarungon kehitys- ja kasvukäytävällä sijaitsee jo nykytilanteessa lähes 50 % koko Vantaan työpaikoista. Kaavarungon ratkaisuilla halutaan turvata alueen elinvoimaisuus ja työpaikka-alueiden kehittämisedellytykset mahdollistamalla monipuoliset ja riittävät työpaikka-alueiden varaukset. Työpaikkamäärään tavoitellaan kasvua: alustavasti on arvioitu, että alueella olisi vuonna 2050 yli 30 000 uutta työpaikkaa. Tämä tarkoittaa yli 1 miljoonaa kerrosneliötä uutta työpaikkarakentamista. Tavoitteen saavuttaminen onnistuu nykyisten työpaikka-alueiden ja keskustojen tehostamisella ja monipuolistamisella.

Työpaikka-alueet on kaavarungossa jaoteltu tiiviisiin työpaikka-alueisiin (K), monipuolisiin työpaikka-alueisiin (TP), tuotanto- ja varastotoimintojen alueisiin (TY), kaupallisten palveluiden alueisiin (KM) sekä asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueisiin (A/TP ja A/KM). Näiden lisäksi keskusta-alueet (C ja CL) ovat merkittäviä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä. Työpaikkoja sijoittuu myös lentokentän ja palveluiden alueille sekä asuinalueille.

Tiiviitä työpaikka-alueita (K) kehitetään tehokkaina ja kaupunkitilaltaan korkealaatuisina toimisto- ja palveluvaltaisina alueina, joille on mahdollista sijoittua myös tehokkaan tuotannon tiloja. Alueet sijaitsevat asutuksen läheisyydessä, joten toiminnot eivät saa aiheuttaa ympäristöhäiriöitä. Kaupunkitilan laadun parantaminen on yksi tärkeä kehittämistavoite. Tiiviiksi työpaikka-alueiksi on osoitettu alueita erityisesti Aviapoliksessa: ratikan varrella lentokentän läheisyydessä, Lentoasemantien ympäristössä sekä Kehä III:n varrella. Aviapolis kehittyy jatkossakin Vantaan suurimpana ja tärkeimpänä työpaikkakeskittymänä.

Tehokkain ja korkealaatuisin toimitilarakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseuduille ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään alueen saavutettavuutta ja logistisesti ainutlaatuista sijaintia lentokentän, Aviapoliksen aseman ja Kehä III:n läheisyydessä.



Kuva 51. Työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa

Monipuolisina työpaikka-alueina (TP) on kaavarungossa osoitettu alueet, jotka säilyvät työpaikka-alueina. Alueille on mahdollista sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä tehokkaita ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Monipuoliset työpaikka-alueet sijoittuvat ratikan lähiympäristöön hyvin saavutettavilla alueilla, joiden katsotaan kehittyvän ja tehostuvan ratikan vaikutuspiirissä. Alueilla ei sallita ympäristöhäiriöitä eikä suurimittakaavaista logistiikkaa.

Rouheammille työpaikkatoiminnoille on tilaa tuotanto- ja varastotoimintojen (TY) alueilla muun muassa Aviapoliksessa Viiman alueella, Koivuhaassa, Hakkilassa sekä Fazerilassa. Tuotanto- ja varastotoiminnot eivät saa aiheuttaa merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Kaupallisten palveluiden alueiksi (KM) on osoitettu alueet Tammistossa, Vantaanportissa, Koivuhaassa ja Porttipuistossa, joille saa sijoittua vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Pelkkien työpaikka-alueiden lisäksi kaavarungossa on osoitettu ”raitamerkinnällä” asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueita. Työpaikkojen ja asumisen sekoittaminen mahdollistaa kaupungin tiivistymisen ja rakenteen monipuolistumisen joukkoliikennevyöhykkeille tavoitteiden mukaisesti. Samalla on kuitenkin huomioitava, ettei alueiden rakenne yksipuolistuisi vain asuinalueiksi. Kun olemassa olevia toimitila-alueita muutetaan asumiseen, tulee mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet huomioida. Lisäksi useille alueille sijoittuu ympäristöhäiriöitä tai -riskejä aiheuttavia laitoksia, joiden asettamat reunaehdot tulee ottaa tarkemmassa suunnittelussa huomioon.

Kuvat 52–55. Havainnekuvia Jumbon ja Aviapoliksen työpaikka- ja kaupallisten palvelujen keskittymistä (WSP)

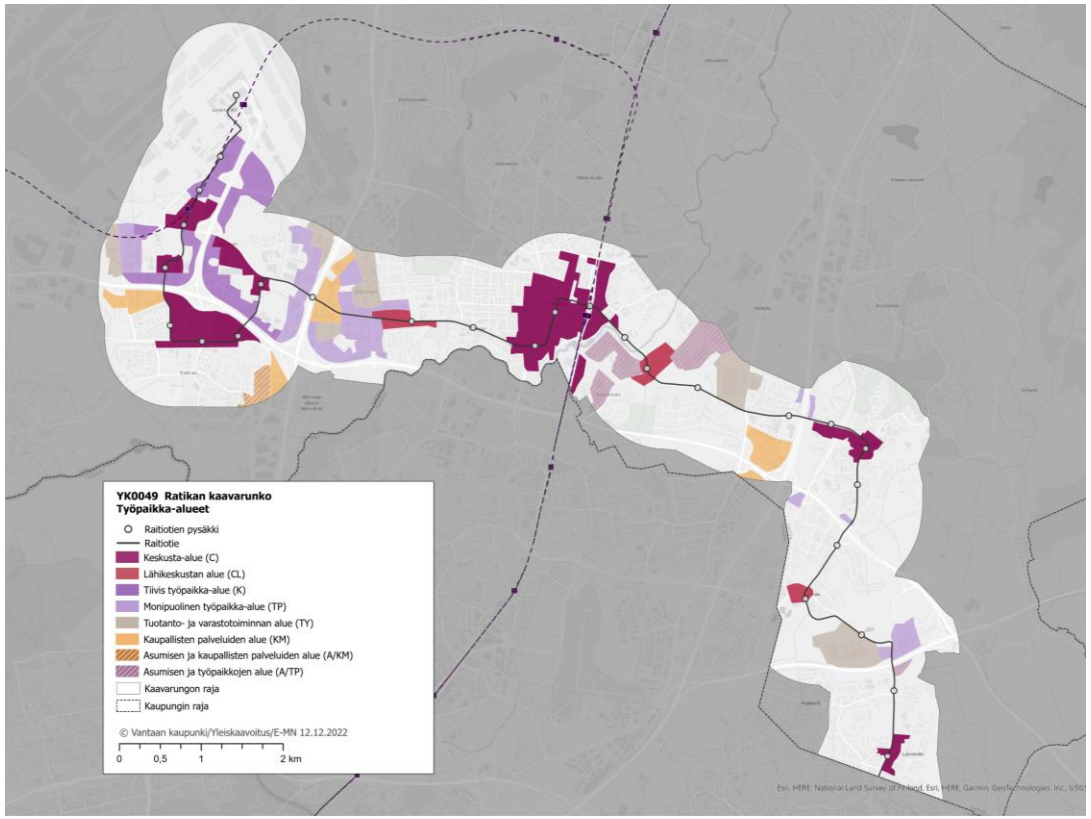
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä

Keskusta-alueet ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia. Alueita kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina monipuolisina alueina, joihin keskittyy jatkossakin merkittävästi työpaikkoja ja palveluita. Tuottavuuden näkökulmasta laajenevat ja tiivistyvät keskusta-alueet ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulisi pyrkiä keskittämään. Toiminnot keskittyvät helpommin tietyille jo vetovoimaisille alueille, joilla etuna on esimerkiksi muiden toimijoiden ja asiakkaiden läheisyys sekä alueen palvelutarjonta. Yritysklustereiden muodostumisen kannalta parhaat edellytykset ovatkin tiiviillä ja rakenteeltaan monipuolisilla alueilla, kuten keskusta-alueilla tai tiiviillä ja monipuolisilla työpaikka-alueilla.

Tiiviin maankäytön myötä syntyy keskittymisetuja, jotka ovat taloudellisen kehityksen moottori. Tehokkain rakentaminen sijoittuukin saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään keskusta-alueiden saavutettavuutta. Hyvä saavutettavuus on yritysten kannalta yksi tärkeimpiä sijoittumistekijöitä. Se myös mahdollistaa paremman työvoiman saatavuuden. Tässä suhteessa joukkoliikennesaavutettavuuden ja erityisesti raideliikenteen asemien läheisyyden merkitys on noussut viime vuosina. Erityisesti Aviapolis ja Tikkurila kehittyvät vahvoina seudullisesti vetovoimaisina työpaikkakeskittyminä, joissa painopiste on osaamisintensiivisissä palvelu- ja kaupan aloissa.

Jotta keskusta-alueet kehittyisivät aidosti monipuolisina toiminnoiltaan sekoittuneina alueina ja työpaikkakehitys säilyisi positiivisena, on varmistettava, että toimitilarakentamista mahdollistetaan erityisesti asemien ja ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä. Pelkät kaupalliset palvelut ja kivijalkarakenne eivät riitä ylläpitämään elinvoimaisia ja toiminnoiltaan aidosti monipuolisia keskustoja. Tarkemmassa suunnittelussa tuleekin varmistaa, että asuntorakentamisen lisäksi myös toimitilarakentamiselle varataan riittävästi sijoittumismahdollisuuksia erityisesti asemanseutujen ja ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.

Alueella työssäkäyvät vaikuttavat positiivisesti myös alueen palveluihin ja kaupalliseen tarjontaan. Esimerkiksi ravintolapalveluille lounasajan asiakasvirta on erittäin tärkeä. Asukkaat ja työntekijät yhdessä mahdollistavat elävän ja elinvoimaisen kaupungin eri vuorokauden aikoina.



Kuva 56. Keskustat ja työpaikka-alueet kaavarungossa

Kaupan ohjaaminen

Kaupan ohjaus perustuu yleiskaavan 2020 ratkaisuun, voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä useisiin selvityksiin. Vuonna 2015 laadittu *Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040* määritteli kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet, joista tähän on nostettu ratikan kaavarunkoaluetta koskevat osuudet. Samat periaatteet toimivat myös yleiskaavan kaupan ratkaisun perustana.

Kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet Vantaalla

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille ja kaupan alueille.
- Päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat tulee sijoittaa keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen.
- Keskusta-alueiden ulkopuolisilla asuntovaltaisilla alueilla tulee edistää kaupallisten lähipalvelujen muodostumista.
- Työpaikka-alueille (muu kuin kaupan alue) saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti. Liiketiloja ei saa rakentaa ilman tontin varsinaisen liiketoiminnan rakentamista. Tästä poikkeuksena ovat Kehäradan asemanseudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.
- Kaupungin tulee edistää riittävää kaupan tonttitarjontaa.

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä.
- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liiketiloiksi.
- Liiketilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

- Tavoitellaan kauppaa, joka ei suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille ja joissa myytävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asioimista kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1 000 k-m^2) ja tukeutuvat asuntorakenteeseen
- Koivuhakaa kehitetään paljon tilaa vaativan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppa

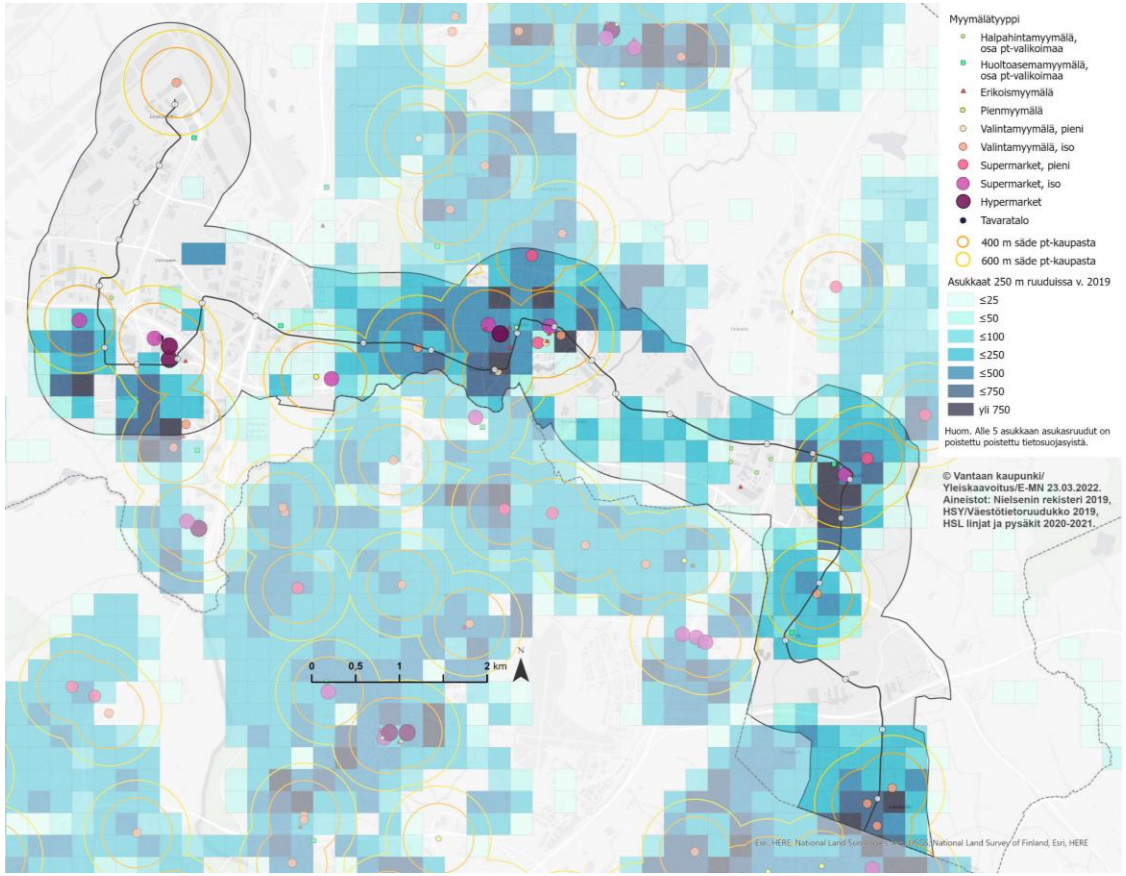
Yleiskaava 2020:n keskeisenä periaatteena kaupan ohjaamisessa on keskustojen ensisijaisuus monipuolipuolisina kaupan ja palveluiden alueina. Tähän linjaukseen ohjaa myös lainsäädäntö sekä yleiskaavatyötä tukenut maakuntakaava. Ratikan kaavarunkoalueella näitä keskustoja ovat Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila, joihin voi sijoittua merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lisäksi Länsimäen keskustatoimintojen alueelle voi sijoittua merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Ratikan kaavarungon keskusta-alueille tavoitellaan laaja-alaisesti monipuolista kauppaa ja kaupallisia palveluita. Pysäkkien yhteyteen sijoittuvilla lähikeskustojen alueilla tavoitteena on lähiasutukseen ja työpaikkoihin tukeutuva monipuolinen kaupan ja palveluiden keskittymä.

Asukkaiden eniten käyttämä yksittäinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa. Kaavarungon kaupan ratkaisu nojaa niidenkin osalta yleiskaavan ratkaisuun, jossa päivittäistavarakauppa ohjataan keskustoihin ja asuinalueille. Päivittäistavarakaupan myymälätilaa sisältävät suuryksiköt ohjataan ensisijaisesti keskusta-alueille eikä niiden sijoittuminen saa heikentää lähipalveluiden saavutettavuutta. Asuinalueille saa sijoittaa suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Sama koskee muuntuvia A/TP- ja A/KM-alueita. Tällä halutaan varmistaa, että päivittäistavarakaupan hankkeiden kokoluokka pohjautuu lähialueen asukaspohjaan eikä haittaa kaupan palveluverkon tasapainoa.

Kaupallisten palveluiden alueet säilyvät rajauksiltaan ja toimintoja ohjaavilta määräyksiltään yleiskaavan muodossa. Kaupan alueiden, kuten esimerkiksi Porttipuiston ja Koivuhaan, saavutettavuus paranee uuden poikittaisen yhteyden myötä, mikä voi edesauttaa niiden kehittämismahdollisuuksia.

Ratikan kaavarungon ratkaisu mahdollistaa asukasmäärän merkittävän kasvun kaavarunkoalueella. Kasvava ostovoima ja kysyntä edistävät kaupan palveluverkon kasvua ja korjautumista tasapainoiseksi. Erityisesti päivittäistavarakaupan palveluverkosta on mahdollisuus kehittää nykyistä kattavampi. Usein käytettävän palvelun asiointimatkojen pituudet lyhenevät ja saavutettavuus kestävin kulkumuodoin paranee. Kasvu mahdollistaa myös muiden kaupallisten palveluiden verkon tihentymisen.



Kuva 57. Päivittäistavarakaupan verkosto vuonna 2019 (Lähde: A.C. Nielsen 2019)

Syksyllä 2022 valmistuneessa Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitystyössä (WSP) on tarkasteltu keskustoja ja päivittäistavarakaupan verkkoa koko kaupungin tasolla. Tarkastelualueena olivat yleiskaavan 2020 mukaiset keskusta-alueet sekä yleiskaavan 2007:n alakeskukset. Selvityksen tuloksena saatiin mm. näkemyksiä ja suosituksia päivittäistavarakaupan verkon kehittymisestä ja keskustojen kaupan kehityspotentiaalista. Tässä yhteydessä selvityksestä on koottu tiiviit nostot ratikan kaavarungon alueelle sijoittuvien keskustojen kehityskuvista, päivittäistavarakaupan sijoittumisesta sekä kaupan mitoituksesta.

Keskustojen kehityskuvien yhteydessä on muodostettu suosituksia päivittäistavarakaupan sekä kaupallisten palveluiden ja liiketilojen sijoittumisesta. Selvityksessä on osoitettu potentiaalisia päivittäistavarakaupan sijaintipaikkoja. Huomioitavaa on, että sijaintiehdotukset ovat suosituksia eikä niiden toteuttamisedellytyksiä ole selvityksen yhteydessä tarkasteltu tarkemmin. Sijainnit ovat myös osittain keskenään vaihtoehtoisia. Kaupan hankkeet vaativatkin aina lisäksi tapauskohtaisen hankearvioinnin. Kehityskuvissa on lisäksi muodostettu suositusalueet niin sanotuille kaupan ydinalueille ja ydinalueen vyöhykkeille, joille kivijalkaliiketiloja kannattaa keskittää. Kaupan ydinalueella tavoitellaan tiivistä ja urbaania kivijalkakeskustaa, jolla maantasokerros on pääosin aktiivisessa palvelukäytössä. Alueille tavoitellaan ravintola- ja kahvilapalveluita, kaupallisia palveluita, lähikauppoja ja erikoistuneita kaupan myymälöitä. Ydinalueen vyöhykkeellä kivijalkapalveluita tavoitellaan keskitetysti sopiviin sijaintipaikkoihin. Vyöhykkeelle voi sijoittua mm. lähikauppoja, kaupallisia toimintoja sekä muuta toimitilaa ja yritystoimintaa. Kivijalkaliiketiloja tavoitellaan myös kaupan ydinalueiden ulkopuolella keskeisillä sijainneilla ja luontevien asiakas- ja kulkuvirtojen varsilla. Selvityksen painopiste koskee keskusta-alueita, mutta myös asuinalueilla sijaitsevien ratikkapysäkkien yhteydessä on hyvä varautua mahdollisten lähikauppojen ja lähipalveluiden sijoittumiseen.

Ratikan kaavarunkoalueella sijaitsee selvityksessä tarkastelluista yleiskaavan mukaisista keskusta-alueista Aviapoliksen keskusta-alueet, Tikkurilan, Hakunilan sekä Länsimäen keskustat. Ratikkapysäkkien ympäristöt toimivat luonnollisina keskusta-alueiden ytiminä. Aviapoliksen nähdään kehittyvän moninapaisena keskustana, jossa Jumbo muodostaa edelleen seudun monipuolisen kauppa- ja viihdekeskuksen. Uusia kehittyviä keskusta-alueita ovat Aviapoliksessa Jumbon ympäristön lisäksi Aviapoliksen keskusta, Muura, Annefred, ja Huberila. Jumbon kauppakeskukseen keskittyvät monipuoliset kaupan palvelut, hypermarketit sekä erikoiskauppa ja vapaa-ajan palvelut. Uusilla keskusta-alueilla tavoitellaan tiivistä kivijalkakeskustaa päivittäistavarakauppojen rinnalla. Ne palvelevat pääosin omaa lähialuettaan mahdollistaen arjen palvelut lähellä asukkaita. Huberilaan on lisäksi mahdollista muodostaa esimerkiksi vapaa-ajan palveluiden elävä keskus, joka palvelisi erikoistuneella tarjonnallaan laajempaa aluetta.

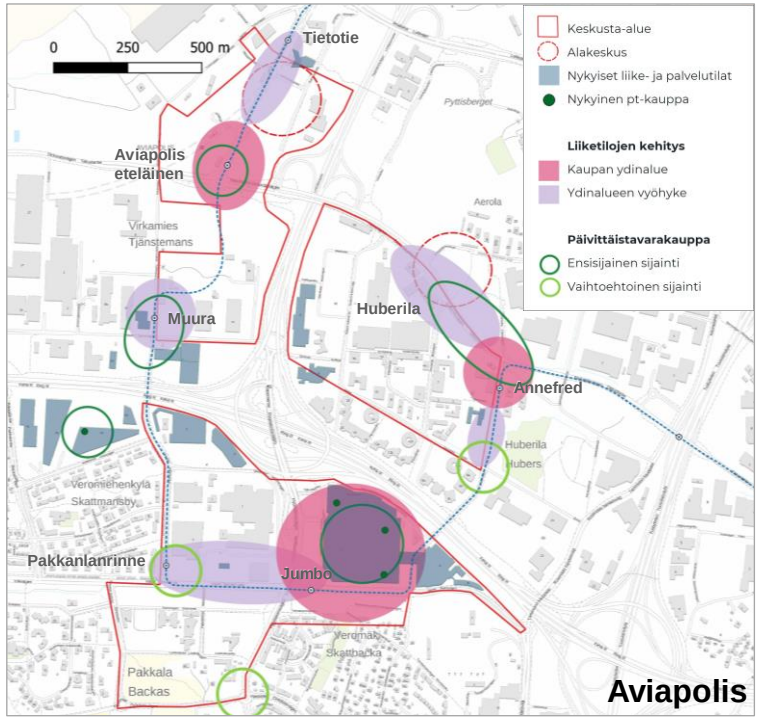
Kuva 58. Keskustojen palveluprofiilit. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

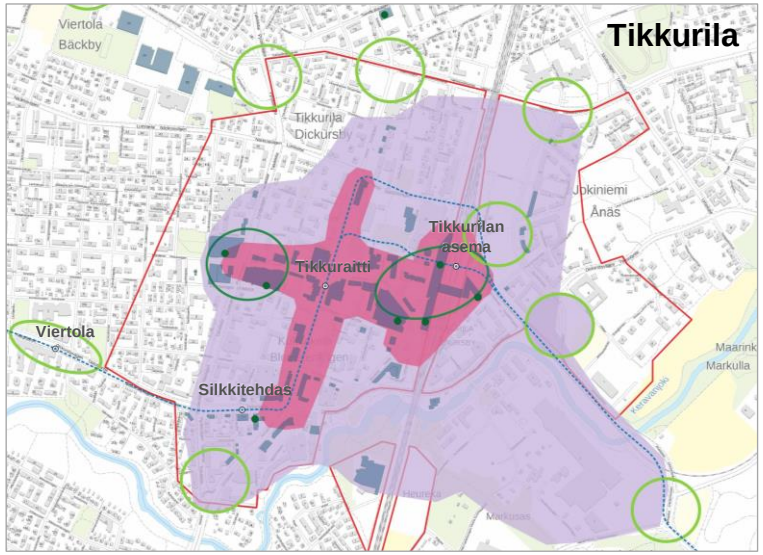
Kaupan ydinalueet keskittyvät Aviapolis eteläisen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin (kuva 59). Ydinalueen vyöhykkeet sijoittuvat puolestaan Aviabulevardilla Tietotien pysäkille saakka, Muuran pysäkkiympäristöön, Pakkalanrinteen ja Jumbon pysäkkien väliselle akselille sekä Tikkurilantien ja Rälssitien varteen. Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus on Aviapoliksen keskusta-alueilla selvityksen mukaan 19 000 – 24 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Näistä pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jouston sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022)

Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään 10 800 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa Aviapoliksen uusilla keskusta-alueilla Kehä III:n pohjoispuolella. Alkuvaiheessa asukasmäärän ja kysynnän ollessa vielä matalat päivittäistavarakaupat voivat toteutua pienempinä lähikauppoina, jolloin on tärkeää varata kaupoille mahdollisuus laajentua suuremmiksi yksiköiksi kysynnän ja asukasmäärän kasvaessa. Uusia supermarketteja on mahdollista sijoittaa sekä Aviapoliksen keskusta–Muura- että Annefred–Huberila -akseleille asukasmäärän kasvun myötä.

Tikkurilan keskustan nähdään kehittyvän edelleen tunnistettavana Vantaan pääkeskustana, jota luonnehtivat urbaani kivijalkakeskusta, pienet kauppakeskukset ja vapaa-ajan ja kulttuuripalveluiden, hyvinvointipalveluiden sekä koulutuksen keskittyminen alueelle. Kaupan ydinalue sijoittuu keskusta-alueen vetovoimaisten pääkatujen ja -kävelyakseleiden ympäristöön Kielotien, Tikkuraitin, Asematien ja Ratakadun varsilla sekä aseman ympäristöön. Kaupan ydinalueen vyöhyke ulottuu puolestaan laajasti ydinalueen ympärille aina Talvikkitieltä Jokiniemeen sekä Väritehtaan alueelle, jonne keskustamainen rakenne laajenee (kuva 60).

Tikkurilassa sekoittunut rakenne, tiivis asuminen, työpaikat sekä julkiset ja kulttuuripalvelut tukevat kaupallisia palveluita. Tikkurilan keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 30 000 – 38 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään supermarkettien laajentamiseen. Uusille supermarketeille on kysyntää jo nykytilanteessa. Kaupallinen painopiste ja merkittävimmät kaupalliset palvelut tulee säilyttää radan länsipuolelle, jotta vältetään kaupan hajaantuminen.



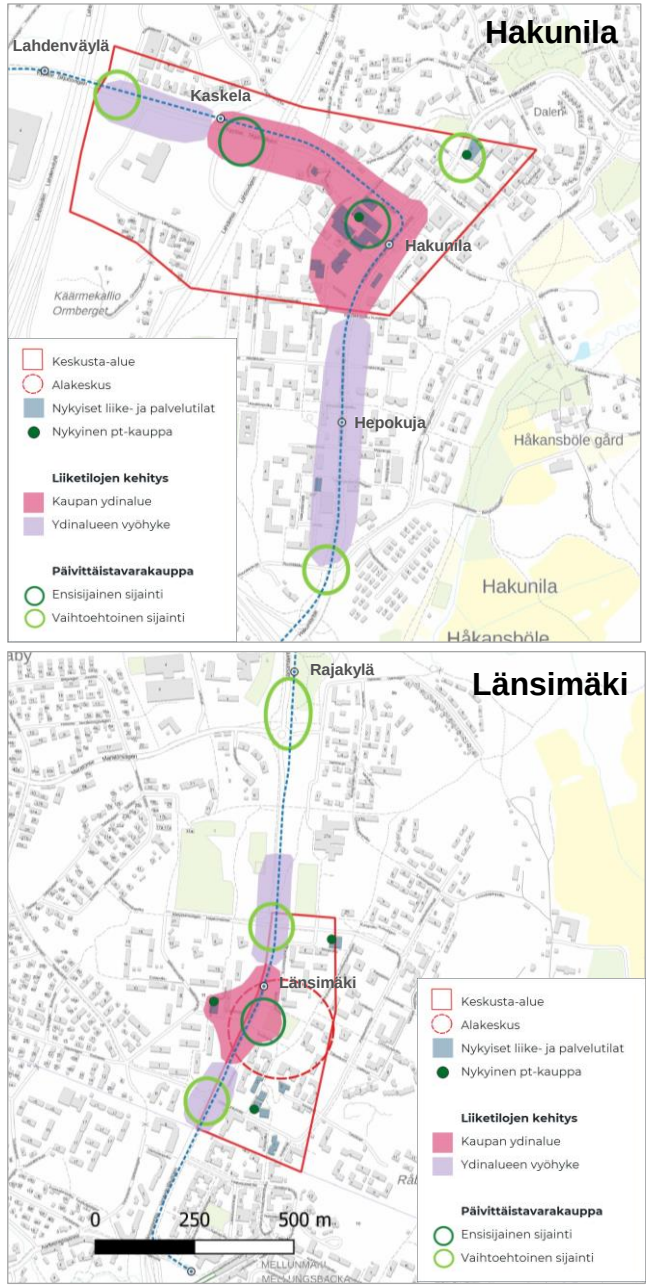


Kuvat 59 ja 60. Aviapoliksen ja Tikkurilan keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Huom. Ratikkapysäkeistä puuttuvat Flamingon sekä Jokiniemen pysäkit.
Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

Hakunilan ja Länsimäen keskustat kehittyvät paikalliskeskustoina, joita luonnehtivat lähipalvelukeskukset sekä kivijalka- ja lähipalvelut erityisesti ratikkapysäkkien ympäristössä. Hakunila kehittyy kaksinapaisena keskustana, jossa napoina toimivat nykyinen ostoskeskus sekä tuleva keskustan laajenemisalue. Hakunilassa keskustan vetovoiman kehittäminen edellyttää nykyisen ostoskeskuksen uudistumista. Kivijalkaliiketilaa tulee osoittaa tiivisti keskustan ympäristöön. Kaupan ydinalue muodostuu keskustan laajenemisalueelta nykyiselle ostarille jatkuen ratikan vartta Hiirakkokujalle asti (kuva 61). Kaupan ydinalueen vyöhyke jatkuu edelleen lännessä Kaskelan pysäkiltä Lahdenväylälle asti sekä Hepokujan pysäkin molemmin puolin aina Hiirakkokujalta Ruunikkokujalle saakka.

Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus Hakunilan keskusta-alueella on selvityksen mukaan 10 000 – 13 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jousten sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022). Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava koko Hakunilan suuralueella vähintään 11 600 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa. Suurin osa tästä päivittäistavarakaupan potentiaalista sijoittuu ratikan vaikutusalueelle painottuen Hakunilan ja Länsimäen keskustoihin, joihin on osoitettu päivittäistavarakaupan ensisijaiset sijainnit. Hakunilan keskusta-alueella on jo nykyisin tarvetta uudelle vähintään supermarkettasoiselle päivittäistavarakaupalle ja pitkällä aikajänteellä mahdollisesti hypermarketille.

Länsimäen keskusta kehittyy ratikkapysäkin ympäristössä tunnistettavammaksi ja tiiviimmäksi. Ratikkapysäkin viereen on mahdollista sijoittaa uusi lähipalvelukeskus, johon voisi sijoittua lähipalveluiden lisäksi päivittäistavarakauppa ja asumista. Se voisi toimia supermarketin sijaintipaikkana. Keskustan kehittymisen kannalta on tärkeää, että Länsimäentien varteen muodostuu kaupallinen julkisivu keskustan ytimessä. Kaupan ydinvyöhyke sijoittuukin Länsimäen pysäkin ympäristöön (kuva 62). Ydinalueen vyöhyke jatkuu Länsimäentien varressa ulottuen pysäkin eteläpuolella Helsingin rajalle sekä pysäkin pohjoispuolella Länsimäen koululle asti. Myös Rajakylän pysäkin ympäristöön on tärkeä luoda kivijalkapalveluita, vaikka se ei lukeudukaan kaupan ydinvyöhykkeisiin. Länsimäen keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 5 000 - 7 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä.



Kuvat 61 ja 62. Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

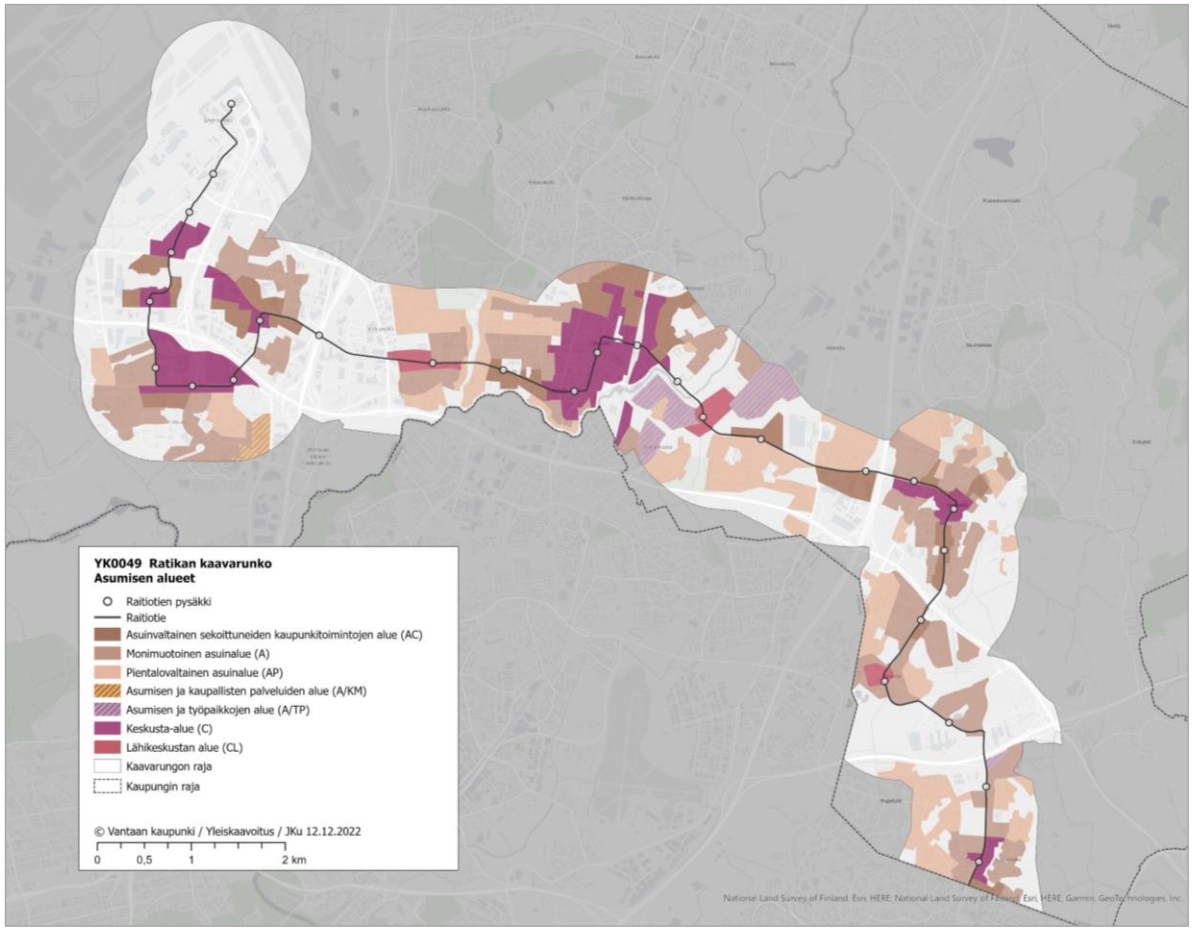
Asuminen

Kaavarungossa asumista sijoittuu keskusta-alueille, lähikeskuksiin sekä erilaisille asuinalueille. Nykyiset asuinalueet täydentyvät, ja uusia rakentuu käyttötarkoitukseltaan muuttuville alueille, kuten jo rakennetuille tai rakentamattomille työpaikka-alueille. Erityisesti keskustoissa ja tiiviimmillä asuinalueilla osa kehityksestä perustuu olemassa olevan rakenteen uudistumiseen

Asuinalueiden ei ole tarkoitus olla yksipuolisesti asumisen alueita vaan niihin sijoittuu myös lähipalveluita ja pienimuotoisesti asuinympäristöön soveltuvia työpaikkoja. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys. Rakennuskannan ja asumisen vaihtoehtoja tavoitellaan mahdollistamalla erilaisten talotyyppien sijoittuminen kuitenkin niin, että olemassa olevat pientaloalueet täydentyvät ensisijaisesti pientaloilla. Pientaloasumisen odotetaan silti uusiutuvan ja kehittyvän: erillisten omatonttisten omakotitalojen sijaan tarjolle tulee erilaisia taloryhmiä, kytkettyjä pientaloja ja eurooppalaismallista townhouse-asumista

Kaavarungon aluekohtaisissa määräyksissä on lisäksi kuvattu mm. pysäköintiin, kauppaan ja vihertehokkuuteen liittyviä linjauksia. Asuinalueita on kolmea erilaista:

Asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC) sijoittuvat pääosin keskusta-alueiden laidoille ja ratikan pysäkkien ympäristöihin. Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristöinä kehitettäviä alueita. Merkintää on käytetty kaavarungossa hieman eri tavoin kuin yleiskaavassa, mutta kummassakin tavoitteena on ympäristön muutos toiminnallisesti ja laadullisesti kohti keskustamaisen rikasta asuinympäristöä. Tarkoitus on muodostaa kaupunkiympäristöstä toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Tavoitetilana on korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla kävelytävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus.



Kuva 63. Asumisen alueet ratikan kaavarungossa

Monimuotoiset asuinalueet (A) varataan pääosin monipuoliseen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Merkinnällä on osoitettu laaja kirjo eri tyyppisiä asuinalueita, ja osa määräyksistä on kohdistettu asuinaluetyypin mukaan.

A-merkinnällä osoitetut uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet eivät sijoitu aivan keskeisimmille paikoille ratikan varteen, mutta ratikka parantaa näidenkin alueiden tavoitettavuutta. Siksi nämä on tarkoitus rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää mm. pysäköintijärjestelmän kehittämistä kohti rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat varataan asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Merkinnällä on osoitettu myös olemassa olevia pientalovaltaisia alueita, joiden uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Tällaisia alueita on erityisesti Koivuhaan, Viertolan, Hakunilan ja Vaaralan kaupunginsoissa. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tuleen laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Yleiskaavassa ja samalla ratikan kaavarungossa A- ja AP-alueilla pientaloalueiden suurimmaksi sallituksi rakennuskorkeudeksi on määritelty kolme kerrosta, ja niille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Pientaloasumisen yhdeksi tunnusmerkiksi on nostettu omaovisuus: asuntoon kuuluu oma ulko-ovi ja siihen liittyvä etupuutarha. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tarkastellaan tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Pientalovaltaisilla asuinalueilla (AP) asumista kehitetään uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti. Valtaosa kaavarungon pientaloalueista on jo rakennettua ympäristöjä, jotka täydentyvät vastaavalla rakennuskannalla. Vähät uudisalueet ratikan vaikutuspiirissä on tarkoituksenmukaista toteuttaa toteutettava erilaisin tehokkaiden kytkettyjen pientalojen talotyypein.

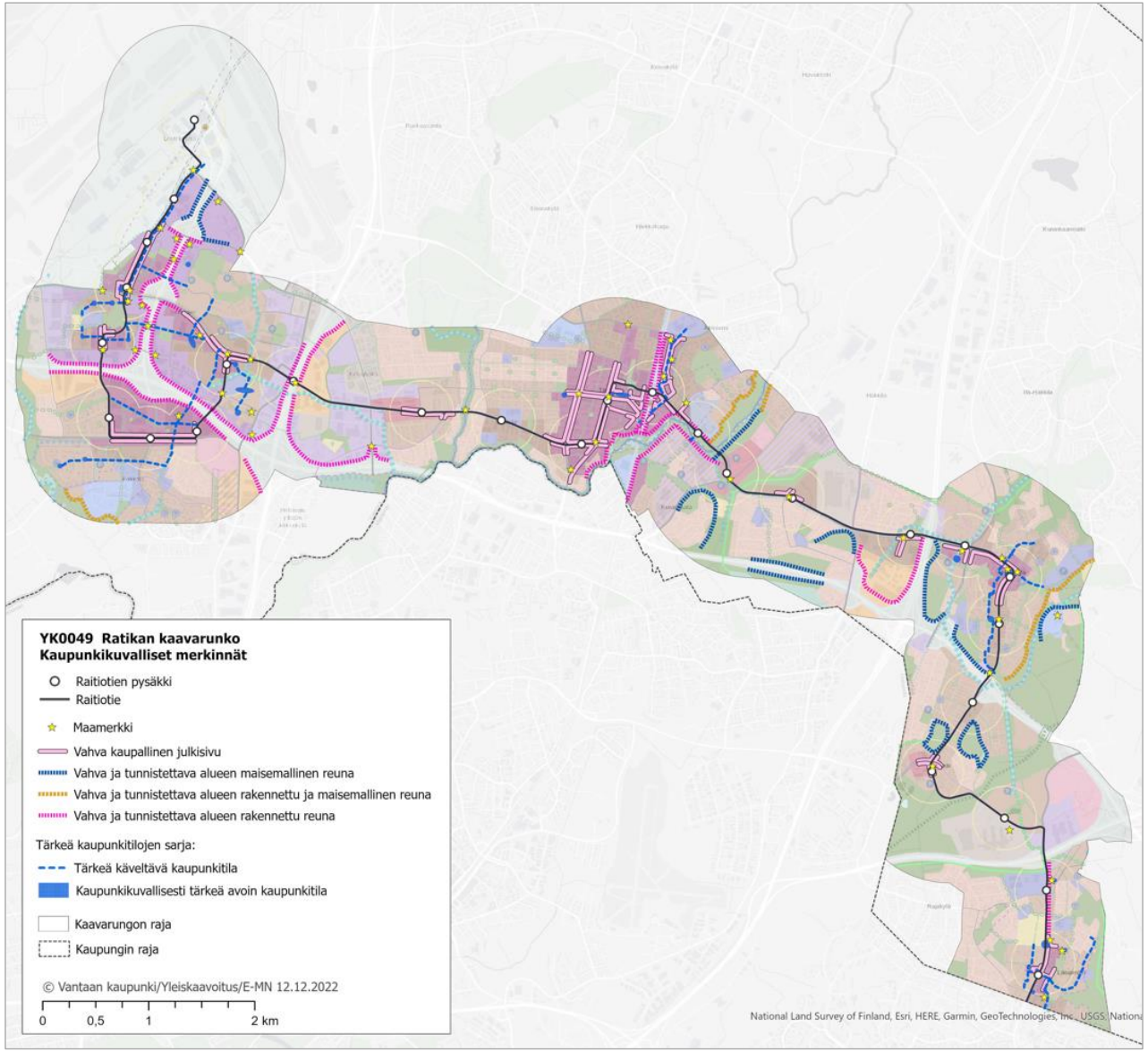
Kuva 64. Havainnekuva Tikkurilasta Silkkitehtaantien alueelta

Kaupunkitila ratikkakaupungissa

Kaavarungon yksi keskeinen tehtävä on ohjata ratikkakaupungin uudistumista, minkä johdosta karttaan on nostettu näkyviin myös kaupunkitilan kehittämistä koskevia tavoitteita. Nämä merkinnät välittävät viestiä siitä, millaista kaupunkiympäristöä ja julkista kaupunkitilaa ratikkakaupunkiin halutaan toteuttaa. Kaupunkikuvallisten kehittämistavoitteiden ilmentämiseksi ja välittämiseksi tarkempaan suunnitteluun on luotu Kevin Lynchin kehittämän (The Image of the City, MIT Press, 1960) kaupunkikuva-analyysin pohjalta kaupunkikuvallisia merkintöjä.

Vahva ja tunnistettava alueen reuna -merkinnät liittyvät paikan tunnistamiseen, hahmottamiseen ja rajautumiseen ympäristönsä suhteen suuremmassa mittakaavassa. Reunan luonne voi olla maisemallinen, rakennettu tai näiden yhdistelmä. Vahvan reunan havaitseminen edellyttää yleensä maisemallisen suurelementin näyttävää esiintuloa avoimessa maisematilassa. Ratikkakaupungissa avoimia maisematiloja ovat suuret liikenneväylät, kuten Kehä III, ja Keravanjoki avoimine rantapeltoineen. Maisemaelementti voi olla luontainen, kuten selkeästi erottuva selännealue, tai kokonaisuutena hahmottuva rakennetun ympäristön reuna. Merkintää on käytetty esimerkiksi Kehä III:n ja Tuusulanväylän varsilla, joissa väylien varren yhtenäinen rakennusrivistö luo vaikutelman Aviapoliksesta saarena kalliorantoineen.

Maamerkki-kohdemerkinnällä osoitetaan paikkoja, joissa on tai joihin on tavoitteena toteuttaa mieleenjäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit auttavat alueen identiteetin luomisessa tai vahvistamisessa, alueella suunnistamisessa ja alueiden hahmottamisessa. Merkinnällä osoitetaan myös omaleimaisia alueita erottavia tai niille saapumista korostavia porttiaiheita. Maamerkillä ei tarkoiteta nimenomaisesti korkeaa rakentamista, mutta eräänä käytettävänä arkkitehtonisena keinona voi olla ympäristöään suurempi korkeus. Käytettävät keinot ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.



Kuva 65. Ratikan kaavarungon kaupunkikuvalliset merkinnät

Tärkeä kaupunkitilojen sarja –yhdistelmämerkintä koostuu kahdesta osasta: tärkeästä käveltävästä kaupunkitilasta ja kaupunkikuvallisesti tärkeästä avoimesta kaupunkitilasta. Merkinnöillä osoitetaan keskustoissa ja muilla tiiviisti rakennettavilla monipuolisilla alueilla olevia arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan korkealuokkaisia kaupunkitilojen sarjoja tai jatkumoita, jotka tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin. Merkinnät koostuvat kaupunkitilan solmupisteistä (aukiot, torit) ja niitä yhdistävistä, korkealuokkaisina toteutettavista oleskelun, liikkumisen ja urbaanin elämän paikoista. Tilasarjat tulee sijoittaa paikkoihin, joissa on riittävästi kulkijoita.

Vahva kaupallinen julkisivu -viivamerkinnällä osoitetaan keskeisiä katuosuuksia, joilla on vahva potentiaali kaupallisten palveluiden sijoittumiseen ja joita samalla halutaan kehittää korkealuokkaisina oleskelun, kävelyn ehdoilla tapahtuvan liikkumisen ja urbaanin elämän näyttämöinä. Vahvan kaupallisen julkisivun osuudet vastaavat pitkälti kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, 2022) osoitettuja kaupan ydinalueita ja ydinalueen vyöhykkeitä. Näiden lisäksi vahvaa kaupallista julkisivua on osoitettu myös keskusta-alueiden ulkopuolella ratikkapysäkkien läheisyyteen, jotka ovat hyvin saavutettavissa ja joihin muodostuu luonnollisia kulku- ja asiakasvirtoja.

Kivijalkaliiketilojen osalta oleellista on ns. keskittymisen ja tiiviyden periaate eli liiketilat on suositeltavaa keskittää keskeisille hyvin saavutettaville sijainneille lähelle toisiaan, jotta muodostuu yhtenäistä nauhamaista kivijalkaliiketilaa (WSP, 2022). Tämä lisää tilojen vetovoimaa ja mahdollisia synergiaetuja. Hajallaan olevien tilojen houkuttelevuus ja kysyntä on haasteellisempaa. Liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää tilojen erottuvuus muusta julkisivusta ja näkyvyys kadulta.

Liiketiloja suunniteltaessa on hyvä varautua siihen, että mahdollistetaan eri kokoisia tiloja eri toimijoiden tarpeisiin. Esimerkiksi ravintolat ja päivittäistavarakaupat tarvitsevat suurempia liiketiloja. Ravintolatoiminnot on huomioitava jo suunnittelun alkuvaiheessa edellyttämällä mm. rasvanerottelukaivoja. Huomioitavaa on myös kadunvarsipysäköinti: liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää mahdollistaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä liiketilojen läheisyydessä.

Tarkemman suunnittelun yhteydessä on huomioitava, että liiketiloja tulee edellyttää asemakaavassa, jotta ne saadaan myös toteutettua.

Kuva 66. Havainnekuva katunäkymästä Hakunilan keskustan laajennuksen alueella

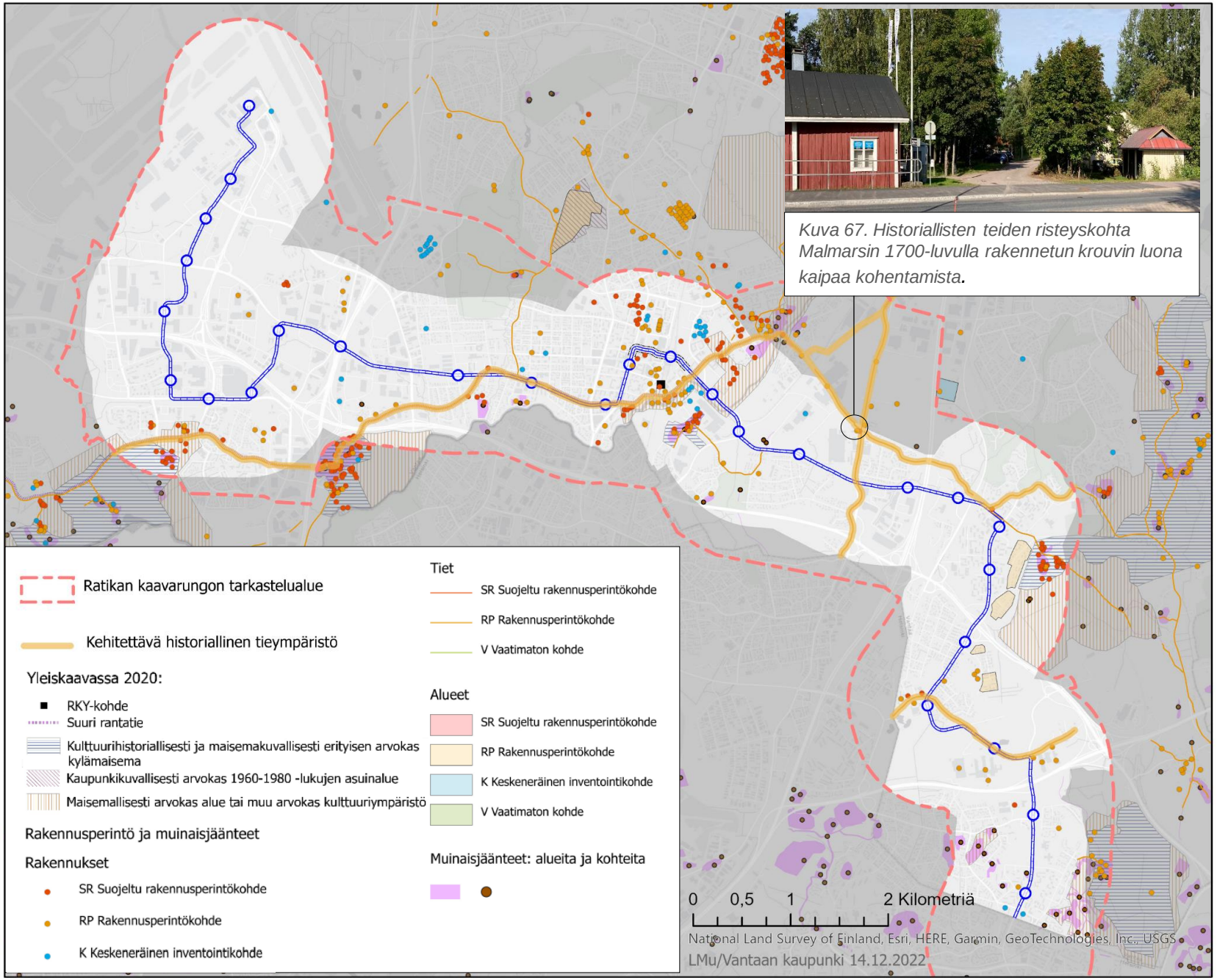
Kulttuuriympäristö

Ratikan kaavarungossa on tuotu esille Vantaan historiaa liikkumisen ja risteävien kulkureittien kaupunkina: kaupunkirakenteessa edelleen kuljettavissa olevat, mutta kohentamista kaipaavat historialliset tiet on otettu esille omalla merkinnällään. Tavoitteena on, että näitä teitä pitkin kävellen ja pyörällä liikkuminen olisi elämyksellistä, ja historiaa henkivät paikat, pihapiirit, rakennukset ja kasvillisuus, nousisivat teiden varrella paremmin esiin.

Tarkastelualueella, joka on ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella, on yleiskaavan määräyksen mukaisesti esitetty Suurta rantatietä täydentävä osuus Hakkilassa, jossa tie on kadonnut kokonaan. Jos nykyinen työpaikka-alue muuttuisi asuinalueeksi, voitaisiin samalla suunnitella Suuren rantatien kadonnutta osuutta korvaava osuus jälleen kuljettavaksi.

Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä sekä muinaisjäännöksiä koko kaupungissa yleismääräyksellä. Yleiskaavan yleismääräys toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta se ei unohtuisi. Määräyksen mukaan rakennusperintö, muinaisjäänteet ja muut kulttuuriperintökohteet on otettava huomioon ja ratkaistava niiden suojelutarve ja -edellytykset asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä.

Kuva 67. Historiallisten teiden risteyskohta Malmarsin 1700-luvulla rakennetun krouvin luona kaipaa kohentamista.



Kuva 68. Kulttuuriympäristö ratikan kaavarungon tarkastelualueella

Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja

Monimuotoinen luonto on paras ekosysteemipalvelujen tuottaja. Suurin osa kaavarungon luontoselvityksissä tunnistetuista luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeistä alueista säilytetään viheralueilla. Kaikki viherpeitteiset alueet tuottavat joitain ekosysteemipalveluja. Viherpeitteisistä alueista yli kaksi kolmannesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Ekosysteemipalvelujen tuotantoa voidaan myös lisätä, tai kompensoida rakentamisesta väistämättä aiheutuvia menetyksiä lisäämällä kaupunkivihreän määrää ja parantamalla sen laatua.

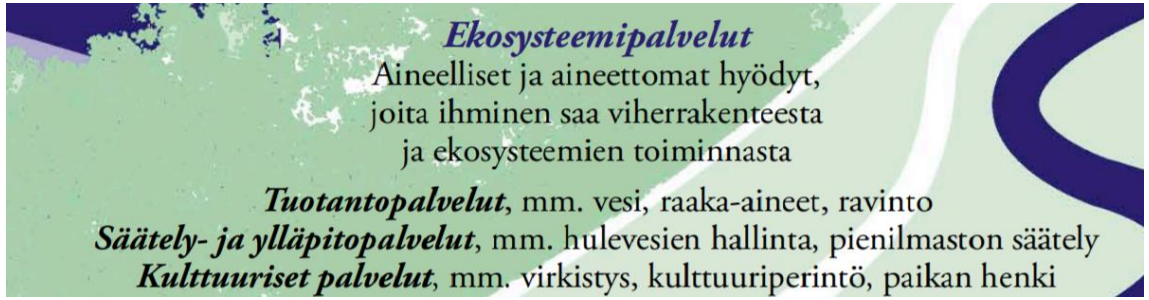
Rakennettavaksi varatut alueet kehotetaan rakentamaan mahdollisimman vehreiksi, jolloin myös niillä syntyy ekosysteemipalveluja. Ratikan kaavarungon yleismääräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. kasvikatoilla.

Säätely- ja tukipalvelut, esimerkiksi puhdas ilma ja vesi, tulvasuojelu, globaalin ja paikallisen ilmaston säätely

Purot ja joet korostuvat monien säätely- ja tukipalveluiden tuottajina. Toisaalta ne ovat myös luontaisia ekologisia käytäviä, ja vesimaisema on useimmille ihmisille kaikkein halutuinta ja virkistävintä maisemaa. Kaavarungossa on nostettu esille joet ja purot ja niiden rantavyöhykkeet siniverkostomerkinnällä. Tavoitteena on vaalia arvokkaita puroympäristöjä ja luoda uutta ekosysteemipalvelujen tuotantoa sinne, missä nykyisin purot on viety maan alle putkeen tai turhan ahtaisiin paikkoihin. Joitain nykyisiä, aikoinaan peltojen kuivattamiseksi kaivettuja ojia, on nostettu siniverkoston osiksi. Nykyisiä ja mahdollisia uusia luonnonmukaisen hulevesien hallinnan alueita on esitetty. Edellä mainituista voidaan kehittää monipuolisia puro- ja kosteikkoympäristöjä.

Samalla, kun vaalitaan viheralueverkostoa ihmisten virkistyskäyttöön, säilytetään monipuolista säätely- ja tukipalvelujen tarjontaa – kuten ilman puhdistaminen, melun torjunta ja veden kierron säätely – sekä maaperän ja puuston hiilivarastoja.

Kuva 69. Ekosysteemipalveluja



Kuva 70. Virtaa viherrakenteesta -esite 2015 (Viherympäristöliitto ry ja Suomen ympäristökeskus)

Kulttuuriset palvelut: esimerkiksi virkistys, opetus ja esteettisyys

Kaupungissa fyysistä ja psyykkistä terveyttä ja hyvinvointia tukeva riittävän kattava virkistysalueverkosto on olennainen ekosysteemipalvelu. Ratikan kaavarungossa on varattu toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. Siellä, missä ei ole mahdollista varata virkistysalueita, on viheralueita kytketty toisiinsa vehreillä kaduilla. Muodostuu reittejä, joita pitkin voi liikkua vehreissä ympäristöissä. Samalla kytkeytyneet viheralueet palvelevat myös muiden lajien kuin ihmisen liikkumista ja mahdollistavat ekologisia verkostoja.

Viheralueverkoston lähtökohtana ovat nykyiset asemakaavoitetut viheralueet. Kaavarungon itäisissä osissa asemakaavoitettuja viheralueita on runsaasti, ja suuri osa niistä on pystytty säilyttämään. Kaavarunkoalueen länsipäässä, eritoten Veromiehen alueella, asemakaavoitettuja virkistysalueita ei juuri ole, koska alueella ei ole ennen ollut asuntojakaan siten virkistysalueita käyttäviä asukkaita. Kaupunkirakenteen muuttuessa on ensiarvoisen tärkeää varata virkistysalueita nykyisten ja tulevien asukkaiden käyttöön. Asemakaavoitettavaa virkistysalueverkostoa on täydennetty Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työn pohjalta.

Kuvat 71–75. Ekosysteemipalveluja: pölytys, veden puhdistus, veden kierto, tulvasäätely, kauneusarvot, fyysinen ja psyykkinen terveys, fotosynteesi jne.

Kouluja ja päiväkoteja on pyritty mahdollisuuksien mukaan sijoittamaan lähelle viheralueita. Maiseman esteettisiä arvoja on korostettu kaupunkikuvallisilla merkinnöillä, esimerkiksi nostamalla esille metsäisiä mäkiä kaupunkikuvallisesti tärkeinä reunoina.

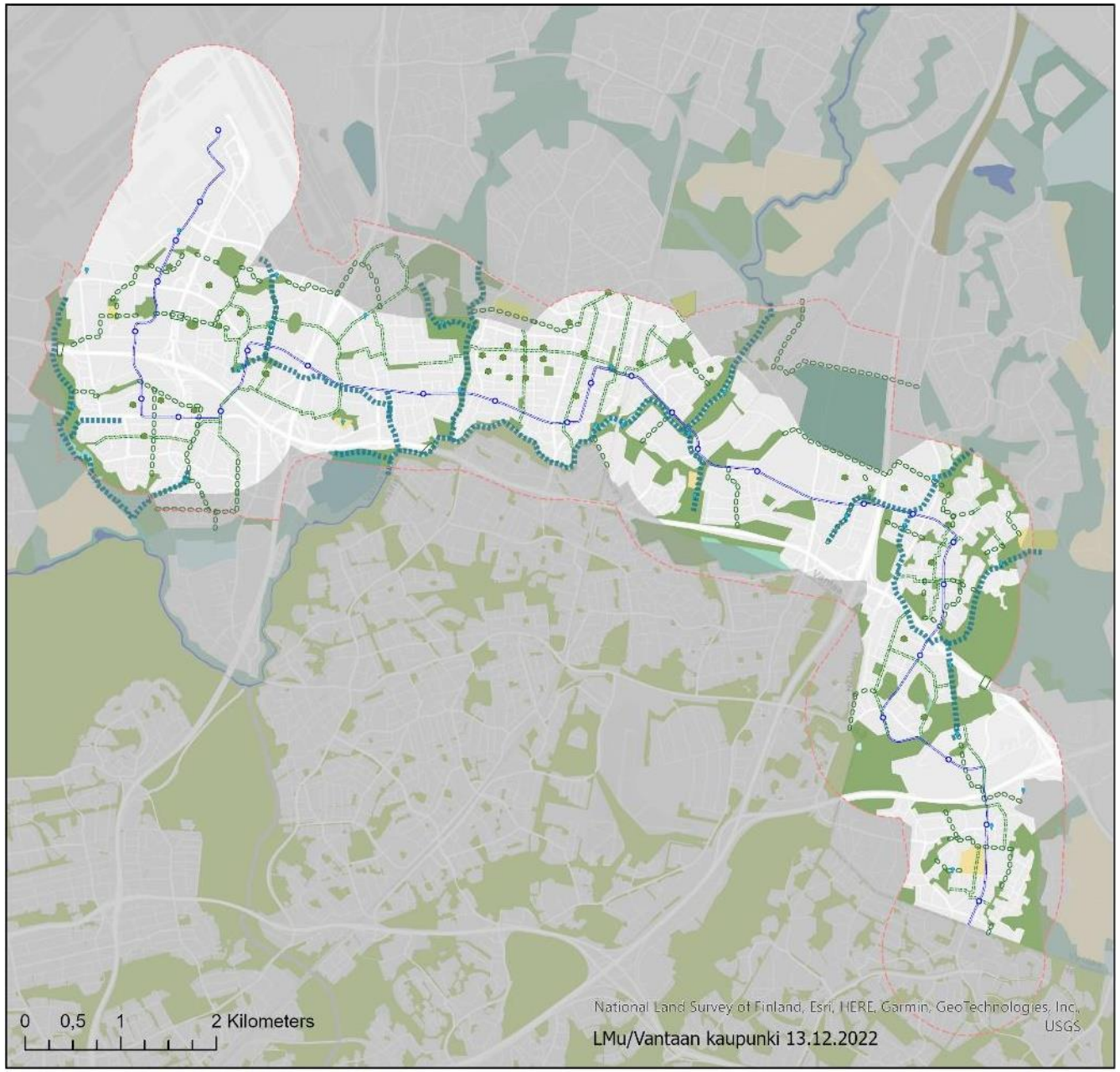
Tuotantopalvelut, esimerkiksi viljeltävä ravinto, marjastus ja sienestys sekä käyttövesi

Tuotantopalveluilla on kaavarunkoalueen kaltaisessa urbaanissa ympäristössä ekosysteemipalveluista kaikkien pienin rooli. Viljelypalstoilla ja pihoilla viljellään kasveja ravinnoksi. Marjastuksen ja sienestyksen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueen itäosan laajemmilla viheraluekokonaisuuksilla.

Siniviherverkosto

Siniviherverkostolla tarkoitetaan viheralueiden ja vesialueiden verkostoa, jossa yhteyksiä alueiden välille luodaan myös viherkatujen avulla. Yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia. Ekologinen verkosto on esitetty seuraavalla sivulla omalla kartallaan. Siniviherverkostoa tarkasteltiin ratikan kaavarunkoaluetta hieman laajemmalla alueella.

Viheralueverkosto on esitetty kaavarungon yleispiirteisessä mittakaavassa siten, että alle 1 hehtaarin kokoisia viheralueita ei ole esitetty alueina. Erityisen tärkeitä pieniä virkistysalueita ja sellaisia virkistysalueita, joiden koko tarkentuu vasta asemakaavoituksen yhteydessä, on esitetty symbolimerkinnällä. Kapeat viheralueet ja toisiinsa kytkeytyneet pienet viheralueet on esitetty viherketju-merkinnällä. Joet ja purot sekä kehitettävät ojat rantoineen on esitetty siniverkosto-merkinnällä.



Kuva 76. Siniviherverkosto ratikan kaavarungon tarkastelualueella

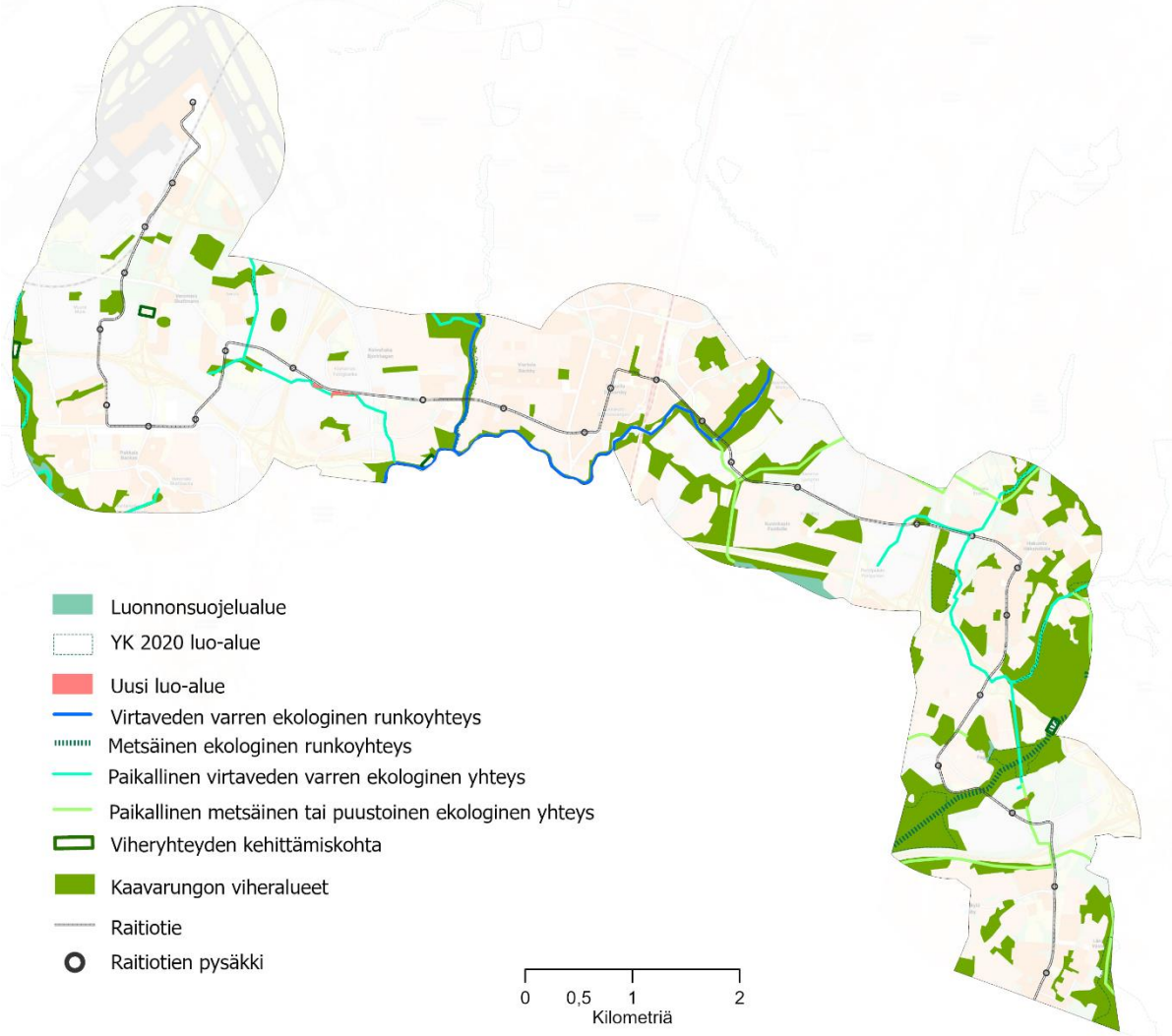
Ekologinen verkosto

Kaavarungon luonnonsuojelualueet perustuvat yleiskaavaan 2020. Kaavarungon länsipuolella Aviapoliksen suuralueella Pakkalassa Krakanojan luonnonsuojelualue ulottuu osittain kaavarungon alueelle. Tikkurilan suuralueella Kuninkaalassa on Kalkkikallio, joka on osittain kaavarungon alueella. Hakunilan suuralueella Vaaralassa on Koivumäen lehmuslehdon luonnonsuojelualue.

Kaavarungon alueella on useita luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta (luo-alue), jotka perustuvat yleiskaavan 2020 luo-alueisiin. Näitä ovat Aviapoliksen suuralueella olevat Tuulensuunpuisto, Sarkaniitty-Peltovuorenmetsä ja Pytinoja, Tikkurilan suuralueella olevat Kyläojan alajuoksun luo-alueet, Hakunilan suuralueella Käärmekallio, Itä-Hakkilanoja ja Liinapelto, Kormuniitynoja, Lähdepuisto, Slåttmossen ja Myllymäki. Lisäksi kaavarunkoalueelle on osoitettu kaksi uutta luo-aluetta, jotka ovat Kirkonkylänojan arvokas puroluonto-osuus ja Fazerilan pohjoinen lampi, joka luontoselvityksen mukaan on viitasammakon lisääntymisaluetta, joka on yksi kaavarungon merkittävimpiä vaalittavia luontoarvoja. Kaavarungossa esitetyt uudet luo-alueet eivät ole oikeusvaikutteisia, kuten yleiskaavan luo-alueet, mutta kaavarunko ohjaa ottamaan ne huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon alueella kolme maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteysaluetta, sekä paikallisesti tärkeitä ekologisia yhteyksiä. Maakunnallisesti merkittävät yhteysalueet on osoitettu kartalla "metsäinen ekologinen runkoyhteys" - ja "virtaveden varren ekologinen runkoyhteys" -merkinnöillä. Paikallisesti tärkeitä yhteyksiä on osoitettu paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä ja paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä.

Ekologiset yhteydet yhdistävät toisiinsa kaavarungon alueella olevia luonnonsuojelualueit a ja luo-alueita ja ne on osoitettu jo asemakaavoitetuille VL-alueille. Kokonaisuudesta muodostuu näin luontoalueiden verkosto, joka turvaa elinympäristöjä ja mahdollistaa lajien leviämisen ja liikkumisen alueelta toiselle. Kaavarungon alueella on myös kolme viheryhteyden kehittämiskohtaa, joita tulee vaalia ja kehittää mahdollisimman leveänä, erityisesti metsäisen ekologisen runkoyhteyden kohdalla metsäisenä.



Kuva 77. Ekologisen verkoston teemakartta esittää kaavarungon alueella olevat luonnonsuojelualueet ja luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo-alueet) sekä maakunnallisesti merkittävät ja paikallisesti tärkeät ekologiset yhteydet, ja ekologisen verkoston viheryhteyden kehittämiskohdat. Kartan taustalla näkyy kaavarungon viheralueverkosto.

Ekologiset yhteydet kaavarungon alueella

Kaavarunkoalueen yksi merkittävin ja vaalittava luontoarvo on maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteysalue, joka yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Slåttmossenin kautta Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, ja sieltä Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Kaavarunkoon on yhteysalueen kohdalle osoitettu metsäisen ekologisen runkoyhteyden merkintä. Yhteyttä tulee siten vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Lisäksi yhteysalueen jatkuvuuskohtaa tulee parantaa vihersilta- tai kansirakenteella kehä III:n väylän kohdalla siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Myös Keravanjoen ja Kylmäojan varret ovat kaavarunkoalueen merkittäviä ja vaalittavia luontoarvoja ja tunnistettu maakunnallisesti merkittäviä ekologisia yhteyskäytäviä. Niille on kaavakartassa osoitettu virtaveden varren ekologinen runkoyhteys –merkintä, jonka mukaan yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Lisäksi yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä osoittaa paikallisesti tärkeän metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteysverkoston, joita tulee vaalia ja kehittää. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

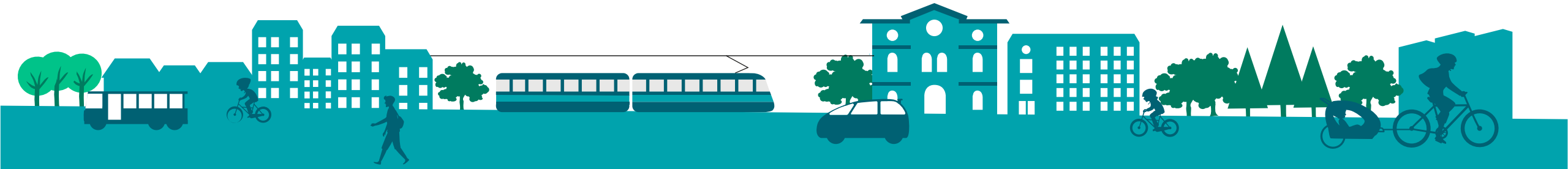
Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä osoittaa virtavesien verkoston, jota tulee vaalia ja kehittää paikallisesti tärkeänä luontoarvona ja vesilain hengessä.

Jatkosuunnittelussa epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

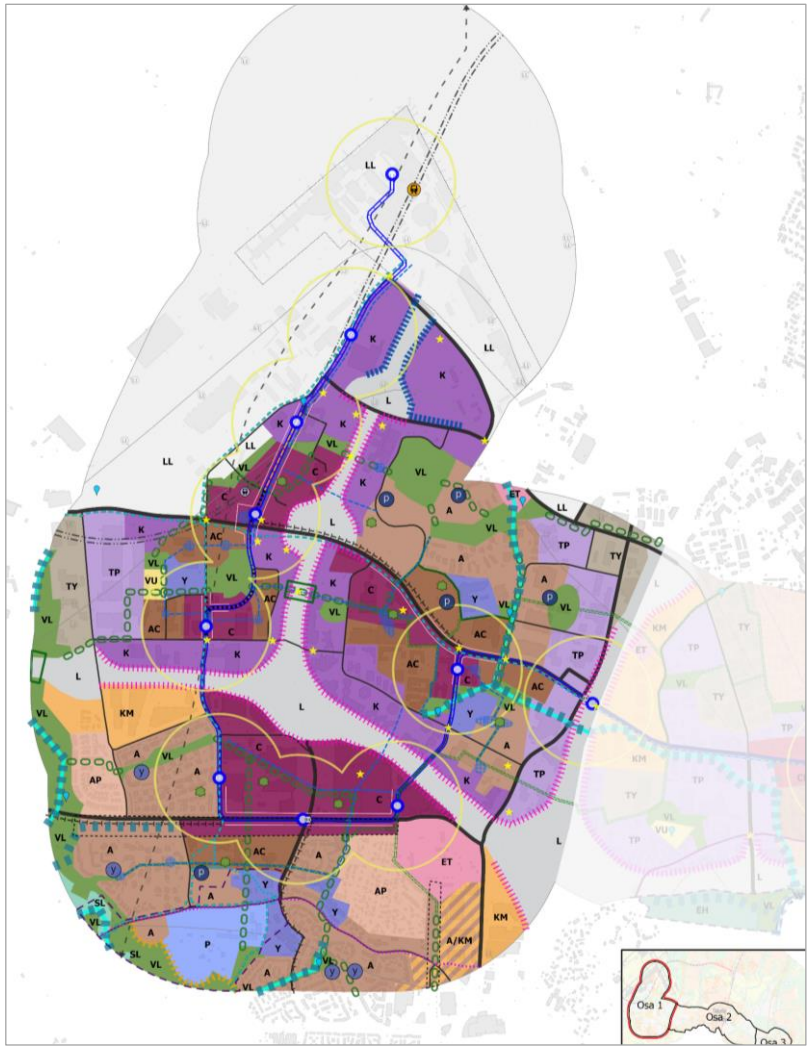
Kuva 78. Fazerilan pohjoisen lammen luo-alueelta, joka on viitasammakon lisääntymisaluetta.

Kuva 79. Kirkonkylänojan luo-alue, jonka arvokas puroluonto on osa paikallista virtaveden varren ekologista yhteyttä.

Ratikkakaupunki suuralueittain



Ratikkakaupunki Aviapoliksessa

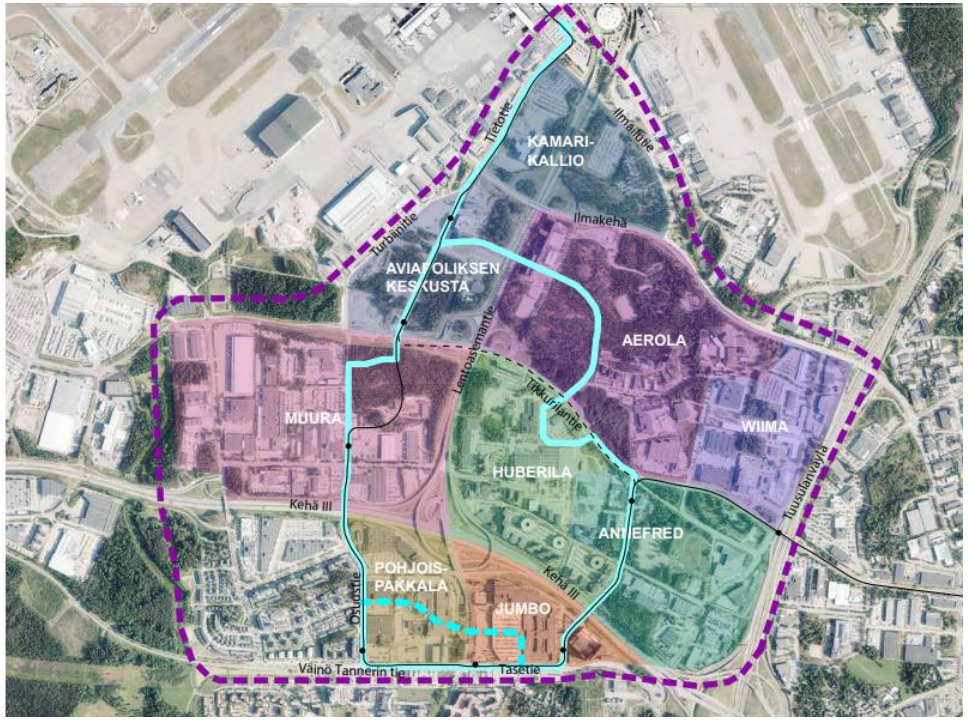


Ratikkakaupungin tarinassa kuljetaan ratikan reittiä lännestä itään, ja havainnoidaan alueittain, kuinka ratikan ja siihen perustuvan kaupunkikehityksen toteuttaminen voivat vaikuttaa reitin varren omaleimaisten kaupunginosien identiteettien vahvistamiseen ja kehittämiseen, alueiden erottautumiseen toisistaan ja alueiden luonnetta vahvistavien maisemallisten elementtien näkymiseen ja näkyväksi tekemiseen.

Kuvat 80 ja 81. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Aviapoliksen suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

Aviapoliksen keskeinen osa koostuu yhdeksästä omaleimaisesta alueesta, jotka erottautuvat korttelirakenteen, talotyyppien, kattomuotojen, kerroslukujen, materiaalien ja väripalettien suhteen toisistaan. Alueilla on omat alakeskuksensa ja persoonalliset piirteensä. Ratikka sitoo Aviapoliksen yhdeksi Vantaan kolmesta pääkeskuksesta parantaen samalla kestävän liikkumisen edellytyksiä alueella.

Keskustan ”kiinnostavuuden kehä” on kaupunkitilassa näkyvä ja tunnistettava, alueen toiminnot yhdistävä, viihtyisä ja viipymään houkutteleva kävelyn ja joukkoliikenteen kehä, joka nivoo palvelut, työpaikat, asunnot ja viheralueet yhteen. Maankäytön muuttuessa monipuoliseksi ja intensiiviseksi kaupunkiympäristöksi myös alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti.



Kuva 82. Lentokenttä-kaupungin suunnitteluperi-aatetyössä rajatut omaleimaiset osa-alueet sekä kiinnostavuuden kehä (sininen reitti) ja ratikan tuleva linjaus pysäkkeineen (musta reitti).

Samalla paranevat alueen pyöräliikenteen yhteydet, kun muun muassa pääpyöräreittien määrä kasvaa. Aviapolikseen sijoittuu aseman lisäksi kolme keskeistä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa: Lentoasema, Lentoasemantien ja Tasetien liittymäalue Jumbon edustalla sekä Tuusulanväylän vaihtopysäkit. Näiltä on yhteyksiä bussiliikenteeseen ja Kehäradan juniin sekä Lentoaseman kautta muualle Suomeen ja maailmalle. Yhteyksiä joukkoliikenteen pysäkeille ja asemille parantaa omalta osaltaan myös täydentyvä pyöräliikenteen baanaverkko.

Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä. Metsäistä viheraluetta varataan myös Aerolan pohjoispuolisille kallioille. Tämä ja Pyttisberget yhdessä ovat Veromiehen kaupunginosapuisto, joten kartalle merkittävät viherketjut on toteutettava riittävän laajoina siten, että viheralueista todella muodostuu kokonaisuus. Koulun piha kaupunginosapuiston vieressä mahdollistaa toisaalta koululaisten metsäretkiä ja toisaalta laajentaa puiston toimintoja kouluajan ulkopuolella. Kaupunginosapuisto kytkeytyy Palo-ojan latvojen kosteikkoihin. Siniverkoston runkona on Palo-oja, joka virtaa Tuusulanväylän ali Koivuhakaan. Palo-ojan varrella ovat Rälssipuisto ja Annefredinpuisto, jonne voidaan sijoittaa liikunta- ja leikkikenttiä sekä muuta toimintaa.

Lentokentän suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Näitä virkistysalueita on kaavarungossa kuvattu soikioina, koska niiden tarkka rajaus ratkeaa vasta asemakaavoituksen yhteydessä. Julkisia virkistysalueita on Veromiehessä vähän, joten on tärkeää asemakaavoittaa alueelle mahdollisimman laajoja virkistys-aluekokonaisuuksia. Tärkeää on myös parantaa yhteyksiä laajoille viheralueille etelässä ja lännessä. Ratikan kaavarungossa toistetaan yleiskaavan 2020 tavoite viheryhteyden kehittämisestä Kehä III:n poikki. Viherkadut on esitetty jatkumaan Tuusulanväylän poikki. Veromiehessä kaupunkivihreä perustuu monilta osin katujen ja pihojen vehreyteen. Kaavarunkoon on merkitty virkistysaluepisteitä turvaamaan riittäviä pieniä lähipuistoja. Viheralueet ja puistot nivotaan verkostoksi viherkatujen ja pienempien viheralueiden avulla.

Lentoaseman pysäkki on tärkeä kulkumuotojen solmukohta ratikan, junan ja lentoliikenteen välillä.

Tietotien pysäkin ympäristö lentoaseman eteläpuolella on kehittymässä merkittäväksi toimistovaltaiseksi työpaikkakeskittymäksi, jonka suhteellisen korkea rakentaminen kallioselänteen päällä näkyy kauas.

Aviapoliksen keskustan suunnasta tuleva kävelypainotteinen bulevardi päättyy Aviapoliksen rautatieaseman eteläisen sisäänkäynnin luo. Kamarikallio kehittyy lentoaseman huoltoalueesta monipuoliseksi työpaikka-alueeksi kävelymatkan päässä lentoasemalta. Alueesta tavoitellaan kansainvälistä business cityä, joka on Vantaan käyntikortti maailmalle. Niinpä alueen arkkitehtuurin halutaan olevan futuristista ja kokeellista, mutta samalla tunnistettavan skandinaavista. Rakennukset suodattuvat Lentoasemantielle metsämaiseman läpi.

Kuva 83. Havainnekuva Tietotien toimistovaltaisesta työpaikkakeskittymästä (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Aviapoliksen uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä. Aseman lähiympäristö on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä: Aviabulevardin alue on kaavarungossa joukkoliikennekatu. Tehokas ja monitoimintoinen keskus aseman lähellä pitää sisällään korkeita rakennuksia, vaihtelevia kattomuotoja ja kerroslukuja. Aseman läheisyyteen ollaan sijoittamassa lukiota ja Ilmailumuseota. Lentoasematien itäpuolen Technopoliksen alue muodostaa merkittävän työpaikkakeskittymän, joka sidotaan Aviapoliksen keskusta-alueeseen viher- sekä jalankulun ja pyöräliikenteen silloin.

Tikkurilantien eteläpuolella Muura muuttuu tuotantoympäristöstä keskusta- ja asuinalueeksi. Lentoasematien liittymän kainaloon toteutettava ”yleisömagneetti” mahdollistaa suurten ihmisvirtojen tapahtumat. Muuran alue on jyrkkäpiirteisen Plootukallion suojassa. Ratikkapysäkin ympärille rakentuu kodikas kaupunginosa, jossa kaupunkirakenne on kylämäinen ja sekoittunut. Muuran ydin kaupunkiaukioineen ja keskustakortteleineen toteutuu uuden ratikkakadun varaan. Itse raitiotie kulkee Muuran alueen läpi joukkoliikennekatua pitkin. Alueen laidalla Kehä III:n ja Lentoasemantien varret ovat kehittymässä tiiviiksi työpaikkavyöhykkeeksi, jonka rakennusmuuri liikenneväylien varsilla suojaa Muuraa melulta ja pölyltä. Nämä tiiviit toimistokorttelit tulee sitoa paremmin ratikkakaupunkiin korkealaatuisesti toteutettavain käveltävin yhteyksin.

Pakkalanrinteen pysäkkiympäristön ytimessä on nykyinen teollisuusalue, joka tulevaisuudessa muuttuu keskustamaiseksi. Alueen suurta mittakaavaa pilkotaan mm. viheralueiden jatkumolla. Väinö Auerin tien – Tasetien vartta kulkevien 110 kV ja 400 kV voimajohtojen sijoittaminen maan alle vapauttaisi nykyisen voimajohtoalueen ratikkabulevardia reunustavaan tiiviiseen keskustarakenteeseen. Alueella on kaavarungossa Vantaan ratikan lisäksi kaksi varausta raitiotieverkon laajentumista varten: toinen Lentoasemantietä etelään, joka mahdollistaa Tuusulanväylän pikaraitiotien jatkumisen lentoasemalle ja toinen Väinö Tannerin tietä/Tulkintietä pitkin länteen kohti Martinlaaksoa. Varsinkin länteen suuntautuva joukkoliikenteen runkoyhteys on pitkän aikavälin varaus.

Pakkala rajautuu etelässä Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Krakanoja on siniverkoston runko. Kartanonkoskella Illenpuro laskee Krakanojaan. Muitakin Krakanojaan laskevia ojia voidaan muotoilla monimuotoisemmiksi ja kauniimmiksi ja niitä voidaan hyödyntää hulevesien hallinnassa. Nykyiset kapeahkot viheralueet sekä kaupunkirakenteen muuttuessa kehitettävät toisiinsa kytkeytyvät viheralueet on osoitettu viherketju-merkinnällä.

Pakkalassa Lentoasemanbaana risteää Myyrmäen-Tikkurilanbaanan kanssa. Ylästöntien pohjoispuolella on lisäksi selvitettäviä baanareittejä, joita on tutkittava alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Jumbon kauppakeskus ja Flamingon viihdekeskus ovat Pakkalan puolella, mutta ratikka sitoo ne paremmin koko lentokenttäkaupungin tärkeimmäksi kaupan ja viihteen keskukseksi. Keskittymän toimintoja on tarkoitus monipuolistaa ja avata niitä myös ratikkakadun suuntaan. Samalla viherympäristöä ja kävely-yhteyksiä voidaan kehittää. Lentoasemantien liittymän viereen kaavoitettu toimistotorni toimii alueen maamerkkinä.

Kuva 84. Jumbon ja Flamingon kokonaisuus on ratikkakaupungin tärkein kaupan ja viihteen keskus.

Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen rajautuminen määrittyy uudelleen, kun kaupan alueen koillisosan kiinteistöjä voidaan joukkoliikenneyhteyksien parantuessa muuntaa asumispainotteiseen suuntaan. Voimajohtojen maakaapeloiminen alueella mahdollistaisi tehokkaamman ja monipuolisemman maankäytön.

Lentoasemantien itäpuolella Huberila on saanut nimensä tunnistettavista yläikkunallisista teräsbetonisista kaarihalleistaan. Halleihin voi sijoittua yksityisiä ja julkisia palveluja, kulttuuria ja taidetta, kauppaa sekä erilaista aloittelevaakin tuotantotoimintaa. Hallien ympäristöön rakentuu Huberilan uusi keskusta, johon muodostuu monitoimintaista kävelypainotteista kaupunkitilaa, joka tekee ympäristöstä luontevan kohtaamisten paikan. Huberilan ja Muuran alueen välille kehittävä toiminnallinen ja visuaalinen akseli heijastuu suunniteltuna vihersiltana Lentoasemantien yli, minkä lisäksi vehreät kävelyreitit yhdistävät Huberilan myös Annefrediin ja Muuraan. Tikkurilantien bulevardin varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin aluekeskukset nauhamaisesti. Huberilan pohjoispuolella Tikkurilantielle on merkitty joukkoliikenteen runkoyhteys, joka mahdollistaa raitiotielinjauksen Rälssitien ja Aviabulevardin väliselle osuudelle. Varaus on osa Tuusulanväylän mahdollista pikaraitiotietä.

Aerola on lentokenttäkaupungin pohjoisreunan selänteiden metsäkaupunki, jossa katujen varret ovat tiivistä kaupunkia ja kortteleiden pihat ovat suuria, kallioisia salametsiä. Rakentaminen sovitetaan kallioiseen metsämaastoon, ja maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa. Alueen värit ja materiaalit hakevat inspiraatiota luonnosta.

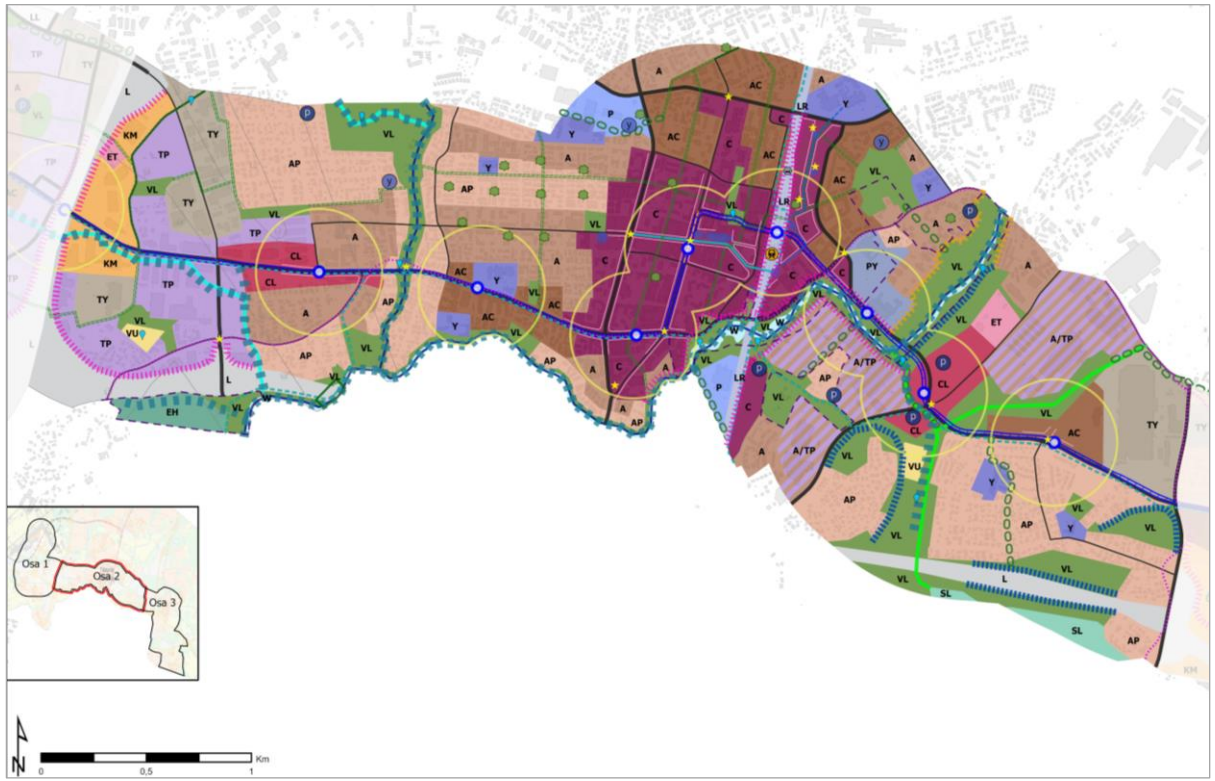
Annefredin alue Aerolan eteläpuolella on ratikkapysäkin ympärille rakennettava alakeskus, joka muodostaa parin viereisen Huberilan kanssa. Tikkurilantien varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin nauhamaisesti. Aerolan ja Huberilan alueelle sijoittuu useampi oppilaitos, ja tulevaisuudessa on edelleen tarve sijoittaa kaupunginosan kasvavan väestön tarvitsemia kouluja ja päiväkoteja. Alueen muuntuminen asumiseen edellyttää useita päiväkoteja ja kouluja, joiden toteuttamista helposti saavutettavissa sijainneissa tulee tarkastella jatkosuunnittelussa.

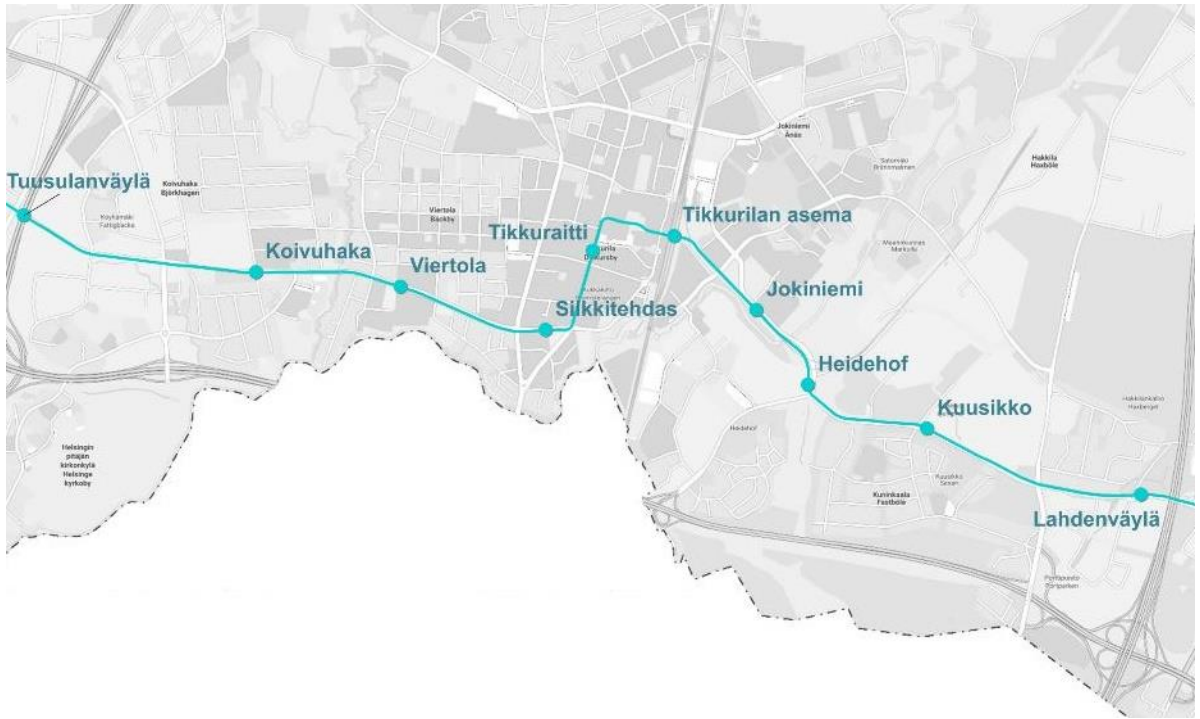
Kuva 85. Havainnekuva Annefredinpuistosta

Wiiman alue on Huberilan ohella Aviapoliksen tärkeitä teollisuushistoriallisia ympäristöjä, joissa ainakin osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään uuteen käyttöön. Alue sijoittuu Tuusulanväylän länsipuolelle kohtaan, jossa voidaan hyväksyä kaupunkikuvan rouheampi ilme verrattuna Lentoasemantiehen ja Kehä III:n varteen, joten alue soveltuu myös tuotantotoimintaan, harrastetiloiksi sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tuusulanväylä**,** Kehä III ja Lentoasemantie ovat Aviapolista halkovia valtakunnallisesti merkittäviä suuria liikenneväyliä. Ne jakavat Aviapoliksen erillisiin osiin, mutta liikenneväylien vaatima suuri avoin tila mahdollistaa myös suurille ohikulkijamäärille alueen hahmottamisen väylän reuna-alueiden kautta. Niinpä näiden väylien reunat on osoitettu rakennetun kaupunkikuvallisen reunan merkinnällä: se ilmaisee, että väylää reunustavan rakentamisen tavalla voidaan rakentaa alueellisia identiteettejä tajota tunnistettavia kohokohtia ja nostaa näiden tunnettavuutta.

Ratikkakaupunki Tikkurilassa





Kuvat 86 ja 87. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Tikkurilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

Tikkurilan suuralueen maisemaa luonnehtivat Keravanjoki, siihen laskevat purot ja Kehä III:n väylämaisema. Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäojan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Tikkurilan kohdalla jokirannan puistomaisema on urbaani: rakennettu silhuetti kohoaa rantapuiston yläpuolelle. Idempänä maisemarakenne muuttuu mäkisemmäksi, ja maiseman äärialueiden (mäenlaet ja laaksonpohjat) säilyttäminen viher- ja virkistysalueina korostuu.

Tikkurilan keskusta hallitsee suuralueen rakennettua ympäristöä. Tikkurilan keskustaan on muodostunut jo useita historiallisia kerrostumia, ja 2010-luvulla kiihtynyt muutos Kehäradan toteutumisen myötä on taas nostanut vanhan asemanseudun uuteen kukoistukseen. Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie on jo noussut uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikkapysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikkumisen järjestelmää.

Koivuhaka kehittyy edelleen kaupan, työpaikkojen ja asumisen alueena kytkeytyen ratikkaan kahden pysäkin kautta. Länsipäässä Tuusulanväylän ylittävän sillan vaihtopysäkin ympäristö muodostuisi houkuttelevammaksi, jos siitä voitaisiin kehittää rakennuksin suojattu Firenzen Ponte Vecchion sillan tapaan. Koivuhaan pysäkki sijoittuu kaupunginosan itäpuolelle Kuriiritien risteyksen tuntumaan. Aluetta on tarkoitus uudistaa siten, että pysäkin lähiympäristö muuttuu käveltäväksi monitoimintaiseksi lähikeskukseksi, johon tulee lähiseudun asukkaita palvelevaa kauppaa ja muuta yritystoimintaa.

Kiitotien suuntainen lentomelualue rajoittaa asumisen ja muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista alueen länsiosaan. Uusia asuinrakennuksia ei sallita voimakkaimman lentomelun (Lden yli 60 dB) alueelle. Muualla täydennysrakentaminen on mahdollista, mutta melu tulee huomioida rakennusten ääneneristyksessä. Työpaikkatoimintoja voi sijoittaa melualueelle. Erityisesti sisäosiltaan työpaikka-alue voi kehittyä myös rouheamman tuotantotoiminnan alueena.

Alueen reunat Tuusulanväylän ja Kehä III:n varsilla antavat alueelle yhtenäisen rakennusjulkisivun. Niittytien liittymä Kehä III:lle toimii alueen porttina.

Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäojan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Alueen toista puroa, jolle on annettu monia nimiä (Pytinoja, Palo-oja, Kirkonkylänoja, Pyhtäänkorvenoja) ei kuitenkaan olla kaavallisessa suunnittelussa ikinä otettu huomioon. Ratikan kaavarungon ekosysteemipalveluja ja luonnon monimuotoisuutta korostavien tavoitteiden mukaisesti puro on nyt nostettu esille siniverkoston olennaisena osana. Puron pohjoiseen erkanevaa haaraa voidaan kehittää hulevesien hallintaan.

Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Kylmäoja rantoineen on osa Tikkurilan keskuspuistovyöhykettä ja seudullinen ekologinen yhteys. Puro erottaa Koivuhaan Viertolasta. Ratikkalinjan pohjoispuolella puron yli kulkee vanha Suuren rantatien linjaus. Kohta on maisemallinen portti, jota voidaan edelleen korostaa.

Viertola muodostaa vaihettumisvyöhykkeen Tikkurilan tiiviin kaupunkikeskustan ja Koivuhaan välille. Viertolan pientalo- ja pienkerrostalovaltainen miljöö muuttuu kaupunginosan eteläpuolella tiiviimmäksi ja kerrostalovaltaisemmaksi. Viertolaan muodostuu lähivuosikymmeneksi kolmen itä–länsi-suuntaisen kerrostalovaltaisen rakentamisen sormea. Muutos on jo alkanut erityisesti ratikkakatu Tikkurilantien ja Peltolantien ympäristöissä, ja uudeksi maankäytön tehostumisen käytäväksi nousee Lummetie. Näiden väliin sijoittuu hieman väljempiä alueita. Viertolan identiteetti ei nykytilanteessa erotu kovin selkeästi Koivuhaan asuinpainotteisista osista, joten erityisesti näiden alueiden erottautuminen selkeämmin toisistaan olisi tarpeen.

Viertolassa on vähän virkistysalueita. Palstoittamalla syntyneen kaupunkirakenteen jäänteenä on pieniä puistoja. Kaupunginosan väestöä palveleva virkistysalueverkosto kehittyy pienten puistojen ja viherkatujen varaan. Kaupunginosan pohjoisosassa on Tikkurilan urheilupuisto, jonka kentät ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella, mutta merkitty siniviherverkoston teemakartalle. Vehreänä kehitettävä yhteys Tikkurilan keskuspuistosta Tikkurilan keskustaan on merkitty viherketjuna.

Koivuhaan ja Viertolan läpi kulkeva Tikkurilantie on ratikkakatu, jolla ratikan rinnalla kulkee myös pyöräliikenteen baana. Baana palvelee väliä Kivistö – Tikkurila – Hakunila. Katu on kaikkien kulkumuotojen osalta keskeinen yhteys Tikkurilan ja Aviapoliksen välillä, mikä vaikuttaa osaltaan sen suunnitteluun ja mitoitukseen.

Tikkurilan keskusta kehittyy työpaikkojen, palveluiden ja kaupan keskittymänä. Keskeisten katujen varret on osoitettu kaupallisiksi julkisivuiksi. Näihin kuuluu muun muassa kaavarungossa omilla merkinnöillään olevat kävelykatu ja kestävän liikkumisen katu, joilla halutaan korostaa kestävien kulkumuotojen roolia ja tärkeyttä keskusta-alueen liikkumisessa sekä sen suunnittelussa. Viherkaduista ja virkistysalueista muodostuu kytkeytynyt viherverkko, joka houkuttelee liikkumaan ja viihtymään tiivistyvässä kaupungissa. Tikkurilan keskeisiä risteysalueita korostetaan arkkitehtuurin ja kaupunkitilan toteutuksen keinoin omaleimaisina paikkoina. Pohjoisessa Valkoisenlähteentie rajaa Tikkurilan keskusta-aluetta, ja eteläpäässä Kielotien ja Talvikkitien risteyksen ympäristöstä kehitetään maamerkkiä.

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta.

Kuva 88. Havainnekuva Tikkurilan keskustasta.

Ratikan myötä Tikkurilaa lähestytään raiteita pitkin jokaisesta pääilmansuunnasta. Tikkurilan aseman eteläpuolella risteää kaksi pyöräliikenteen baanaa: pääradan suuntainen Pohjoisbaana ja poikittainen Kivistön-Tikkurilan-Hakunilanbaana.

Keravanjokilaakso muodostaa Tikkurilan ja Jokiniemen siniviherrakenteen tärkeimmän elementin. Sitä kehitetään edelleen kokoavana virkistysalue- ja puistokokonaisuutena kulttuuriympäristö- ja luontoarvot huomioon ottaen. Keravanjoen rantamaisemassa rakentamiskorkeudet porrastuvat rannan pientaloista alkaen. Tikkurilan keskustassa rantapuiston taustalla kohoaa tunnistettava rakennettu kaupunkijulkisivu.

Tikkurilan kaavarungossa on esitetty keskustaa ympäröivä viherkehä, joka yhdistää keskeiset puistoalueet, urheilupuistot, koulut, Winterinmäen ja jokirannan. Viherkehä on merkitty viherkatuina, viherketjuna ja lähivirkistysalueina ratikan kaavarunkokartalle.

Jokiniemen kampusaluetta kehitetään tehokkaana mutta monipuolisena kaupunkiympäristönä, jonka ytimenä on korttelialueen halkaiseva jalankulun raittiympäristö, johon toiminnot avautuvat. Myös eteläosa Jokiniemestä säilyy työpaikka-alueena ja itäosat asumisen alueena.

Kuva 89. Jokiniemen kampusalueen katunäkymää (Harris & Kjisik)

Jokiniemen koelaitoksen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osana on Keravanjoen laaksossa edelleen vaalittavaa viljelysmaisemaa, jonka reunat on nostettu kaavarungossa esille. Metsäinen Winterinmäki piirtyy edelleen suurmaisemassa ja on tärkeä lähimetsä alueen asukkaille. Maarinkunnaalla kulttuurimaisema ja seudullinen virkistys- ja ekologinen yhteys jatkuvat Keravanjoen rantaa pitkin koilliseen.

Kuninkaalassa väritehtaan aluetta tullaan kehittämään keskustamaisena sekoittuneena kaupunkirakenteena. Alueen tulevasta muutoksesta aivan Tikkurilan keskustapalvelujen ja ratikkalinjan äärellä on käyty kutsumuotoinen arkkitehtikilpailu. Ratikan kaavarunkoon kilpailualue on piirretty yleiskaavan mukaisesti.

Kuninkaalan vanha kylä muodostaa tärkeän viheralueen, jossa Vanha Fastbölen kyläkeskus muodostaa väritehtaan alueen sisällä oman arvokkaan rakennetun ympäristön kokonaisuutensa. Viherketju osoittaa yhteystarpeen Väritehtaan alueelta Keravanjoen rantaan ja Jokiniemeen.

Kuvat 90 ja 91. Visualisointi Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Kaupunki, luonto, elämä, värit” (Arkkitehtitoimisto Noan Oy)

Kuninkaalassa ja Hakkilassa uusi neljän kadun risteys Heidehofintien, Kyytitien, Santaradantien uuden linjauksen ja Jokiniemenkadun kesken on osoitettu uutena keskusta-alueena. Risteyksen yhteydessä on varaus raitiotien pysäkille. Paikasta muodostuu liikennesolmu. Katujen varsille olisi potentiaalia toteuttaa suljettua korttelirakennetta, joka aukeaa viheralueille. Liikenneväylät ja energiaverkostot kuitenkin jakavat keskusaluetta useaan pieneen osaan, mikä hankaloittaa suunnittelua. Ympäristössä on paljon rajoitteita, mutta myös mahdollisuuksia ja tarpeita monille eri toiminnoille – tästä syystä risteysalue on esitetty kaavarungossa lähikeskustana, jonne voivat sijoittua Tikkurilan keskusta-aluetta palvelemaan esim. uusi koulu ja päiväkoti.

Lähikeskustan suunnittelun ja rakentamisen myötä suunnitellaan uusi maisemallinen reuna Jokiniemeen pohjoisessa jatkuvalle avoimelle maisematilalle. Maisemallinen reuna on piirretty keskelle lähivirkistysaluetta, ja se voidaan muodostaa puistorakentamisen keinoin. Yleiskaavan rakentamisalueita on tarkennettu Hakkilassa siten, että Maarinojanpuiston puistoleikkipaikka ja koira-aitaus ovat ratikan kaavarungon virkistysalueella.

Kuninkaalassa Heidehofissa yleiskaavan viheralueverkosto tarkentuu ratikan kaavarungossa siten, että Oräddarsinoja on otettu osaksi kehitettävää siniverkostoa ja urheilukentille on osoitettu paikka laakson pohjalta. Kuninkaalan kylän ja Heidehofin välissä on metsäinen mäki, joka on Kuninkaalan kylän suunnasta katsottuna näkymän päätteenä ja siten osa arvokasta kulttuuriympäristöä. Mäellä on lehtoa ja lehtomaista kangasmetsää sekä arvokasta linnustoa. Mäki kytkeytyy yleiskaavan viheralueverkkoon Heidehofinpuistossa.

Hakkilan teollisuus- ja varastoalueen kehittyminen asumista ja työpaikkatoimintoja yhdistäväksi alueeksi voi tuottaa pitkällä aikajänteellä useita lähipalvelutarpeita, riippuen asumisen painotuksesta.

Pysäkkiympäristöön Kyytitien pohjoispuolelle on osoitettu mahdollisuus toteuttaa uusi pysäkin läheisyyttä hyödyntävä keskustamaisen tiivis asuinalue kivijalan lähipalveluineen.

Santaradan ympäristön maankäytön kehitys Maarinkunnaan ja Kanervannummen alueilla on riippuvainen siitä, kuinka ja missä aikataulussa rata voidaan mahdollisesti poistaa käytöstä. Rata palvelee nyt ennen kaikkea radanpitoa. Korvaavan paikan osoittaminen muualta vapauttaisi alueen intensiivisempään maankäyttöön. Santarataa ei ole merkitty Vantaan uuteen yleiskaavaan, ja radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

Kuusikon alue muodostaa Kuninkaalan kaupunginosaan kuuluvan yhtenäisen pientaloalueen, jota kehitetään uuden yleiskaavan raamittaman pientalokäsitteen puitteissa. Uusi ratikkapysäkki Kanervantien risteyksessä parantaa alueen saavutettavuuden uuteen luokkaan.

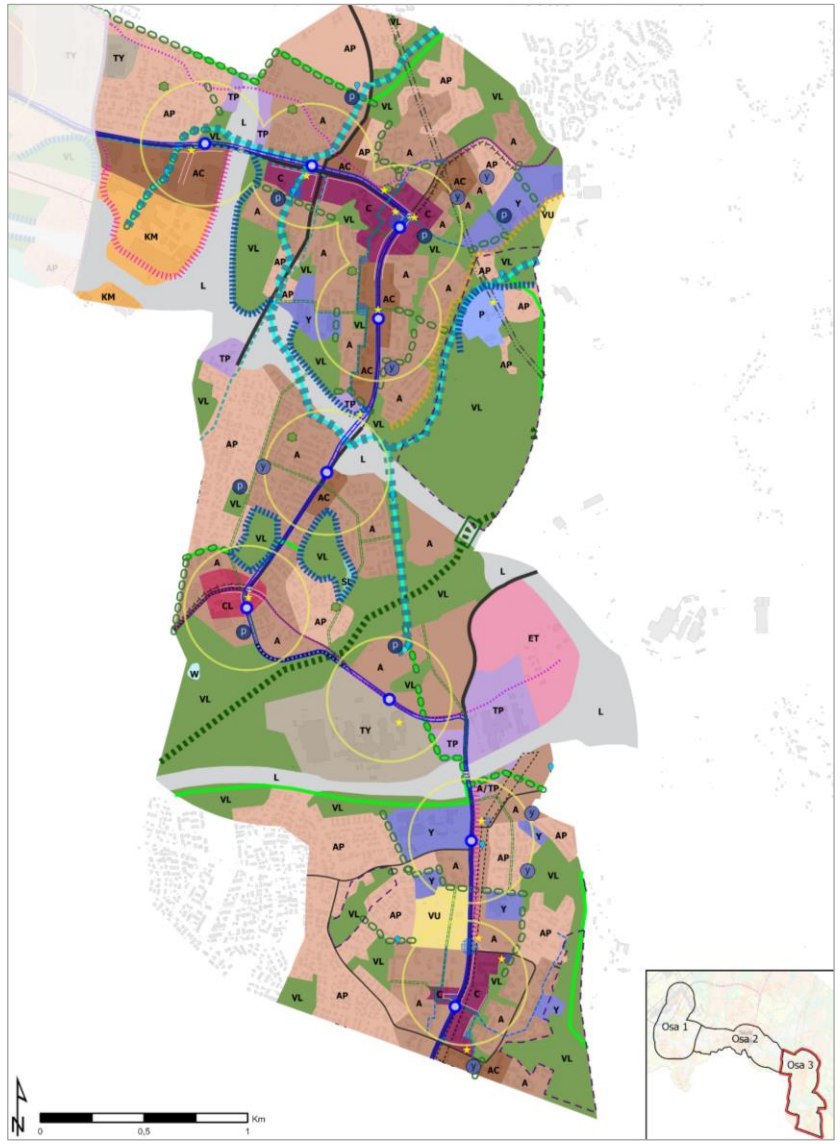
Kuusikossa Variskallio on osa ekologista ja virkistysalueverkostoa, joka liittyy Kalkkikallion luonnonsuojelualueeseen. Arvokas avokallio ja kalliometsä, jossa on havaittu mm. kuusitiainen, säilyy. Untipakan komea kalliomäki ja kalliometsä sekä etelärinteen tuore kangasmetsä säilytetään maiseman ja luonnon arvojen takia. Ratikkareitin välittömästä läheisyydestä Lindmaninkorvessa ja Untipakan pohjoisosasta osoitetaan maata rakentamiseen. Yli yhden hehtaarin virkistysalue on näinkin alle 300 metrin etäisyydellä kaikista asunnoista. Päiväkodin pohjoispuolella leikkipaikka ja metsää säilyy.

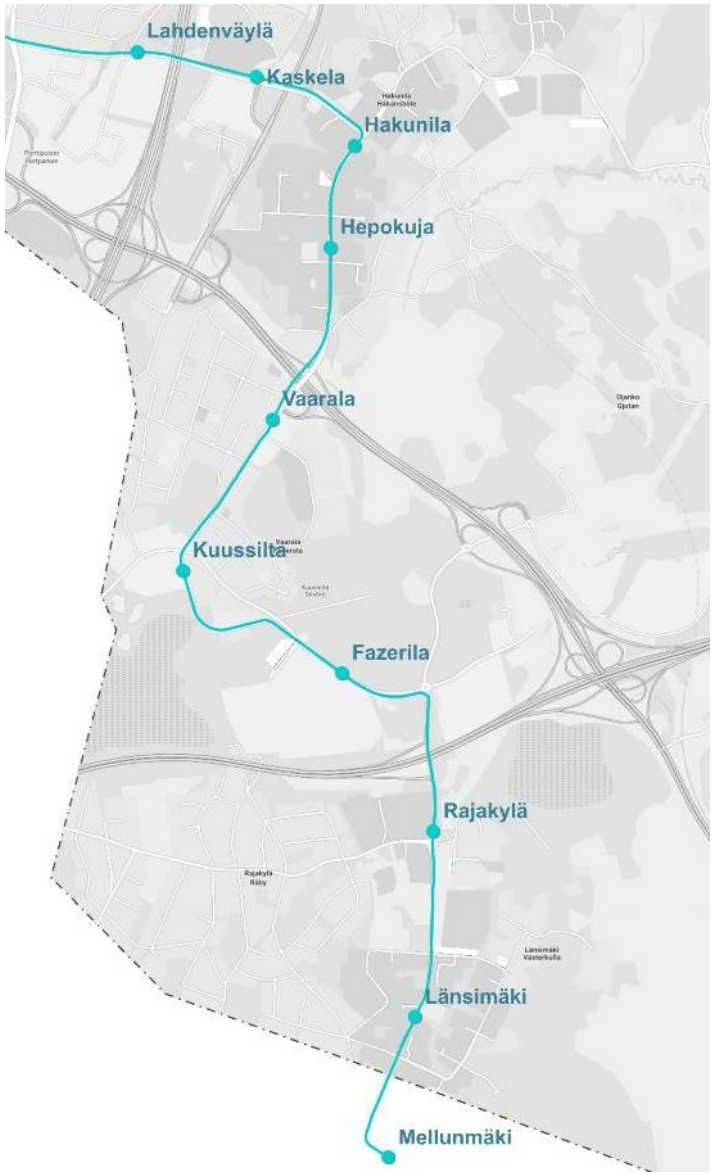
Kormuniitynojan latva Porttipuistossa on esitetty siniverkoston osana. Jos alue alkaa kehittyä asumiseen, voidaan kehittää keskeinen hulevesipuisto (ks. kuva). Porttipuiston Kyytitien puoleinen korttelirakenne uusiutuu asuinvaltaisena sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueena. Eteläpuoli säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena.

Ratikan vaihtopysäkki Lahdenväylän kohdalla mahdollistaa myös kaupunkirakenteen katkosten korjaamisen Kaskelan ja Hakunilan suuntiin.

Kuva 92. Hulevesipuiston ideointia Hakunilan keskustan laajennuksessa (Maanlumo). Tähän tyyliin voitaisiin kehittää myös Kormuniitynojan Porttipuistossa kulkevaa uomaa.

Ratikkakaupunki Hakunilassa





Kuvat 93 ja 94. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Hakunilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Isot väylät – Kehä III, Porvoonväylä ja Lahdenväylä – toisaalta pilkkovat suuraluetta erillisiin osiin, toisaalta ne muodostavat selkeät rajat alueiden identiteeteille. Alueen pohjoisin kolmannes koostuu Hakunilan kaupunginosasta, joka on myös alueen keskus. Hakunilan suuralueen maisemarakennetta korostetaan kukkulakaupunkia tiivistämällä siten, että Hakunilan mäkeä ympäröivät lähimetsät säilyvät yhtenäisinä ja kytkeytyneinä. Kehä III:lle ja Lahdenväylälle alue näkyy jyrkkärinteisten kallioselänteiden kautta. Tälle kontrastina alueen itäpuolella Kormuniitynojan laakso säilyy kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kartanoympäristöineen, viljely- ja laidunalueineen sekä urheilupuistoineen asukkaiden ja kaupunkilaisten keskeisenä virkistysalueena ja siniverkoston arvokkaana osana. Itä-Hakkilanoja sivuhaaroineen ja ympäröivine luontoalueineen säilyy pääosin tärkeänä siniviherrakenteena. Hakunilan urheilupuiston kautta alue liittyy Sipoonkorven kansallispuiston verkostoihin.

Hakunilassa ratikka muuttaa keskustan saavutettavuutta merkittävästi ja lisää sen vetovoimaa. Hakunilan kehitys hyötyy ehkä eniten ratikkalinjan toteuttamisesta: kaupunginosan yhteydet kaupungin muihin osiin ja myös valtakunnalliseen joukkoliikenteeseen paranevat. Kaupunginosan ilme ja palveluvarustus paranevat oleellisesti asukasmäärän kasvun myötä, mutta alueen vetovoimatekijät tulevat paremmin myös muiden tavoitettaviksi.

Ratikan toteutuessa bussilinjat tarjoavat jatkossakin suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan toimien samalla osittain liityntälinjoina ratikan pysäkeille. Raitiotien lisäksi joukkoliikenteen palvelutaso paranee Hakunilan alueella Lahdenväylän vaihtopysäkkien myötä. Vaihtojen toimivuus parantaa matkaketjujen sujuvuutta, mikä voi parantaa joidenkin kohteiden, kuten esimerkiksi Kuusijärven, saavutettavuutta alueelta.

Kaupallisen keskustan uudistuminen saa vahvemman pohjan ratikan tuomien yhteyksien avulla. Asuntokorttelin uudistuminen ja täydentyminen jatkuu varmasti jo käynnissä olevien hankkeiden tapaan.

Keskustan laajennus länteen, johon liittyvät Vanhan Lahdentien siirto ja Kyytitien eritasoliittymän muuttaminen tasoristeykseksi, on yksi merkittävimpiä kaupunkirakenteellisia muutoksia. Yhdessä vanhan bussivarikon alueen kanssa risteyksen ympäristöön muodostuu mahdollisuus luoda kokonaan uusi keskusta-asumisen alue, joka täydentää ja luo kontrastia Hakunilan vanhalle keskustalle. Alueen kaupunkikuvallista erityismerkitystä tulee korostaa.

Hakunilantien länsipuolella kulkee Hakunilanraitti, jonka jalankulkumiljöö yhdistää mm. ostoskeskuksen, kirkon, kirjaston ja asuinalueiden pieniä taskupuistoja sekä aukioita mielenkiintoiseksi ja edelleen kehittämisen arvoiseksi tilasarjaksi.

Hakunilantietä ovat aiemmin rytmittäneet jalankulun ja pyöräilyn sillat, mutta ratikan myötä ne pääosin puretaan. Korvaaviksi maamerkeiksi tulee kehittää tärkeimpien risteysten ympäristöjä niin, että kukin niistä muodostaa omanlaisen helposti tunnistettavan paikkansa.

Kuva 95. Havainnekuva Hakunilan keskusta-alueen laajennuksesta Hakunilan keskustan länsipuolella (L-Arkkitehdit, 2019)

Keskustan rajaa itäpuolella Kormuniitynojan laaksosta jyrkkä metsäinen rinne. Hevoshaantien ympäristö edustaa 1970-luvun pientalokortteleita. Keskustan pohjoispuolen 1980-luvun asuinalueet on sovitettu pienipiirteisesti voimakkaisiin maastonmuotoihin. Ratikan vaikutuspiirissä oleville alueille tulee löytää miljöön ominaispiirteisiin sopivat täydentämisen keinot.

Kormuniitynojan laakso Håkansbölen kartanolta Sotunkiin on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Håkansbölen kartano ja sen pieteetillä kunnostettu historiallinen puutarha luovat Hakunilalle luontevan itäreunan ja samalla “kulttuuriset keuhkot”.

Hakunilan laaja ja monipuolinen urheilupuisto tulee ratikan myötä helpommin myös joukkoliikenteellä saavutettavaksi, vaikkakin yhteys joukkoliikenteellä urheilupuistoon on ratikkaa käytettäessä vaihdollinen. Urheilupuisto sijoittuu Kormuniitynojan laaksoon, jonka eteläisemmissä osissa rakentamisen reuna sijoittuu kauniisti maisemarakenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty urheilupuiston reunalle päättyvä joukkoliikenteen runkoyhteys yleiskaavan mukaisesti.

Rajakylä Porvoonväylän eteläpuolella kehittyy vihreänä pientalovaltaisena kaupunginosana, kun taas Länsimäki tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille.

Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsee useita julkisia palveluita uimahallista lukioon ja päiväkotiin. Alue voi edelleen kehittyä uuden koulun ja muiden palveluiden myötä. Läheinen urheilupuisto, Sipoonkorven tarjoamat ulkoilumahdollisuudet sekä ratikan parantama saavutettavuus lisäävät edelleen alueen vetovoimaa.

Kuva 96. Håkansbölen kartano on osa valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

Vaarala rajautuu kolmion muotoiselle alueelle Kehä III:n, Porvoonväylän, kaupungin rajan ja Lahdenväylän sisällä. Alue on myös sisäisesti kolmijakoinen. Vaaralan pysäkkiympäristö tiivistyy ja uusiutuu. Kuussillan pysäkkiympäristössä olevan nykyinen työpaikka-alue uusiutuu ratikan tulon myötä tiiviiksi ympäristön asukkaita palvelevaksi lähikeskustaksi. Fazerilaan rakennetaan kokonaan uusi asuinalue. Näiden väliin jää maakuntakaavassakin osoitettu ekologinen yhteys, jossa viherympäristöön liittyy ratikkavyöhykkeen merkittävimpiä vaalittavia luonnonarvoja.

Nykyiset pientalovaltaiset alueet täydentyvät ratikan parantaessa alueen vetovoimaa ja saavutettavuutta. Työpaikka-alueista osa muuttuu asuntorakentamisen alueiksi ja osa säilyy. Keskeisiä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää.

Vaaralan maisemarakenteen ominaispiirteisiin keskeisesti liittyvät kalliomäet säilytetään. Metsäisillä kalliomäillä on myös luontoarvoja. Vaaralan luoteispään pientalovaltaiset alueet täydentyvät Hakunilantien molemmin puolin. Kallioiden luoman portin eteläpuolella on Kuussillan pysäkin maankäytöltään muuttuva ympäristö, josta on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Kuussillan pysäkillä mahdollistetaan lisäksi Viikin-Malmin raitiotien liittyminen Vantaan ratikkaan. Jakomäen läpi kulkeva yhteys edistää toteutuessaan seudullista pikaraitiotieverkostoa. Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä. Vaaralanlampia kehitetään alueen vetovoimakohteena.

Kolmion kaakkoisosa on ollut tuotantolaitosten aluetta, jossa Fazerin vierailukeskus on muodostunut alueen maamerkiksi. Fazerintien pohjoispuolista ja Länsimäentien länsipuoleista metsäistä aluetta kehitetään pääosin monimuotoiseen asumiseen. Fazerintien pohjoispuolella on maa-ainesten oton myötä syntyneitä lammikkoja, joista pohjoisimmassa elää viitasammakkoja. Lammikko ja sen ympäristöä varataan virkistysalueeksi. Se yhdistetään ekologiseen ja viheralueverkostoon ekologisilla yhteyksillä, viherketjuilla ja viherkaduilla, joiden sijainti ja laajuus tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Kormuniitynojaan kohti pohjoista laskeva kuivatusoja otetaan siniverkoston osaksi, ja siitä voidaan muotoilla mutkitteleva ja hulevesiä viivyttävä kokonaisuus.

Länsimäentien, Kehä III:n ja Porvoonväylän kolmioon sijoittuu myös ratikan varikko ja muita teknisen huollon tarpeita.

Kuva 97. Vaaralan lammet kehittyvät vetovoimaiseksi virkistyskeitaaksi.

Länsimäen ja Rajakylän ominaispiirteisiin kuuluvat kallioiset lähimetsät säilytetään keskeisenä aluetta kiertävänä kehänä, joka on kaavarungossa osoitettu viheralueina ja viherketjuina ja niiden mukaisilla kehittämistavoitteilla. Kallioisilla viheralueilla on myös ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusrakenteita, jotka voidaan nostaa viherketjun teemaksi. Linnoitteet ovat valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä.

Rajakylän pientalovaltainen kaupunginosa ulottuu itäreunastaan ratikkakaupunkiin. Alue täydentyy ja uudistuu pientalorakentamisella.Rajakylän liikuntapuisto on virkistys- ja liikuntapalvelujen keskittymä, joka tulee ratikan myötä paremmin ja laajemmin tavoitettavaksi. Laaja aktiivipuisto muodostaakin Rajakylä-Länsimäen alueen sydämen. Porvoonväylälle on suunniteltu vaihtopysäkkejä, jotka mahdollistaisivat vaihdot Porvoonväylän busseista Vantaan ratikkaan ja muuhun HSL-alueen bussiliikenteeseen alueella.

Länsimäessä kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysmetsiin, joiden tarkempi maankäyttö on tarkoituksenmukaisempaa ratkaista osana Östersundomin kokonaisuutta. Ratikan kaavarungon ratkaisu noudattaa Länsimäen kaavarungon ratkaisuja. Keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Kehitettävä keskusta-alue sijoittuu Pallastunturintien katulenkin sisään Länsimäentien itäpuolelle ja Kuulakujan ostoskeskuksen ympäristöön.

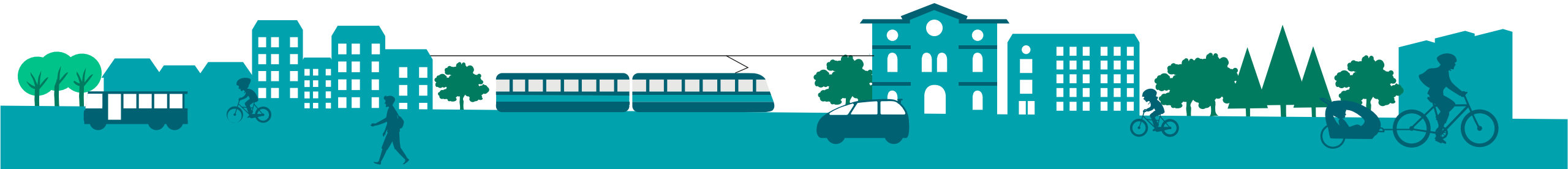
Länsimäen pohjoisosaan on Länsimäen kaavarungossa suunniteltu uusi asuinalue, jonka rakennuskanta olisi pienimittakaavaisempaa ja monimuotoisempaa kuin kaupunginosan keskustassa. Asuinalueen keskelle on ideoitu monikäyttöviherkatu ja kadun päähän suopuutarha, johon puhtaita hulevesiä johdetaan.

Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä. Voimalinjan alustan rakentamisen ohella Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen.

Länsimäentien laidassa kulkevan 110 kV:n voimalinjan maakaapelointi mahdollistaisi kaupunginosan keskustan rakenteen eheyttämisen ja merkittävän täydennysrakentamisen. Kaupunkikuvaa ja alueelle saapumista hallitsevien voimalinjojen alueen rakentamisen mahdollistaminen parantaisi merkittävästi kaupunkitilaa. Voimalinjojen poiston myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle ja siten kutoa Länsimäentien eri puolten kaupunkirakenteen yhteen Samalla voidaan korostaa merkittäviä paikkoja: keskustan ratikkakaupungin korttelijulkisivua jäsentävät korostetut kadunkulmat pikku aukioineen Pallastunturintien/ Maalinauhantien risteyksissä ja keskellä Kuulakujan kohdalla. Näiden ympäristöön keskittyvät myös Länsimäen kivijalkaliiketilat ja niiden edustojen korkealaatuinen kävely- ja oleskeluympäristö.

Länsimäentien urbaanimmaksi kehittyvän ympäristön vastapainoksi kehitetään myös etelä--pohjois-suuntaisia pääosin puisto- ja metsäympäristössä kulkevia kävelyn ja pyöräilyn pääraitteja: itäpuolella Kuntopuistosta Juoksuhaudanpuistoon ja länsipuolella Keihäspolkua Rajakylän liikuntapuiston kautta Rajakylän kouluihin ja liikuntahalleille johtavaa Keihäskuja/Opaskuja-reittiä. Näiden raittien risteämispaikat kokoojakatujen kanssa ovat myös luontaisia huoliteltujen pienten kaupunkiaukioiden ja omaleimaisen arkkitehtuurin paikkoja.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi



Ratikan kaavarungon luonnos ei sisältänyt varsinaista vaikutusten arviointia, vaan arviointi ja sen vaatimat selvitykset tehtiin luonnosaineiston pohjalta kevään, kesän ja syksyn 2022 aikana. Arvioinnin perusosan laati konsulttityönä Ramboll Finland Oy, ja se on julkaistu erillisenä raporttina. Tähän kaavarunkoselostukseen on koottu lyhyt yhteenveto Ratikan kaavarungon yhteydessä laadituista vaikutusten arvioinneista. Yksityiskohtaisimpien vaikutusten arviointi osoittautui haastavaksi ja tätä tulee jatkaa tarkemman tason suunnittelun yhteydessä. Tämä todettiin mm. kaupunkikuvallisten vaikutusten osalta, sillä pysäkkiympäristöjen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Tästä koosteesta kaupunkikuvalliset arviot on jätetty pois niiden epätarkkuuden vuoksi.

Arvioinnin perusosassa ei käsitelty liikenteellisiä vaikutuksia, vaan niistä tehtiin erillinen vaikutusten arviointi (WSP Finland Oy). Vaikutukset alueelliseen eriytymiseen arvioidaan erillisenä toimeksiantona (WSP Finland Oy ja MDI). Lisäksi vaikutuksia kaupallisiin palveluihin on täydennetty WSP:n laatiman Kaupan palveluverkkoselvityksen keskeisillä päätelmillä ja suosituksilla.

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.--30.6.2022 nähtävillä olleesta, 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta. Arvioinnin perustana ovat olleet kartan ratkaisut sekä työlle määritellyt tavoitteet.

Arvioidut vaikutukset:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Melu
- Ihmiset ja yhteisöt

Jokaiselle arviointiteemalle muodostettiin oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin.

Maankäytön tuloja on arvioitu kiinteistötaloudellisessa analyysissä, joka pohjautuu ratikan kaavarunkoluonnoksen maankäyttöön. Kiinteistötaloudellisen analyysin on tehnyt Newsec Oy, ja siinä on arvioitu sekä bussivaihtoehdon että ratikan aiheuttamia tuloja. Analyysi perustuu tutkimuksiin, joissa eri kaupungeissa on analysoitu raidehankkeiden vaikutusta kaupunkikehitykseen ja siitä saataviin tuloihin. Arvioinnissa on huomioitu esimerkiksi kaupungin maanomistus kullakin alueella, raitiotien arvioitu vaikutus kaupunkikehitykseen eri alueilla, maankäytön toteutumisaikataulu sekä maan ja kiinteistöjen hintojen ajallinen kehitys. Raitiotien rakentaminen toisi arvion mukaan 320 miljoonaa euroa tuloja enemmän kuin bussivaihtoehto. Suurimmat ratikan aiheuttamat tuotot arvioidaan tulevan Aviapoliksen itä- ja eteläosista, Hakunilan keskustasta sekä Rajakylän pysäkin ympäristöstä.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvun ottamisen vastaan kestävällä tavalla. Kasvu ohjataan yleiskaavan mukaiselle ns. kestävän kasvun vyöhykkeelle ja Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman mukaiselle ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle.
- Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle.
- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen.

Kestävä liikkuminen

- Ratikasta kehittyy poikittainen runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650–750 metriä suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle.
- Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantavat joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

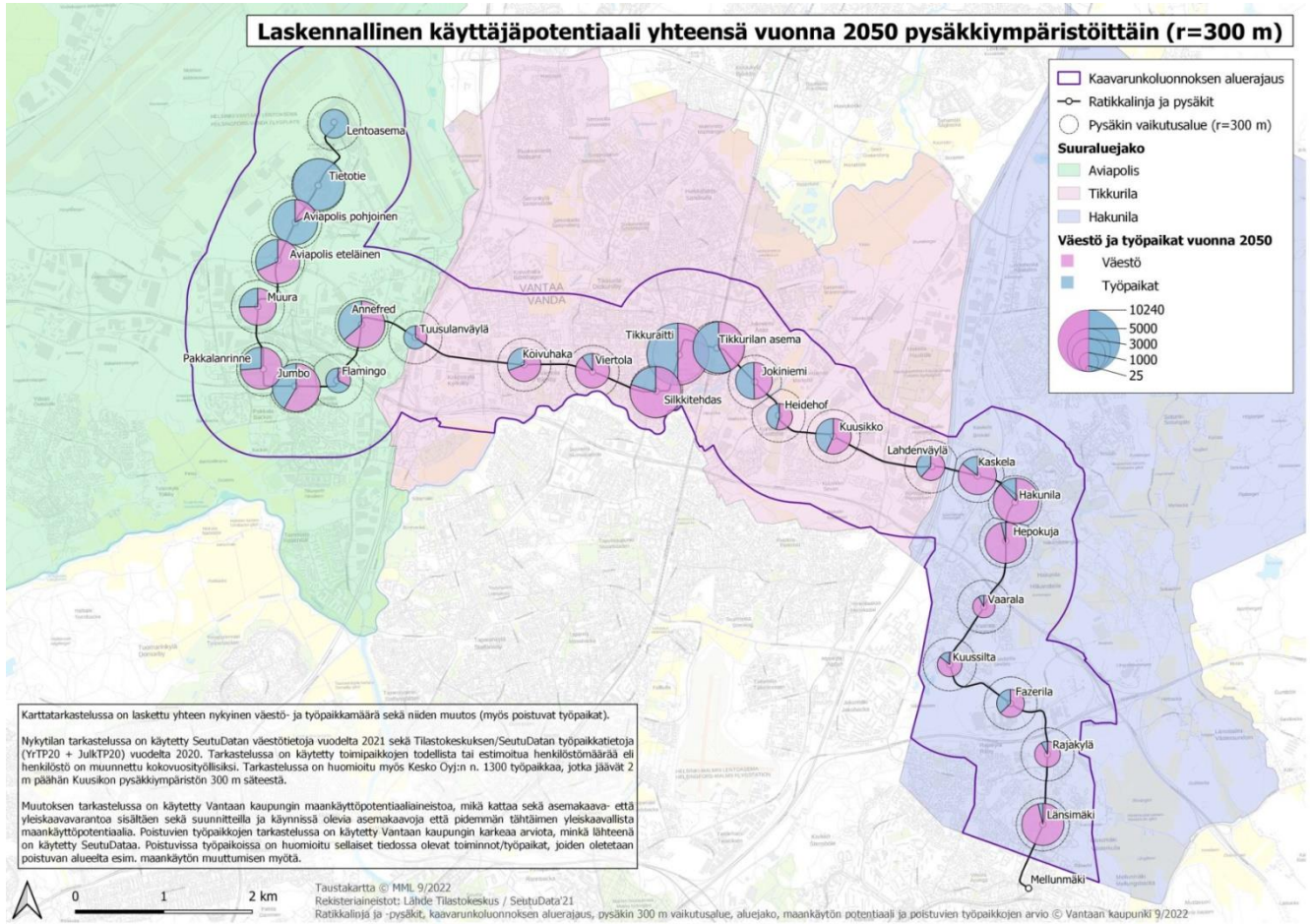
- Kaavarunko luo Vantaan keskeisille alueille merkittäviä kasvun edellytyksiä ja samalla mahdollisuuksia kehittää, eheyttää ja uudistaa kaupunkirakennetta.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla.
- Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, linkittynyttä kaupunkitilaa.
- Kasvu mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät, ja merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila–Aviapolis-alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna.
- Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.
- Rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Maankäytön tiiveys ja eheys

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
- Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on 7 700 asukasta tai työpaikkaa pysäkkiä kohden (r=800m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi. Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjä-potentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa.
- Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1 300–1 800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m), joskin näiden pysäkkien merkitystä voi nostaa muu käyttäjäpotentiaali (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).



Kuva 98.Vantaan ratikan pysäkkiympäristöjen käyttäjäpotentiaali (väestö ja työpaikat) vuonna 2050 (Lähde: Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi, Ramboll 2022)

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle. Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa).

Vaikutukset Helsingin seudulla

Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella. Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunko-ratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys- tai vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia. Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mutta haasteena on kuitenkin sopivan alueen löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti).

Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen.

Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Aviapoliksen alueen seudullisesti merkittävät kaupalliset keskittymät (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto) kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta.

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestään kaavarunkoratkaisun myötä.

Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia. Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä.

Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä. Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Heidehof on perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä. Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Porttipuistossa ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

Kuva 99. Näkymäkuva Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Parklife” (Arkkitehtitoimisto Anttila & Rusanen)

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi.

Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus.

Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Ratikalla kurotaan 110 kV:n voimalinjan Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Positiiviset vaikutukset

- Tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo **huomattavia investointimahdollisuuksia** Vantaalle.
- Uusi liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto **lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia**.
- **Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta** erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- **Yritysten ja toimitilojen saavutettavuus** joukkoliikenteellä paranee → **parantaa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia ja houkuttelevuutta**
- Asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskaupan ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä sekä tukee työvoiman saantia alueella.
- Yritystoiminnan näkökulmasta **tärkeää mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin,** joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten.
- **Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.**
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.

Haasteita/riskejä:

- **Liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan** tavoitellun mukaisesti.
- Keskusta- tai muilla alueilla osa **liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen** eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada hyödynnettyä.
- **Asuminen voi viedä yritystoiminnan mikrosijainnin kannalta parhaita tiloja** ja vaikuttaa siten **työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.**
- Riskinä on, **ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja** (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille).
- **Myös maan arvon ja vuokrahintojen nousu voi rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta** (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).

  → onko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
- Haasteena voi olla **kaupunkirakenteen ja alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen**, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.
- Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa **rajoitteita työpaikkatoiminnoille.**
- **Nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä** (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä).
- **Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa.** Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta.
- Rajoittaa tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle.

Negatiiviset vaikutukset

- **Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta**. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina.
- **Vaikutusten kesto (arviolta 1–4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen**.
- **Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden** ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- **Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset** (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja **siirtymä muualle** rakentamisen aikana.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- **Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liike- ja toimitiloja** (erikokoisia ja erilaisia eri käyttötarkoituksia varten). Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.
- **Liike- ja toimitilarakentamiselle riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.** Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila). Toimitilarakentamisen näkökulmasta optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400–600 metriä.
- **Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”.** Esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuvia tiloja pysäkkiympäristöissä, joissa asuminen on päätoimintona (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt)
- **Yritysnäkökulmien ja tarpeiden huomioiminen ratikkahankkeen edetessä**
- **Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien korostaminen kaupungin markkinoinnissa** (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago)
- **Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti** (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kulttuuriympäristö ja -maisema

Menetelmä:

Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö:

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

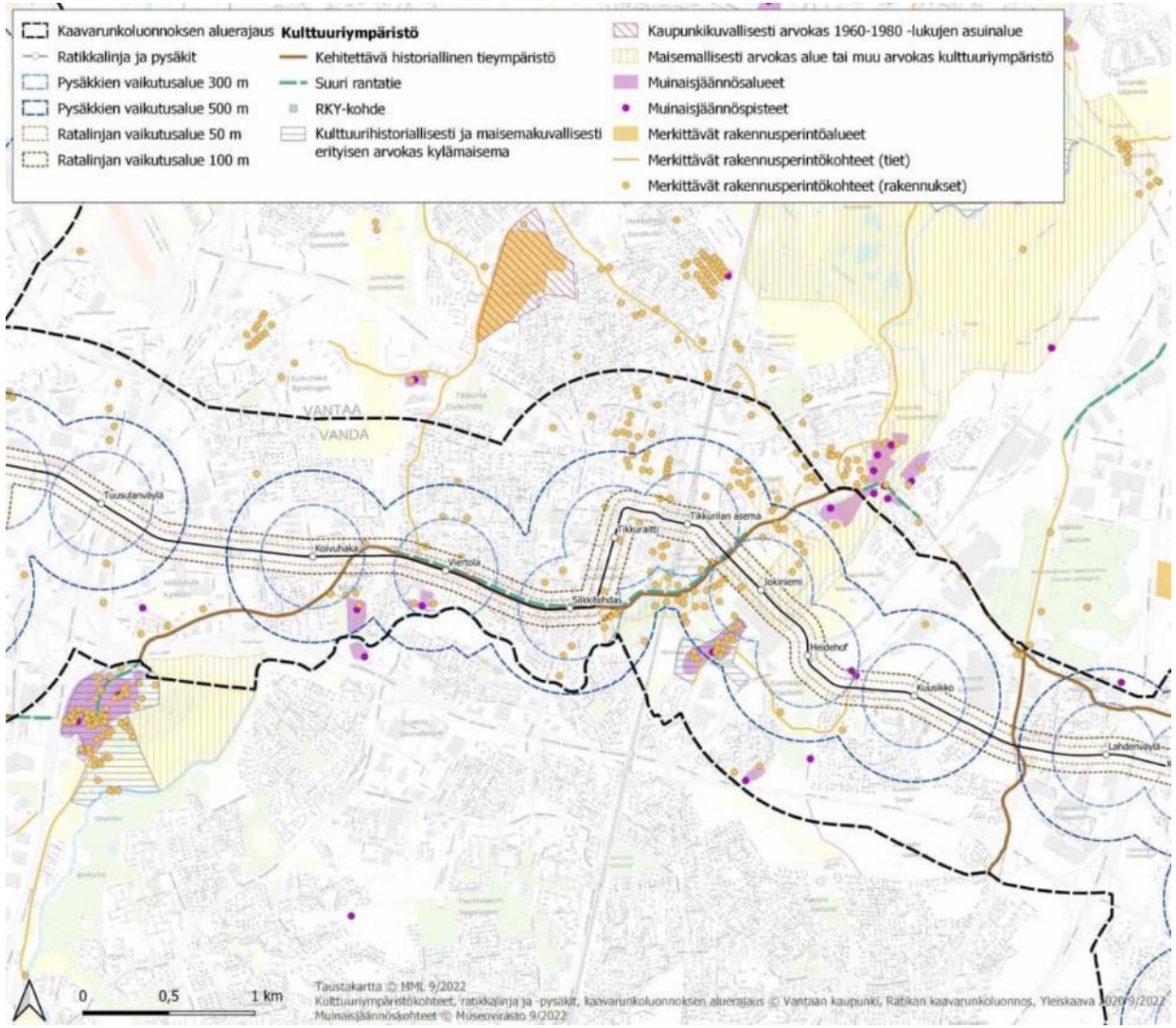
- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300–500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50–100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Tärkeimmät johtopäätökset:

- Kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna kulttuuriympäristön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa.
- Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Valtakunnallisesti merkittävien RKY-alueiden saavutettavuus paranee



Kuva 100. Kulttuuriympäristön arvoalueet ja -kohteet tarkastelualueella

Luonto: viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä verkostot

Rakenne ja arviointikehikko

- Viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä ekologiset verkostot
- Vaikutukset ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin
- Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitu asiantuntijatyönä, ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.
- Muodostettu 0–100 m puskurialueet (ilmeiset tai mahdolliset vaikutukset). Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0–300 m puskurialueet. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m.

Keskeisiä arvioita

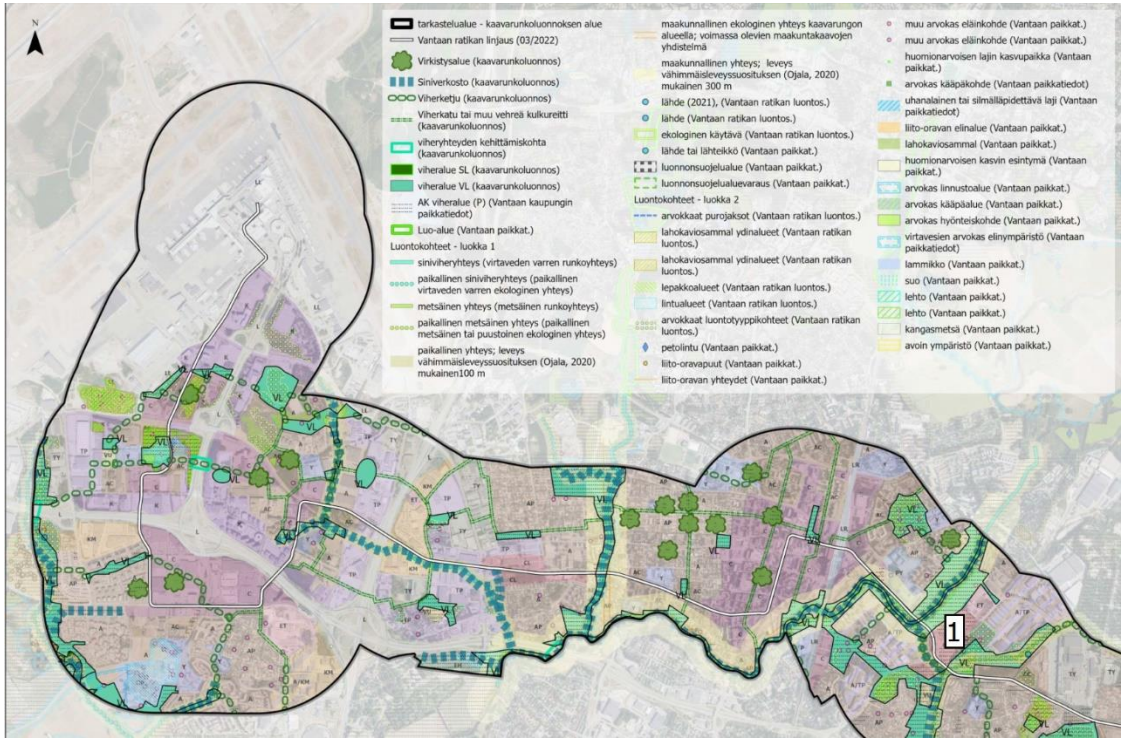
- Viherpeitteen määrä tulee vähenemään määrällisesti noin 290 ha verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 ha.
- Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain rajattu melko kapeasti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.
- Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketju-ratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä.
- Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Vähenevä määrä voi olla jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle.
  Lisäksi viherpeitteeseen laskettu tässä arviossa mukaan rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Hyvää mm.

- Luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä.
- Vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti.
- Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään luontokohteita sisältäviä viher-alueita toisiinsa.
- Paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.

Suosituksia

- Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

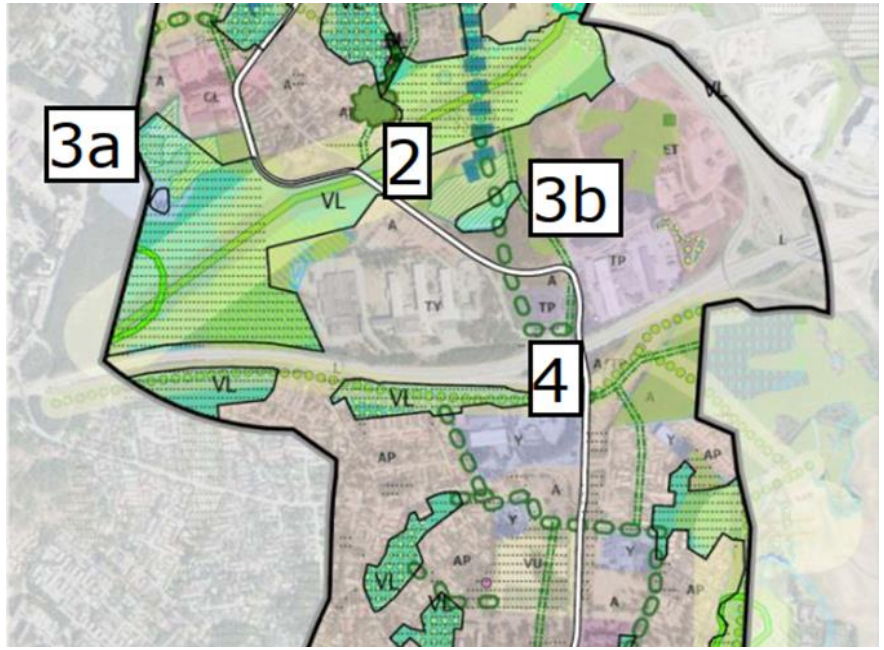


Kuva 101. Luontovaikutusten arvioinnissa huomioidut luontokohteet ja -alueet

Luontokohteet luokka 1

Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- Vesiluontokohteet
- Luonnonsuojelulain luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- Ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset



Kuva 102. Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän, ja niihin kohdistuu jonkin verran haitallisia vaikutuksia, jotka ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia.

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat

<u>Kohtalainen herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys
- Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys .

<u>Kohtalainen herkkyys ja vaikutus</u>

- Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Luontokohteet luokka 2

Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet ja luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu tasoltaan kohtalaisia sekä suuria haitallisia vaikutuksia. Vaikutukset ovat suuria, kun alueella on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä.

Luokka 2 sisältää myös kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, mutta jotka metsänkäsittelyn ja virkistyskäytön takia eivät edustavuudeltaan tai luonnontilaisuud eltaan ole parasta luokkaa. Kaavarunkoalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Kuva 103. II-luokan lepakkoalue ja lahokaviosammalen ydinaluetta Vaaralan ja Kuussillan alueella

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- II-luokan lepakkoalue, lahokaviosammalen ydinaluetta/ Vaarala, Kuussilta

<u>Kohtalainen/suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Veromiehen alue / Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä(kangasmetsä, neva, avokallio).

<u>Herkkyys kohtalainen, vaikutus kohtalainen/suuri</u>

- Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), Kuninkaalan alue.

<u>Kohtalainen herkkyys ja kohtalainen vaikutus</u>

- Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue, Pakkalan alue
- Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso

<u>Herkkyys kohtalainen ja vaikutus vähäinen</u>

- Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäojan varrella, Viertola

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua myös epäsuoria vaikutuksia (kohteen häviäminen tai pinta-alan väheneminen) esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ohjeita jatkosuunnitteluun, luonto ja viherrakenne

Ekosysteemipalvelut

Kaavarungossa määrätään, että kaupunkitila on suunniteltava tuottamaan ekosysteemipalveluja. Ekosysteemipalveluja tuotetaan näin:

1. Ensisijaisesti arvokkaaksi todettujen luontokohteiden päälle rakentamista vältetään. Mahdollisuuksien mukaan vältetään rakentamista ekosysteemipalveluja tuottavan viherrakenteen päälle.

2. Toissijaisesti rakennettaessa luontoarvojen ja viherrakenteen päälle tulee huolehtia siitä, että viherrakenteen tuottamat ekosysteemipalvelut eivät heikkene liikaa. Luodaan uutta viherrakennetta korvaamaan menetettyä.

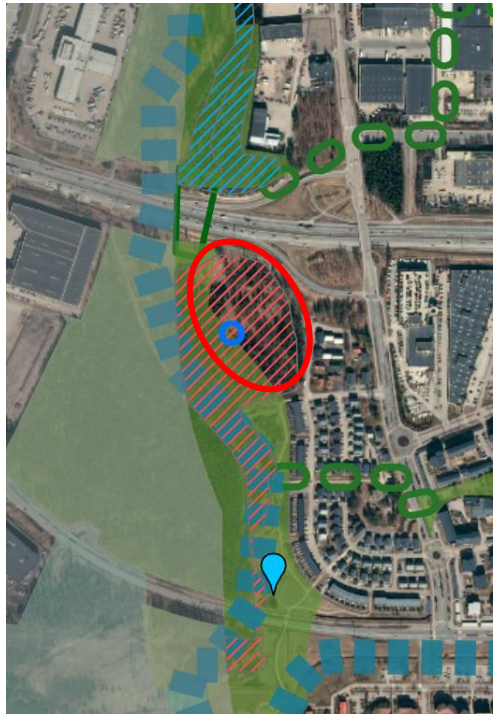
Maisemalliset lähtökohdat tulee ottaa huomioon esim. siten, että arvopuita ja kallioita säilytetään.

Asemakaavojen ajantasaisuus ja luonto

Maankäyttö- ja rakennuslain 60§:ssä säädetään asemakaavan ajanmukaisuuden arvioinnista. Ratikan kaavarungossa nousee erityisesti esille asemakaava 001285 (kv 28.2.2000). Alueella on puron varrella lehtoa ja suurruohoniittyä sekä lähde, ja koko alue on ratikan kaavarunkoalueen luontoselvityksissä arvioitu arvoluokkaan II. Asemakaavassa osin näiden päälle sijoittuu toimistorakennusten ja/tai ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue (KTY), joka ei ole toteutunut. Kun asemakaava ajantasaistetaan, on luonnon arvot otettava suunnittelussa nykyistä paremmin huomioon. (kuva oikealla).

Virkistysalueiden riittävyys

Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden analyysiä (SAAVU) on syytä tarkentaa pienialaisemmissa alueellisissa kaavarungoissa tai asemakaavoituksen yhteydessä yksittäistä kaavamuutosaluetta laajempaa aluetta tarkastellen. Työkalua on syytä käyttää suunnittelun yhteydessä, eikä pelkästään erillisenä vaikutusten arviointina. Tarkemmanasteisessa suunnittelussa saavutettavuutta pitäisi tutkia reittejä pitkin.
Aviapoliksen keskustan tarkemmassa suunnittelussa ovat kaavarungon viherketjut ja virkistysaluepisteet lähtökohtana. On tärkeää toteuttaa puistot riittävän suurina. Alueelle on perustettava saavutettavuusanalyysin perusteella riittävästi vähintään 5000 m^2 kokoisia virkistysalueita.



Kuva 104. KTY-tontti rajautuu ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon. Asemakaavan muutoksessa on otettava luontoarvot nykyistä paremmin huomioon.
II arvoluokan luontotyyppikohteet punaisella vinoviivoituksella, III arvoluokan sinisellä. Lähde sinisellä renkaalla.

Virkistyskäytön ohjaaminen

Virkistyskäytön ohjaaminen on sekä ihmisten hyvinvoinnin että luontoarvojen säilymisen kannalta tärkeää. Asukasluvun kasvaessa viheralueilla liikkuu koko ajan enemmän ihmisiä. Kulkua on ohjattava reiteille, jotta luonto ei kuluisi ja häiriintyisi kaikkialla.

Virkistyskäyttöä ohjataan perustamalla ulkoilureittejä sellaisille paikoille, joilla häiriö luonnolle on mahdollisimman vähäinen, tai joille ihmiset joka tapauksessa menevät. Esimerkiksi vesistöjen varret ovat houkuttelevia. Kosteissa paikoissa kulkua ohjataan rakenteilla, kuten pitkospuilla. Laatutavoite ja reittien leveys suhteutetaan käyttäjien määrään.

Viitasammakko

Vaaralan alueen jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin.

Kuva 105. Virkistyskäyttöä ohjataan pitkospuiden avulla Keimolan Isosuolla.
Kuva: Satu Nätynki

Ilmastovaikutukset

Menetelmä:

Ilmastovaikutukset on arvioitu *Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus* -oppaan (YM 2015) pohjalta laaditulla arviointikehikolla.

Kaavarunkoluonnoksen perusteella kaavarunkoratkaisun ilmastovaikutusten arvioitiin olevan sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarungon alueen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.

Keskeiset tulokset:

Vantaan ratikan kaavarungon vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarungon heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset sekä liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen). Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarungon haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja -varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen. Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien rakennettavien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Ohjeita jatkosuunnitteluun:

- Kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää huomioimalla keskeiset reitit ja niiden kytkeytyminen joukkoliikenteeseen ja palveluihin.
- Paikalliset uusiutuvan energian mahdollisuudet sekä energiatehokkuus tulee huomioida. Rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen, aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Pohjavesialueilla muut kuin maalämpö ovat ensisijaisia. Hukkalämmön hyödyntämismahdollisuudet tulee arvioida.
- Massatasapaino ja uusiomateriaalien käyttö sekä muut kiertotalouden ratkaisut tulee huomioida, sekä edistää resurssiviisasta ja vähähiilistä rakentamista.
- Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja siihen varautumiseen tulee kiinnittää huomiota sekä uusilla alueilla että mahdollisuuksien mukaan nykyisessä rakenteessa mm. vettä läpäiseviä pintoja lisäämällä ja varautumalla kaupunkitulviin.

Ihmiset ja yhteisöt

- Kaavarunkoluonnoksen ratkaisut parantavat ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat.
- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.
- Katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Alueiden eriarvoistuminen voi vähentyä, kun alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.
- Päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen.
- Julkisten palveluiden tarve kasvaa. Haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikeankokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivankokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.
- Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille mm. Hakunilasta, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.
- Toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittyminen mahdollistaa elävämpien ja turvalliseksi koettujen kaupunkiympäristöjen kehittymisen.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, riittävä huomio jatkosuunnitteluun kävely-ympäristöjen viihtyisyyden turvaamiseksi sekä mahdollisten riskien huomioiminen rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.
- Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa.
- Varmistettava, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten kotitalouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.
- Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille. Vetovoimaisten virkistyskohteiden pystyttävä vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa

Melu

- Alueelle on tehty ratikan yleissuunnitelmavaiheessa meluselvitys, jota on tarkennettu 2022 (Sitowise 20.4.2022). Selvityksessä on huomioitu sekä olemassa olevat että radan varteen asemakaavoissa osoitetut rakennusmassat, joilla on vaikutusta melun leviämiseen. Leviämislaskennoissa on otettu huomioon nykyinen ja ennustettu tie- ja katuliikenne sekä raitiotien tuleva liikenne. Tie-, katu- ja raideliikenteen keskiäänitasojen lisäksi on tutkittu raitiotieliikenteen aiheuttama maksimiäänitaso. Raitiotien kaarrekirskunta ja vaihdekolina on huomioitu selvityksissä Vantaan kaupungin meluselvitysohjeen mukaisesti.
- Meluntorjuntatarve on raitioradan meluselvityksessä määritelty melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa on esitetty ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää valtioneuvoston päätöksen melun ohjearvot ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä kasvaa merkittävästi (yli 2 dB). Rakenteellista meluntorjuntaa sisätilojen suojaksi on esitetty kohteissa, joissa melun ohjearvot saattavat ylittyä.
- Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Raitiotieliikenteen vaikutus ilmanlaatuun

- Valtaosa raitiotien tuottamista ilman epäpuhtauksista on paikallisia pölypäästöjä.
- Kiskon ja pyörän välistä irtoaa pölyä kiskon/pyörän kuluessa. Myös kiskon ja pyörän väliin joutuvat epäpuhtaudet nousevat ilmaan raitiovaunun liikkuessa. Raitiovaunun ajoviima nostaa ilmaan pölyä maanpinnasta.
- Ilmanlaadullisesti raitiovaunun pölypäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin vastaavan ihmismassan kuljettaminen kumipyöräliikenteellä.

Tärinä ja runkomelu

- Ratikan varrelta on laadittu tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP & Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022).
- Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski.
- Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle. Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle.
- Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Lisäselvityksiä tullaan tarvitsemaan jatkosuunnittelussa, kun suunnitelmat täsmentyvät mm. rakennusten sijainnin ja massoittelujen osalta.
- Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.
- Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.
- Ilmanlaatu tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa avoimissa ympäristöissä ilmanlaatuvyöhykkeet huomioiden, ja tiiviissä kaupunkirakenteessa on arvioitava muilla keinoin ilmanlaatuhaittojen todennäköisyys, niiden minimoiminen ja ilmanlaatuhaitoille altistumisen vähentämisen keinot.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Kaavarunkoluonnoksen liikenteellisten vaikutusten arviointi teetettiin konsulttityönä (WSP). Vaikutuksia arvioitiin raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvattiin muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi laadittiin liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana oli kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi otettiin Vantaan yleiskaava 2020:n mukainen liikenneverkon kehitys.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta testattiin siksi kolmella herkkyystarkastelulla. Tarkastelut tehtiin vuoden 2050 ennusteeseen ja ne olivat:

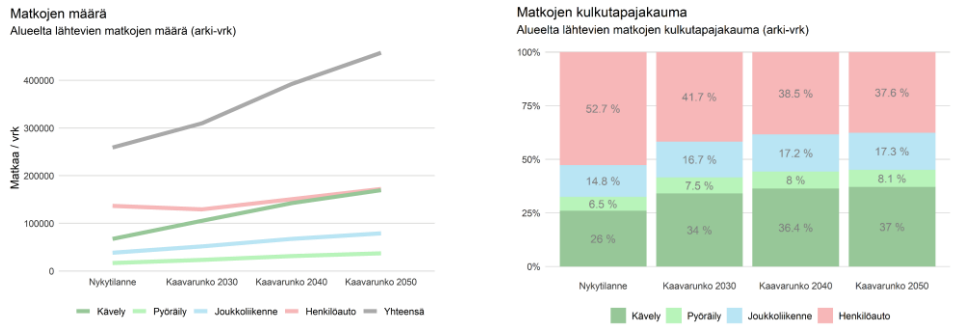
1. Ruuhkamaksujen käyttöönotto
2. Pysäköintimaksujen poisto
3. Ei etätöiden yleistymistä

Yhteenveto kaavarungon liikenteellisistä vaikutuksista:

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 prosenttia.



Kuva 106 ja 107. Matkamäärien kasvu ja matkojen kulkutapajakauma

Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys

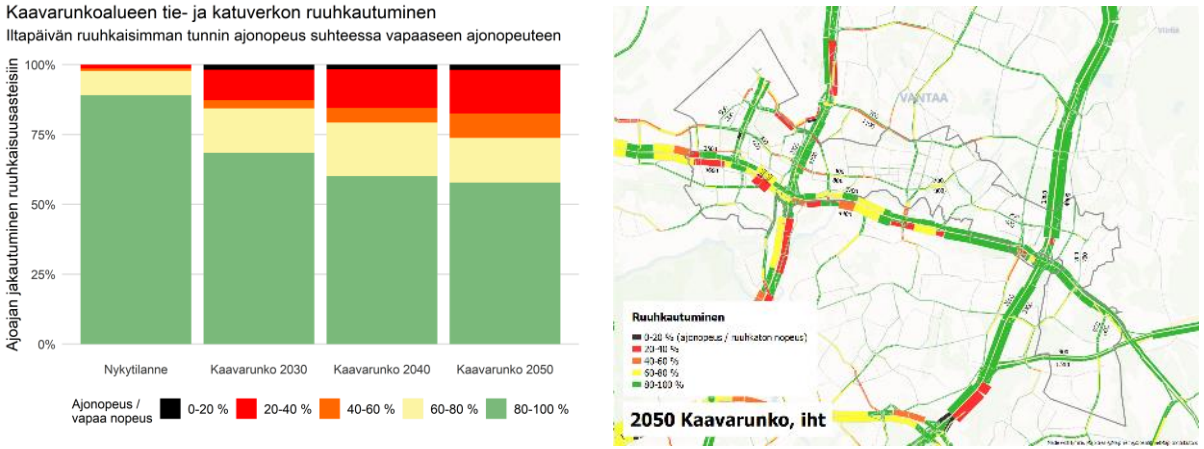
Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

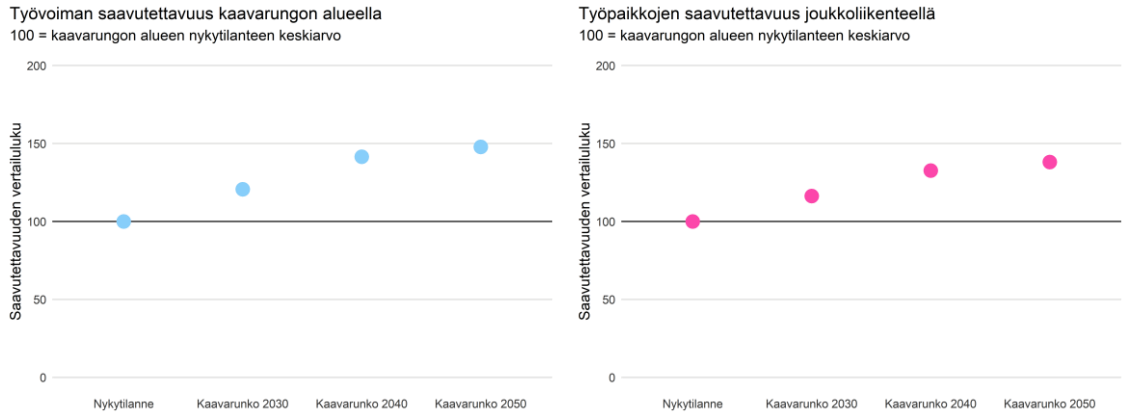
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.



Kuvat 108 ja 109. Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Maankäytön tehostuminen parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

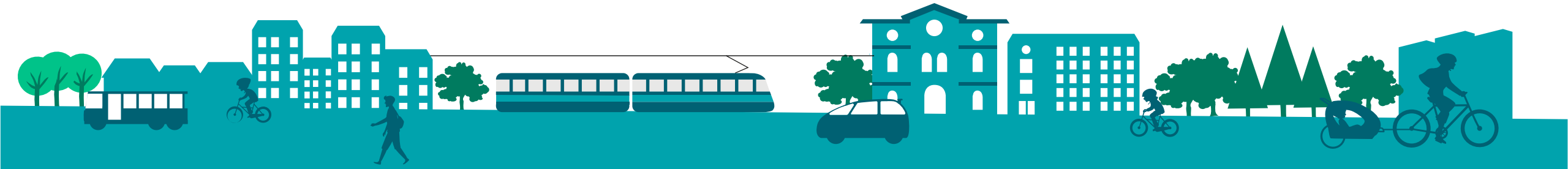


Kuva 110 ja 111. Työvoiman saavutettavuus kaavarungon alueella ja työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentäisi autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset



Kaavamääräykset

- Yleismääräystä täydennetty koskien mm. hiilinieluja, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä sekä kulttuuriympäristön huomioimista.
- Kaupallisten palveluiden alueen määräys (KM) muutettiin vastaamaan Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä koskien Yleiskaavan 2020 KM-määräystä: määräyksestä poistettiin *”Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä*” -osuus.
- Tiivis työpaikka-alue -määräyksestä poistettiin *”Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja”*-osuus.

Keskustat

- Annefredin keskusta-alueen rajausta on tarkistettu.
- Keskusta- ja lähikeskusta-alueiden määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Määräyksiin lisättiin vaatimus siitä, että ”Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa”.

Palvelut

- Hakunilan keskusta-alueen itäreunalle lisätty julkisten palvelujen kehittämistarve-symboli.

Asuinalueet

- Fazerila: Vierailukeskuksen länsipuolella palautettu yleiskaavan mukainen ratkaisu (TY).
- Pientalovaltaisten asuinalueiden (AP) ja viheralueiden keskinäisiä rajauksia on tarkistettu neljässä kohteessa.
- Eri asuinaluetyyppien määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Monimuotoiselle asuinalueelle (A) lisättiin Yleiskaavan 2020 mukainen määräys koskien olemassa olevien pientaloalueiden täydennysrakentamista ja vaalimista.

Kaupunkikuvalliset merkinnät

- Vahvaa kaupallista julkisivua on jatkettu Annefredin pysäkkiympäristössä Tikkurilantien pohjoispuolella.
- *”Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila”* -merkinnän nimi muutettiin muotoon *”Tärkeä käveltävä kaupunkitila”.*
- Lisätty tärkeitä käveltävän kaupunkitilan yhteyksiä Jumbosta Huberilaan sekä Tikkurilan tehtailta joen yli ratikkapysäkille.
- Tarkistettu maamerkkimerkinnän kriteereitä, poistettu Hakunilasta kaksi kohdetta
- Jokiniemen kampusalueella muutettu kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila – merkintä viheraluekohteeksi.

Liikenne

- Lisätty tunnelissa kulkevat rataosuudet Vuosaaren satamaradalle.
- Yleispiirteistetty liikennealueet yleiskaavan esitystavan mukaisiksi.
- Tarkennettu raitiotien linjausta ja raitiotien pysäkkien sijainteja.

Luonto ja viheralueet

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille kirjoitettiin kuvailevat määräykset ja verkosto tuotiin pääkartalle. Ekologista verkostoa täydennettiin. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisin, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020, eli ylemmät kaavatasot ohjaavat rakentamaan yhteyden päälle. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Rakentamisalueita muutettiin viheralueiksi Länsimäessä siten, että aluevaraukset ovat samanlaiset kuin Länsimäen kaavarungossa. Ratikan kaavarungon ulkoraja muutettiin siten, että Länsimäen kaavarungon selvitysalue ei ole kaavarungossa mukana.

Avointa maisematilaa rajaava metsäinen rinne, joka on myös paikallinen metsäinen ekologinen yhteys, muutettiin rakentamisalueesta viheralueeksi Heidehofinpuistossa. Rajakallio Vaaralassa muutettiin viheralueeksi, koska jyrkkärinteistä kalliomäkeä ei kannata uhrata melko tehottomalle pientalorakentamiselle. Rajakalliolla ja sen rinteillä on lehtoja, kangasmetsiä, kalliometsiä ja avokalliota, jotka on luontoselvityksessä luokiteltu arvoluokkiin II ja III. Hakunilassa merkittiin Hevoshaka puistoalueena eikä viherketjuna varmistamaan kokonaisuuden säilymistä.

Pakkalassa lisättiin HK:n tehdasalueelta kohti etelää viherketju ja viherketjujen sijaintia muokattiin.

Viher- ja virkistysalueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohjetta (SAAVU) testattiin ratikan kaavarunkoon. Analyysin pohjalta virkistysaluepisteitä lisättiin alueille, joilla näytti olevan liian vähän pientä kaupunkivihreää Veromiehessä, Pakkalassa, Viertolassa ja Vaaralassa. Muuten viher- ja virkistysalueiden määrä ja saavutettavuus todettiin mitoitusohjeen pohjalta riittäväksi.

Viherketju-määräystä täydennettiin siten, että siitä käy selkeämmin ilmi, että tarkoitus on säilyttää asemakaavoitetut viheralueet ja luontoarvot ketjun kohdalla, ja merkintä voi tarkoittaa ulkoilureittiyhteyttä tai ekologista yhteyttä.

Tehdyt muutokset vähentävät luonnoksen vaikutusten arvioinnissa todettuja haitallisia vaikutuksia luontoon.

VANTAAN
RATIKKA

Vantaa

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

YK0049

VANTAAN RATIKKA

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO 4

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET 5

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022 6

Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet 7

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET 9

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet 9

Liikenne ja liikkuminen 9

Luonto ja viheralueet 10

Aviapolis 11

Liikenne ja liikkuminen 12

Kaupunkikuva ja maisema 15

Luonto ja viheralueet 16

Palvelut ja kauppa 16

Tikkurila 17

Asuminen 18

Liikenne ja liikkuminen 18

Luonto ja viheralueet 19

Palvelut ja kauppa 20

Hakunila 22

Kaupunkikuva ja maisema 23

Luonto ja viheralueet 23

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET 27

Puolesta 27

Vastaan 27

Ratikan linjaus ja pysäkit 34

Ratikan katusuunnitelmat 41

Ratakujan tunneli 42

Muut ratikkaan liittyvät aiheet 44

MUUT MIELIPITEET 45

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.
Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista mielipiteistä. Mielipiteet on raportissa jaettu suuralueittain siten, että kyseisellä alueella puhututtaneet aihekokonaisuudet on käsitelty omana kappaleenaan teemoittain. Koko kaava-aluetta koskevat mielipiteet on käsitelty omana kokonaisuutenaan. Samoja aihealueita nousi esiin useammassa mielipiteessä. Ne ovat koottuna tässä raportissa siten, että niille on annettu yksi yhteinen vastine. Mielipiteiden esittäjiä ei ole yksilöity. Luonnoksesta saadut lausunnot on koottu omaksi raportikseen.

Kaavarunkoehdotus on laadittu mielipiteitä ja vuorovaikutuksen rinnalla laadittuja vaikutusten arviointeja yhteensovittaen. Tämä kooste on toiminut tärkeänä pohjana ratkaisuista käytävälle keskustelulle. Kaavarunko etenee hyväksymiskäsittelyyn 2023 keväällä.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilta. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta –sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä klikattiin 1645 (sivustoille tai profiiliin) kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams-live tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, Hakunilan urheilupuistossa. Paikalla noin 300–400 osallistujaa.
- 9.6. Aviapolis teemapäivä Ilmailumuseolla. Paikalla oli noin 50–60 osallistujaa.
- 14.6. Länsimäen asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.
- 21.6. Tikkurilan asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.

Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa

aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä. Asukastilaisuuksissa keskustelussa oli muun muassa seuraavat aiheet:

- Ratikan kytkeytyminen pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkkoon
- Pyöräbaanojen kytkeytyminen pääkaupunkiseudun verkkoon
- Ratikan reitti ja pysäkkien sijoittuminen
- Ratikan vaikutus katutilaan ja sitä ympäröiviin rakennuksiin
- Yhteys Porvoonväylälle
- Tikkurilan tunneli
- Huoli yhteyksien heikkenemisestä Rajakylään
- Ratikan syöttöliikenne ja matka-aika
- Kustannukset ja investointi
- Ratikan rakentamisen vaikutuksen ympäristöön, kuten melu ja tärinä

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022

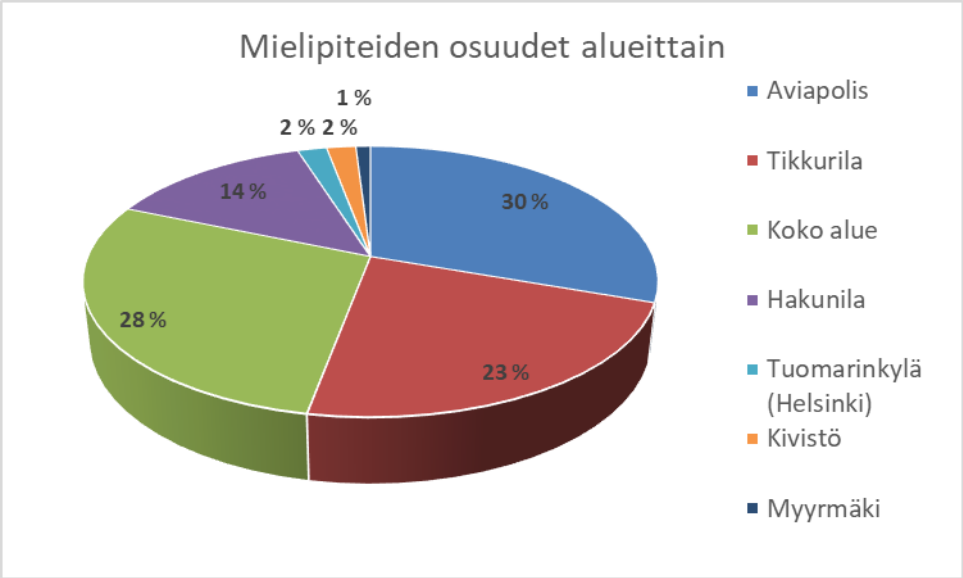
Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää Osallistuvavantaa –verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteensä yhteensä 44 vastaajaa, joista 37 saapui Osallistuvavantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken Osallistuvavantaa -palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Nähtävillä olon jälkeen kaikki luonnoksesta jätetyt mielipiteet eri lähteistä yhdistettiin yhdeksi taulukoksi, missä ne järjestettiin Osallistuvavantaan kyselyssä valittaviin teemallisiin kokonaisuuksiin sekä eri suuralueita koskeviin kokonaisuuksiin. Mielipiteiden karttamerkinnät siirrettiin kartalle piste-, alue- tai viivakohteena ja ne myös järjestettiin teemallisiin kokonaisuuksiin sen aiheen mukaan mitä aihealuetta karttamerkintä koski. Osallistuvavantaan kyselyssä valittavia teemoja olivat asuminen, kaupunkikuva ja maisema, liikenne ja liikkuminen, luonto ja viheralueet, palvelut ja kauppa, työpaikat, vapaa-aika ja muu.

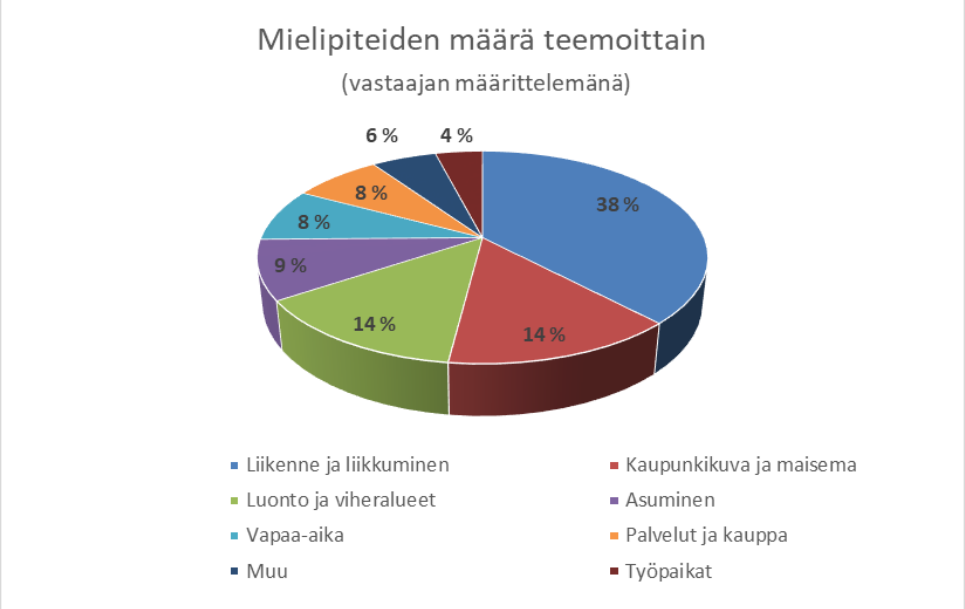
Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät joko koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa, tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on huomioitu ja välitetty eteenpäin kyseisistä aihealueista vastaaville henkilöille tiedoksi jatkosuunnitteluun mm. viheraluesuunnitteluun, liikennesuunnitteluun tai asemakaavoitukseen.

Mielipiteisiin on täydennetty hakasulkeisiin sijaintitietoja, jos se ei itse mielipidetekstistä käy ilmi.

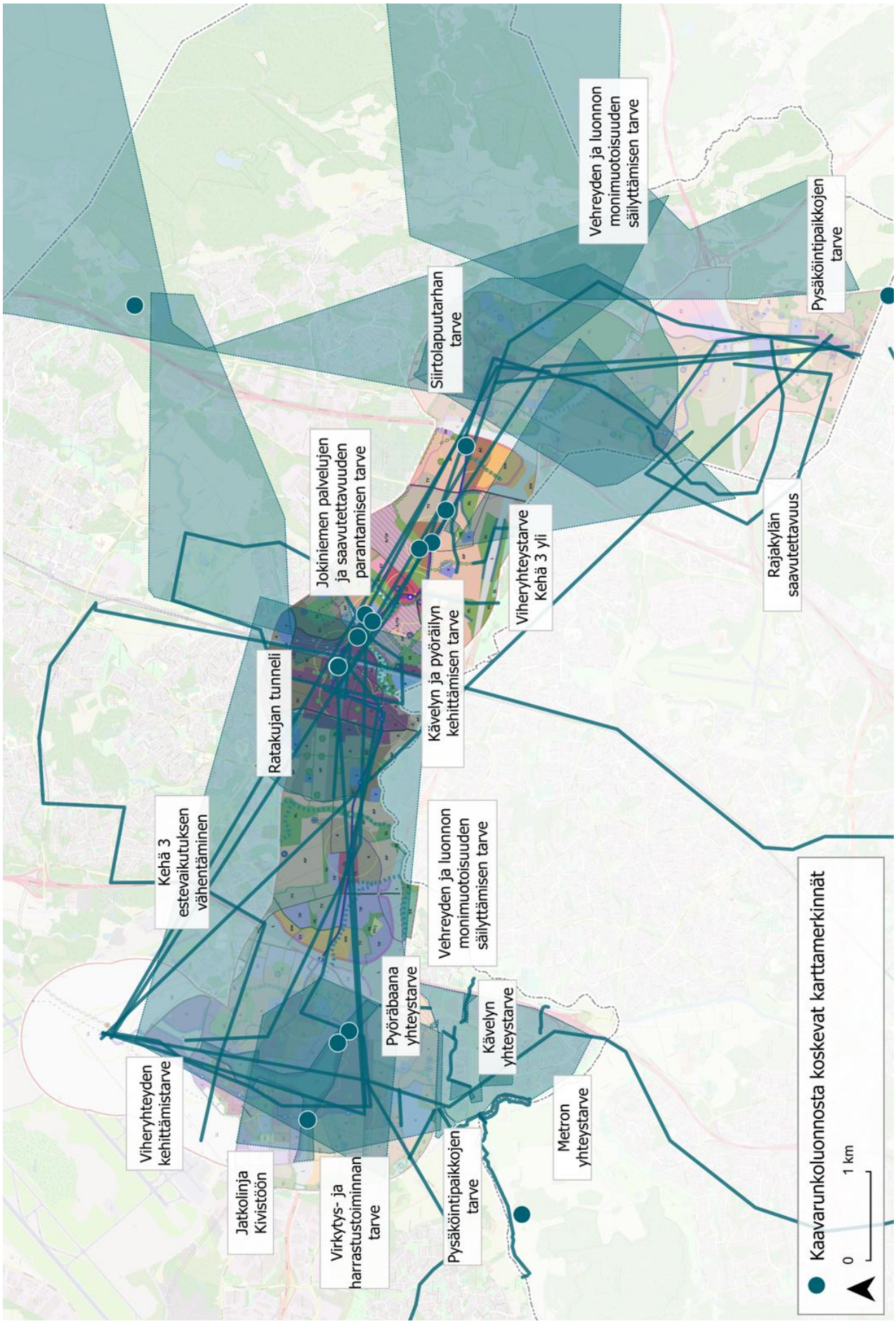
Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet



Kuva 1 Mielipiteiden osuudet alueittain



Kuva 2 Mielipiteiden määrät teemoittain.



Kuva 1 Kaavarunkoluonnosta koskevat karttamerkinnät ja eniten puhututtaneet aiheet.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet

Kaavarunkoluonnoksesta saatiin neljä mielipidettä, joissa todettiin luonnoksen vaikuttavan hyvältä tai erittäin hyvältä. (M8, M43, M46, M48, M85) Lisäksi todettiin, suunnitelman auttavan ja nopeuttavan näihin [lentokentälle ja Tikkurilan asemalle] kulkemista merkittävästi (M86)

Liikenne ja liikkuminen

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä. Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia. (M94)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Luonto ja viheralueet

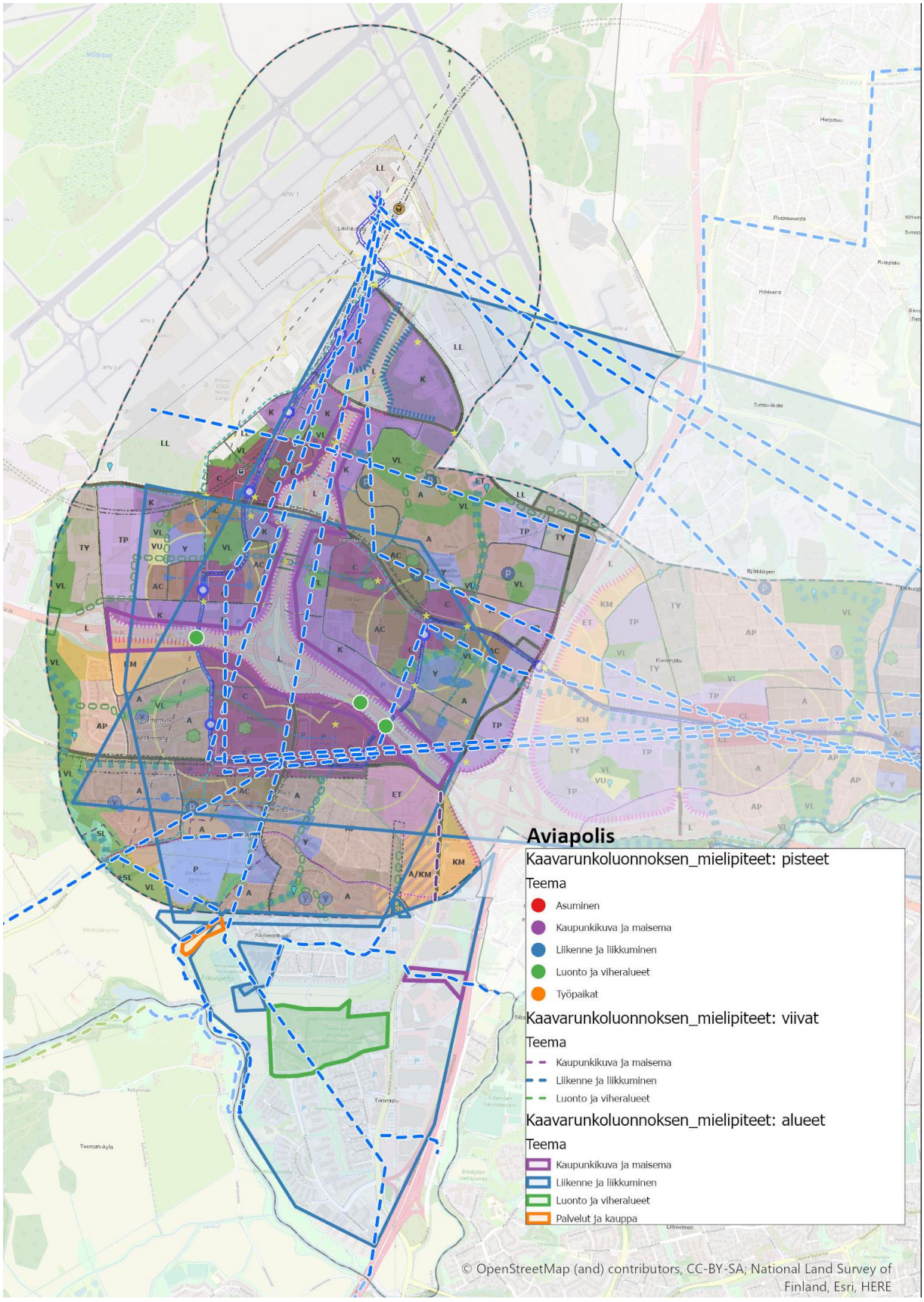
Metsä ja viheralueiden pirstaloituminen vie eläimiltä mahdollisuudet selviytymiseen sekä kadottaa ihmisiltä virkistysalueet. Koskematon metsä on sellaista parhaimmillaan. (M77)

VASTINE:

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Aviapolis



Kuva 2 Aviapoliksen alueelta saadut karttamerkinnät

Liikenne ja liikkuminen

Ei ole oikein mitä kommentoida Kartanonkoskella asuvana... Hyvä, ettei tule Kartanonkoskelle meluamaan, mutta toivotaan metroa lentokentältä Helsinkiin --> Jumbon, Kartanonkosken ja Tammiston kautta menevänä. Kartanonkoski ja Tammisto pitäisi käytännössä olla osa Helsinkiä. Nyt tekee tyhmän hyppäyksen raitiovaunukaava tältä alueelta...? (Neutraali kommentti ja toteamus) (M30)

Karkea luonnos mahdollisesta metron aikeesta / potentiaalisesta projektista. Toivotaan ettei projekti muutu "hankkeeksi" eli termiksi, jota käytetään paljon valtion epäonnistuneissa projekteissa ja rakennuspuuhaluissa. (M32)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään, Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Pyöräliikenteen pääreitit tulisi lisätä karttaan. (M71)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Poikittaisliikenteen kannalta tärkeä reitti. Turvallisuus paranisi, mikäli yhteys toteutettaisiin baana-tasoisena, jolloin oleskelulle ja läpiajoliikenteelle olisi omat

väylät. Ilman baanaa läpiajoliikenne ohjautuu oleskelureiteille. On aivan varmaa, että Ylästöstä Kartanonkoskelle ja edemmäs etelään päin kulkevat koululaiset ja työmatkalaiset eivät tule kiertämään valtavaa mutkaa Lentoasemantien liikenneympyrän kautta, kun tästä oikaisemalla pääsee lisäksi polkemaan puiden eikä autojen vieressä. Alueelle on nyt muutoinkin tulossa rakentamista ja toimintoja, joten varaus kannattaisi lisätä. (M72)

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa: Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa. Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä. Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta. (M95)

VASTINE:

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Tämä pätkä Ylästöntietä kannattaisi elämyskeskuksen myötä rauhoittaa kestäville kulkumuodoille ja keskittää henkilöautojen läpiajo Tulkintielle Pakkalan puistotien kautta. (M73)

VASTINE:

Liikenneverkollisesti Ylästöntien osuus Pakkalan puistotien ja Lentoasemantien välillä on luokiteltu alueelliseksi kokoojakaduksi. Alueen maankäyttö ja liikenneverkko laajemmin huomioiden katuosuuden muuttaminen pelkille kestäville kulkumuodoille ei ole mahdollista.

Aviapoliksen keskustasta pitäisi pyrkiä rakentamaan pitkällä aikavälillä yhtenäinen kävelykeskusta, kuten Tikkurila ja Myyrmäki. Kehä 3:n pirstaloiva vaikutusta pitäisi pyrkiä torjumaan vielä voimakkaammin. (M71)

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä. (M93)

VASTINE:

Kaavarungossa Veromiehen kaupunginosa nähdään useampien pienten ja omaleimaista keskustojen verkostona. Koko Aviapoliksen kaupallinen palvelukeskus on Jumbon ja Flamingon alue, joka ratikan avulla yhdistetään paremmin ympäröiviin alueisiin. Jumbo-Flamingo -aluetta pyritään tarkemmassa suunnittelussa saada avautumaan paremmin ympäröiville kaduille ja löytää yleisiä kävelyn ja pyöräilyn alueita myös alueen sisältä. Näiden ytimeen suunnitellaan paljon kävelypainotteisia alueita. Näiden pienten kaupunkikeskustojen yhdistäminen toimivaksi verkostoksi erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta on haastavaa johtuen mm. alueen suuresta koosta ja suurten liikenneväylien luomasta estevaikutuksesta. Ratikkalinja toimii osaltaan keskustojen yhdistäjänä ja ajallisten etäisyyksien supistajana.

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen

Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kaupunkikuva ja maisema

Yleiskaavan katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä pitäisi jotenkin huomioida. (M70)

VASTINE:

Tammiston kauppatien Yleiskaava 2020:n Katukuvan kehittämisvyöhyke -merkinnän mukaan "Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista." Yleiskaavaselostuksessa tarkennetaan, että tiemäisten katuympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

Ratikan kaavarungossa alueen kehitys näkyy Tammiston kauppatien länsipuolen osoittamisena A/KM-merkinnällä, joka kuvastaa tavoiteta alueen muuttumisesta vaiheittain asuinympäristön suuntaan.

Tammiston kauppatie on myös potentiaalinen tulevaisuuden ratikkakatu, kun varaudutaan ratikan jatkoon Helsingistä Vantaan puolelle. Koska alueen luonteen muutos on varsin pitkän ajan tavoite, ei ratikan kaavarungossa ole esitetty tarkempia kaupunkikuvallisia kehittämismerkintöjä, vaikka yleiskaavan perusteella sellaisia voisi alueelle esittää.

Luonto ja viheralueet

Tarvitaan: viheryhteyden kehittämiskohta [Kehä III:n yli] (M74, M75, M76)

VASTINE:

Viheryhteyksien kehittämiskohtia on merkitty ensisijaisesti kehitettävien viheryhteyksien kohdalle. Näille kohdille on suurin tarve rakentaa tai kehittää vihersiltoja tai laajoja alikulkuja, joita eläimet ja ihmiset voivat käyttää liikkumiseen.

Kehä III on este ihmisten liikkumiselle Aviapolis-keskustassa. Tätä estevaikutusta hälventämään ratikan kaavarunkoon lisättiin tärkeä käveltävä kaupunkitila Jumbosta pohjoiseen. Yhteys on asemakaavan mukainen.

Ratikasta johtuen joudutaan olemassa olevia katusiltojen kansia uusimaan ja leventämään. Leveämpi siltakansi palvelee nykytilannetta paremmin osin myös ekologisena yhteytenä esim. yöaikaan ilman erillisiä viherrakenteitakin.

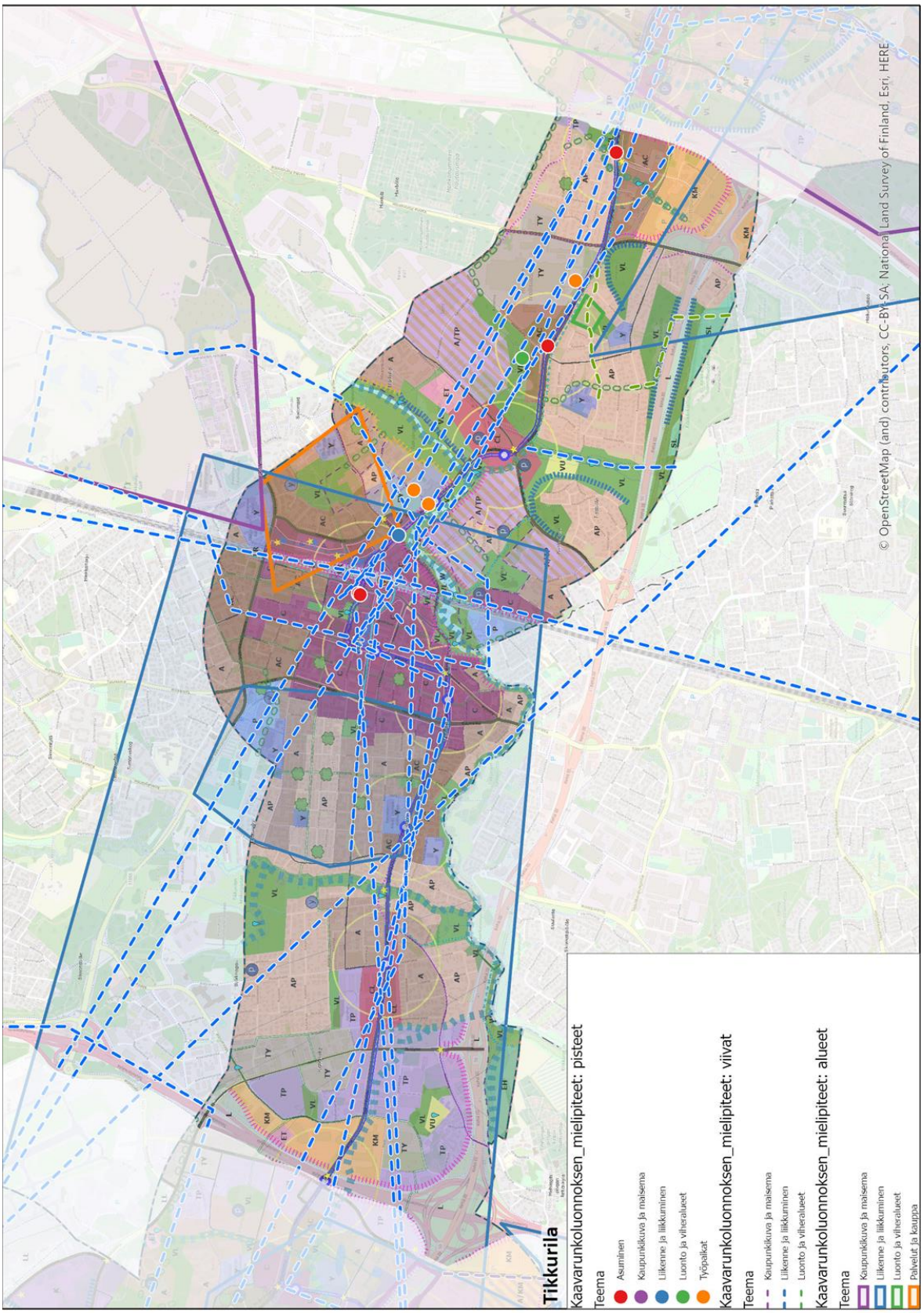
Palvelut ja kauppa

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] kaivattaisiin uimahallia tai muuta vastaavaa (M40)

VASTINE:

Konsulttiyhtiö Sport Venuen vuonna 2018 tekemän vesiliikuntaselvityksen perusteella kaupungissa olisi tarvetta uusille uimahalleille lähivuosina. Elmon urheilupuistoon rakennetaan uusi uimahalli lähivuosina. Tämän lisäksi saavutettavuuden ja väestönkasvun kannalta perusteltuja sijoituspaikkoja olisivat keski-Vantaalla Kivistö, joka voisi palvella myös Aviapoliksen alueen asukkaita.

Tikkurila



Kuva 3 Tikkurilan suuraluetta saadut karttamerkinnät

Asuminen

Mukava paikka asua, odotan jotta pääsen tulevaisuudessa hyödyntämään ratikka linjaa. Pysäköintipaikkoja tarvitaan lisää alueelle [Kaskela]. Sekä kaipaan lähettyville siirtolapuutarha, josta voisi ostaa itselleen mökin. (M4, M5)

VASTINE:

Kaskelan alueella on kaavarunkoluonnoksen määräyksen mukaisesti suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Alueen pysäköintitilannetta tarkastellaan vielä tarkemman asteisessa suunnittelussa, jonka yhteydessä ratkaistaan myös pysäköintipaikkojen määrä.

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Liikenne ja liikkuminen

Aluetta tulisi kehittää kevyenliikenteen kannalta. Yhteys Pilvijärvelle Tikkurilasta kevyttä liikennettä pitkin on heikko. Joenvarsireitti Tikkurilasta / Jokiniemestä uudistetulle koivukylän väylälle olisi tarpeen, matkan tullen kohtuulliseksi siirtyä kevyttä liikennettä pitkin. Lisäksi joenvarsi reitti toisi luontoa lähelle kaupunkia. Myös golfkentän laajentumisen näkisin Tikkurilan alueen kannalta kannattavaksi (M42)

VASTINE:

Keravanjoen varressa kulkee nykyisin ulkoilureitti kaavarungon alueella Tikkurilantielle asti. Kaavarunko ei ota kantaa reitin jatkumiseen vaan se ratkaistaan muun suunnittelun yhteydessä.

Golfkenttiä on tarkasteltu yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Hanabölen pelloilla golfkentällä on laajenemisen mahdollisuuksia.

Suunnitelmassa metrolle pääsisi huomattavasti helpommin ja nopeammin Tikkurilasta (M87)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan yleiskaava 2020:n ratkaisua, jonka keskeinen osa on raitiotielinjaus Mellunmäestä Lentoasemalle. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Luonto ja viheralueet

Jostain kohtaa kehän yli viherketju [Kuninkaala] (M16)

VASTINE:

Viherketju-merkintää ei olla käytetty pelkästään liikennealueen päällä, vaan se tarkoittaa laajempaa kytkeytynyttä viheralueiden kokonaisuutta.

Tämä vehreä ja rauhallinen yhteys palvelee ensisijaisesti koululaisia, mutta myös lähialueen ulkoilijoita vauvasta vaariin. Vehreä metsäinen reitti tarjoaa lapsille aivan erilaisen liikkumisympäristön kuin meluisa ja rauhaton Kyytitien varsi. Väitän että tällaisilla asioilla on jopa vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin ja mielenterveyteen. Tätä metsäreittiä ja sen tunnelmaa on kehunut moni helsinkiläinen tuttava, joka on saapunut meille kylään bussipysäkiltä tätä reittiä pitkin! Eihän tuhota kaikkea viihtyisää ja vihreää, ainutlaatuista ympäristöä rakentamisen tieltä. Myös pientaloalueella tarvitaan lähiluontoa. (M54)

Tämä korpialue [Lindmaninkorpi] ikivanhoine kuusineen tarjoaa alueen asukkaille vertaansa vailla olevan lähivirkistysalueen. Täällä lähimetsässä alueen lapsiperheet, päiväkotiryhmät ja koiranulkoiluttajat seikkailevat kesät talvet ja lepuuttavat hermojaan. Aluetta ei saa merkitä asumiskäyttöön, mikä väistämättä tulisi tuhoamaan ko. alueen virkistyskäytön lopullisesti! Erityisesti lapsia varten kunnollisia lähimetsiä tarvitaan, jottei metsäänkin tarvitse lähteä autolla. Kyytitien toisella puolella olevat viheralueet ovat ihan eri luokkaa kuin tämä upea metsä ikivanhoine kuusineen. (M55)

Tästä lähivirkistysalueesta [Kanervanummi] voi aivan hyvin tinkiä, mikäli sen avulla voidaan säästää Lindmaninkorpi. Täällä ei ole viihtyisää ja säästettävää luontoa jäljellä, joten kapea viheryhteys tässä riittäisi. (M56)

VASTINE:

On totta, että viheralueilla on positiivisia vaikutuksia ihmisten fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Se on syy siihen, että kaavoissa varataan virkistysalueita ihmisten käyttöön. Ratikkapysäkkien lähelle halutaan kuitenkin rakentaa asuntoja. Kuusikon pientaloalueella on kolme laajaa metsäistä viheraluetta. Näistä Untipakka ja Variskallio pääosin säilyvät, mutta Lindmaninkorpi on osoitettu osaksi rakentamiseen. Koulun vieressä kuitenkin säilytetään noin hehtaarin verran metsää, jossa on myös leikkipaikka.

Yleiskaavaluonnoksessa oli Kanervanummen kohdalla vain virkistysalueyhteyden merkintä. Kanervanummella on mm. Suomen 100-vuotisjuhlien kunniaksi istutettu metsä. Yleiskaavan 2020 vuorovaikutuksessa vaadittiin Kanervanummea merkittäväksi yleiskaavaan alueena, ja niin tehtiin. Yleiskaavan viheralueita ei osoiteta rakentamiseen kaavarungossa.

Palvelut ja kauppa

Vertasin Tikkurilan aseman Espoon kaukoasemiin (Tapiola ja Matinkylä) ja kyllä olen pettynyt Vantaan asukkaana. Ottakaa esimerkki vaikkapa niistä! Mukava ja toimiva liikenne-palvelu-kauppa keskukset. Tapiolan alue on myös hauskaakin jääpuisto/lampineen. (M50)

VASTINE:

Raitiotien pysäkkien ympärille on piirretty 300 metrin etäisyydelle pysäkinseudun kehittämismerkintä. Tälle alueelle pyritään keskittämään paljon käyttäjiä vaativat palvelut. Pysäkinseutujen kehittämisen kärkenä on lähiympäristön käveltävyys ja viihtyisyys. Pysäkinseudut toimivat myös kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämisen napoina. Kaiken tämän toteuttamiseen kuluu tosin aikaa, ja se tapahtuu ratikkaan perustuvan kaupunkikehittämisen tuloksena. Ratikan kaavarunko ohjaa yleisellä tasolla tätä kehitystä ja tarkentavaa suunnittelua.

En huomannut mitään, mikä voisi parantaa autottomien Jokiniemen asukkaiden elämää. Tulevatko uudet ruokakaupat lähialueseen? Ei tule. Entäs iso kauppakeskus? Ei tule. Mutta asukasluku nousee huomattavasti. Entäs jos bussi kiertää alueen tiheämpi kuin kerran tunnissa? Tuskin. Kaikki palvelut on suunniteltu

tai on jo radan toisella puolella, meille vain tulee ihmisiä lisää. Levottomia asukkaita ottaen huomioon kampus ja opistotalot. Lisäksi miksi ei ole edes suunnitelussa uintipaikkoja Keravan joelle? Lähin on Matarikoskella. Itä-Vantaalla on muutenkin aika vähän uinti mahdollisuutta. Periaatteessa vain kaksi: Kuusijärvi ja Matarikoski. Onko niin vaikeaa rakentaa esim. kirjastoon pihaan ihanaan nurmikoon pari vesihanaa? Tai vaikkapa suihkua? (M51)

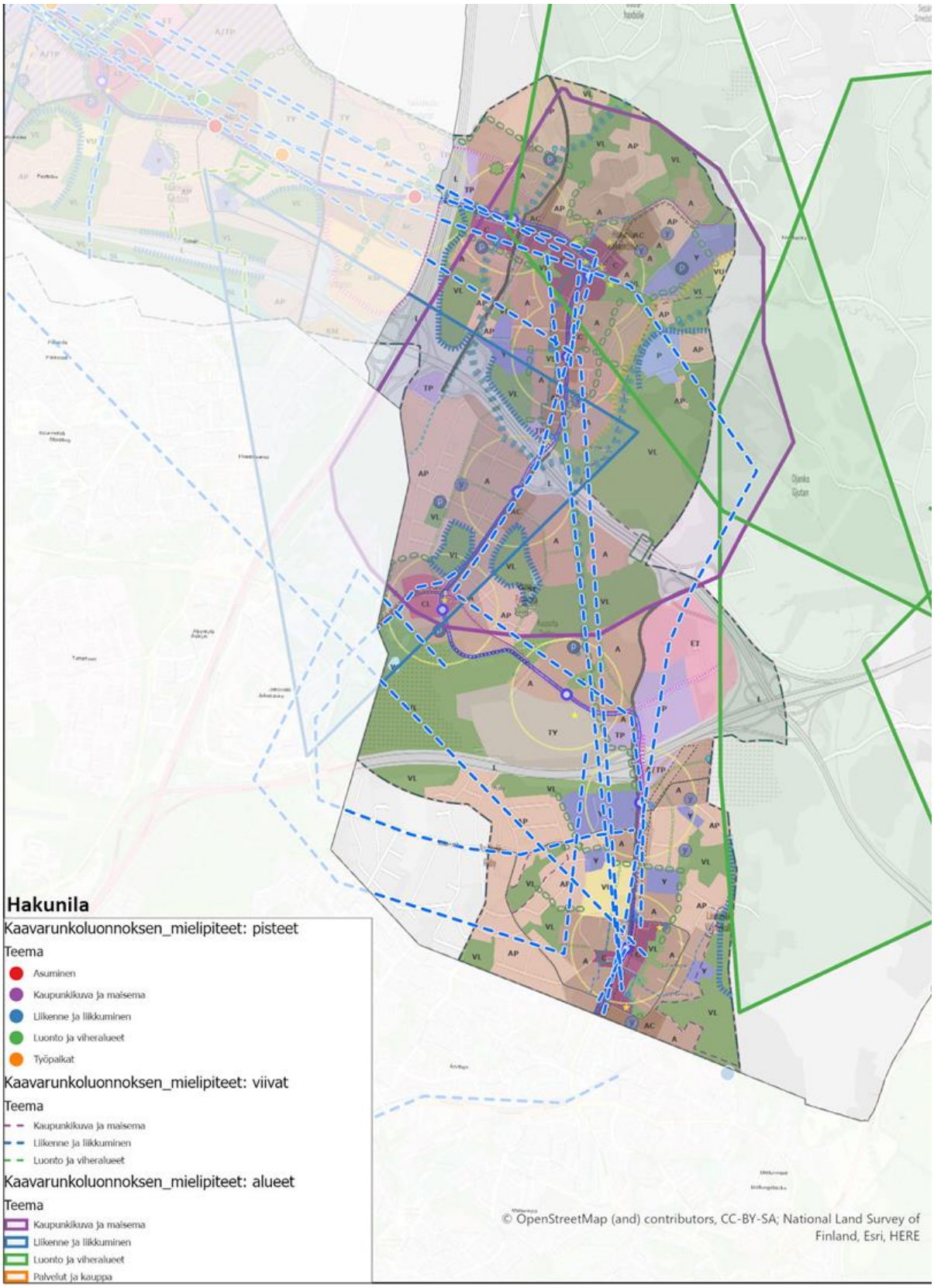
VASTINE:

Vantaan ratikka korvaa toteutuessaan nykyisen bussirunkolinjan 570. Tämä aiheuttaa myös muita linjastomuutoksia esimerkiksi Jokiniemen alueen bussilinjastoon. Ratikan aikaista linjastoa on jo jonkin verran selvitetty, mutta siitä ei ole vielä päätöksiä.

Syksyllä 2022 valmistuneessa kaupan palveluverkkoselvityksessä on tarkasteltu päivittäistavarakaupan verkon kehitysnäkymiä ja potentiaalisia sijainteja keskusta-alueilla. Siinä Tikkurilan aseman ympäristö on osoitettu ensisijaisena päivittäistavarakaupan sijaintina ja Jokiniemen kampusalue vaihtoehtoisena päivittäistavarakaupan sijoittumispaikkana. Jokiniemen alueen lisärakentaminen esim. Jokiniemen kampus -hankkeessa mahdollistaa uutta liiketilaa, ja mahdollisesti myös päivittäistavarakaupan toteutumisen alueelle.

Keravanjoen uintipaikkamahdollisuuksia on pohdittu Yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Joen varrella olevilla uimarannoilla veden laadun tilanne voi vaihdella hyvin nopeasti, sillä joen valuma-alue on laaja ja uimapaikkojen vesi vaihtuu joen virtauksen myötä jatkuvasti. Keravanjoen haasteena on sen vedenlaadun heikentyminen esim. voimakkaiden sateiden jälkeen sekä hellekausina, jolloin bakteerien määrä vesissä kasvaa. Lisäksi veden sameus vaikeuttaa mahdollisia pelastustehtäviä rannoilla.

Hakunila



Kuva 4 Hakunilan suuralueelta saadut karttamerkinnät

Kaupunkikuva ja maisema

Ihanan lähellä luontoa ja tarvittavat palvelut löytyvät läheltä. Helppo myös päästä tarvittaessa julkisilla kulkuvälineillä joko Helsinkiin tai Tikkurilaan. Pidän alueen vihreydestä ja luonnosta, missä tykkään kävellä. Lisäksi, kun vielä johonkin lähelle saisi siirtolapuutarhan minne olisi helppo päästä nauttimaan kesästä ja vapaa-ajasta. (M6)

VASTINE:

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 **https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf**).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Luonto ja viheralueet

Westerkullan kartanokeskuksen ja sitä ympäröivien peltoaukeiden muodostama alue on erittäin hyvin säilynyt kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti korvaamattoman arvokas kokonaisuus, jota myös omistajien toimesta on hoidettu mahdollisimman hyvin sen vanha luonne säilyttäen. Alueen itäreunalla sijaitsee Gubbackan rinne, jossa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi määritelty yleiskaavassa luo-merkinnällä osoitettu alue (vanhoja laidunketoja - maakunnallisesti arvokas perinnemaisema, lehtomaista rinnettä ja kalliopainannesuo) sekä muinaismuistoalueeksi luokiteltu vanha kylän pohja 1600-luvulta. Westerkullan alue on siis edellä kuvailluin tavoin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti erittäin arvokas kokonaisuus ja se on luokiteltu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa – Östersundomin alue maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi, joita ovat tämän määräyksen kuvauksen mukaisesti ”arvokkaat maaseudun maisema-alueet sekä maisemanähtävyydet”. Myös Vantaan uudessa vielä vailla lainvoimaa olevassa yleiskaavassa 2020 on kartanon ydinalueelle sijoitettu vinoviivoituksella lisämerkintä ”arvokas kulttuuriympäristö”." (M97)

Westerkullan kartanon erityisarvojen huomioon ottaminen kaavoituksessa Ratikan kaavarungossa on nähdäksemme hyvin tunnistettu Länsimäen alueen maisemallisen luonteen lähes täydellinen muuttuminen siirryttäessä tiiviiltä asuinalueelta Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan. Tämä on osoitettu hyvin kuvaavasti kaavarungon uudenlaisella merkinnällä ”Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna”, jota tulee kaavamääräyksen mukaan jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa.Myös kaavaselostuksessa on huomioitu tämän maisemallisen muutosalueen merkitys alueen maankäytön suunnittelun kannalta, kun sivulla 64 alueen olosuhteista on todettu, että ”Kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysalueisiin.”Liitämme oheen Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 esittämämme mielipiteen liitteineen ja toteamme, että siinä esitetyt näkökohdat pätevät pääsääntöisesti mielipiteenä myös Ratikan kaavarungon osalta. Erityisesti viittaamme tämän mielipiteen kappaleeseen 3, jossa on nimenomaan käsitelty kartanon kulttuurimaiseman huomioon ottamista Länsimäen alueen täydennysrakentamista suunniteltaessa. (Kohta 3. Erityisesti korostamme vielä sitä, että Länsimäen keskustan tiivistyvää rakentamista samoin kuin pääosin uutta asuinaluetta suunniteltaessa tulee eritystä huomiota kiinnittää rakennuskorkeuksien maisemallisten vaikutusten selvittämiseen. Tämä on erityisen tärkeää sen varmistamiseksi, ettei uudisrakentaminen aiheuta minkäänlaisia maisemavaurioita maakunta- ja yleiskaavoissa merkittäväksi kulttuurimaisemaksi määritellylle Westerkullan kartanon ja sen peltoaukeiden alueelle) (M98)

VASTINE:

Westerkullan peltoaukea ja pellon reuna ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella. Siksi reunaa kuvaava merkintä, jota mielipiteessä pidetään hyvänä, jouduttiin poistamaan kartalta. Laajempi reunametsä on kuitenkin osa paikallista metsäistä ekologista yhteyttä. Merkintä tuotiin pääkartalle ja siihen liitettiin määräys.

Ratikan kaavarungossa ei oteta kantaa rakentamisen korkeuteen.

Maanomistajien intressissä on, että kiinteistö otetaan täysimääräisesti mukaan Vantaan Ratikkakaupungin visioon, jossa on mitoitettu tavoitteet lisärakentamiselle ja siten toteuttaa maankäytön yhdenvertaisen kohtelun suhteessa muihin lähistöllä oleviin maanomistajiin.

Edellytämme, että kiinteistömme kaava arvioidaan uudelleen siinä valossa, miten se tulee liittymään alueen muuhun kehitykseen esim rakentamisen osalta. Vyöhykkeen kehittämiseen liittyvät yksityiskohtaisemmat aluevaraustarpeet ja muut alueidenkäyttöön liittyvät järjestelyt, esim liikenne- ja kulkuyhteydet on tutkittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavaehdotuksen aikana tehtyä selvitystä liittyen kiinteistöjen liittymäratkaisuihin suhteessa ratikan suunnitelmaan Muutoksenhakijat ei pidä riittävänä. Kaavassa tulee huolehtia, että Slåttmossenin käyttötarkoitus taajamana ja kestävän kasvun alueena on mahdollista.

Muutoksenhakijoiden maa-alue liittyy kiinteästi kaavoitettavaan alueeseen ja Ratikka kaavan mukaan alue on osa kehitettävää taajama-aluetta, jonka lähietäisyydelle tavoitellaan tehokkaampaa maankäyttöä ja siten voidaan tutkia eri toimintojen yhdistämistä. Kaupungin on esitettävä, miten alueemme liitetään tulevaisuudessa katuverkkoon. Vaikutusten arviointia tulee tehdä laajemmin ja se tulee tehdä yhteistyössä maanomistajan kanssa.

Esitämme yhteenvetona että:
1) Slåttmossenin alue otetaan laajemmin mukaan laajempaan kaavamuutosaluetarkasteluun, jossa huomioidaan alueen kehittäminen niin virkistysalueena kuin työpaikka- ja asuinalueena myös siltä osin, miten alue liittyy yhteyksillään suunniteltuun ratikkakaavaan ja tieverkostoon.
2) Tiilistieltä varataan tie-/ajoyhtyes Slåttmossin alueelle. Myös Kuussillantieltä tulee esittää poistuvan Hopeatien osalta liittymä, joka mahdollistaa ajoyhteyden Slåttmossenin alueelle. Slåtmossenin alueelle on osoitettava korvaavat tieyhteydet. (M99, M100)

VASTINE:

Kartalle rajattu alue on pääosin ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella. Vantaan yleiskaavassa 2020 ajatuksena on, että ihmisten tarvitsemat kodit, työpaikat ja palvelut sijoitetaan ennen kaikkea raideliikenteen tuntumaan, jotta olisi mahdollista liikkua kestävästi ilman fossiilisia polttoaineita. Ratikan kaavarungossa tarkennetaan suunnitelmaa sellaisella alueella, jolle on tarkoitus rakentaa lisää, kun taas muualla, kuten rajatulla alueella, luontoa säästyy rakentamiselta. Kuitenkin arvokasta luontoa ja virkistysalueita sekä niiden välisiä yhteyksiä säilytetään ja jopa lisätään myös tiivistettävällä alueella.

Slåttmossenin virkistysalue on suurimmaksi osaksi ratikan kaavarunko-alueella. Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa, ei muuta sitä. Yleiskaavan viheralueita ei muuteta rakentamisalueiksi.

Slåttmossenin ajoyhteydet eivät ole kaavarunkotasolla ratkaistava asia.

Metsät ja ulkoilualueet suojeltava. Raitiovaunu sovitettava valmiiksi rakennettuun infraan. (M78)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä vaikutuksia metsiin ja ulkoilualueisiin itse raitiotiellä ei ole.

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET

Mielipiteiden joukossa saatiin myös runsaasti mielipiteitä, jotka koskivat ratikan kaavarungon sijaan ennemminkin ratikkaa, sen linjausta ja pysäkkejä tai ratikkahanketta yleisesti. Tästä raportin osuudesta löytyvät näitä aiheita käsittelevät mielipiteet.

Puolesta

Mielipiteiden joukossa oli neljä kannanottoa yleisesti ratikan puolesta.

- Todella hyvä että ratikkayhteys Vantaalle (M45)
- Uskon, että tulisin hyödyntämään tulevaisuudessa koko reittiä. (M7)
- Todella hienoa, jos yhteys Tikkurilasta länteen (esim Jumboon) paranee. Tekee Vantaasta pykälää enemmän oikean kaupungin. (M82)
- Mahtavaa, jos yhteys Tikkurilasta itään saadaan toimimaan. Vantaan luontaiseen keskustaan olisi hyvä päästä joka puolelta helposti julkisilla. (M83)

Vastaan

Joukossa oli myös ratikkahanketta vastustavia kommentteja, yhteensä 19 kappaletta.

Kaavailtu raitiolinja kulkisi ym. alueiden halki. Kuitenkin alueella on myös paljon pientalo asutusta, jolle syntyy sekä kova meteliä että luonnon muuttamista. Vähän laajemmalla alueella kaavaillun reitin varrella sijaitsee Kuusijärven alue joka yhdistyy Sipoonkorven luonnonsuojeltuun metsään. Luonnon monimuotoisuuden suojelu vaarantuisi. En kannata koko hanketta. Syitä on muitakin. (M60)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa esitetyt asiat eivät ei vaaranna luonnon monimuotoisuutta Kuusijärvellä tai Sipoonkorvessa. Rakentamisen sijoittaminen tiiviisti raideliikenteen yhteyteen säästää luontoa muualla.

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia ei ole. Raitiotiestä on tehty meluselvitys, jossa todetaan tarvittaviin kohteisiin melusuojausta. Vantaan ratikan vaikutukset eivät ulotu Kuusijärven tai Sipoonkorven alueelle.

Sipoonkorven metsät rajoittuvat Itä-Hakkilan ja Kuusijärven luonnon alueisiin. Molemmissa on korvaamatonta luontoa, jonka monimuotoisuutta yritetään varjella. Tämä kaatuu nyt Ratiovaunun reitille. En kannata koko Raitiovaunua !!! (M62)

VASTINE:

Ratikan reitti tai Ratikan kaavarungossa reitin ympärille n. 800 metrin etäisyydellä suunniteltava maankäyttö eivät yllä Itä-Hakkilaan, Kuusijärvelle tai Sipoonkorpeen. Hakunilassa Ratikan tuomat maankäytön muutokset keskittyvät Hakunilantien ja Kyytitien läheisyyteen. Ratikka tuo myös Sipoonkorven kansallispuistoa julkisella liikenteellä helpommin saavutettavammaksi.

Miksi joudumme maksamaan raiteista jotka eivät hyödytä kuin niitä joilla on jo juna? (M63)

VASTINE:

Vantaan ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Ratikka ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Koko ratikka on täysin tarpeeton ja kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Vantaalle ei ensinäkään tarvita kyseistä ratikkaa, se tulee olemaan todella kallis, ympäristöä ja katukuvaa pilaava, meluhaittaa aiheuttava ja todennäköisesti toiminnaltaan heikko. Idea tällaisesta kulkuvälineestä näin hajanaisella reitillä on täysin absurdi ja naurettava. Tästä asiasta kun käytäisiin avoin keskustelu, missä tulisi lopulliset kustannukset ja niiden vaikutukset kuntalaisille tietoon, tätä todennäköisesti vastustaisi yli 80% kuntalaisista. Kunnan johto varmasti tietää tämän itsekin.
Toivottavasti koko megalomaniaan perustuva projekti kaatuu, ennen kuin alkaakaan. Ihmetyttää ylipäätään mitkä motiivit tämmöisessä projektissa on.

Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki että hintalappu tulee olemaan tähtitieteellinen ja kustannusarviot eivät pidä lähimainkaan (vrt. Länsimetro, Olympiastadion jne.) Onneksi nettoveronmaksajana voin aina tarpeen vaatiessa vaihtaa kuntaa toiseen. (M12)

Koko ratikka on täysin tarpeetonta kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Ensinnäkään ratikkaa ei Vantaalle tarvita. Toisekseen se tulee olemaan todella kallis, epäkäytännöllinen, luontoa ja ympäristöä rasittava, melua aiheuttava ja todennäköisesti toimintavarmuudeltaan heikko.
Mikäli ratikasta käytäisiin avoin keskustelu, missä todellinen hinta tulisi selville, todennäköisesti yli 80% kuntalaisista vastustaisi sitä, tiedätte tämän itsekin. Toivottavasti koko megalomaaninen projekti kaatuu. Ihmetyttää mikä tämän todellinen motiivi edes on.
Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki, että kustannusarviot ei todellakaan tule pitämään likimainkaan. (vrt. Länsimetro, olympiastadion jne.) Kustannusten kasvaessa kukaan johdossa ei tietenkään ota mitään vastuuta, leikkivät vain ""yllättyneitä"" Onneksi maksukykyisenä henkilönä voin aina halutessani vaihtaa kuntaa, mikäli Vantaan taloutta ja asuinviihtyvyyttä tuhotaan, sen johdon älyvapailla päätöksillä. (M91)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikkahankkeeseen sisältyy itse raitiotien lisäksi koko katujen uusiminen ajokaistoineen ja esimerkiksi puineen ja pensaineen. Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet. Raitiovaunu on liikennemuotona melko vähän melua tuottava, ja meluvaikutukset ja mahdollinen melusuojaustarve on selvitetty. Toimintavarmuus on korkealla tasolla esimerkiksi omien kaistojen takia. Päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

[Tikkurilan aseman] Tunnelin rakentaminen on aivan turhaa sillä kun ratikka aiotaan rakentaa niin pitäisi myös ajatella ketkä sitä käyttää. Siksi reitin tulisi kulkea tulevan hyvinvointikeskuksen, koulujen ja urheilupuiston kautta sillä nuoret ja vanhukset ovat ne jotka ratikkaa käyttää. Reitin tulisi kulkea Tikkurilan aseman sivuitse, jolloin vaihto vielä sujuvaa, siitä tulevan hyvinvointikeskuksen kautta ja

Valkoisenlähteentien alikulun kautta aina urheilupuiston sivuitse asti. Käyttäjiä paljon enemmän kuin asuinalueiden kautta, joissa asukkaat käyttävät autojaan. Kaikesta huolimatta olen sitä mieltä että ratikkaa yritetään väkisin ajaa kaupunkiin ja sähkö bussit olisivat halvempia, joustavampia ja niillä voidaan kattaa ruuhkahuiput helpommin eikä myöskään tarvetta uudelle varikolle jne. Ratikan kustannukset ovat yleisen kustannuskehityksen takia noussut yli 30 % (M58)

Vastustan ratikan tuomista alueelle. Yhteyden rakentamisen hiilijalanjäljestä tulee valtava, Ratikka on tehoton ja kallis, monimutkaistaa vain matkustamista ja merkittävästi hidastaa sitä sekä luo luonnottomia rajauksia alueelle. Samalla rahalla saisi hiilineutraaliutta rakennettua huomattavasti tehokkaammin mm. investoimalla sähköbusseihin. (M67)

En kannata ratikkaa ollenkaan, sähköbusseilla voidaan kattaa hyvin liikennöinti jos vain halutaan ja huomattavasti halvemmalla (M57)

Raitiovaunu hanke Vantaalla on epäonnistunut monestakin eri syystä. Rahoitus on heikkoa, tarve olematonta tai hyvin pientä ja alueellista, maiseman ja kaupunkiympäristön muutos peruuttamatonta, arviot hyödystä ylisuuret. Raitiovaunun linja on helppo vaihtaa esim. nivellettyihin kaasulla ja sähköllä kulkeviin linja-autoihin. Tai esim Monorailiin. (M61)

Ratikka on itselleni täysin turha ja tuskin tulen sitä käyttämään. Ihan hieno uudistus, mutta miksi tarvittiin jo kolmas yhteys lentokentältä kaupunkiin. Turistit suuntaavat pääosin Helsinkiin, jonne Vantaan ratikka ei kulje. Toimiva kehärata on jo valmiiksi ratkaisu lentokentältä liikumiselle.
Lisäksi tämän takia bussilinjoja vähennettiin. Itse liikun lähinnä vain Helsinkiin, en Vantaan sisällä, joten ymmärrätte varmaan, että ratikka tuntuu täysin turhalta. (M65)

Sähköbussijärjestelmän hyötykustannussuhde on raitiovaunujärjestelmän hyötykustannussuhdetta merkittävästi parempi. Bussiväylällä kulkevan yli 24-metrisen bussin kulku automatisoidaan vaiheittain. Internetin lisäksi käytetään sähköpyöriä, sähköhenkilöautoja, sähköbusseja ja junia.
Monet veroja maksavat lapsiperheet haluavat asua omakotitaloissa rauhallisilla alueilla. Lapsille halutaan koulu, jossa opettajat opettavat ja lapset oppivat. Nykyisestä politiikasta saattaa seurata verotulojen vähentyminen ja toimeentulotukimenojen lisääntyminen. (M66)

Aivan turha hanke Vantaalle. Nykyisillä sähkö busseilla pystyy kehittämään reittejä Vantaalla paremmin, eikä infra ole niin kallis, eikä kestä vuosikausia. (M89)

En todellakaan ymmärrä tarvetta ratikalle mitenkään, enkä varsinkaan tässä maailmantilanteessa. Korona on köyhdyttänyt niin Vantaata kuin muitakin kaupunkeja. Ukrainan sota tulee lisäämään kurjuutta väestössä, ruoka kallistuu, asuminen ja liikkuminen myös. Eikö olisi nyt järkevintä laittaa asia jäihin. Vantaalla on tehokas bussilinja tälle reitille. Olen asunut v 1988-2003 Myyrmäessä ja Martinlaaksossa vuodesta 2003. Kummassakin on pyörätiet hävyttömän huonossa kunnossa. Pyöräilyn suosiota yritetään nostaa, mutta yhtään ei satsata pyöräteihin. Koskaan ei ole Martinlaaksossa voinut rullaluistella, koska pyörätiet ovat yhtä perunapeltoa. Eikö kannattaisi nyt käyttää sitä rahaa näiden korjaamiseen mieluummin kuin investoida tarpeettomaan ratikkaan. (M102)

VASTINE:

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Vantaa kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hankkii toimialueensa bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja

lähijunaliikenteen palvelut. HSL:n joukkoliikenne perustuu runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin. Vantaan ratikka on toteutuessaan osa tätä runkoverkkoa eikä se estä HSL:n bussiliikenteen sähköistymistä.

Ratikka palvelee laajasti lentoaseman ympäristön ja Veromiehen työntekijöitä, Aviapoliksen nykyisiä ja tulevia asukkaita sekä alueella muuten toimivia ja liikkuvia, kuten matkailijoita. Lentoaseman ympäristö on Vantaan merkittävimpiä työpaikkakeskittymiä. Kaavarungon alueella on lentoaseman ja Veromiehen alueella jo nykyisin lähes 20 000 työpaikkaa (HSY ja Tilastokeskus, SeutuData 2021). Alueen työpaikka- ja asukasmäärä tulee kasvamaan merkittävästi, ja ratikka palvelee jatkossa tätä alueen kasvavaa käyttäjäkuntaa.

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa pyöräteiden kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Juna menee jo Tikkurilasta Aviapolikseen ja Lentoasemalle. Tällä reitillä ei ole minkäänlaista järjen häivää. Kallis kustannus päällekkäisyydestä. Vantaalaiset veronmaksajathan ovat jo alkaneet äänestämään ratikasta ja kunnallispoliitikkojen muutoinkin järjettömistä päätöksistä. Kun maksajat eivät saa muuta kun korotetut verot, työssäkäyvät muuttavat (ja ovat jo muuttaneet) pois Vantaalta. Saattehan sitten niitä valtion tukemia erityishenkilöitä tänne lojumaan ostareille, tappelemaan kaduille ja elätyttämään itseään verovaroin. Samanlaista touhua kun kaljatorin luvat hyvävelidemarille. (M18)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Se ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Ei ratikkaa vantaalle! Paljon luontoa ja suojeltuja lajeja tuhoutuu. Unohdetaan ahneus ja toimitaan järjellä, ilmankin pärjää erittäin hyvin. (M59)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia itse raitiotiellä ei ole.

Ei pitäisi tehdä koko ratikkaa. (M11)

Täysin turha ja kallis investointi. Ei pidä toteuttaa. (M68)

Täysin tarpeeton projekti. Toivottavasti peruuntuu. Tämä on pelkkää kuntalaisten ja kansalaisten rahan tuhlausta, mille ei ole muuta kuin nimellistä tarvetta. Samalla tuhotaan ympäristöä ja heikennetään asumismukavuutta. (M92)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet.

Yhtä turha kuin hiekkaharjun vesitornin purku 8 miljoona. Käyttäkää rahat teiden kunnossapitoon ja korjaamiseen. Verorahoja käytetään jo muutenkin 95% aivan väärin. Vaikka sen ratin lippu olis ilmainen ja bensan litra 10eur niin jatkan silti autoilua. Rakennatte vaan halpoja julkisia kulkuvälineitä ja uusia asuntoja mamu:ille veronmaksajien rahoilla. MIKSI??? (M47)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023. Ratikan päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

Kaavarungossa ei oteta kantaa katujen kunnossapitoon ja korjaamiseen.

Ratikan varrelle tuotettavaan asuntorakentamiseen sovelletaan hallintamuotojakauman suunnitteluun Helsingin seudun MAL-sopimusta ja Vantaan maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on pääkaupunkiseudulla yhteensä 30 prosenttia pääkaupunkiseudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. Pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.

Ratikan linjaus ja pysäkit

Reitti linjattava Kehä3:n yli Helsingin puolelle asti, näin saadaan Vantaan Ratikan käyttäjiä tavoiteltua myös Helsingin Puistolan kaupunginosasta. (M15)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jolloin se palvelisi paremmin laajempaa asukaskuntaa sekä olisi toimiva vaihtoehtoa kulkea Tikkurilan urheilupuistoon harrastuksiin ja tapahtumiin. (M1)

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jotta se palvelisi laajempaa asukaskuntaa Viertolan ja Tikkurilan alueella. Lisäksi tämä parantaisi kulkuyhteyttä Tikkurilan urheilupuistoon. (M2)

Koko ratikka pitäisi jättää rakentamatta ja panostaa joustavampiin sähköisiin bussiratkaisuihin ja parempaan bussiverkostoon. Jos se rakennetaan, sen tulisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä Viertolassa, koska Tikkurilantiellä se palvelisi pienempää asukaskuntaa eikä olisi vaihtoehto Tikkurilan urheilupuistoon kulkemisen osalta. (M3)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Backaksen Muumimaailman kannalta Pakkalanrinteen pysäkit ovat aivan liian kaukana tästä kohteesta: ratikkalinjaus pitäisi kulkea Ylästöntiellä ja pysäkit Backaksessa. Vastaavaa tilannetta kaavoittajat, virkamiehistö ja poliitikot voivat käydä opiskelemassa Helsingin Alppilassa Linnanmäen pysäkin ympäristössä, jossa sekä ratikkapysäkki että henkilöautopysäköinti ovat vierekkäin. Tämä ohjaa epäasiallista vierailijoiden pysäköintiä pois asuinalueelta. Backaksen tapauksessa pääosa vierailijoita tulee Suomesta - ei Aasiasta! (M13)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -

merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on lisäksi varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Mikäli tämä yhteys toteutuu raitiotienä, tuo se mahdollisesti myös raitiotiepysäkin lähemmäs Backaksen aluetta.

Minun mielestä tämä olisi hyvä pikaraitiovaunu reitti, koska tämä käy monessa paikassa ja olisi helpompi reitti kun menisi metrolla ja junalla! Nimi on pikaspora. Reitti, Mellunmäki-Kontula-Myllypuro-Siilitie-Herttoniemi-Sörnäinen-Pasila-Arabianranta-Malmi-Tapanila-Tikkurila-Aviapolis-lentokenttä. (M10)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Kuussillantiellä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta, sekä Pakkalassa, joka mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Jokiniemen aluetta ei ole huomioitu ratikkayhteydessä riittävän laajasti. Alue tulee kuitenkin kehittymään Tikkurilan kupeessa ollen täten keskusta alueen välittömässä läheisyydessä. Pieni lenkki esim Hiekkaharjun urheilupuiston kautta toisi ratikka yhteydelle huomattavasti lisää käyttäjiä välittömästi ratikan valmistutta, koska alueella on jo rakennuksia. Myös lapset pääsisivät helposti liikkumaan Jokiniemen/Hiekkaharjun ja Tikkurilan välillä. Myös autottomuus aluella voisi

kasvata koska sen jälkeen olisi helppo yhteys Tikkurilaan ja vaikka jumboonkin. (M41)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Mielipiteeni nykyisestä linjauksesta välillä Tikkurila-Lentokenttä. (Asunut Tikkurilassa vuodesta 1990). Haasteellisesti ja kalliisti toteutettava tunneli Dixin kohdalla pitäisi hylätä ja käyttää olemassa olevia alikulkuja. Erityisesti haluaisin käytettävän Valkoisenlähteen tieosuutta tähän. Muutenkin väli Tikkurila-Lentoasema turha. Lentoasemalle toimiva ja ratikkaa nopeampi yhteys jo olemassa junalla. Pitäisin erityisen tärkeänä yhteyden parantamista Peltolan koulun ja urheilupuiston alueelle. Joukkoliikenteen käyttäjistä enemmän vanhuksia ja nuorisoa joille tuon alueen yhteydet olisi erityisen tärkeät. Pysäkkien välejä on jouduttu harventamaan nykyisistä 570 väleistä ilmeisesti nopeutta ajatellen. Tämä tekee usealle 570 käyttäjälle pidemmät kävelymatka. Esim. omalla kohdalla tuplaantuisi. Eli vaikka asustan tuon ratikan reitin varrella se huonontaisi nykyistä julkisilla liikumistani juurikin tuon kävelymatkan johdosta.

Jumbon kohdalla pysäkin tulisi ehdottomasti olla nykyisen 570 bussipysäkin kohdalla Jumbon edessä. Tavaroiden kanssa pienikin kävelymatkan lisäys vaikeuttaa julkisenliikenteen käyttöä varsinkin juuri vanhuksilla ja pienten lasten kanssa liikkujille. Mutta siis itse linjaisin ratikan kulkemaan Tikkurila-Urheilupuisto-(Lentoasema). Aviapolisin toimistoalueelle (jos nyt nykyinen juna-aseman katsotaan olevan liian kaukana 'toimistokeskittymästä' voisi kehitellä jonkunlaista non stop kaupunkiradan pätkää sitä palvelemaan. Nykyisellään Avuspolisin rautatieasema todella vajaa käytössä.

Lisäksi jos se ratikka kulkisi urheilupuistoon voitaisiin myös vihdoin rakentaa se maauimala siihen sille jo 70 luvulla varatulle tontille. Tällöin saataisiin ratikalla matkustajia myös kesä-/heinäkuussa kun muut tarve liikkumiselle vähenee. Rahat uimalaan saataisiin siitä uuden tunnelin pois jäämisestä ja vielä jäisi ylikin muuhun vaikka syrjäytyneiden nuorten ja vanhusten palvelujen parantamiseen. Toivottavasti

näistä asioista voitaisiin vielä keskustella ei liikaa oltaisi jo 'poteroissa' suunnitelmien suhteen. (M101)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita. Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen jokiniemenkujan risteykseen helpottaisi työmatkailua. Myös kaupat ja palvelut olisivat täten vaivattomasti julkisenliikenteen ulottuvilla. (M49)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

The route of the planned Vantaa light rail is different from the trunk bus 570 in its eastern part, that the light rail route skipped Rajakylä and Jakomäki. Although there is a stop called Rajakylä, it is actually on the Läsimäentie, and far away from the center of Rajakylä, making it difficult for people in the middle and western parts of Rajakylä to use the light rail service. In general, Rajakylä is not well served by public transport, with trunk bus 570 being the only frequent route. If the light rail

skips Maratontie, and trunk bus 570 is cancelled, even though there is a regional bus replaces bus 570 on Maratontie, it would not be as frequent as bus 570. The time cost for residents in Rajakylä to go to Helsinki city center or Vantaa city center is likely to be longer after the new light rail replaces trunk bus 570. For Jakomäki, although there are more bus services covering the region, trunk bus 570 is the only one leading to Mellonmäki and Vantaa city center. (M52)

I think the light rail should not skip the area where the public transport coverage is already weak, such as Rajakylä; and area where population is dense and car ownership is relatively low, such as Jakomäki. (M53)

ANSWER:

Maratontie is too narrow for the light rail. Therefore, the light rail connection can’t use the same route as the bus trunk line 570.

Vantaa light rail will replace bus trunk line 570 when the light rail has been constructed. This will also cause other changes to the bus lines in Rajakylä region and new bus routes are planned to operate to Rajakylä and Jakomäki. However, decisions considering these plans have not been made yet. The City of Vantaa is a part of Helsinki Regional Transport Authority (HSL) which oversees the planning and operation of all public transport in the Helsinki region. HSL will also make the decision about the bus routes in Rajakylä and Jakomäki closer to the change.

Pysäkille Jokiniemenkujan risteyksessä olisi kysyntää. Tämä vaikuttaisi Työmatkaliikenteeseen sekä myös liikkumista Vantaan palveluihin (esim. Tikkurilan Prisma ja Jumbo). (M79)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

Olisiko tälle alueelle [Kartanonkoski ja Tammisto] kannattanut myös harkita ratikan kulkua vai olisiko parempi rakentaa metro suoraan Helsingistä lentokentälle Jumbo / Kartanonkoski / Tammiston kautta. (M36)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Alue on jo nyt täynnä autoja ja ruuhkainen aamuin sekä illoin. Vähentääkö ratikan liikennöinti autokaistoja? Mikäli vähentää on kyseessä ongelmapaikka ja liikenteen solmukohta, sillä autojonot kasvavat entisestään. Autot eivät juuri ratikan tilalta tule vähenemään, näin se vain on. Lisäksi Jumbon ratikkapysäkki on mielestäni väärässä paikassa. Sen tulisi olla suuren valoristeyksen toisella puolen. Kaksien valojen ylittäminen isossa ja ruuhkaisessa risteyksessä hidastaa kaiken liikenteen, kun jalankulkijat jatkuvasti kulkevat yli. Mikäli pysäkki siirrettäisiin valoristeyksen toiselle puolen, Hesburgerin eteen, risteys luultavasti toimisi hiukan sutjakaammin. (M64)

VASTINE:

Raitiotien sijoittaminen Tasetielle ja Väinö Tannerin tielle vaikuttaa katujen nykyisiin kaistajärjestelyihin. Tällä hetkellä Tasetiellä on ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen toimii myös kääntymiskaistana. Väinö Tannerin tiellä on niin ikään yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen on bussikaista. Lisäksi risteysalueilla on kääntyvien kaistat ja kadun pohjoispuolella yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita.

Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen Keskon varaston eteen vähentäisi autoilua alueella. Keskon varaston työntekijöiden määrä on suuri ja julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen helpottuisi laajasti kun saisi suoran yhteyden työpaikalle niin vantaalaisille kuin myös niille, jotka tulevat ensin junalla Tikkurilaan ja sitten ratikalla Hakkilaan. (M80)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa sekä katusuunnitelmaluonnoksessa (7.10.2021) raitiotielle on esitetty pysäkki Kanervantien itäpuolelle. Etäisyys pysäkiltä Keskon varastolle on noin 300 metriä ja esitetyllä sijainnilla pysäkki palvelee myös Kuninkaalan aluetta.

Onko tätä vaihtoehtoa pohdittu niin, että reitti kulkisi pitkin Jakomäkeä sekä Rajakylää? Molempien alueiden yhteydet ovat hyvin huonot. (M84)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Ratikan kaavarungossa on Kuussillantiellä joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta. Rajakylässä joukkoliikenne hoidetaan bussiliikenteellä, sillä Maratontie on liian kapea raitiotiekaistoille.

Ratikan katusuunnitelmat

Osuustiellä ei ole tilaa suurimittaiselle kadun levennykselle, mitä raitiotiet / ajoväylät / kevyeliikenteenväylät / puistomaiset viheralueet / pysäkit yhdessä vaativat. Näkemissäni katukuilusuunnitelmaluonnoksissa ei Osuustien tapauksessa ole

huomioitu, että katu ei ole asunliikennekatu vaan on nopeatempoinen raskaan ajoneuvoliikenteen ja logistiikka-tavarankuljetusliikenteen läpikulkukatu, jossa moottoriliikenteen ajonopeudet ylittävät poikkeuksetta 50 km/h. (M13)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa raitiotie kulkee sekaliikennekaistoilla koko Osuustien osuuden Väinö Tannerin tieltä Virkatielle asti. Lisäksi kadulla on joitakin kääntymiskaistoja ja kadun länsipuolella on koko matkalla eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Kadun itäpuolella on joillakin osuuksilla yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Verkollisesti Osuustie on paikallinen kokoojakatu ja sillä on 40 km/h nopeusrajoitus. Kaavarungon mukaisesti Osuustien ympäristö ja Muuran alue ovat muuttumassa maankäytöltään keskustamaisiksi ja Osuustielle suunniteltu poikkileikkaus tukee tätä kehitystä.

Toivon tähän kohteeseen [Tikkurilantien ylitys Jokiniemessä] kiinnitettävän erityistä huomiota. Koska ratikkareitti risteään tien samassa tasossa pelkään tästä kohdasta tulevan liikenteellisen sumpun. (M90)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksessa (30.9.2022) on esitetty, että raitiotie ylittää Tikkurilantien valo-ohjauksella. Ylitys on samaa liittymäaluetta, johon kuuluu Väritehtaankatu, Teatteripolku ja Tikkurilanraitio. Tikkurilantien molemmin puolin kulkeville jalankulun ja pyöräilyn väylille on lisäksi osoitettu ylityspaikat raitiotien yli. Liittymän ratkaisu voi vielä tarkentua suunnittelun edetessä.

Ratakujan tunneli

Ratakujan alitse ei pitäisi tehdä tunnelia. Työ vaarantaa asuinkerrostalojen perustuksia. Luvataan, että otetaan huomioon työn edetessä. Entä sitten, kun tulee vaurioita, jollekin joillekin maksetaan jotain; "voi voi näin pääsi käymään, seinät halkesi". Asunnon arvo on jo siinä vaiheessa laskenut. Nyt jo minulla on Piletistä kokemusta siitä kun asfaltti-jyrä teki tasoitusta bussipysäkillä. Astiat helisivät kaapissa ja kaatuilivat. Räjäytykset eivät voi olla vaikuttamatta taloihin. Pyydän tekemään kulun jostain muualta. (M17)

Kaavailtua Ratakujan tunnelia ei pitäisi tehdä. Työ vaarantaa lähitalojen rakenteita. (M88)

Esitettyjen suunnitelmien mukaan Ratakujan tunneli rakennetaan avokaivantona / -louhoksena noin 14 m syvyyteen. Tunneli alittaisi Dixin ja bussipysäkkialueen ja jatkuisi Ratakujan talojen välistä Kirjastopuiston läpi Lummekujalle ja kääntyisi Kielotielle. Mielestäni suunnitelma on mahdoton toteuttaa ilman kohtuutonta haittaa mm. Ratakujan asukkaiden ja taloyhtiöiden Piletti, Pickadilly ja Paddington , Ratakujan parkki taloille. Talot ovat hyvä kuntoisia ja vasta 6-7 vuotta sitten rakennettuja. Avokaivanto olisi kiinni aivan As oy Paddingtonin perustuksissa n. 14 m syvyyteen asti. Rakennusaika ratikan tunnelille olisi noin 2-4 vuotta. Avokaivanto vaatisi seinien vinotuennan talon alle talon peruspaalujen väleihin. (As oy lupa?)

- As oy Paddingtonin talo vaurioituu, kun sen perustuksia joudutaan kaivamaan
- Ratakujan puoleisten asuntojen pakoreittien selvitys
- Rakennusaikaisen melun ja tärinän torjunta suositussääntöjen mukaisiksi. Louhinta, paalutus, räjäytys, ym, työmaa sijaitsee aivan makuuhuoneiden ikkunoiden alla, korkeintaan 1 m etäisyydellä ikkunalinjasta.
- Ratikan kulkemisen tärinän/ melun torjunta. Ratikan kulku aiheuttaa tärinää suojauksista huolimatta.
- kulku estyy Paddigtonista Ratakujan parkkiin kaivannon yli, varsinkin pyörätuoli – ja rollaattori henkilöille. Taloyhtiön kaikki autopaikat ovat Ratakujan parkissa. Autojen ajo parkkihalliin on jo ilmeisesti ratkaistu suunnitellulla puhkaistulla reiällä parkkihallin takaseinään.
- Kirjastopuisto tuhoutuu. Suunnitelmassa taisi olla 1 suojeltu puu, joka säilyy. Ajoreitit kaivannolle ja Tikkuparkkiin tuhoavat 3 vuotta sitten rakennetun puiston.
- Esteettömät kulkuyhteydet säilytettävä kirjastoon myös kaivannon etelä puolelta.
- Ratatien liikenne katkeaa kaivannon kohdalta.

Ratikka on Vantaan kehittämisen kannalta pitkällä aikajanalla hyvä, mutta Ratakujan vaihtoehto on liian kapea ratikalle. Ehdotan että ratikka linjaus muutetaan Valkoisenlähteentien alikulun kautta, jolloin myös koulujen oppilaat sekä osa Hiekkaharjun asukkaista voisivat käyttää ratikkaa. (M96)

VASTINE:

Raitiotien reittiä Tikkurilassa on selvitetty useassa eri suunnitteluvaiheessa, ja Ratakujan reitti on todettu reiteistä parhaaksi.

Vaihtoehtojen vertailussa on otettu huomioon nykyinen ja mahdollinen tuleva maankäyttö myös Tikkurilan pohjoisosissa. Vantaan kaupunginhallitus päätti 26.4.2021, että ratikan suunnittelua jatketaan Ratakujan linjauksella.

Ratakujan tunnelin rakennettavuutta turvallisesti ja haittoja minimoiden on selvitetty sekä aiemmassa rakennettavuusselvityksessä, että tällä hetkellä käynnissä olevassa katu- ja rakennussuunnittelussa. Rakennettavuusselvitykseen ja reittiselvitykseen voi tutustua ratikan nettisivuilla.

Muut ratikkaan liittyvät aiheet

Ratikan laajennusmahdollisuus 2030-2040 vuosille? (M37)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Aviapoliksen alueella tällaiset merkinnät on Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi sekä Tulkintietä länteen. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia.

Toivon, että tässä vaiheessa alustavasti suunniteltaisiin jatkolinja Kivistöön. Aviapolis-Kivistö yhteys on looginen ja tärkeä jatke. Kivistö on jo nyt sen verran suuri, että junan lisäksi tarvitaan pikaraitiotie. (M9)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia. Aviapoliksen ja Kivistön välille tällaista yhteyttä ei ole suunniteltu eikä siihen ole varauduttu kaavoituksessa. Aviapoliksen

ja Kivistön välinen joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa lähijuna- ja bussiliikenteellä.

Toivottavasti Vantaan ratikka toimii HSL:n alueella myös AB lipulla alueilla jotka kuuluu C alueelle. Ylästöläisenä ei ole mitään tarvetta kulkea C alueelle julkisilla, mutta jos tuolla pääsee tikkurilaan pitäisi maksaa arvoa tai ostaa BC lippu irtona jotta sinne pääsee. Kustannukset on mittavat ja tämän ratikan helppokäyttöisyys tulisi huomioida nostamalla C aluetta huomattavasti korkeammalle, jotta ratikkaa olisi AB aluetta. (M81)

VASTINE:

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hyväksyy toimialueensa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat. HSL on selvittänyt vuoden 2022 aikana nykyisen hinnoittelumallin muutoksia, mutta päätöksiä tähän liittyen ei vielä ole tehty.

Pitäkääpä teemailta "Mitä, jos Ratikkaa ei tehdäkään". Nyt asiaa ajetaan kun tilaukset olisi tehty. (M19)

VASTINE:

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Maankäytön suunnittelun osalta varaudutaan myös ratikattomaan vaihtoehtoon, mikä näkysi lähinnä yleiskaavaavan ja ratikan kaavarungon erilaisena toteuttamisena.

MUUT MIELIPITEET

Kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolon yhteydessä vastaanotettiin myös useita mielipiteitä, jotka liittyvät mm. tarkemmantasoiseen kaupunkisuunnitteluun sekä liikenne- tai katualueiden suunnitteluun. Lisäksi monet mielipiteistä sijoittuivat kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on välitetty eteenpäin aiheista vastaaville tahoille.

Tämä tien osuus [Hagelstamintie-Tilkuntie] täytyisi korjata. Varsinkin Tilkuntien luota Kartanonkosken yläkoulun vierestä. Bussit tuhoavat tien ja sitä myötä rakennuksen

sekä tien alapuoliset rakennukseen kohdistuvat putkitukset / maanalaiset rakenteet. (M22)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa katujen kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] lisää parkkipaikkoja. Ja niiden on oltava ilmaisia ilman mitään aikarajoituksia (M23)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Kartanonkosken liikuntapuisto ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kaavarungossa ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tälle alueelle [Backaksen kartano] voisi rakentaa ison parkkialueen, joka olisi kaikkien käytettävissä. Lisäksi tälle parkkialueelle on saatava ilmainen ja rajaton pysäköinti. Tällä alueella pysäköinti ei ole koskaan ollut ongelma.(M24)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun sekä asemakaavoitukseen. Alue ei kuulu kuin pieneltä osin ratikan kaavarungon alueeseen ja se on asemakaavassa osoitettu lähivirkistysalueeksi sekä maisemallisista syistä avoimena säilytettäväksi alueen osaksi. Ratikan kaavarungossa ei ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tällä koulualueella [Kartanonkosken koulu] on liikaa mopoilijoita. Melu on kauheaa. (M25)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Ihmiset haluavat oikoa tästä kohtaa Teboilille. Joten olisi suotuisaa autotie (M26)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kadun tarvetta ratkaista kaavarungon suunnittelun yhteydessä.

Tätä kautta olisi kävelijöitä ja lenkkeilijöitä. Olisi mahdottoman hyvä kehittää silta ja kävelyreitti tätä kautta. (M27)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Kävelyreitin rakentaminen Haltiala / Kartanonkoski (M28)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Parkkipaikkojen tarve (M29)

VASTINE:

Alue on asemakaavassa osoitettu toimistorakennusten korttelialueeksi.

Moni tarvitsisi kyseistä liikkumisväylää [Tammisto] (M31)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen, mutta mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa välille on osoitettu pyöräliikenteen baana, mutta yhteyden toteutuksesta ei ole vielä tarkempaa aikataulua.

Monet paikalliset Kartanonkosken ja Ylästön, sekä Tammiston asukkaat kaipaisivat siltaa tälle kohdalle joen ylitykseen. (M33)

Yhdistävä silta lähelle Kartanonkoskea ja Haltialaa, jotta koulun edustalta pääsisi näkemään eläimiä helpommin ja edesauttamaan liikuntaa nuorisolle. (M34)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Yhdistyvä alkikulkutunneli K-Citymarket / Neste & McDonalds [Tammisto] (M35)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Tälle tyhjälle alueelle [Tammisto] voisi tehdä jotain. (M20)

VASTINE:

Tammiston kaupan alueen itäosaa kehitetään nykyisten toimintojen pohjalta, ts. kaupan lisärakentaminen on mahdollista. Tammiston kauppatien länsipuolella alueen rakennetta kehitetään myös asumiseen sopivaksi uudistuvaksi korttelirakenteeksi (kaavarungossa käyttötarkoitusmerkintänä A/KM). Alue on mahdollisen tulevan Tuusulanväylän ratikan vaikutuspiirissä.

Älkää koskeko Tammiston luonnonsuojelualueeseen (M38)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen ja on yleiskaavassa luonnonsuojelualueeksi.

Mielipiteistä kaksi koskivat Helsingin puolella olevia alueita. Kyseisten alueiden suunnitteluun Vantaa ei voi suoranaisesti vaikuttaa, mutta yhteistyötä virkistysalueiden ja -verkostojen kehittämisessä voidaan Helsingin kanssa tehdä.

Tämä [Niskalan arboretum] on Hyvä! Näitä samanlaisia paikkoja lisää jos mahdollista (M21)

Tätä aluetta ja lenkkipolkua [Tuomarinkylä] voisi kehittää. esimerkiksi ajamalla pehmeää "soraa" / "humusta" tmv. lenkkeilijöille. (M39)

RATIKAN KAAVARUNKO

LUONNOKSESTA SAADUT LAUSUNNOT

YK0049

VANTAAN RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu kaikki 1.6. - 30.6.2022 saadut viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnot. Kaavarunkoluonnoksesta kirjattiin 20 lausuntoa, joista kuudessa ilmoitettiin, ettei po. taho jätä lausuntoa. 14 lausuntoa piti sisällään varsinaista sisältöä.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen. Lisäksi lausunnoista on poimittu ydinkohdat, joihin yleiskaavayksikössä on laadittu vastineet. Nämä julkaistaan erillisessä raportissa.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5
Finavia Oyj 8
Fingrid Oyj 10
Helsingin kaupunki 13
Helsingin seudun liikenne -kuntayhteymä (HSL) 22
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry 26
Helsingin seudun pyöräilijät ry 29
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 31
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 33
Museovirasto 34
Rajavartiolaitoksen esikunta 35
Sipoon kunta 36
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 38
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 55
Uudenman liitto 60
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 63
Vantaan kaupungimuseo 65
VR Group 68
Ympäristöministeriö 70

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

2.6.2022

Vantaan kaupunki, Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

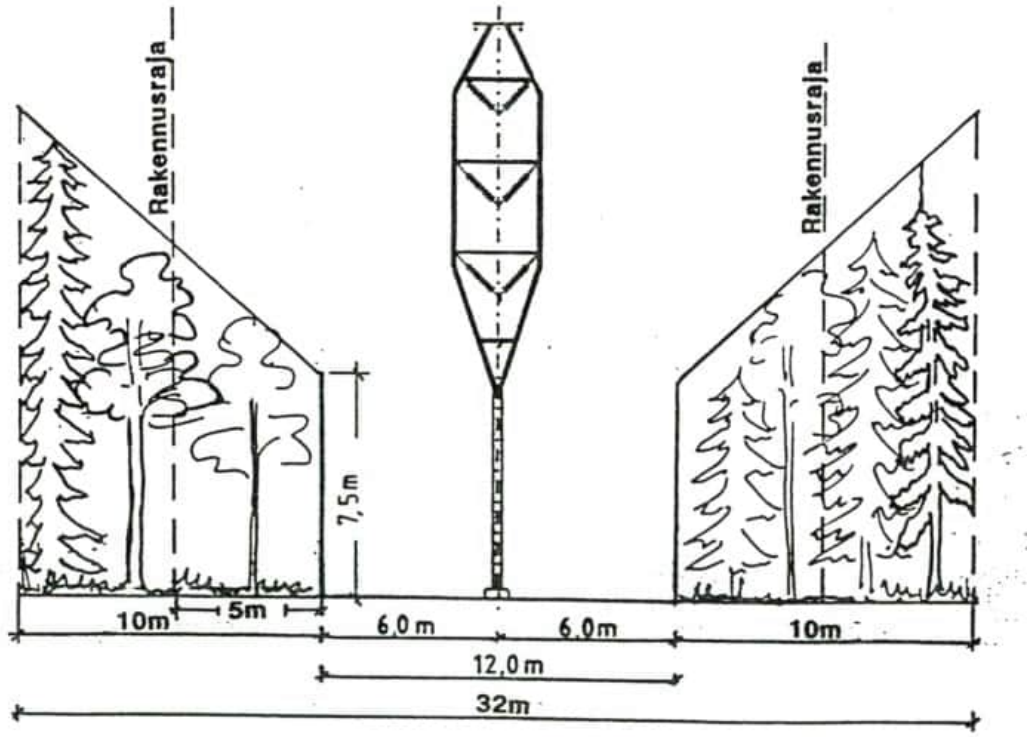
Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto, Ratikan kaavarungon luonnos

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa Liitteen 1 kuvan mukaisesti. Carunan 110 kV:n voimajohto Tammisto-Tolkinkylä on esitetty Liitteen 1 kuvassa punaisella viivalla. Ilmajohdon pylväät on sijoitettu Tasetien/ Väinö Tannerin tien keskialueelle.

Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto, jonka johtoalueelle on lunastettu käyttöoikeuden rajoitus. Voimajohdolle on varattu 12 m puuton johtoalue, jonka molemmin puolin on 10 m reunavyöhyke, jolla puuston korkeutta on rajoitettu. Rakennusraja ulottuu 11 m voimajohdon keskilinjasta molempiin suuntiin.



Kuva 1: Voimajohdon johtoalue

2.6.2022

Johtoalueelle ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto.

Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Carunalla ei ole muuta huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kunnioittavasti

Caruna Oy

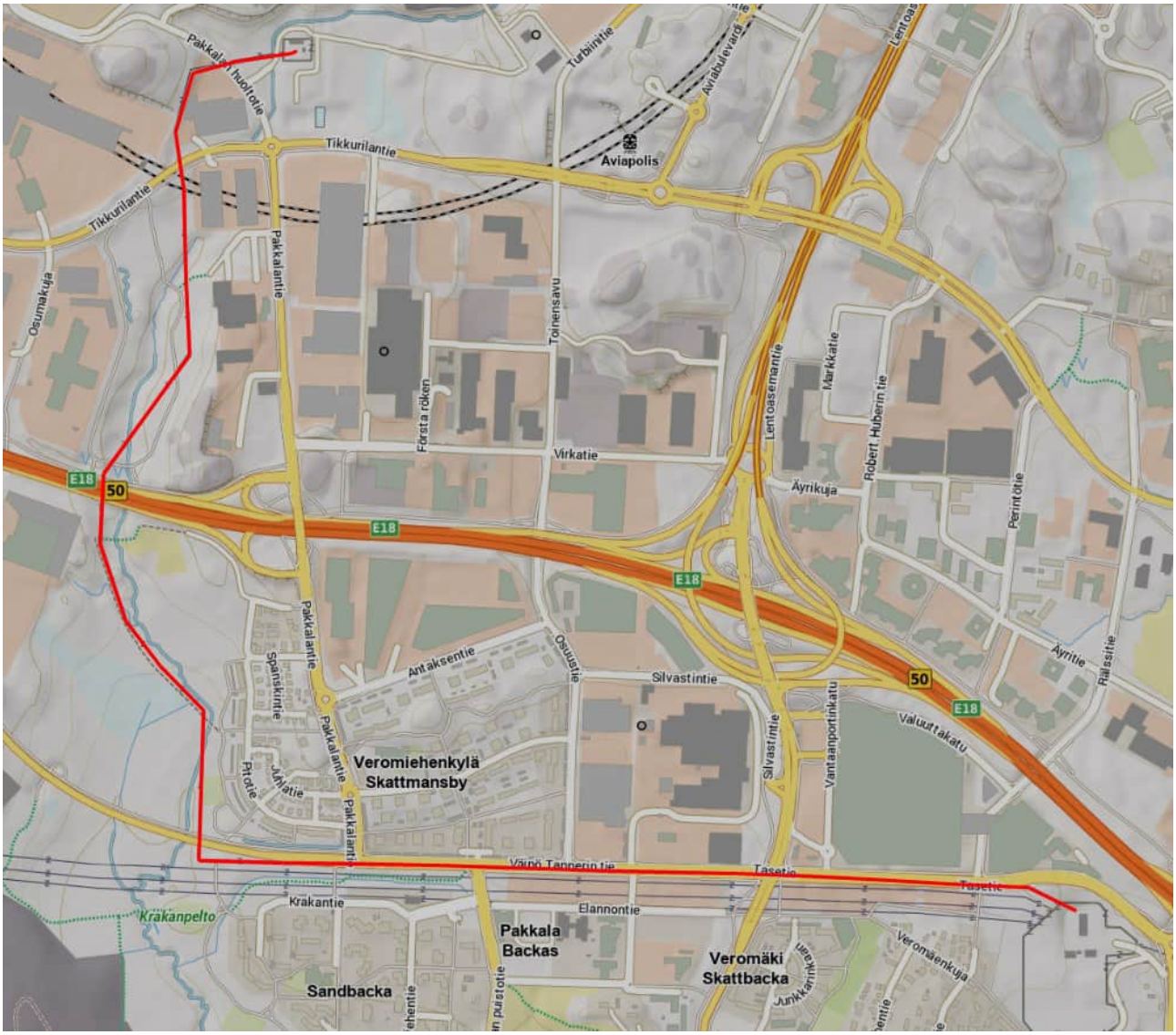
Sähköverkot

[redacted]

Jani Stenroos
Verkostoanalyytikko
Puh. [redacted]
Sähköposti: [redacted]

2.6.2022

LIITE 1: Carunan Oy:n suurjännitteinen jakeluverkko



VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro VD/4628/10.02.04.00/2020

FINAVIA

Päivämäärä	Asia nro
30.6.2022	FINAVIA 3163

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022, VD/4628/10.02.04.00/2020

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta (YK0049)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Vantaan ratikka kokoaa valtakunnan päälentoaseman ja kaupungin tiheimmin asutut alueet kestävän joukkoliikenteen varrelle. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on asettaa raamit ja lähtökohdat ratikkareitin varren asemakaavojen laatimiselle. Finavia kiittää Vantaan kaupunkia yhteistyöstä ratikan suunnittelutyössä Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja lausuu ratikan kaavarunkoluonnoksesta seuraavaa.

Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.

Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.

Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian

kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin [redacted]

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 6.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

FINGRID

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan kaavarungon luonnos

Kiitämme lausuntopyynnöstänne. Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen. Lisäksi Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Olemme lausuneet kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 15.1.2021 (Ratikan kaavarunko YK0049 ja ratikan asemakaavat tarkastelualue 062800)/ Katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus). Toimme lausunnossamme tuolloin esille paitsi tiedot voimajohdoista myös monia näkökohtia, jotka pitää ottaa huomioon ratikan suunnittelussa.

Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon seuraavat Fingridin hankkeet:

- 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari. Jatkosuunnitteluun valittiin vuoden 2007 YVA-menettelyssä tutkittu avojohtoon perustuva vaihtoehto, jossa nykyinen 2 x 110 kV voimajohto puretaan ja uusi 2 x 400 kV voimajohto sijoitetaan sen paikalle. Fingrid, alueen jakeluyhtiöt ja Helsingin kaupunki ovat sittemmin käyneet keskustelua voimajohtoreitin tarkistamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa.
- Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki) https://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/helsingin-kaapeliyhteys/. Yleissuunnittelu on käynnissä. Lisätietoja kaapelin suunnittelutilanteesta, tilavarauksesta ja paikkatiedoista antavat Fingridissä Risto Ryynänen, puh. 030 395 5219 ja Jussi Rantanen, puh 030 395 5274 (etunimi.sukunimi@fingrid.fi).

Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa Vantaan ratikan toteutus. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton ja maankäytön ratkaisu on osoitettu yleispiirteisellä tasolla. Tässä lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen eikä muutoinkaan liikennejärjestelyjen teknisiin ratkaisuihin. Niistä tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Samoin raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon Fingridin suunnitteilla olevat hankkeet.

Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain.

Fingrid Oyj

Katuosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
Läkkisepäntie 21	PL 530			etunimi.sukunimi@fingrid.fi
00620 Helsinki	00101 Helsinki	030 395 5000	030 395 5196	**www.fingrid.fi**

Fingrid on tehnyt yhteistyötä ratikkahankkeen kanssa. Fingrid ja Ratatek ovat tarkastelleet Vantaan raitiotien varikon ja läheisten voimajohtojen vaikutusta ratasähköistykseen (simulointitilaisuus) talvella 2022. Fingrid on antanut risteämälausuntoja mm. Tammiston länsipuolisista ratikan osuuksista ja Hakunilasta.

Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua.

Kaavarungon luonnoksessa on esitetty merkintä ”kehitettävä voimajohtoalue” (alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle). Tällainen merkintä on esitetty Pakkalassa Fingridin 400 kV voimajohdoille Espoo Tammisto ja Tammisto-Forssa (Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä). Haluamme muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, että onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavarungon luonnoksesta. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös asemakaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

RISTEÄMÄLAUSUNNOT

Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen Fingrid Oyj, Risteämälausunnot, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunnossa esitetään kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon.

Pyydämme lähettämään tietoa ratikan kaavoituksen etenemisestä.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

FINGRID OYJ
Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä
yksikön päällikkö

Fingrid Oyj

Katuosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
Läkkisepäntie 21	PL 530			etunimi.sukunimi@fingrid.fi
00620 Helsinki	00101 Helsinki	030 395 5000	030 395 5196	**www.fingrid.fi**

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 1.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

27.06.2022

Pormestari

Vantaan kaupunki
Vanhala Anna-Liisa
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

78 §
Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätös

Pormestari päätti antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon

Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 29.6.2022 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 1.7.2022.

Pormestari

Pormestari

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätösehdotus

Pormestari päättää antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä

Postiosoite PL 10 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunginkanslia@hel.fi
Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginkanslia
Puhelin +358 9 310 1641 **Faksi** +358 9 655 783
Y-tunnus 0201256-6
Tilinro FI0680001200062637 **Alv.nro** FI02012566

Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijän perustelut

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen ja pyytää asiasta Helsingin kaupungin lausuntoa. Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Hel-

sinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Helsinki on antanut Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta lausunnon aiemmin.

Vantaan kaupunki on pyytänyt lausuntoa asiassa 30.6.2022 mennessä. Lausuntopyynnön mukaan, mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole kaavarunkoluonnoksen johdosta huomautettavaa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Oheismateriaali

1 Kanslia_taso_näkökohtia vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	**Otteen liitteet**
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 23.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

HSL HRT

22.06.2022

166/10.02.02/2022
[YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko]

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Taustaa

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Kaavarunkoluonnos on nähtävillä 1.6. - 30.6.2022. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus. Aineisto on kaupungin verkkosivuilla osoitteessa: www.vantaa.fi/ratikankaavarunko

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui 2019.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole, vaan alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Ratikkavyöhykkeellä väestön odotetaan kasvavan lähes 37 000 asukkaalla ja työpaikkamäärän yli 30 000:lla.

Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

.

Lausunto

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa, että Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelmassa (MAL 2019) Vantaan ratikan rakentamisen tavoitteelliseksi aloitusajankohdaksi on esitetty 2024–2027. Seuraava Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023) on parhaillaan valmistelussa. Alustavan vaikutusten arvioinnin perusteella Vantaan ratikalla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2020–2031 on seuraava kirjaus Vantaan ratikasta: ”Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.”

Toinen MAL-sopimuksen kirjaus koskee Santaradan siirtoa Tikkurilassa: ”Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.”

Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita. Santaradasta on laadittu selvitys, jonka perusteella sille ei löytynyt korvaavaa paikkaa. Väylävirasto on laatimassa selvitystä Etelä-Suomen alueen kunnossapidon tarpeista. Santaradalle etsitään vielä uusia mahdollisuuksia mm. varikoiden yhteydestä. Radan kunnossapidon kannalta varikko pääkaupunkiseudulla on välttämätön.

Kommentteja kaavarunkoluonnokseen

HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin

näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.

Maankäyttöä tulee olla ratikan vaikutusalueella, erityisesti pysäkkien ympäristössä riittävästi ja sen tulee olla sekoittunutta, siten että ratikka palvelee monenlaisia käyttötarpeita, niin työ-, opiskelu kuin vapaa-ajan matkoilla. Ympäristön laatuun ja käveltävyyteen tulee myös panostaa. HSL.n näkemyksen mukaan nämä asiat on otettu hyvin huomioon kaavarunkoluonnoksessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutuksia on tarkoitus tarkastella kevään ja kesän aikana 2022. HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista
Koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet lähes kolmanneksen verrattuna koronaa edeltävään aikaan. Samanaikaisesti seudulla on rakenteilla useita suuria joukkoliikenteen infrahankkeita, joiden kustannukset jyvitetään kunnille matkustajamäärien suhteessa HSL:n kautta ns. infrakorvauksina. Kasvavat infrakustannukset yhdessä alhaisten matkustajamäärien kanssa aiheuttavat painetta nostaa lippujen hintoja, mikäli HSL:n jäsenkunnat eivät voi korottaa joukkoliikenteen subventioastetta.

HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

MAL 2023 -valmistelun yhteydessä tuodaan esille HSL:n nykyisen infrakorvausmenettelyn haasteet. Vantaan ratikka ja muut tärkeät joukkoliikenneinvestoinnit tulee pystyä toteuttamaan siten, ettei se halvaannuta joukkoliikennejärjestelmää lipun hintojen tai palvelujen karsimisen takia.

Varikosta, infrasta ja kalustosta
Helsingin seudun laajeneva pikaraitiotieverkosto edellyttää seudullisia varikko- ja kalustoratkaisuja. Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.

HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Lisätietoja antaa
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 22.6.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Annankatu 29 A 16

00100 Helsinki

suojelusihteeri@tringa.fi

Vastaanottaja:

Vantaan kaupunki, Kirjaamo

PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3789 jäsentä loppuvuonna 2021) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä. Yhdistys on perehtynyt Vantaan ratikan kaavarungon luonnokseen ja muuhun aineistoon ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Vantaan ratikka on suuri hankekokonaisuus, jonka tarkoituksena on a) yhdistää mm. Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset toisiinsa n. 19 km mittaisen poikittaisen pikaraitiotieyhteyden avulla, b) tiivistää kaupunkirakennetta sekä c) edesauttaa kaupunkirakenteen mukautumista ilmastonmuutoksen ja luontokadon muodostamiin haasteisiin. Hankkeen lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava, joka ei toistaiseksi ole lainvoimainen, ja nyt nähtävillä ollut suunnitelma on laadittu oikeusvaikutuksettoman ja yleispiirteisen kaavarungon muotoon. Pidämme joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen.

Ratikkahankkeen myötä suunnittelualueelle kaavaillaan yli 60 000 asukkaan ja 30 000 työpaikan kasvua vuoteen 2050 mennessä. Asuinalueita tullaan suunnitelman mukaan rakentamaan osin tällä hetkellä esimerkiksi työpaikkakäytössä oleville alueille, mikä vähentää vielä rakentamattomien alueiden maankäyttöä. Positiivista on myös se, että ratikka pyritään rakentamaan jo olemassa olevaan katuverkkoon. Hankkeen mittakaava on kuitenkin niin huomattava, että pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaamiselle. Pidämme tätä välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.

Kaavarunkoluonnos painottaa suunnittelualueen maankäytön tavoitteiden osalta taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä. Katsomme, että ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

Kaavarunkosuunnitelmassa todetaan luontoselvityksessä rajattujen linnustollisesti arvokkaiden alueiden painottuvan kaavarunkoalueen itäosiin, Kuussiltaan ja Länsimäkeen. Luontoselvityksessä esitetyt suositukset kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaiden kohteiden osalta ovat asianmukaisia, ja jatkosuunnittelussa tulee toimia nämä suositukset huomioiden. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Raitiotien ja siihen kytkeytyvän infrastruktuurin vaikutukset ulottuvat varsinaista kaavarunko- ja suunnittelualuetta laajemmalle alueelle. Tästä syystä huomautamme, että kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet (MAALI) ovat alueita, joilla on Tringan selvitystyön perusteella arvioitu olevan vähintään maakunnallista merkitystä Uudenmaan linnustolle, ja jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita pesimälinnuston tai muutolla levähtävän linnuston kannalta (Ellermaa 2010). MAALI-alueiden kartoittamisen tarkoituksena on osoittaa linnustolle tärkeät alueet, jotta ne voidaan ottaa kaavoitusta ja muuta maankäyttöä koskevassa päätöksenteossa huomioon.

Niskalan peltojen MAALI-alue sijaitsee Pakkalan ja Kartanonkosken etelä- ja lounaispuolella, Helsingin puolella Vantaanjokea. Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa, ja pelloilla on maakunnallista merkitystä kevät- ja syysmuutonaikaisena levähdysalueena mm. kahlaajille ja lokkilinnuille (Ellermaa 2018a). Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.

Suunnittelualueen itä- ja koillispuolen MAALI-alueet eli Sipoonkorven seutu ja Itä-Helsingin metsät ovat selkeämmin kaavarungon vaikutusalueella. Sipoonkorven seudun MAALI-alue on rajaukseltaan suojelualuerajausta laajempi, laaja ja yhtenäinen metsäalue, joka on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Pesimäalueena Sipoonkorven seutu on tärkeä eritoten yhtenäistä metsää vaativille lajeille, kuten kehrääjälle, metsäkanalinnuille (metso, teeri, pyy) ja viiru- ja helmipöllölle. Koko Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.

Itä-Helsingin metsien MAALI-alue sijaitsee Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella, ja Sipoonkorven tapaan alue on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Alueen maakunnallisesti edustavimpaan lajistoon kuuluvat mm. erittäin uhanalainen (EN) hömötiainen, vaarantuneet (VU) töyhtötiainen, pyy ja punatulkku sekä idänuunilintu, kirjosieppo ja pikkusieppo, ja alue on lisäksi merkittävä mm. kehrääjälle, käelle ja valkoselkätikalle (VU) (Ellermaa 2018b). Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Pidämme vuosina 2020–2021 toteutettua luontoselvitystä kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista asianmukaisena. Hankkeen jatkosuunnittelussa on kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Helsingissä 7.7.2022

Aleksi Mikola

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lähteet:

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 4/2010–1/2011.

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintujen muutonaikaiset kerääntymäalueet Uudellamaalla. Tringa 1/2018. (2018a)

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Tringa 4/2018. (2018b)

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Helsingin seudun pyöräilijät ry
info@hepo.fi

MIELIPIDE
30.6.2022

Vantaan kaupunki / kaupunginhallitus
kirjaamo@vantaa.fi

Mielipide Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

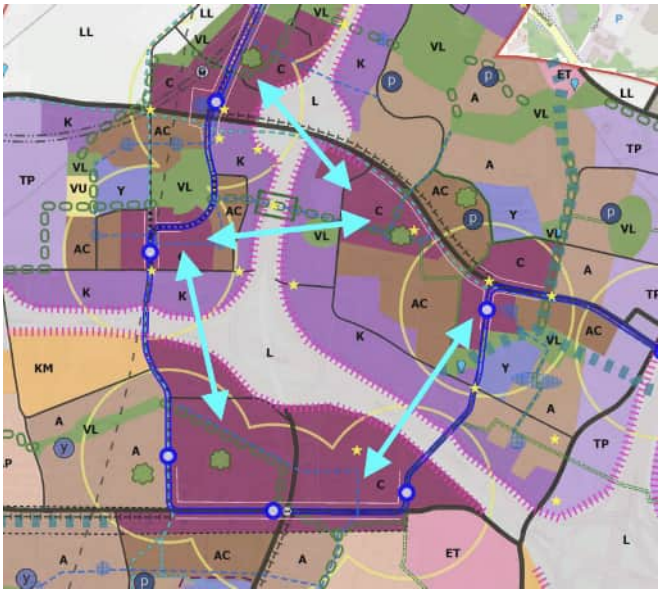
Liikenteen kaavamerkinnät

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.

Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.

Kehä 3:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä.



Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.

Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.

Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta.

Helsingissä 30.6.2022
Helsingin seudun pyöräilijät ry

Timo Hast
puheenjohtaja
[redacted]

Tuure Savuoja
varapuheenjohtaja
[redacted]

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 21.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

HSY

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa

Lausunto
21.06.2022

530/00.02.023.0230/2022

VD/4628/10.02.04.00/2020

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungosta (nro YK0049)

Vantaan kaupungin yleiskaavoitus on pyytänyt lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungosta nro YK0049.

Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri. Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös sinisiviherverkoston elementtejä keskeisille paikoille. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksesta, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen

2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kaavarungon tavoitteiden toteutuminen täysimääräisesti merkitsee asukasmäärän kasvua yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkojen kasvua noin 30 000:lla. Selvää on, että kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

HSY on laatinut ratikkahankkeen vesihuoltosuunnittelun pohjaksi ratikan vesihuollon esisuunnitelman. Lisäksi kaavarungon alueella on suunnitteilla/rakenteilla useita vesihuoltohankkeita. Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.

Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö Sini Lehtonen, etunimi.sukunimi@hsy.fi.

Jukka Saarijärvi
osastonjohtajan sijainen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 27.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Ahlstedt Marjut <[redacted]>
Lähetetty: maanantai 27. kesäkuuta 2022 9.14
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa)

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos

Traficomin dnro: TRAFICOM/252936/04.04.05.00/2022

Vantaan kaupunginhallitus on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

terveisin,

Marjut Ahlstedt

assistentti
[redacted]
sähköposti: [redacted]

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320, 00059 TRAFICOM
www.traficom.fi

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 31.5.2022
Dn:o > VD/4628/10.02.04.00/2020

Museovirasto

Asian siirto

31.05.2022 MV/48/05.02.00/2022

Vantaan kaupunki
Asematie 7
01300 VANTAA

Viite VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia **VANTAA, Vantaan ratikan kaavarungon luonnos**

Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välisen työnjaon mukaisesti kaupunginmuseo vastaa lausunnon antamisesta.

Intendentti Elisa El Harouny

Jakelu Vantaan kaupunki/Vantaan kaupunginmuseo/Kulttuuripalvelut

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 28.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

RAJA
RAJAVARTIOLAITOS

Lau[illegible] [illegible] 2 (2)

05.01.59
RVLDno-2022-1236

Rajavartiolaitoksen esikunta
Teknillinen osasto

28.06.2022

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

RVLE; Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikön lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Perustuen Suomenlahden merivartioston 17.6.2022 ja Vartiolentolaivueen 8.6.2022 päiväämiin lausuntoihin Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikkö toteaa, että Rajavartiolaitoksen esikunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kiinteistöyksikön päällikkö
Kiinteistöjohtaja Heikki Lappalainen

Kunnossapitopäällikkö Teemu Mikkola

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Rajavartiolaitos 28.06.2022 klo 12:57. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

JAKELU kirjaamo@vantaa.fi

TIEDOKSI TEKNOS, SLMVE, VLLV

Sisäministeriö
Rajavartiolaitoksen esikunta
PL 3 (Vilhonvuorenkatu 6), 00131 HELSINKI
Puhelin 0295 421 000, Faksi 0295 411 500
www.raja.fi

Inrikesministeriet
Staben för gränsbevakningsväsendet
PB 3 (Vilhelmsbergsgatan 6), 00131 HELSINGFORS
Telefon 0295 421 000, Fax 0295 411 500
www.raja.fi

Ministry of the Interior
Headquarters of the Finnish Border Guard
P.O. Box 3 (Vilhonvuorenkatu 6), FI-00131 HELSINKI
Phone +358 (0)295 421 000, Fax +358 (0)295 411 500
www.raja.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä: Kaski Suvi [redacted] >
Lähetetty: torstai 2. kesäkuuta 2022 11.52
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo; Lyytinen Jarkko; Siren Pirjo
Kopio: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun
Aihe: VS: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Sipoon kunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Ystävällisin terveisin - Med vänlig hälsning,

Suvi Kaski
Yleissuunnittelupäällikkö - Översiktsplaneringschef FM, YKS 470

Sipoon kunta - Sibbo kommun
Kehitys- ja kaavoituskeskus - Utvecklings- och planläggningscentralen
Martinkyläntie 94 - Mårtensbyvägen 94
PL 7, 04130 Sipoo - PB 7, 04130 Sibbo
[redacted]
www.sipoo.fi

SIPOO
SIBBO

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 10:59
Vastaanottaja: [redacted]
Aihe: VL: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Ohessa Vantaalta tullut lausuntopyyntö.
Asia on avattu Dynastyyn: (LINKKI alla)

Kun vastaatte lausuntopyyntöön, ystävällisesti toimittakaa vastaus myös kirjaamoon, jotta voimme diarioida sen. Tai jos asia menee jaoston kautta, ystävällisesti huomioikaa asian avaaminen jo dynastyssa niin silloinhan liitettynä vastaus näkyy automaattisesti 😊

https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fsip-dynasty10.sipoo.fi%2Fdynasty%2F%23%2Fdb%2FDynasty10_Sip_Tuot%2Fcard%2F%3Fr%3D%252Fcase%252F2429&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0

%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=T2maIRvgVtbFSKRLxG6Tt8a5mq9J%2FCPF65G9g%2F%2B0s1A%3D&reserved=0

T. Carola

Sipoon kunta –Sibbo kommun
Kirjaamo – Registering
Hallintopalvelut – Förvaltningstjänster
Lukkarinmäentie 2 - Klockarbackavägen 2
PL 7, 04131 Sipoo - PB 7, 04131 SIBBO
[redacted]
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sipoo.fi%2F&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=h5533A8Hv0McSU4tYNo%2FnCfKvtxfNNEe3QEREwP2Vzg%3D&reserved=0

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: kirjaamo@vantaa.fi <kirjaamo@vantaa.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 9:56
Vastaanottaja: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Aihe: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Asia: YK0049, Ratikan kaavarunko

Asianumero: VD/4628/10.02.04.00/2020

Käsittelijä: Vanhala Anna-Liisa

Pyydämme lausuntoanne oheisesta Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Tämä viesti on lähetetty Vantaan kaupungin dokumenttienhallintajärjestelmästä.
Jos haluat vastata tähän viestiin sähköpostitse, korvaa lähettäjän osoite osoitteella joka on muotoa:
etunimi.sukunimi@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Toivonen Marika

Lähettäjä: Lauri Kajander <[redacted]>
Lähetetty: torstai 30. kesäkuuta 2022 16.55
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry; Jyri Mikkola
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.docx; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 1 - Uhatut luontokohteet Aviapolis.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 2 - Uhatut luontokohteet Aviapolis_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 3 - Uhatut luontokohteet Tikkurila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 4 - Uhatut luontokohteet Tikkurila_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 5 - Uhatut luontokohteet Hakunila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 6 - Uhatut luontokohteet Hakunila_kartta.pdf

Hei!

Ohessa Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry:n lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta liitteineen.

Toimeksi saaneena,

Lauri Kajander

--
Lauri Kajander
erityisasiantuntija
[redacted]

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Itälahdenkatu 22 b A, 00210 Helsinki
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=P%2FiEIQCEEC6L13YIyqZWEhE7O3eJwJLgIWPfctDy5pA%3D&reserved=0
uusimaa@sll.fi

Tue luonnonsuojelutyötämme:
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2Ftue-toimintaamme%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=dXlJPggjV9kHvudtpWMzrmuWdANisFc1V8HWZcr4Wlc%3D&reserved=0

Suomen luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan piiri

LAUSUNTO **30.6.2022**

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

ASIA: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Kiitämme lausuntopyynnöstä.

Selostuksessa ilmaistut tavoitteet Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokselle ovat sinänsä hyviä. Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaavarunkoluonnoksessa ollaan kuitenkin ohjaamassa kestämätön määrä rakentamista arvokkaille luontoalueille. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja.

Kaavarunkoluonnoksen aineistoon kuuluvassa *Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020-2021* -raportissa on tunnistettu yht. 155 arvokkaan luontokohteen rajausta. Näistä rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. **Liitteissä 1-6** on esitetty em. luontoselvityskoosteen arvokkaiden kohteiden ne osat, joille kaavarunkoluonnoksessa on suunniteltu muuttavaa maankäyttöä (*Huom. Kartat eivät ota kantaa luontoselvityksen mahdollisiin puutteisiin*). Rakentamisen uhkaamissa kohteissa on mm. paljon arvokkaita lehtoja ja lähivirkistysmetsiä yleensäkin. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

AVIAPOLIS

Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella (**Liitteet 1 ja 2**).

Samojen metsäalueiden luontoarvoja on tuotu esiin mm. SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunnossa Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta vuonna 2020 (**Liite 7**).

Lausunnossa todetaan:

”*Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.*

Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle.”

”*Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.*”

Yllä siteeratussa lausunnossa kritisoitiin voimakkaasti alueen puutteellisia luontoselvityksiä. Tämän jälkeen selvityksiä on teetetty lisää, mutta niiden tulosten huomiointi on puutteellista. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria.

LÄNSIMÄEN KAAVARUNKO

Toinen sekä alueen luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue (**Liitteet 5 ja 6**).

SLL:n Uudenmaan piiri on lausunut Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 (**Liite 8**). Tässä ja lukuisissa aikaisemmissa lausunnoissamme on tuotu esiin erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitystä. Länsimäen kaavarungon ratkaisu on rakentamisalueiden rajausten osalta kuitenkin siirretty sellaisenaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokseen, eikä luontoarvoihin ja ekologiseen yhteyteen kohdistuvaa uhkaa ole lainkaan lievennetty. Päin vastoin, Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna jopa levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle.

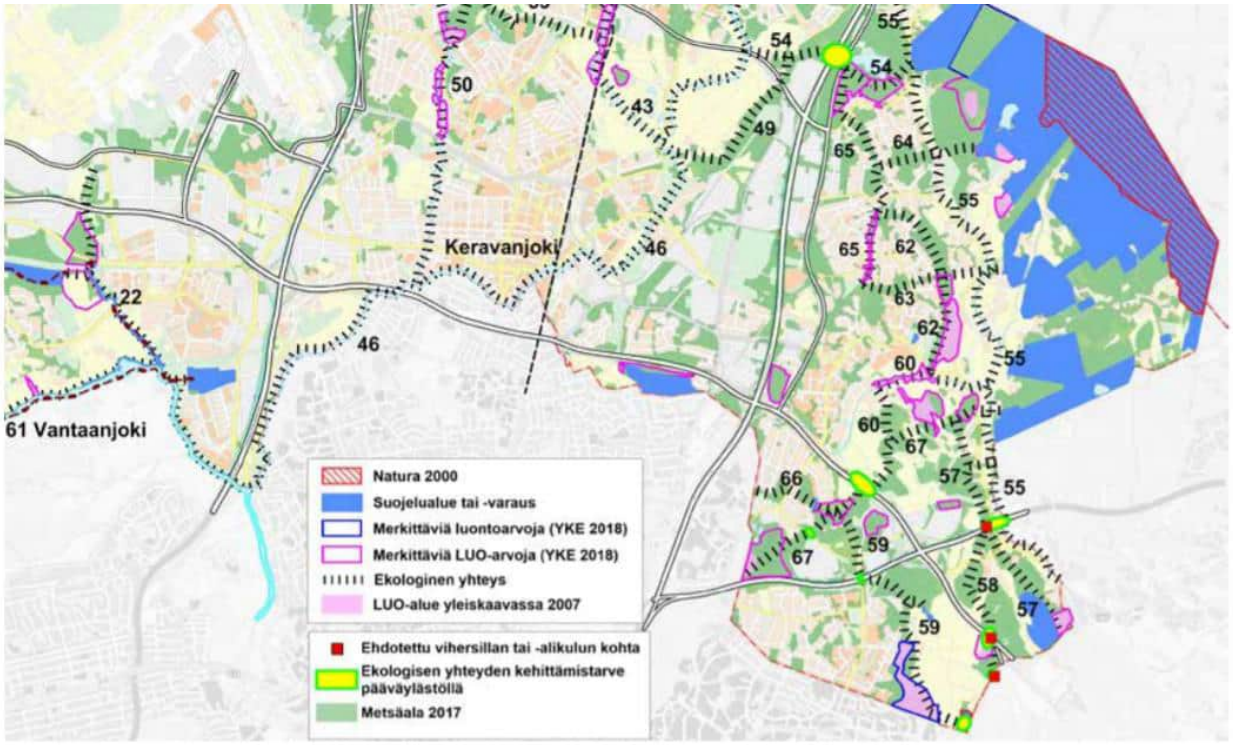
Länsimäen kaavarungosta antamassamme lausunnossa todettiin:

”*Pidämme ongelmallisena kaavarungon kaltaisen oikeusvaikutuksettoman suunnittelutyökalun käyttöä asemakaavoituksen edistäjänä Länsimäen tilanteessa, jossa rakentamista ollaan ohjaamassa kaava-alueen koillisosan eli Långmossenin ympäristön merkittäville luontoalueille. Tällaisen merkittävän maankäyttömuutoksen edistämisen soisi etenevän lähinnä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia kaavareittejä pitkin. Näin varmistuisivat kaavarunkoa varmemmin osallisten vaikutusmahdollisuudet, mukaan lukien mahdollisuus hakea muutosta lainvastaisiksi mahdollisesti koetuista maankäyttösuunnitelmista.*”

”*Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ovat Länsimäen aluetta koskevissa aikaisemmissa lausunnoissaan sekä Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa oikeusvalituksessaan tuoneet esiin Länsimäen kaavarungon alueen merkittäviä metsäisiä luontoarvoja ja alueen merkitystä osana tärkeää ekologista yhteyttä. Långmossenin aluelle suunniteltu rakentaminen on yksi Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa valituksessamme yksilöidyistä valitusperusteita.*

Länsimäen kaavarungossa suunnitellaan rakentamista edelleen merkittävälle osalle Långmossenin arvokasta metsäaluetta sekä maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Tämän lausunnon liitteenä (kts. alla) on kartalle rajattuna arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi.”

SLL:n Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys esittävät arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavien rakentamissuunnitelmien poistamista Länsimäen kaavarungosta (merkitty karttaan sinipunaisella).

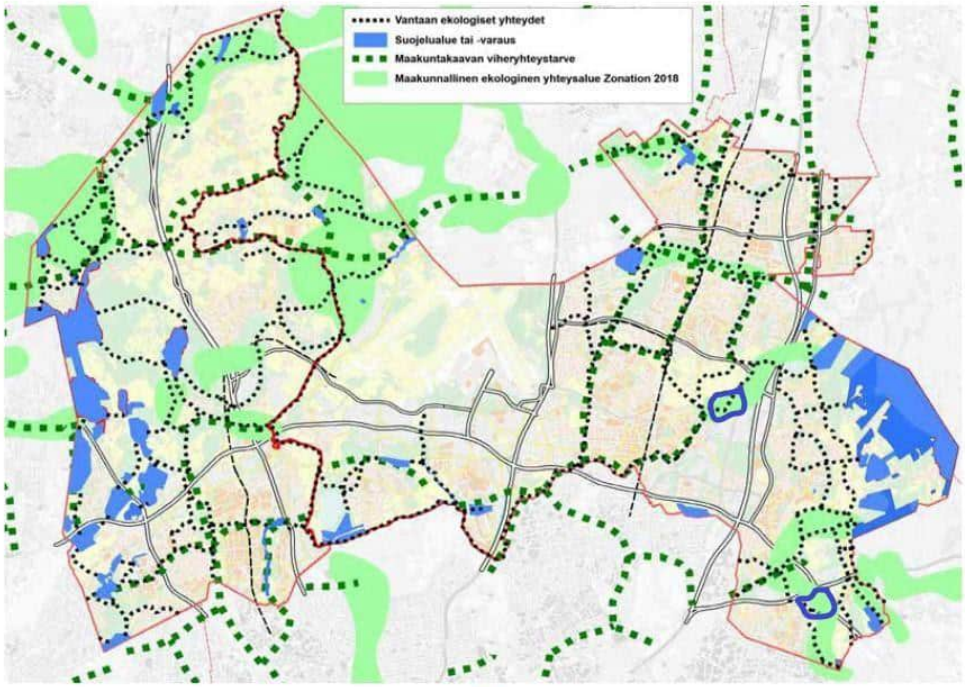


Kuva 26.
Ekologiset yhteydet Hakunilan ja Tikkurilan suuralueilla.

”*Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys (yllä olevassa kartassa nro. 59) kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.*”

LIITE 2. Yhteenvetoa maakuntatason ekologisista yhteyksistä

Ekologisten yhteyksien suhde voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmän viheryhteystarve-alueisiin ja Zonation-analyysin tunnistamiin maakunnallisiin ekologisiin yhteysalueisiin (Jalkanen ym. 2018) sekä Vantaan suojelualueisiin. Kartassa ei ole mukana Vantaan ympäristökeskuksen selvittämiä uusia luonnonarvoalueita vuodelta 2018.



71

”*Långmossenin arvo maakunnallisesti arvokkaana ekologisen yhteysalueen osana on todettu myös Uusimaa 2050 -kaavan taustaselvityksiin kuuluvassa Zonation-pohjaisessa analyysissa (Jalkanen 2018, kartta yllä).*”

RATIKKAVARIKKO

Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (**Liite 9**).

Yhteystiedot:

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
erityisasiantuntija Lauri Kajander
Itälahdenkatu 22b A
00210 Helsinki
[redacted]
uusimaa@sll.fi

Toivomme ensisijaisesti sähköistä asiointia.

Helsingissä 30.6.2022,

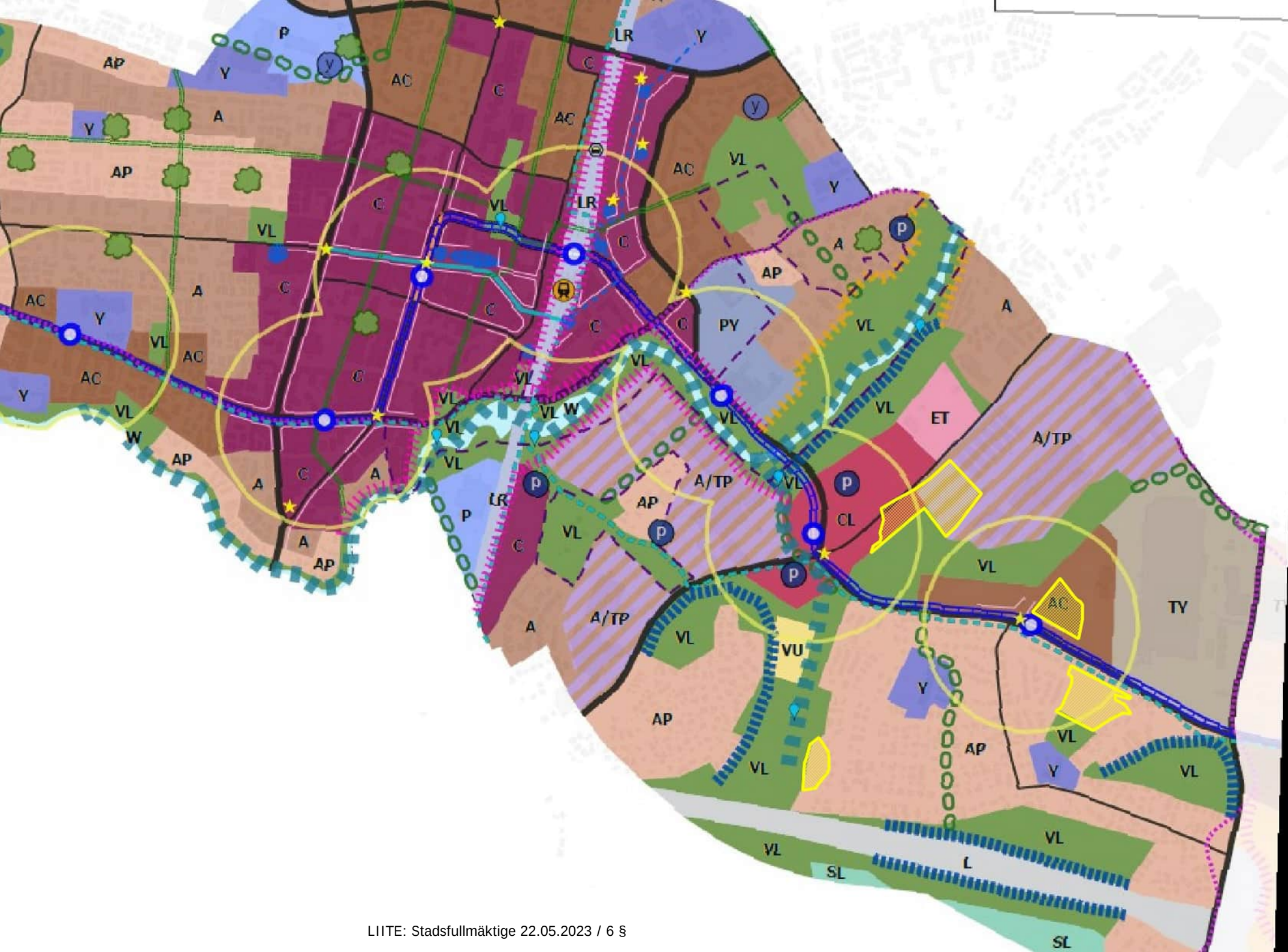
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Laura Räsänen
puheenjohtaja

Lauri Kajander
erityisasiantuntija

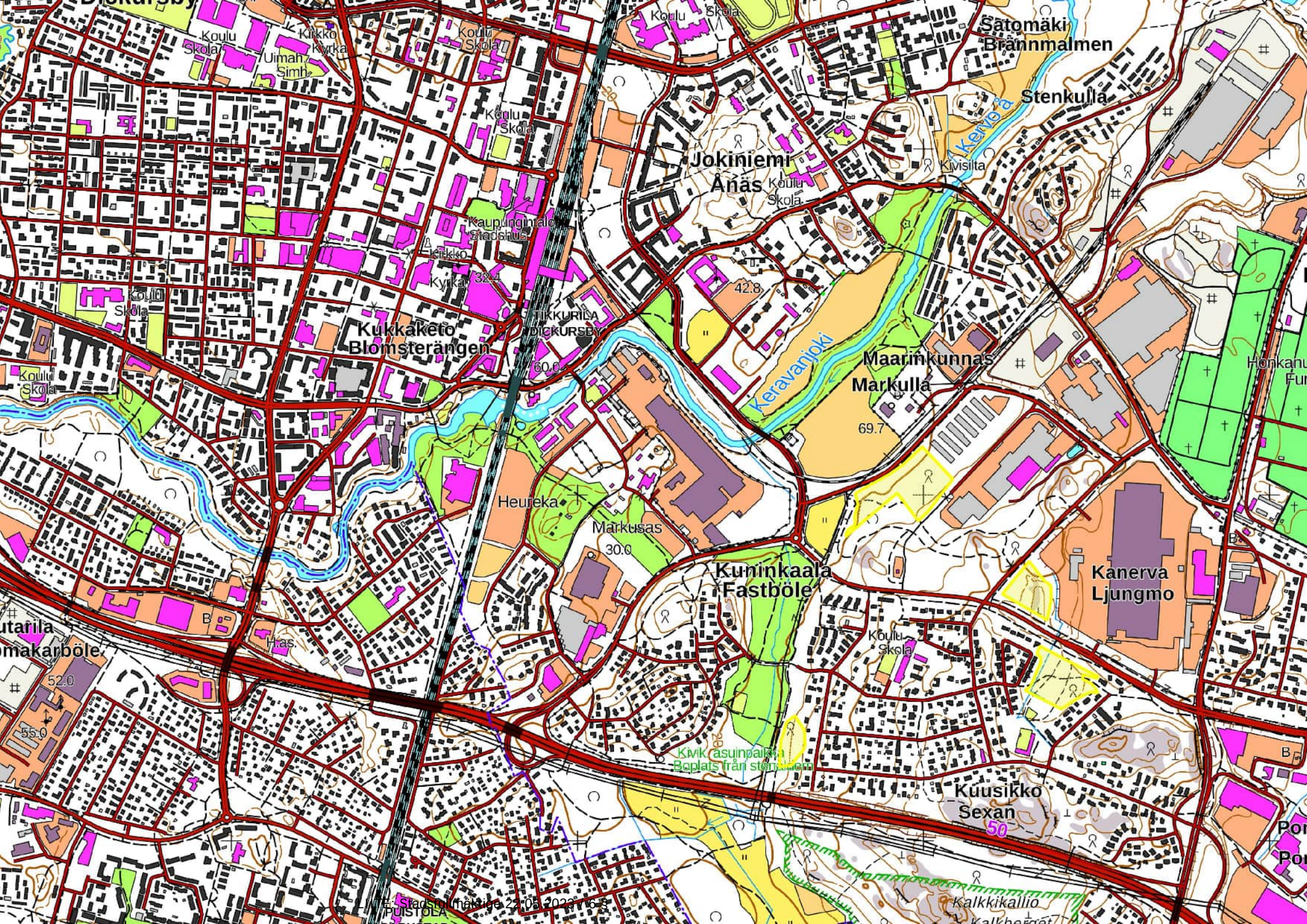
LIITTEET

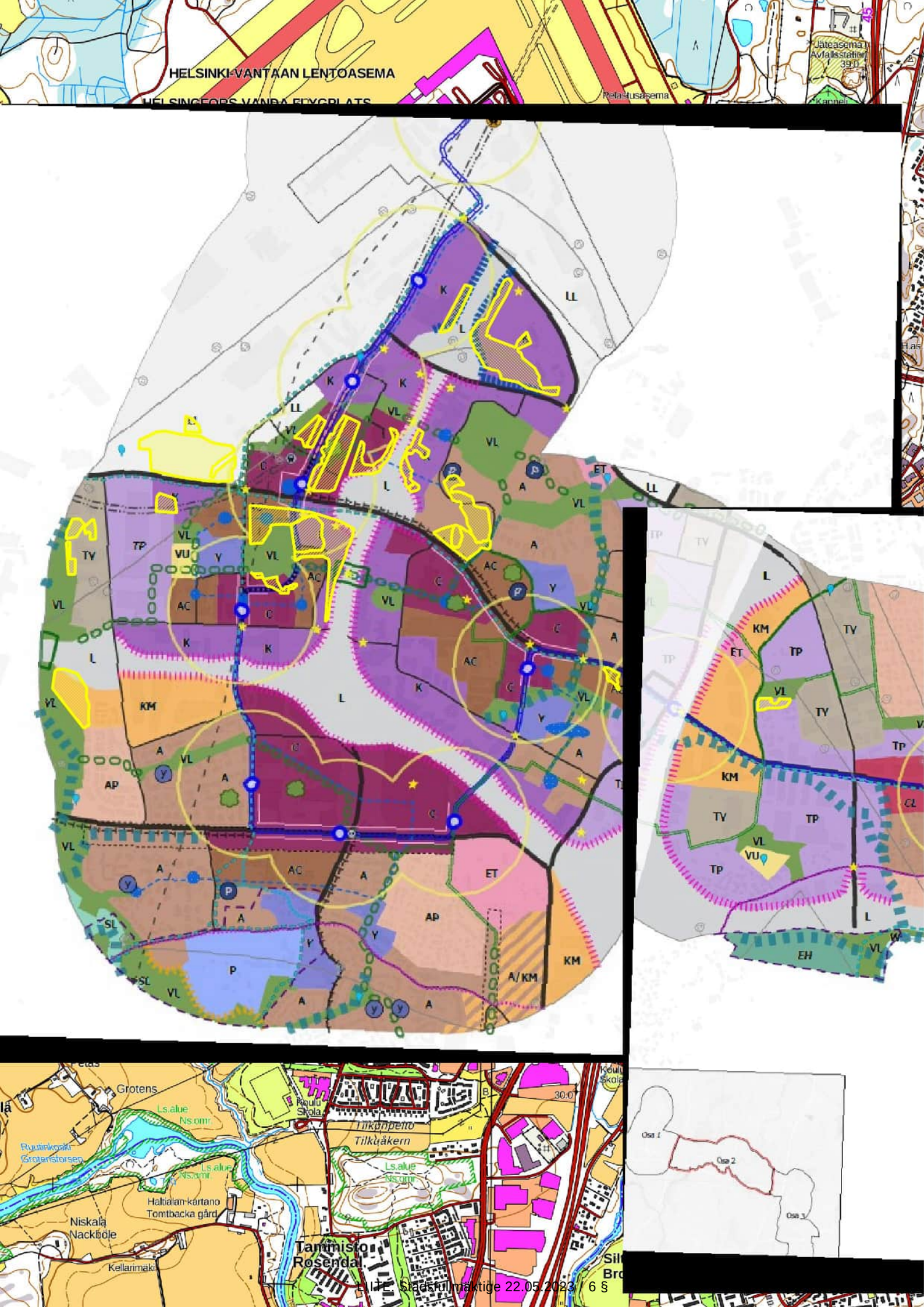
- Liite 1 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kaavarunko
- Liite 2 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kartta
- Liite 3 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kaavarunko
- Liite 4 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kartta
- Liite 5 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kaavarunko
- Liite 6 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kartta
- Liite 7 - SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunto Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta, 2020 - https://www.sll.fi/app/uploads/sites/27/2020/09/Mielipide_Aviapoliksen_teemoista_053100_OAS_1_4_2020_Sll_Vantaa.pdf
- Liite 8 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021- https://www.sll.fi/uusimaa/2021/12/09/lausunto-vantaan-lansimaen-kaavarungosta/
- Liite 9 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Vantaan ratikkavarikon asemkaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 - https://www.sll.fi/uusimaa/2022/04/28/lausunto-vantaan-ratikkavarikon-asemakaavan-paivitetysta-osallistumis-ja-arviointisuunnitelmasta/


AP
Y
AC
C
LR
VL
A
P
W
PY
ET
A/TP
CL
VU
TY
SL
L

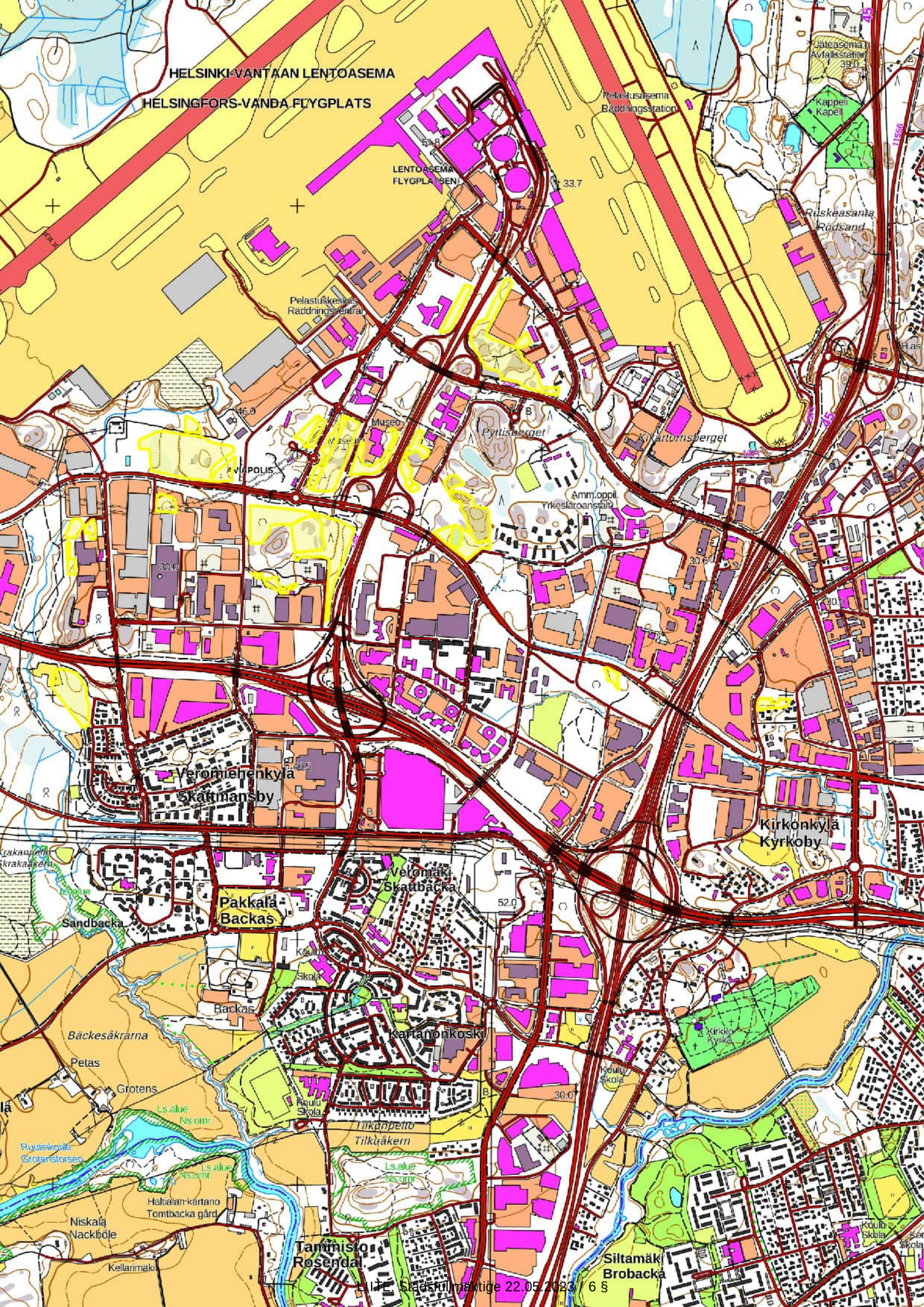
(**Liitteet 5 ja 6**).

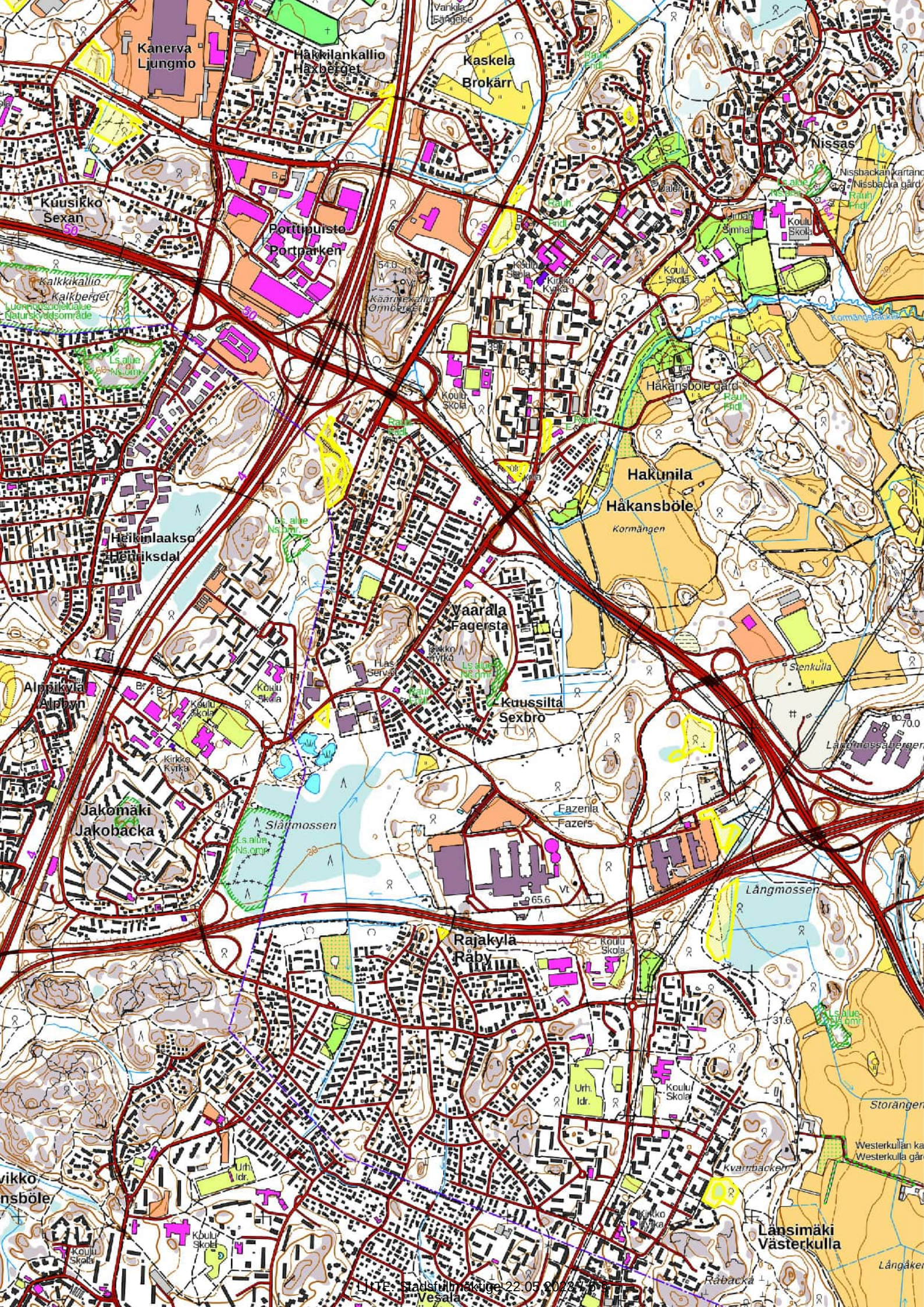
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi


Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Uimahalli
Simhall
Kaupungintalo
Stadshuset
TIKKURILA
DICKURSBY
Kukkaketo
Blomsterängen
Heureka
Markusas
30.0
Jokiniemi
Ånäs
Kivisilta
Kervo
Stenkulla
Sätomäki
Brännmalmen
Keravanjoki
Maarinkunnas
Markulla
69.7
42.8
32.4
60.0
Kuninkaala
Fastböle
Kanerva
Ljungmo
Kivikasuinpaikka
Boplats från stenåldern
Kuusikko
Sexan
50
Kalkkikallio
Kalkberget
52.0
55.0
Has.
B
LIITE Stadsfullmäktige 22.05.2023 65 §


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS VANDA FLYGPLATS
Jäteasema
Avfallsstation
Grotens
Ls.alue
Ns:omr
Ryttarkopla
Grotenstorsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tilkunpelto
Tilkuäkern
Tammisto
Rosendal
Osa 1
Osa 2
Osa 3

VL
TY
AP
Y
SL
KN
TP
AC
A
L
P
CL
W
CT
VU
Alppil
Alp
vikko
nsböle


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS
LENTOASEMA
FLYGPLATSEN
Pelastusasema
Räddningsstation
Jäteasema
Avfallsstation
Kappeli
Kapell
Ruskeasanta
Rödsand
Pelastuskeskus
Räddningscentral
Museo
Pyttisberget
Kirkontorinsberget
VANTAA
Amm.oppil.
Yrkesläroanstalt
Veromiehenkylä
Skattmansby
Kirkonkylä
Kyrkoby
Veromäki
Skattbacka
Pakkala
Backas
Sandbacka
Koulu
Skola
Backas
Bäckesåkrarna
Petas
Grotens
Kartanonkoski
Kirkko
Kyrka
Ls.alue
Ns.omr.
Tilkunpelto
Tilkuåkern
Ryytimkoski
Grotenforsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tammisto
Rosendal
Siltamäki
Brobacka


Kanerva
Ljungmo
Håkkilankallio
Haxberget
Kaskela
Brokärr
Vankila
Fängelse
Nissas
Kuusikko
Sexan
Porttipuisto
Portparken
Kalkkikallio
Kalkberget
Håkansböle gård
Håkunila
Håkansböle
Kormängen
Heikinlaakso
Henriksdal
Vaarala
Fagersta
Kuussilta
Sexbro
Alppikylä
Albyn
Jakomäki
Jakobacka
Slåttmossen
Fazerila
Fazers
Långmossen
Rajakylä
Råby
Stenkulla
Storängen
Kvarnbacken
Länsimäki
Västerkulla
Råbacka
Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Urh.
Idr.
Ls.alue
Ns.omr
Vt
Rauh.
Fridl.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto UUDELY/7137/2022

30.06.2022 Julkinen

kirjaamo(a)vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta.

Ilmastovaikutukset

Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Tästä huolimatta kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.

Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Onnistuessaan arviointi tuo esiin, miten kaavoituksen ratkaisuilla pienennetään ristiriitaa, joka syntyy ratikkakaupungin kehityksen aiheuttamien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden saavuttamisen välille. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta. Kattavaa arviointia voidaan hyödyntää alueellisten kaavarunkojen valmistelun ja ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavoituksen tukena.

Vantaan ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa on analysoitava ratikkakaupunkiin liittyvät merkittävimmät ilmastonäkökohdat. Ne liittyvät todennäköisesti liikkumiseen ja rakentamiseen. Samalla on syytä kiinnittää myös huomioita kaavoituksen mahdollisuuksiin vaikuttaa suunnittelualueen energiaratkaisujen kestävyyteen ja ratikkakaupungin rakentumisen aiheuttaman maankäytön muutoksen hiilinielu ja -varastovaikutuksiin. Ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Hyvä arviointi sisältää myös epävarmuus- ja herkkyystarkastelut ja ottaa huomioon vaihtoehtoiset kielteiset ja myönteiset päästökehityskulut.

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Puhelin 0295 021 000 PL 36
http://www.ely-keskus.fi/uusimaa 00521 HELSINKI

Onnistunut ilmastovaikutusten arviointi tuo esiin, kuinka muut kaavarungon toteutumisen myötä syntyvät hyödyt kuten sujuvampi liikkuminen, nopeammat liikenneyhteydet ja parempi saavutettavuus näkyvät nettomääräisesti myönteisinä ilmastovaikutuksina. Kattava arviointi käsittelee vähintään laadullisella otteella, miten ratikka vaikuttaa välillisesti kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen sen vaikutusalueella olevien asukas- ja työpaikkamäärien muutoksen kautta.

Yhä suurempi osa rakennusten ja infran elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu käyttövaiheen energiankäytön sijaan niiden rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista sekä rakentamisen jätteiden ja massojen käsittelystä. Kaavarunkotasolla on syytä ottaa kantaa, miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. Näitä kysymyksiä on syytä tarkastella kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa ja nostaa arvioinnin esiin tuomia ratkaisuja mukaan alueen jatkosuunnitteluun.

Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.

Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys. Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas. Tämä edesauttaa varsinaisten asemakaavamuutosten työstämistä niin korjaus- kuin uudisrakentamisenkin osalta.

Luonnonsuojelu

Kaavarunkoluonnoksen selostuksessa on tunnistettu oikein Vaaralan alueella sijaitsevat kaavarunkoalueen merkittävimmät vaalittavat luontoarvot. Koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Tämä metsäinen ekologinen yhteys on esitetty selostuksen sivulla 54 olevassa karttakuvassa mutta Uudenmaan ELY-keskuksen näkemykseen mukaan näin keskeinen ekologinen runkoyhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet aivan kuten nyt on esitetty tehtävän erilaisille vahvoiksi tunnistetuille reuna-alueille.

Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen. Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena. Rakenteen jatkosuunnittelun ohjeistus on syytä kytkeä ekologisen yhteyden kaavarunkomerkintään ja -määräykseen.

Raitiovaunuyhteyden jatkosuunnittelussa tulee turvata viitasammakoiden sekä muidenkin matelijoiden liikkumisedellytykset Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Jatkosuunnittelussa on syytä tutustua mm. niihin rakenteellisiin ratkaisuihin, joilla Raide-Jokerin hankkeessa on pyritty turvaamaan matelijoiden kulkuyhteydet raitiotieradan poikki Helsingin Viikin alueella.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa lisäksi tarpeesta kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Nyt lausuttavana olevassa kaavarunkoluonnoksessa esitetään

Fazerintien pohjoispuolelle rakennettavan asuinalue viitasammakon lisääntymisalueena toimivan lammen ympärille. Lampi ja osa sen ympäristöä esitetään varattavan virkistysalueeksi. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että nykykäsityksen mukaan viitasammakko viettää merkittävän osan elinkierrostaan poissa vesiympäristöstä ja mm. horrostaa talvikauden kivennäismaalla karikkeeseen hautautuneena. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Merkinnöistä

ELY-keskus tuo esiin, että määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa. Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI UUDELY: Tuomas Lahti, Larri Liikonen, Anna Mikkola, Marko Nurmi, Anu Schulte-Tigges, Henrik Wager

Tämä asiakirja UUDELY/7137/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUDELY/7137/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 30.06.2022 16:17

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 30.06.2022 16:18

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 29.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 11.36
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Korvausviesti; Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: Vantaan ratikan kaavarunko lausunto_korjattu.pdf

Tärkeys: Suuri

Hei,

lähetimme aamulla lausunnon kaavarungon luonnoksesta. Lausuntoon tehtiin pieni muutos, ohessa korvaava lausunto. Pyydämme poistamaan aiemmin lähetetyn lausunnon ja korvaamaan se oheisella.

Suuret pahoittelut vaivasta!

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 8.24
Vastaanottaja: kirjaamo@vantaa.fi
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Hei,

ohessa lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Aluesuunnittelun vastuualue

Vantaan kaupunki

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus.

Asian tausta

Ratikan kaavarunko on yleispiirteinen, oikeusvaikutukseton maankäytön suunnitelma, jossa esitetään Vantaan uuden n. 19 kilometriä pitkän raitiolinjan ja siihen tukeutuvan tiiviin kaupunkirakentamisen vyöhykkeen periaatteet. Kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja ja toimii asemakaavoituksen oikeusvaikutuksettomana taustavisiona. Kaavarunkoluonnoksen pohjalta laadittavien vaikutusten arviointien sekä vuorovaikutuksen perusteella luonnoksesta muokataan ehdotus. Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä alkuvuodesta 2023.

Kaavatilanne

Maakuntakaava

Vantaan ratikan kaavarunkoalueella on pääosin voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuutta. Lisäksi kaavarunkoalueen kaakkoisosassa on pieneltä osin voimassa lainvoimainen Östersundomin aluetta koskeva Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus eli Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat tulivat pääosin voimaan 24.9.2021 Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltyä kaavakokonaisuudesta jätetyt valitukset. Hallinto-oikeus hylkäsi pääosan valituksista. Maakuntakaavakokonaisuuden muutoksenhakuprosessi on vielä kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa, mutta täytäntöönpanokielto ei ole enää voimassa hylättyjen valitusten osalta.

Yleiskaava ja muut suunnitelmat

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021, mutta se ei ole vielä valituksien vuoksi lainvoimainen. Suunnittelualueella on voimassa yleiskaava 2007, jonka ratkaisut mm. ratikkareitin osalta poikkeavat hieman uuden yleiskaavan ratkaisuista. Kaavarungon suunnittelun lähtökohtana on käytetty uutta yleiskaavaa, jonka ennakoidaan tulevan ainakin pääosin voimaan vuoden 2022 aikana.

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana Helsingin seudun MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä vuosille 2020-2031. MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä ja suunnitelmasta laaditaan luonnos vuoden 2022 aikana.

Lausunto

Uudenmaan liitto näkee Vantaan ratikan kaavarungon erittäin merkittävänä sen laajojen vaikutusten takia. Toteutuessaan ratikka luo merkittävän uuden poikittaisen yhteyden osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja seudullista liikennejärjestelmää. Uusi laadukas joukkoliikennekäytävä ja siihen liittyvä maankäytön tiivistämisen potentiaali mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittämisen uudella tavalla ja sitoo alueen vahvemmin osaksi Vantaan ja koko pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, liikenneverkkoa ja keskusten verkostoa.

Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita. Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoluonnoksen alue on osoitettu pääosin taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeenä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaan Helsingin seudulla vyöhykettä tulee mm. kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinnän suunnittelumääräyksen mukaan vyöhykettä on suunniteltava mm. joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta. Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Alla tarkempia huomioita koskien erityisesti liikennettä ja viherrakennetta.

Liikenne

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulan väylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ja Östersundomin maakuntakaavassa kaavarunkoalueella on viisi joukkoliikenteenvaihtopaikkaa, jotka kytkeytyvät Vantaan ratikkaan. Nämä sijoittuvat lentoasemalle, Tuusulanväylälle, Tikkurilaan, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle.

Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella kulkee Vuosaaren satamarata yhdysratamerkinnällä. Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Viherrakenne

Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.

Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Muuta

Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.

Uudenmaan liitto toteaa, että ratikan kaavarunko on tärkeä sekä maakuntakaavan että Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta ja antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle.

[redacted]

Paula Autioniemi
va. johtaja,
aluesuunnittelu

[redacted]

Ilona Mansikka
kaavoituspäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan ratikka - YK0049

torstai 16. kesäkuuta 2022 14:31

VE:	6.7.2022	**VES:**	16.6.2022	**KAUPUNGILLE:**	6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Lausunto

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO YK0049

Kaupunginosa Keski- ja itä-Vantaa

Kohdealue Ratikan kaavarunko; Lentokenttä, Veromies, Pakkala, Koivuhaka, Viertola, Tikkurila, Jokiniemi, Hakkila, Kuninkaala, Hakunila, Vaarala, Länsimäki

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu saman suuntaisesti suurjännitejohtojen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoituksissa pyritään tarkemmin ottamaan kantaa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n johtoihin ja muuntamoihin.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja suurjänniteilmajohtojen sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, [redacted]

Kaukolämpöverkko

Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti kaukolämpöjohtojen kanssa.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa kaukolämpöinsinööri Tero Kortesmäki, [redacted]

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

Tero Kortesmäki

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Antti Hartikainen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro: VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaa

PVM: 28.06.2022

DNRO: VKM/073/2022

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupungin kirjaamo
Yleiskaavoitus
Mari Siivola

Viite: **Lausuntopyyntönne 24.5.2022**

Asia: **RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049), RATIKAN ASEMAKAAVAT (TARKASTELUALUE 062800) SEKÄ KATU- JA PUISTOSUUNNITELMAT**

Sijainti: **Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle**
Länsimäki 91, Lentokenttä 53, Viertola 63, Koivuhaka 68, Jokiniemi 62, Hakunila 94, Tikkurila 61, Vaarala 93, Veromies 52, Pakkala 51, Kuninkaala 64

Vantaan yleiskaavoitus on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049). Kaavan lähtökohtana on kestävän joukkoliikennekaupungin luominen yleiskaavan kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteen mukaisesti, jossa kaupungin kasvua pyritään ohjaamaan sisäänpäin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Kulttuuriympäristöön liittyvä tavoite on, että ratikkakaupungissa korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton. Työn on tarkoitus valmistua hyväksyttäväksi 2022 loppuun mennessä. Vantaan kaupunginmuseo lausuu asiasta arkeologisen kulttuuriperinnön, rakennetun kulttuuriympäristön ja arvokkaiden maisema-alueiden vaalimisen näkökulmasta.

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Vantaan kaupunginmuseo on antanut mielipiteensä Ratikan kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 13.1.2021 (Dnro VKM/189/2020).

Museon antamassa mielipiteessä kiinnitettiin huomiota siihen, että ratikkalinjan varrella on useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä muinaisjäännös- ja rakennusperintökohteita sekä

maisema-alueita. Rakennusperintökohteisiin kuuluu rakennusten lisäksi tielinjauksia. Museo totesi, että kulttuuriympäristöön kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida muinaisjäännösrekisterin ja Vantaan kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokannassa (Kirsti-tietokanta) huomioidut kulttuuriympäristökohteet ja maisema-alueet ja selvittää, miten uusi linjaus vaikuttaa näiden kohteiden suojeluarvoihin. Museo toi esiin, että asemakaavoitettavilla alueilla olevien merkittävien kulttuuriympäristökohteiden suojeluperusteet tulee selvittää ja näiden kohteiden mahdollinen suojelu toteuttaa tai päivittää tulevissa asemakaavoissa asianmukaisin merkinnöin ja niihin liittyvin määräyksin.

Kaupunginmuseo toi esiin mielipiteessään, että ratikan kaavarunkotyön ja katualueiden asemakaavoitusten yhteydessä on mahdollista tuoda esiin kaupungin historiallista kerroksisuutta vaalimalla arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita ja nostamalla niitä ratikalla matkustavien henkilöiden tietoisuuteen. Tietoisuuden lisäämisellä on mahdollista vahvistaa kaupungin historiallista identiteettiä ja sitä kautta kaupungin elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta. Kohteita voidaan tuoda esiin esimerkiksi pysäkeillä ja reitin varrella taiteen, kyltitysten ja opastaulujen avulla.

Ratikan kaavarunkoon on liitetty reitin kulttuuriympäristöä kuvaava kartta (selostus sivu 50), jossa on erityisesti nostettu esiin kehitettävä tieympäristö. Erittäin merkittävä kulttuuriympäristökohde Suuri rantatie, sitä sivuavine vanhoine kyläteineen, on merkitty tarkastelualueella kehitettäväksi tieympäristöksi, Yleiskaava 2020 linjauksen mukaisesti. Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.

Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kultuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.

Selostuksen sivulla 50 olevaan karttaan on merkitty Yleiskaava 2020 mukaiset arvokkaiden kulttuuriympäristöalueet, RKY-kohteet, merkittävät rakennusperintökohteet sekä muinaisjäännökset. Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta

kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää. Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä").

Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.

Varsinainen kaavakartta ei ole kultuuriympäristökohteiden näkökulmasta niin tarkka kuin selostuksen sivulla 50 oleva kartta. Esitysteknisesti tämä on ymmärrettävää. Kaavakarttaan liittyy aluerajausmerkintä, jolla on osoitettu laajimmat arvokkaat kulttuuriympäristön kokonaisuudet (maisema- ja RKY-alueet). Kartassa ei ole merkittynä yksittäisiä, muilla alueilla sijaitsevia merkittäviä kulttuuriympäristökohteita. Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Edellämainittuja, lähinnä teknisiä, huomioita lukuunottamatta museolla ei ole huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta. Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.

[redacted]

Päivi Yli-Karhula
vs. Museopalveluiden päällikkö

[redacted]

Susanna Paavola
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto
Uudenmaan Ely-keskus

17.6.2022 Julkinen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan kaupunki

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko; VR-Yhtymän kommentit

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

1. Raitiotie

Raitiotieliikenne on ympäristöystävällistä ja tukee omalta osaltaan siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja.

Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastonmuutoksen torjumiseksi siirtymä henkilöautoista raideliikenteeseen on välttämätöntä ja ilmastotietoisuus tullee vähentämään henkilöautojen omistusta erityisesti kaupungeissa.

Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.

Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. Myös asiakastyytyväisyys on Tampereen ratikasta saadun kokemuksen perusteella hyvällä tasolla kilpailutetussa toimintamallissa. Taustalla on tuotantomalli, jossa asiakastyytyväisyyttä mitataan aktiivisesti osana ohjaavia mittareita. Lopputuloksena on ostoliikennettä korkeampi matkustajatyytyväisyys. Kansainvälisesti tarkasteltuna yleisintä kilpailutus on uusilla raitioliikenteen reiteillä. Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.

2. Tikkurilan matkakeskus

Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Kyseessä on merkittävä liikenteellinen solmukohta lentomatkustajille, lähi- ja kaukojunaliikenteelle sekä

VR-Yhtymä Oyj
Postiosoite PL 488, 00101 Helsinki
Käyntiosoite Radiokatu 3, 00240 Helsinki
P. 0307 10
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

kaupunkiliikenteen busseille. Vantaan ratikan myötä raitiotieliikenne kytkeytyy osaksi matkaketjuja ja parantaa joukkoliikenteen palveluverkostoa ja kattavuutta.

Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia. Tikkurilan asemanseudun jatkokehittämissuunnitelmissa tulee huomioida parkkipaikkojen riittävyys henkilöautojen liityntäpysäköinnille. Pysäköinnin kehittämisessä tulee hyödyntää digitaalisia ratkaisuja.

3. Pääradan lisäraiteet

Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.

Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita.

Helsinki-Tampere rataväli on koko Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa. Uusien matkustajavuorojen lisääminen ruuhka-aikoina on käytännössä mahdotonta. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.

Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pisara- ja Lentorata lisäisivät ratakapasiteettia Helsinki-Kerava välille ja kerrannaisvaikutuksina myös valtakunnallisella tasolla.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 0307 10

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Kirje

2.6.2022

VN/15823/2022
VN/15823/2022-YM-2

Vantaan kaupunki

Ympäristöministeriön vastaus; ei lausuntoa.

Ympäristöministeriö ei anna lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Assistentti Eeva-Liisa Siru

Jakelu Vantaan kaupunki

Postiosoite Postadress Postal Address	Käyntiosoite Besöksadress Office	Puhelin Telefon Telephone	Faksi Fax Fax	s-posti, internet e-post, internet e-mail, internet
Ympäristöministeriö PL 35 00023 Valtioneuvosto	 Aleksanterinkatu 7 Helsinki	 0295 16001 +358 295 16001	 09 1603 9320 +358 9 1603 9320	 kirjaamo.ym@gov.fi

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN LAUSUNTO-TIIVISTELMÄT VASTINEINEEN

YK0049

VANTAAN RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnoista. Kaavarunkoluonnoksesta saatiin 14 lausuntoa, joissa oli varsinaista sisältöä. Tähän raporttiin kustakin lausunnosta on poimittu ydinkohdat ja tarvittaessa ne on jäsennelty kussakin lausunnossa käsiteltäviin teemoihin. Yleiskaavayksikössä näihin on laadittu vastineet noudattaen samaa jäsentelyä. Lopuksi on koottu yhteen, onko lausunto aiheuttanut muutostarpeita kaavarunkoon.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5

Finavia Oyj 6

Fingrid Oyj 7

Helsingin kaupunki 9

Helsingin seudun pyöräilijät ry 11

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä 13

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 16

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 17

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry 21

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) 24

Uudenmaan liitto 29

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 35

Vantaan kaupunginmuseo 36

VR Yhtymä 38

Caruna Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa
- Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto
- Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä. Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Vastine

Ratikan kaavarungon alueella sijaitsee Caruna Oy:n suurjännitteistä jakeluverkostoa. Voimajohtoverkosto on esitetty Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Kaavarunkotasolla osoitetaan alueiden käyttötarkoituksia, mutta ei tulevan rakentamisen täsmällisiä sijainteja. Voimajohtoverkoston aiheuttamat rajoitukset puustolle ja rakennuksille huomioidaan asemakaavatasolla.

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Mahdollinen voimalinjan siirtäminen täsmentyy tarkemmassa suunnittelussa.

Finavia Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.
- Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.
- Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Vastine

Ratikan kaavarunko ei määritä ratikan linjausta ja pysäkkien tarkkoja sijainteja, vaan ne ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Finavian ja alueen muiden toimijoiden kanssa.

Maamerkit edustavat kaupunkikuvallisesti korostettavaan paikkaan liittyvää laadullista kehittämistavoitetta, ja kuten kaavarunkoselostuksesta ilmenee, niillä ei tarkoiteta korkeaa rakentamista, vaan paikan henkeä ilmentävää mieleen jäävää rakennusta, rakennetta, kaupunkitilaa tai luontoelementtiä. Näiden toteuttamisen tapa tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, ja siihen on mahdollista vaikuttaa näihin suunnitelmiin liittyvässä vuorovaikutuksessa.

Fingrid Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen
- Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki (yleissuunnittelu käynnissä) ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari (reitin tarkastamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa on käyty keskustelua 2007 päättyneen YVA-menettelyn jälkeen) sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Hankkeet tulee huomioida maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa.
- Risteämälausunto tulee pyytää, mikäli esim. ratikkahanke tai muu suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Yhteensovittaminen tulee aloittaa hyvissä ajoin ja jatkaa sitä suunnitelmien tarkentuessa.
- Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntaisten Fingridin 400 kV voimajohtojen kohdalla on kaavamerkintä Kehitettävä voimajohtoalue. Fingrid muistuttaa, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisenpoikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, onko tällainen kaavamerkintä realistinen, ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana yhteistyössä Fingridin kanssa. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Länsisalmi-Viikinmäki 400 kV maakaapelihanke sekä Länsisalmi-Vuosaari 400 kV voimajohtohanke on huomioitu ja osoitettu Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisuja, eikä siinä ole toistettu kaikkia yleiskaavan merkintöjä. Yleiskaava oikeusvaikutteisena kaavana ohjaa ratikan kaavarunkoalueen asemakaavoitusta, myös voimajohtohankkeiden osalta.

Ratikan kaavarungossa on osoitettu Pakkalassa Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntainen alue merkinnällä *Kehitettävä voimajohtoalue*. Alueelle sijoittuu Fingridin kantaverkkoa ja myös muiden toimijoiden suurjänniteverkkoa. Kaavarungon linjaus on uuden yleiskaavan mukainen ja sen tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittäminen, mikäli voimajohtojen sijoittaminen maan alle todetaan teknisesti ja taloudellisesti mahdolliseksi. Kaupungin tiedossa on, että tällainen ratkaisu olisi teknisesti haastava ja kallis toteuttaa sekä edellyttäisi lisäselvityksiä.

Lisäselvityksissä voidaan arvioida maakaapeloinnin tai tunneloinnin kustannuksia sekä teknisiä ja taloudellisia toteutusedellytyksiä, sekä verrata niitä maankäytöllisiin hyötyihin, joita alueen vapautuminen rakentamiskäyttöön tuottaisi.

Helsingin kaupunki

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa.
- Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.
- Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.
- Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle (n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa). Tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.
- Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Vastine:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan uuden yleiskaava 2020:n (voimassa 11.1.2023 lähtien) ratkaisun keskeisiä periaatteita. Sen tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhyke on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo

seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat Mellunmäen metroasemalle.

Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Vantaan ratikan pysäkeillä ei ole varauduttu autoliikenteen liityntäpysäköintiin. Ratikkapysäkeillä on sen sijaan varauduttu pyörien liityntäpysäköintiin sekä mikroliikkumisvälineisiin.

Kaavarungossa on varauduttu Vantaa yleiskaava 2020:n ratkaisun mukaisesti raitiotien liittämiseen Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa sekä Pakkalassa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnöillä.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun pyöräilijät ry

Tiivistelmä lausunnosta

- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.
- Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.
- Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa.
- Baanat Pakkalassa/Lustikullassa
    - Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.
    - Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueenreunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.
    - Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyränkautta.

Vastine:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kehä III:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin eteläläntisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.
- Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita.
- HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.
- HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.
- HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä.
- Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.
- HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta.
- Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän,

joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan vaatimat tilavaraukset ja geometria suunnitellaan laadinnassa olevien katusuunnitelmien sekä alustavien rakennussuunnitelmien yhteydessä.

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset ovat tärkeä osa hankkeen perusteluita, ja niistä tehdään päivitetyt selvitykset ennen rakentamispäätöstä.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista

Vantaan ratikan investointikustannuksia ei ole ollut tarkoitus rahoittaa säästämällä bussiliikenteen palveluista. Ratikka korvaa toteutuessaan bussirunkolinjan 570, mutta muusta ratikan aikaisesta bussilinjastosta ei ole vielä päätöksiä. Vantaan ratikka on investointi, jonka tavoitteena on maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Ratikan kaavarunko mahdollistaa kaupungin kasvun ja kehittämisen, mutta kaavarunko ei ota kantaa infrakorvausmenettelyn nykyisiin haasteisiin.

Varikosta, infrasta ja kalustosta

Kaikki erityisratkaisut, esimerkiksi akulla ajo ilman ajolankoja, selvitetään yhdessä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa huolellisesti erityisesti elinkaarikustannusten kannalta ratikan suunnittelun yhteydessä. Laaja taloudellinen arviointi on välttämätöntä, jotta ratkaisuilla ei aiheuteta yllättäviä kustannuksia esimerkiksi kalustoon tai kunnossapitoon.

Tuusulanväylä (kt 45), Lahdenväylä (vt 4) ja Porvoonväylä (vt 7) ovat valtiolle kuuluvia teitä. Niillä olevia vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikkaan suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Vantaan ratikkaa suunnitellaan siten, että se on mahdollista toteuttaa vaikka Santarata ei vielä poistuisikaan. Santarata estää alueen täysimääräisen maankäytön toteutumisen, joten radan siirtäminen on oleellinen osa kaavarungon maankäytön ratkaisua. Vantaan kaupunki pyrkii aktiivisesti löytämään Santaradalle korvaavan sijainnin tiedostaen rataverkon kunnossapito tarpeen.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.
- Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Vastine

Vesihuollon suunnitelmia laadittaessa varaudutaan kaupungin kasvuun. Suunnittelua tehdään yhteistyössä HSY:n ja Vantaan kaupungin kesken, ja tulevan asukas- ja työpaikkamäärien kasvu huomioidaan suunnitelmissa. Tarkemman suunnittelun yhteydessä huomioidaan vesihuollon putkien ja laitteiden tilavaraukset.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.
- Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria
- Selvitysten tulosten huomiointi on puutteellista.

Aviapolis

- Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella.
- Viheralueisiin kytkeytyneisyyteen Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä pitäisi säilyttää.

Länsimäen kaavarunko

- Luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys, maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.”
- Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle. SLL on esittänyt poistettavaksi arvokkaita alueita uhkaavia rakentamisvarauksia Långmossenin alueelta.

Ratikkavarikko

- Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (Liite 9).

Vastine

Yleistä

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu

on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kohdalla.

Luontoarvojen ja viherverkostojen osalta tarkastellaan mm. merkitystä luonnonsuojelulaissa esitettyjen suojelukriteerien puitteissa: suojeltavat luontoarvot priorisoidaan, alemman statuksen kohteet pyritään varjelemaan mahdollisuuksien mukaan, ja esim. osana laajempaa ekologisten ja virkistysalueiden verkostollista kehittämistä. Joitakin luontoarvoja voidaan säilyttää osana rakennettua ympäristöä.

Myös suunnittelun mittakaavataso voi vaikuttaa. Ratikan kaavarungon tapaisessa yleispiirteisessä suunnitelmassa ei esitetä viheralueverkoston pienimpiä osia, vaan ne näyttäytyvät vasta yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun tasolla. Ratikan kaavarungossa viheralueita on tarkasteltu nimenomaan kytkeytyvänä verkostona, ja suunnittelussa on tunnistettu monia puutteita ja katkoksia nykyisessä viherrakenteessa. Näitä katkoksia pyitään mahdollisuuksien mukaan eheyttämään tai etsiä uusia tapoja parantaa viherverkoston kytkeytyneisyyttä, esimerkiksi viherkadut.

Ratikan luontoselvityksissä yhteensä 155 luontotyyppirajauksesta kuvioista 27 määritettiin arvokkaiksi, paikallisesti huomattavan merkittäviksi tai alueellisesti merkittäviksi kohteiksi (arvoluokka II), 127 kohtalaisen arvokkaiksi, paikallisesti merkittäviksi kohteiksi (III) ja yksi ei merkittäviä luontoarvoja sisältävä kuvio (IV). Mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Kaavarungossa arvokkaat luontotyypit ovat suurimmaksi osaksi viheralueilla. Osa on rakennetuilla tonteilla, joita ei edes voida merkitä viheralueeksi. Hyviä rakentamispaikkoja on jätetty käyttämättä luontoarvojen takia. Luokan II luontotyyppejä on muualla kuin viheralueella vain erityisen hyvästä syystä (esim. lentokenttäalue).

Vaikutusten arvioinnin mukaan viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Luonnoksessa noin 65% viherpeitteisestä alueesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Valmiiseen kaavarunkoon määrä on jonkin verran lisääntynyt. Muualla kuin viheralueilla viherpeitteinen alue tulee vähenemään tai muuttumaan. Yleiskaavassa 2020 kuitenkin edellytetään vihertehokkuutta useimmilta rakennettavilta alueilta. Yleiskaavaa on tältä osin tarkennettu ratikan kaavarunkoon tiukentamalla vaatimusta edelleen. Ratikan kaavarungossa on yleismääräys: ”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.” Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. viherkatoilla. Vihertehokkuus ohjaa alueita kehittymään vehreiksi. Vihertehokkuuslaskurissa saa eniten pisteitä säilytettävästä kasvillisuudesta, varsinkin säilytettävistä suurista puista.

Aviapolis

Avipoliksen Veromiehen kaupunginosa on hiljalleen muuntumassa logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen. Kaupunginosan sisäisen viheralueverkoston rungon muodostavat yleiskaavassa viheralueeksi varatut mäet, Pyttisberget ja Plootukallio sekä purot Pytinoja ja Palo-oja. Ratikan kaavarungossa on esitetty yhteyksiä näiden välille, purot siniverkostona sekä sinivihervkostoa täydentäviä pienempiä viheralueita. Nykyistä metsää pyritään myös tonteilla säilyttämään niin paljon kuin mahdollista.

Ratikan kaavarunkoon on tuotu Viherketju-merkintä, joka osoittaa toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Tällainen viherketju-merkintä yhdistää myös Avipoliksen suuralueiden länsi- ja keskiosan viheralueita sekä Aviapoliksen itäosan Pyttisbergetin metsäaluetta. Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joilla kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

Länsimäen kaavarunko

SLL lausui, että sekä luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue, erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys. Yhteys merkittiin valmiiseen kaavarunkoon paikallisena metsäisenä ekologisena yhteytenä ja viherketjuna, joiden sisältö tarkentuu jatkossa. Ratikan kaavarungon ulkorajaa on luonnokseen verrattuna muutettu siten, että Länsimäen kaavarungossa osoitettu selvitysalue on kaavarungon ulkopuolella. Långmossenin alue on YK2020:ssa merkitty kokonaisuudessaan asumisen alueeksi. YK2020 tukeutuu voimassa olevaan

maakuntakaavaan. Rakentamisalueet on tarkennettu Länsimäen kaavarungon mukaisiksi.

Varikko

Ratikan varikon alueelta on laadittu luontoselvitys, jonka tulosten perusteella arvokkaat luontokohteet sijaitsevat suunnitellun varikkoalueen ulkopuolella. Varikon alueesta laaditaan hankesuunnitelma, jonka yhteydessä arvioidaan vaikutukset metsäpinta-alan pienenemiseen sekä pohjavesivaikutuksia. Varikon alueelta on laadittu pohjavesiselvitys. Rakentaminen tulee pienentämään paljaan maan pinta-alaa alueella. Rakentamisen negatiivisia vaikutuksia vähennetään huomioimalla puhtaiden hulevesien viivyttäminen ja imeyttäminen tontilla sekä ajoneuvoliikenteen alueella hulevesien biosuodattaminen ennen johtamista pohjavesialueen ulkopuolelle tai hulevesiverkostoon. Asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan vaikutukset ja annetaan tarkemmat määräykset pohjaveden suojelemiseksi sekä rakentamisen aikaan että lopputilanteessa.

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Yleisesti joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista pidetään lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen. Hankkeen huomattavan suuren mittakaavan vuoksi infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaaminen, jota pidetään välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.
- Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

- Kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta (MAALI), Niskalan peltojen MAALI-alue, Sipoonkorven MAALI-alue ja Itä-Helsingin MAALI-alue.
- Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.
- Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.
- Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja Itä-Helsingin MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

- Vuosina 2020–2021 toteutettu luontoselvitys kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista on asianmukainen. Hankkeen jatkosuunnittelussa on

kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Vastine

Yleistä

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Tunnistamme ekologisen kestävyyden kestävyyden kivijalkana. Tämä on tuotu esille jo yleiskaavan 2020 tavoitteissa. Yleiskaava 2020, selostus (6.2.1.Ekologinen verkko) :"Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka kivijalka on ekologisen kestävyyden turvaaminen. Yleiskaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa. Yleiskaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) sekä suojelualueita toisiinsa kytkeviä ekologisia runkoyhteyksiä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston (liite 1.) perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppien säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä." Ratikan kaavarungon rooli on täydentää yleiskaavan perusratkaisua.

Ekologisen verkoston isot ratkaisut tehtiin yleiskaavassa. Ratikan kaavarunko tiivistää kaupunkirakennetta ennen kaikkea jo rakennetuille alueille. Ekologinen kestävyys ei ole lakannut olemasta kestävyyden perusta, vaikka ratikan kaavarungossa on nostettu myös taloudellisen ja sosiaalisen kestävyyden tavoitteita esille. Viheralueet ollaan pääosin säästämässä jo yleiskaavan mukaan, jota ratikan kaavarunko tarkentaa.

MAALI-alueet ja viheralueverkosto

Kasvava asukasmäärä väistämättä lisää alueen virkistysalueisiin ja reitteihin kohdistuvaa käyttöpainetta, ja silloin korostuu juuri virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt ja palvelut, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois esim. herkiltä MAALI-alueilta. Reitit voidaan esimerkiksi mitoittaa niin, että luontoarvojen säilyminen on ensisijainen päämäärä. Luontoarvot parhaiten turvaavat ratkaisut tarkentuvat tapauskohtaisesti jatkosuunnittelussa. Kaavarunkoehdotuksen selostukseen on lisätty ohjeita koskien viherrakenteen jatkosuunnittelua. Luo-alueilla tutkitaan tarkemmin asemakaavatasolla, mitä merkintöjä on tarkoituksenmukaista käyttää.

Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Kaavarunkoehdotukseen on tuotu oma kaavamerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” maakunnallisesti merkittävälle ekologiselle yhteysalueelle, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.” Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä.

Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella sijaitseva Itä-Helsingin metsien MAALI-alueeseen liittyviä viheryhteyksiä Länsimäen aleen Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Luonnoksesta laadittiin vaikutusten arviointi. Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Tiivistelmä lausunnosta

Merkintöjen määräyslogiikka

- Määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa.
- Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Ilmastovaikutukset

- Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.
- Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta.
- Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan.
- Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.
- Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

- Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

- Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys.
- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin.
- Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.

Luonnonsuojelu

- ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostuksen sivulla 54 esitetty maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Lisäksi kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet
- Myös Ojangon ja Kuussillan välillä kehä III:lla runkoviheryhteyttä koskevaan kaavamääräykseen voisi lisätä ohjeistuksen rakenteen jatkosuunnittelua varten (ELY:n lausunnossa: “Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena.”)
- ELY lausuu, että viitasammakon ja muiden matelijoiden liikkumisedellytykset on turvattava jatkosuunnittelussa (mm. Raide-Jokerin alikulkuratkaisuista mallia) Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Vastine

Merkintöjen määräyslogiikka

Kaupan määräys (KM) muutetaan vastaamaan HHO:n päätöstä: *Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä* -poistetaan.

Ratikan kaavarunko seuraa yleiskaavan merkintälogiikkaa tärkeimmiltä osiltaan, mutta ratikan kaavarunko on tarkkuustasoltaan ja tehtäviltään erilainen suunnittelutaso. Ratikan kaavarungon esitystapaa kehitettäessä pidettiin tärkeänä myös sitä, että ratikan kaavarungon merkinnät eivät ole ristiriidassa jo aiemmin laadittujen alueellisten kaavarunkojen kanssa. Tarkentuvasta suunnittelusta hyödyn saaminen edellyttää myös osin erilaisten merkintöjen käyttöä. Esimerkiksi yleiskaavan työpaikka-alueiden luokka on jaettu kaavarungossa kahtia. Ratkaisuun vaikuttaa Aviapoliksen kaavarunko, jossa käytetty intensiivisten työpaikka-alueiden luokka ei olisi tullut luontevasti huomioiduksi ilman omaa merkintäänsä. Ratikan kaavarungon K-aluevaraukset vastaavat käytännössä Aviapoliksen kaavarungon intensiivisiä työpaikka-alueita.

Ilmastovaikutukset

Vantaan kaupungin tavoitteena on hiilineutraalius vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekarttaan (2021-2025) sisältyy useita tavoitteita, joita ratikan kaavarungolla toteutetaan (kuten tiivistetään maankäyttöä pääsääntöisesti raideliikenteeseen tukeutuen, kehitetään keskuksia toiminnallisesti monipuolisina kaupunkikeskustoina, sijoitetaan uudet asunnot, työpaikat ja palvelut pääosin aseman seuduille ja joukkoliikennevyöhykkeelle, mahdollistetaan tiiviillä kaupunkirakenteella palveluiden helpompi saavutettavuus ja laajempien viheralueiden säästäminen, kehitetään joukkoliikenteen toimivuutta). Lisäksi resurssiviisauden tiekarttaan sisältyy useita muita tavoitteita, joihin ratikan kaavarunko ei suoraan ota kantaa (esim. Edistetään vähähiilistä rakentamista sekä rakentamisen kiertotaloutta). Kaavarunko on yksi työkalu kaupungin ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen kokonaisuudessa. Kaavarungossa on järkevää keskittyä niihin näkökulmiin, joihin sillä voidaan parhaiten vaikuttaa.

Ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa arvioitiin kaavarunkoluonnosta Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostetulla arviointikehikolla alue- ja yhdyskuntarakenteen, ilmastonmuutokseen sopeutumisen, luonnonvarojen käytön ja viherrakenteen sekä liikennejärjestelmän ja energiaratkaisujen kannalta. Arvioinnissa tarkasteltiin sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia. Arvioinnin mukaan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat liikkumistarpeen vähentäminen, kulkumuotojakauman painottaminen kestäviin vaihtoehtoihin, alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen. Heikkouksia taas olivat rakentamisen määrä ja mahdollinen hiili-intensiivisyys, liikkumisen määrän kasvu asukasmäärän kasvaessa, luonnonvarojen käyttö ja viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä tiiviin kaupungin mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa. Arvioinnissa huomioitiin myös epävarmuudet ja vaikutusten pysyvyys ja tuotiin esiin jatkosuunnittelussa huomioitavat tekijät, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja sopeutumista edistää.

Näitä seikkoja on huomioitu jo Resurssiviisauden tiekartassa, joka sisältää myös rakentamisen päästöihin ja materiaalitehokkuuteen liittyviä tavoitteita (mm. Edistetään vähähiilistä rakentamista, Edistetään rakentamisen kiertotaloutta sekä Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä). Lisäksi

rakennusten elinkaaren aikaista hiilijalanjälkeä tullaan ohjaamaan lainsäädännöllä lähivuosina.

Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, jonka tarkempaa toteuttamista ohjataan asemakaavoilla. Asemakaavatasolla määritellään rakentamisen yksityiskohdat, ja voidaan antaa niihin liittyviä tarkempia määräyksiä. Kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeita jatkosuunnitteluun myös ilmasto- ja resurssiviisausnäkökulmasta. Lisäksi kaavarungon määräyksiin on lisätty yleismääräys, jonka mukaan asemakaavoissa on kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä.

Liikennejärjestelmä

Vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikan ja valtion maantieverkkoon kuuluvien teiden (kt 45, vt 4 ja vt 7) välillä suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen ELY-keskuksen kanssa. Ratikan kaavarungossa näille kohdille on merkitty Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, jonka määräyksen mukaisesti vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Määräys koskee kaikkia kulkumuotoja.

Tikkurilantien ja muiden Vantaan ratikan linjauksella olevien katujen poikkileikkaukset määrittyvät tekeillä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta on suunnittelun aikana varmistettu liittymien toimivuustarkasteluilla.

Meluntorjunta

Ratikan varrelta on laadittu meluselvitys (Sitowise 20.4.2022) sekä tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP&Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022). Meluselvityksessä on selvitetty melun nykytasoja sekä ennustetilanteen keskiäänitasoja ja enimmäisäänitasoja päivä- ja yöarvoilla. Melusuojaustarpeessa on otettu huomioon voimassa olevien kaavojen ääneneristävyysvaatimukset.

Alueilla, joilla on kaavoissa annettu ääneneristävyysvaatimus, on oletettu rakennusten toteutetun näiden vaatimusten mukaisesti. Muilla alueilla on oletettu rakennusten toteutetun tavanomaisilla seinärakenteilla, joiden ääneneristävyys on 30 dB. Alueilla, joilla meluselvityksen perusteella sisätilojen ohjearvot melun keskiäänitasoilla ja enimmäisäänitasoilla eivät toteudu, on sisätiloissa käyty mittaamassa ja arvioimassa seinärakenteiden ääneneristävyys. Alueilla, joilla olemassa olevien rakennusten seinärakenteiden ääneneristävyys ei ole riittävä, on meluselvityksessä esitetty melusuojauksen toteutusta ja ne suunnitellaan ratikan katusuunnittelun yhteydessä ja merkitään myös ratikan kaavoihin. Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella aiheuta arvioinnin mukaan merkittävää riskiä

rakennuksille. Alueilla, joilla rakennuksia sijaitsee tärinän riskialueella, rakennetaan ratikan pohjustus paalulaatoituksella, jolloin tärinä vähenee ja rajoittuu katualueelle. Lisäksi laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella. Muutamilla alueilla runkomelu ylittää ohjearvot katualueen ulkopuolella, näillä alueilla vaimennukset toteutetaan ratikan raiderakenteisiin.

Kaavarunkoalueella myöhemmin tehtävissä rakentamista ohjaavissa asemakaavoissa selvitetään meluolosuhteet sekä melusuojauksen tarve ja keinot.

Luonnonsuojelu

Uudenmaan ELY-keskus esitti lausunnossaan, että maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen, nostettaisi pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi. Kaavarunkoehdotukseen on nyt lisätty kyseinen yhteysmerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” -merkinnällä. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.”

Kaavarungon kartalle on metsäisen ekologisen runkoyhteyden lisäksi osoitettu Keravanjoen ja Kylmäojan varret virtavesien varren runkoyhteysmerkinnällä. Lisäksi on osoitettu purouomia paikallisesti tärkeinä virtaveden varren ekologisina yhteyksinä. Paikallisesti tärkeää metsäistä ja puustoista verkostoa on osoitettu omalla paikallinen metsäinen ja puustoinen ekologinen verkosto - merkinnällä.

Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä liikkumisedellytysten turvaamiseksi kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeistus jatkosuunnittelua varten. Ohjeistus kuuluu: “Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin”.

Uudenmaan liitto

Tiivistelmä lausunnosta

Maakuntakaava

- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä.
- Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita.
- Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.
- Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulanväylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Vantaan yleiskaava 2020

- Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta.
- Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat

- Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että

joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Viherrakenne

- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.
- Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät.
- Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa.
- Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

Siniverkosto

- On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Vastine

Maakuntakaava

Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta.

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä.

Vantaan yleiskaava 2020

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi

tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kannalta.

Liikenne

Ratikan kaavarungossa Kehä III, Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä sekä seututie 135 on merkitty liikennealueina, jotka määräyksen mukaisesti varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palveleville väylille. Seututie 138 on puolestaan merkitty tienä, joka on määräyksen mukaisesti tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kyseisiä teitä koskevat määräykset ovat ratikan kaavarungossa samat kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoaseman määräyksessä on huomioitu, että kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Tärkeiden joukkoliikenteen vaihtopaikkojen osalta määräyksessä puolestaan on, että vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Nämä koskevat myös maakunnallista joukkoliikennettä ja vaihtoyhteyksien tarkempia ratkaisuja suunnitellaan Vantaan ratikan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä.

Viherrakenne

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Ratikan kaavarungon selostuksessa alueen nykytilaa on kuvattu erittäin tiiviisti kuusikulmioiden sisään mahdutetuissa teksteissä. Yhdessä tekstissä kerrotaan, että Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot. Tässä tarkoitetaan nimenomaan ihmisten virkistysyhteyksiä.

Ratikan kaavarungossa ekologinen verkosto ja virkistyksellinen verkosto on eritelty, ja molempien vahvistamiseksi on esitetty merkintöjä ja määräyksiä. Usein yhteydet ovat samoissa paikoissa, mutta joskus eivät. Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Teemakartoilla asioita voi tarkastella erikseen. Siniviherverkostoa kuvaavan teemakartan yhteyteen lisättiin teksti, jossa kerrotaan, että yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia.

Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Lausunnossa todetaan, että maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisellään, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Tontilla olevaa kasvullista aluetta ei voi esittää kaavarungon viheralueena muuten kuin siinä tapauksessa, että alue on tarkoitus hankkia kaupungin omistukseen ja asemakaavoittaa julkiseksi viheralueeksi. Tämä on mahdollista vain harvoin. Jatkosuunnitteluohjeisiin lisättiin, että erityisesti ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon rajoittuvan tontin kohdalla asemakaava tulisi muuttaa siten, että luonnon arvot otettaisiin paremmin huomioon. Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti -merkinnän määräyksessä todetaan, että ”paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.”

Yleiskaavassa 2020 levennettiin alueella olevia seudullisia ekologisia yhteyksiä verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Keravanjoen rannalla Tikkurilan tehtaiden alueella viheraluetta on levennetty nykyiselle rakennetulle alueelle ja ratkaisu toistetaan ratikan kaavarungossa. Seudullista ekologista yhteyttä tulisi siis täydentää nykyisin rakennetulla alueella. Ratkaisu tarkentuu asemakaavassa.

Lausunnossa todetaan, että siellä, missä on viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille. Kaavarungossa kuitenkin määrätään lisäämään kaupunkivihreää kaikkialle: *”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.”*

Lausunnossa todetaan, että olisi syytä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Viheralueverkosto on esitetty nykyisen asemakaavoitetun viheralueverkoston pohjalta siten, että asemakaavoitettuja viheralueita ei juurikaan oteta rakentamiskäyttöön ja alueiden välille luodaan uusia yhteyksiä tarvittaessa vaikka viherkatujen kautta, jos muu ei ole mahdollista. Erilaisia vehreitä yhteyksiä on edelleen täydennetty ja niiden sisältöä on tarkennettu luonnoksesta ehdotukseen. Viherketju-määräyksen sisältöä tarkennettiin siten, että luontoarvojen säilyminen varmistetaan viherketjun osoittamassa sijainnissa.

Lausunnossa todetaan, että selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista. Maakunnallisten yhteyksien toimivuuteen on tuotu parannusehdotuksia yllä kuvatulla tavalla. Mm metsäisen ekologisen runkoyhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Siniverkosto

Lausunnon mukaan siniverkoston suositusleveyttä tulisi leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. Vesistöihin liittyen on jo yleiskaavassa varattu viheraluetta niin leveälti kuin mahdollista, yli 30 metriä silloin, kun rakennukset eivät ole tätä lähempänä rantaa ja kuten aikaisemmin kuvattiin, muuttuvilla alueilla nykyiselle rakennetulle alueelle. Siniverkosto on kehittämismerkintä, joka tuo turvaa puroille ja ojille, jotka virtaavat rakennetuilla alueilla. Siniverkostomerkintään liitetty suositusleveys liittyy haasteeseen luoda ja parantaa verkostoa pääosin jo rakennetuilla alueilla, ja on siten kompromissi tunnistettujen ekologisten tarpeiden ja toteutuneen maankäytön välillä. Useimmissa paikoissa rakentaminen sijoittuu jo hyvin lähelle osoitettuja purokäytäviä. Paikoissa, joissa on tilaa leveämmän purokäytävän toteuttamiseen, ei määräys ole esteenä sellaisen toteuttamiseen.

Muutostarpeet

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä. Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta. Tiedoksi ratikkatiimille. Lisätään merkinnät maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille. Tarkennetaan viherketjun määräystä.

Tiedoksi ratikkatiimille.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun ratikkareitin varrella. Ratikkareitti kulkee osin alueilla, joissa se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti suurjännitejohtojen ja/tai kaukolämpöjohtojen kanssa.
- Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Vantaan Energia Oy haluavat, että ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoissa huomioidaan maakaapeleiden, suurjänniteilmajohtojen ja kaukolämpöputkien sijainti sekä otetaan kantaa sähköjohtoihin ja muuntamoihin.
- Tarvittavissa siirroissa toimitaan kustannusten osalta nykyisen yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Asemakaavoituksessa ja ratikan tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan ja sovitetaan yhteen ratikan sekä sitä ympäröivän maankäytön sijoittuminen suhteessa sähköjohtoihin, muuntamoihin ja kaukolämpöjohtoihin. Risteämät ja tarvittavat kaukolämpöputkien siirrot huomioidaan tarkemman tasoisessa suunnittelussa yhteistyössä Vantaan Energian kanssa.

Ratikan kaavarunko mahdollistaa merkittävän määrän rakentamista. Toteutuessaan ratikan kaavarunko tuo alueelle lisää työpaikkoja ja asumista, mikä voi johtaa tarpeeseen laajentaa kaukolämpö- ja sähköverkkoja. Suunnitteluyhteistyöllä voidaan varautua tähän kasvuun. Kaupunki on toimittanut Vantaan Energia Oy:lle arvion asukas- ja työpaikkamääristä sekä niiden sijoittumisesta kaupunginosittain energiayhtiön pitkän aikavälin suunnittelun tueksi.

Vantaan kaupunginmuseo

Tiivistelmä lausunnosta

- Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.
- Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.
- Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kulttuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.
- Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää.
- Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä"). Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.
- Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Vastine:

Asemakaavojen OAS-vaihetta ei korvata kaavarungolla. Jatkossa asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat tehdään normaalin käytännön mukaisesti. Yleiskaavan kulttuuriympäristöä ja muinaisjäänteitä koskeva yleismääräys kuitenkin toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta asiasta ei olisi epäselvyyttä. Määräystä ei ole tarpeen toistaa enää arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksen kohdalla. Yleismääräyksissä on muitakin koko kaavarunkoaluetta koskevia asioita, joita ei toisteta rajattuja alueita koskevien määräysten kohdalla.

Kehitettävän historiallisen tieympäristön määräystä täydennettiin kaupunginmuseon esittämällä tavalla. Selostukseen lisättiin kaupunginmuseon toivomuksen mukaisesti muinaisjäänteitä koskeva teksti.

VR Yhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.
- Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.
- Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.
- Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. ... Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.
- Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia.
- Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.
- Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.
- Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellen on olennainen osa järjestelmän toimivuutta.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen sekä edistää sen toimintaedellytyksiä. HSL myös hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen palvelut.

Tikkurilan matkakeskus

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Polkupyörien ja uusien liikkumismuotojen liityntäpysäköintikapasiteetti sekä liityntäpysäköinnin turvallisuus ratkaistaan tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä.

Pääradan lisäraiteet

Ratikan kaavarungossa on pääradalla lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti Vantaan yleiskaava 2020:n mukaisesti. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukaisesti ja Tikkurilassa on siten riittävästi varauduttu lisäraiteisiin. Pääradan lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, niiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa eikä niistä ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Lisäraiteiden aluevarausselvitys on tehty liian väljällä mitoituksella, jotta sitä voitaisiin käyttää tiivistettävien keskustojen suunnitteluun ja kaavoituksen tilavaraukseen. Kaavarungossa on varauduttu Lentorataan, joka toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Raportti

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

8.12.2022

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

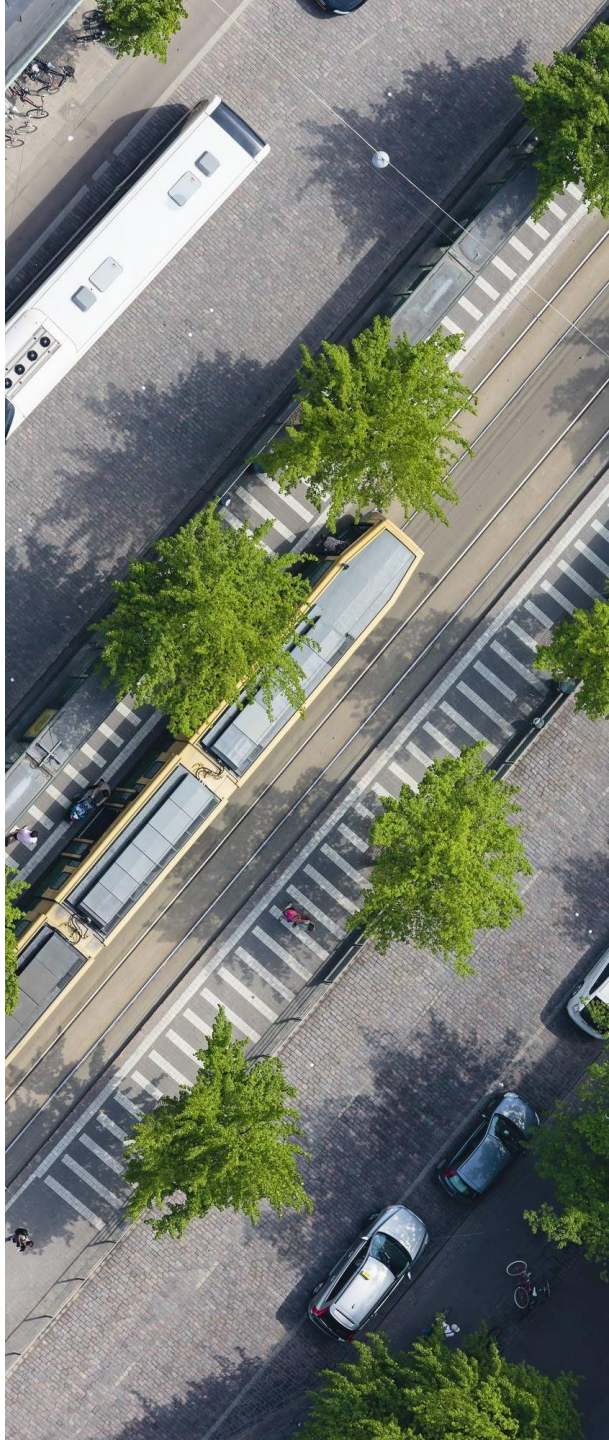
Sisältö

Johdanto 4

Vaikutukset 5

- Alue- ja yhdyskuntarakenne 6
- Elinkeinoelämä 25
- Kaupunkikuva 41
- Maisema ja kulttuuriympäristö 64
- Luonto 77
- Ilmasto 97
- Ihmiset ja yhteisöt 117

Lähteet 135



Johdanto

Johdanto

Vantaan ratikan reittialueen kaupunkikehitystä ohjaamaan on laadittu kaavarunkoluonnos, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma. Kaavarunko yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmia. Tässä raportissa on laadittu kaavarunkoluonnoksesta vaikutusten arviointi.

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.-30.6.2022 nähtävillä olleesta 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Ihmiset ja yhteisöt

Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvin osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Jokaiselle arviointiteemalle on muodostettu oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin. Käytetty 300 metrin vaikutusalue on sama kuin kaavarunkoluonnoksessa käytetty pysäkinseudun vaikutussäde.

Vaikutusten arvioinnin on laatinut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin toimeksiannosta aikavälillä kesä-joulukuu 2022.

Vaikutukset

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia asioita ovat olleet:

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

- Kokonaisratkaisu
- Maankäytön tiiveys ja eheys
- Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys
- Keskusten kehittämisedellytykset
- Toimintojen saavutettavuus

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

- Aviapolis
- Tikkurila
- Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kokonaisratkaisu

Kaavarungon keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvuun varautuminen, ratikkaan tukeutuvan joukkoliikennekäytävän toteuttamisedellytysten luominen sekä kaupunkirakenteen kehittäminen. Kaavarungon toteuttaminen tarkoittaa resurssien pitkäaikaista suuntaamista Vantaan vahvimman kasvukäytävän alueelle.

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestävällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan mukaista ns. kestävän kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 –suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä.
- Kaavarunko luo merkittäviä kasvun edellytyksiä Vantaan keskeisille alueille. Kaupunkirakenteen eheytymisen myötä asukkaiden ja työpaikkojen määrä lisääntyy huomattavasti nykyisestä, mikä mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan.

Kestävä liikkuminen

- Kaavarunkoratkaisulla tavoitellaan eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja kehitystä kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja siihen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä ratikasta kehittyy poikittainen joukkoliikennejärjestelmän runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät ja mm. merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

- Kaavarunko tukee uudenlaisen toimintaympäristön kehittämistä luomalla ideaa tulevalle kaupunkikehittämiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä kaupunkirakenne jäsentyy uudella tavalla. Se myös eheytyy ja uudistuu.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, tosiinsa linkittynyttä kaupunkitilaa. Tiiviissä ja sekoittuneessa rakenteessa paranevat myös kävelyn ja pyöräilyn edellytykset.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila - Aviapolis –alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna. Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Maankäytön tiiveys ja eheys

Mahdollisuus merkittävään lisärakentamiseen

- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Kaavarungon mahdollistama merkittävä lisärakentaminen eheyttää ja tiivistää kaupunkirakennetta. Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantaa joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Ratikalle käyttäjiä

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
  - Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on noin 7400 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki (r=800 m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi (taulukko 2, kuva 2). Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjäpotentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa. Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1300-1800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Pysäkillä voi kuitenkin olla myös lisäkäyttäjäpotentiaalia lähisaavutettavuusalueen ulkopuolelta (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).

Rakenteen hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee

- Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia mm. elinkeinojen ja asumisen kehittämiseen sekä liikkumistapojen muutokseen. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Alueiden hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee, kun väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.
- Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Toisaalta rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Kaavarunkoselostus:

Vantaan ratikan varsi on yleiskaavassa ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Maankäyttö tehostuu etenkin keskusta-alueilla (C) sekä keskustojen läheisyyteen sijoittuvien asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueilla (AC).

Työpaikka-alueista tehostuvat eniten tiiviit työpaikka-alueet (K) (Aviapolis) ja monipuoliset työpaikka-alueet (TP) erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä.

Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan –alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat laskennallista käyttäjäpotentiaalia yhteensä vuonna 2050 huomioiden myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. (taulukko 2, kuva 2). Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

- Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa Lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle.

Vaikutukset Helsingin seudulla

- Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella.
  - Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.
  - Kaavarunko mahdollistaa seudullisen raideliikennejärjestelmän kehittämisen ja laajentamisen uusille alueille. Vantaan ratikka kytkee yhteen joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joista osa voidaan myöhemmin toteuttaa raitioteinä: kaavarungossa varaudutaan Helsingin yleiskaavan mukaisten pikaraitioteiden jatkamiseen Vantaalle sekä yhdistymiseen Vantaan ratikan raiteisiin.

Vaikutukset Vantaalla

- Vantaan sisäisessä rakenteessa keskusten väliset joukkoliikenneyhteydet paranevat ja monipuolistuvat, mikä tukee verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä ja Vantaan sisäisen rakenteen toimivuutta. Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan keskusten kytkeytymistä kävelyä ja pyöräilyä edistävällä tavalla.
  - Hakunila ja Länsimäki: Kaavarunko mahdollistaa Vantaan itäisimpien osien kytkemisen raideliikenteen piiriin. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen (ja edelleen kehäradan kautta Myyrmäkeen) sekä seudun metroverkkoon Mellunmäessä.
  - Aviapolis: Aviapoliksen suuralueella toimintojen väliset etäisyydet ovat nykyisellään pitkiä ja Kehä III:n estevaikutus merkittävä. Kaavarunko mahdollistaa alueen sisäisen joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien kehittämisen.
  - Aviapolis-Tikkurila: Kaavarunko luo edellytyksiä Aviapoliksen ja Tikkurilan välisen keskustamaisen kaupunkiakselin toteuttamiseen. Keskusten keskinäinen kytkeytyminen vahvistuu ja yhdessä niiden merkitys vahvana pääkaupunkiseudun kaupunkikeskittymänä lisääntyy. Tikkurilan rooli korostuu entisestään liikenne- ja asiointisolmuna.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 1/2

Keskusta-alueina (C) kehittyvät alueet

- Vantaan ratikkakäytävän rakenteessa korostuvat keskusta-alueina seuraavat alueet:
  - **Aviapoliksen** suuralueella: eteläinen Aviapolis-Muura, Pakkalanrinne-Jumbo-Flamingo sekä Huberila-Annefred. Pysäkkiympäristöjen lisäksi Huberilan alue kehittyy keskusta-alueena.
  - **Tikkurilan** suuralueella: Silkkitehdas-Tikkuraitti-Tikkurilan asema
  - **Hakunilan** suuralueella: Kaskela-Hakunila sekä Länsimäki.
- Huberilaa lukuun ottamatta keskukset ovat myös ratikan pysäkkiympäristöjä. Monilla alueilla vierekkäiset pysäkkiympäristöt limittyvät tosiinsa tai yhdistyvät ja muodostavat entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan kokonaisuuksia. Keskusta-alueiden pinta-ala lisääntyy merkittävästi nykyiseen verrattuna.
- Keskusta-alueiden (C) kehittymistä ensisijaisina kaupunkimaisen rakentamisen ympäristöinä tukevat erityisesti seuraavat määräykset:
  - määräys kehittää alueita monipuolisina ja toiminnoiltaan sekoittuneina; edellytys varmistaa liike- ja toimitilan määrän kehittyminen
  - vähittäiskaupan seudullisten suuryksiköiden sijoittamisen ohjaaminen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen mahdollistaminen Länsimäen keskusta-alueella
  - kaupunkiympäristön ja rakentamisen laatua koskevat määräykset
  - pysäköinnin järjestämistä koskevat määräykset
  - kaupunkikuvalliset määräykset koskien mm. kaupallisesti vahvoja julkisivuja sekä kaupunkitilojen sarjoja.
  - pysäkin seutujen määräys, joka ohjaa mm. niiden rakentumista monitoimintaisina kaupunkikehityksen ytiminä, joille tehostuva maankäyttö ohjataan.

Lähikeskustan alueina (CL) kehittyvät alueet

- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden lisäksi lähikeskustan alueiden (CL) kehittymisen monipuolisiksi, toiminnoiltaan sekoittuneiksi kaupunkiympäristöiksi. Tällaisia ovat Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta, jotka täydentävät Vantaan yleiskaavan mukaista keskusverkkoa. Eniten epävarmuutta liittyy Heidehofin kehittämiseen, joka on pidemmän aikavälin pysäkkivaraus.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 2/2

Erityistä kehittämispotentiaalia omaavat keskusta-alueet ja lähikeskustan alueet

- Kaavarungossa eniten kehittämispotentiaalia on niillä keskusta-/pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali. Osa nykyisistä palveluista voi siirtyä tällaisiin pysäkkiympäristöihin. Kaikille pysäkeille ei synny palvelukeskuksia.
- Merkittävää kehittämispotentiaalia on erityisesti seuraavilla pysäkkiympäristöillä (taulukko 1):
  - **eteläinen Aviapolis, Jumbo ja Annefred**, jotka kehittyvät keskeisten liikenneväylien risteyskohdissa ja joiden käyttäjäpotentiaalin kasvu on kaavarunkoalueen suurimpia (+ 3600-5200 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m).
  - **pohjoinen Aviapolis, Muura, Pakkalanrinne ja Tietotie**, joiden kasvupotentiaalit ovat huomattavia (+ 3000-3800 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m) ja joiden liikenteellinen saavutettavuus paranee osana Aviapoliksen kehittyviä yhteyksiä.
- Huomattavaa on, että saavutettavuus paranee myös Kaskelassa-Hakunilassa sekä Kuussillassa, mutta käyttäjäpotentiaalin kasvu on täällä pienempää (+ 1100-2300 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) verrattuna Aviapoliksen ja Tikkurilan pysäkkiympäristöihin.

Tikkuraitin pysäkkiympäristöllä on puolestaan merkittäviä kasvuedellytyksiä (+ 4000 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m, taulukko 1), mutta sen saavutettavuus on jo ennestään hyvä.

Asemanseudut ja muut monipuolisen kaupunkikehittämisen alueet

- Pääradan ja kehäradan asemanseudut (Aviapolis, Lentoasema, Tikkurila) vahvistuvat ratikan myötä entisestään merkittävinä ja monipuolisina kaupunkikehittämisen painopistealueina ja liikkumisen solmukohtina. Lentoaseman ja Tikkurilan aseman kehittämispotentiaalia tukee niiden merkitys valtakunnallisina joukkoliikenteen vaihtoasemina.
- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden ja lähikeskustan alueiden lisäksi lähes koko ratikkalinjan varren kehittymisen toiminnoiltaan monipuolisina (asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC), palveluiden alueet (P) asumisen ja työpaikkojen/kaupallisten palveluiden alueet (A/TP & A/KM) sekä pysäkinseutuja koskeva määräys).
- Koko ratikkalinjan varren kehittymiseen sekoittuneena liittyy epävarmuutta etenkin työpaikka- ja palvelurakentamisen osalta. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla. Julkisen palvelurakentamisen osalta haasteena on riittävien tonttien löytyminen tiiviissä kaupunkirakenteessa.

C-, CL- ja AC-alueiden kaavamääräyksissä on esitetty tavoitteita monipuolisesta maankäytöstä (muutakin kuin asumista) lähes kaikkiin (21/27) pysäkkiympäristöihin (kaikki paitsi Lentoasema, Tietotie, Tuusulanväylä, Jokiniemi, Fazerila, Rajakylä) seuraavasti:

- C: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- CL: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- AC: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 1: Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1660	5210
2	Tikkuraitti	Tikkurila	2800	1220	4020
3	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	2890	3840
4	Annefred	Aviapolis	3170	570	3740
5	Jumbo	Aviapolis	2710	900	3610
6	Muura	Aviapolis	2710	830	3540
7	Pakkalarinne	Aviapolis	2210	1030	3240
8	Tietotie	Aviapolis	0	3000	3000
9	Jokiniemi	Tikkurila	1630	1230	2860
10	Tikkurilan asema	Tikkurila	1030	1800	2830
11	Silkkitehdas	Tikkurila	2330	100	2430
12	Kaskela	Hakunila	2320	80	2400
13	Hakunila	Hakunila	2000	310	2310
14	Lahdenväylä	Tikkurila	1120	740	1860
15	Kuusikko	Tikkurila	1740	70	1810
16	Heidehof	Tikkurila	940	840	1780
17	Länsimäki	Hakunila	1570	70	1640
18	Koivuhaka	Tikkurila	820	640	1460
19	Fazerila	Hakunila	1290	150	1440
20	Rajakylä	Hakunila	1140	90	1230
21	Hepokuja	Hakunila	1210	0	1210
22	Kuussilta	Hakunila	930	200	1130
23	Viertola	Tikkurila	1020	30	1050
24	Flamingo	Aviapolis	480	300	780
25	Lentoasema	Aviapolis	0	760	760
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	250	760
27	Vaarala	Hakunila	400	30	430

Taulukossa käytetyt värit:

Vihreä = Aviapolis

Punainen = Tikkurila

Sininen = Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

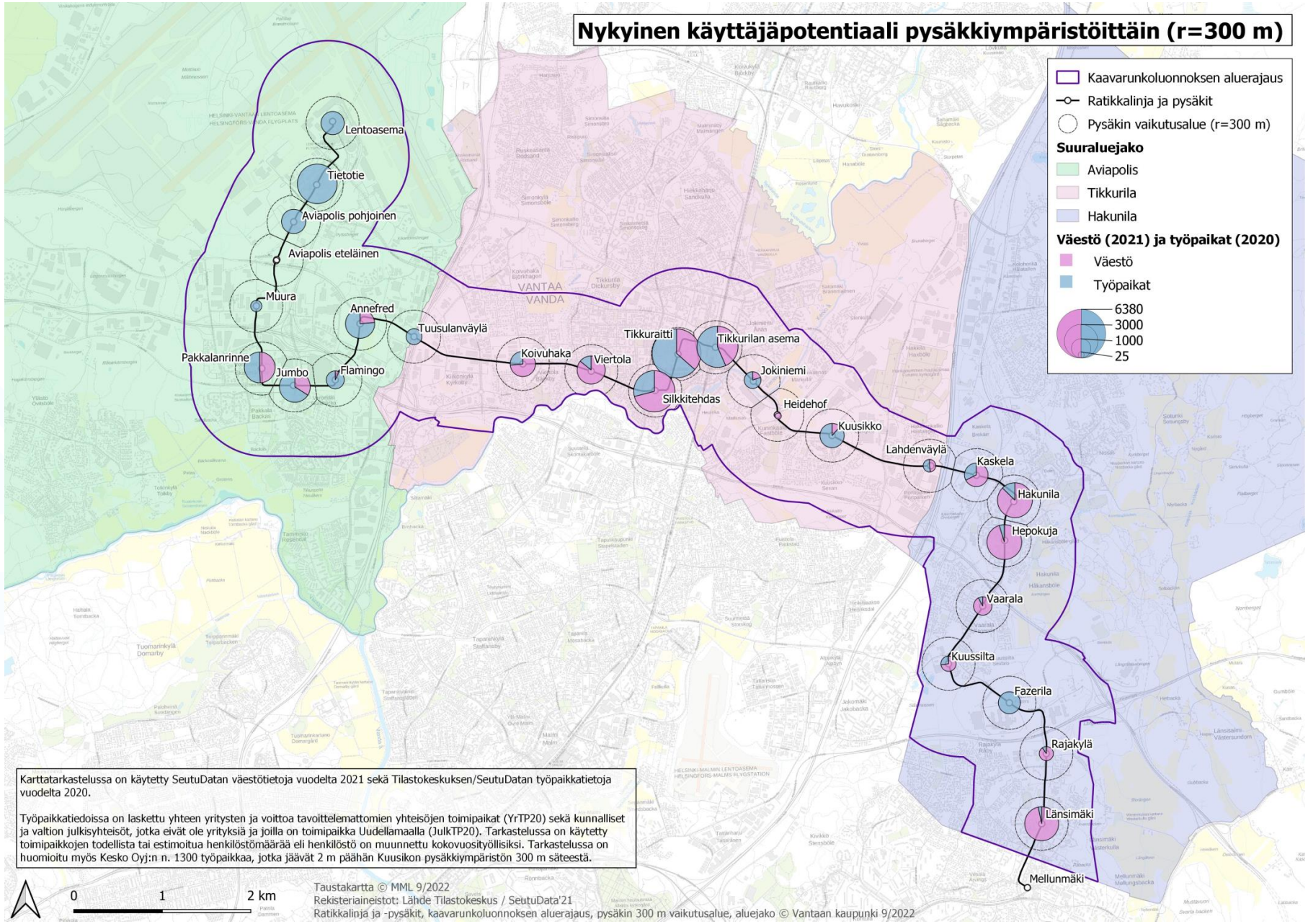
Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Tikkuraitti	Tikkurila	5130	5110	10240
2	Tietotie	Aviapolis	0	7200	7200
3	Tikkurilan asema	Tikkurila	2990	4100	7090
4	Silkkitehdas	Tikkurila	5560	1420	6980
5	Jumbo	Aviapolis	3580	2550	6130
6	Annefred	Aviapolis	3710	2130	5840
7	Hakunila	Hakunila	4840	660	5500
8	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	4470	5420
9	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1650	5200
10	Länsimäki	Hakunila	4550	170	4720
11	Pakkalarinne	Aviapolis	3460	1240	4700
12	Hepokuja	Hakunila	4300	150	4450
13	Kaskela	Hakunila	3320	560	3880
14	Muura	Aviapolis	2710	920	3630
15	Jokiniemi	Tikkurila	1780	1800	3580
16	Kuusikko	Tikkurila	1920	1460	3380
17	Viertola	Tikkurila	2830	330	3160
18	Koivuhaka	Tikkurila	2070	920	2990
19	Lentoasema	Aviapolis	0	2200	2200
20	Lahdenväylä	Tikkurila	1320	820	2140
21	Fazerila	Hakunila	1290	760	2050
22	Heidehof	Tikkurila	990	840	1830
23	Rajakylä	Hakunila	1620	140	1760
24	Flamingo	Aviapolis	540	1100	1640
25	Kuussilta	Hakunila	1380	230	1610
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	930	1440
27	Vaarala	Hakunila	1230	100	1330

Taulukossa käytetyt värit:

- Vihreä = Aviapolis
- Punainen = Tikkurila
- Sininen = Hakunila

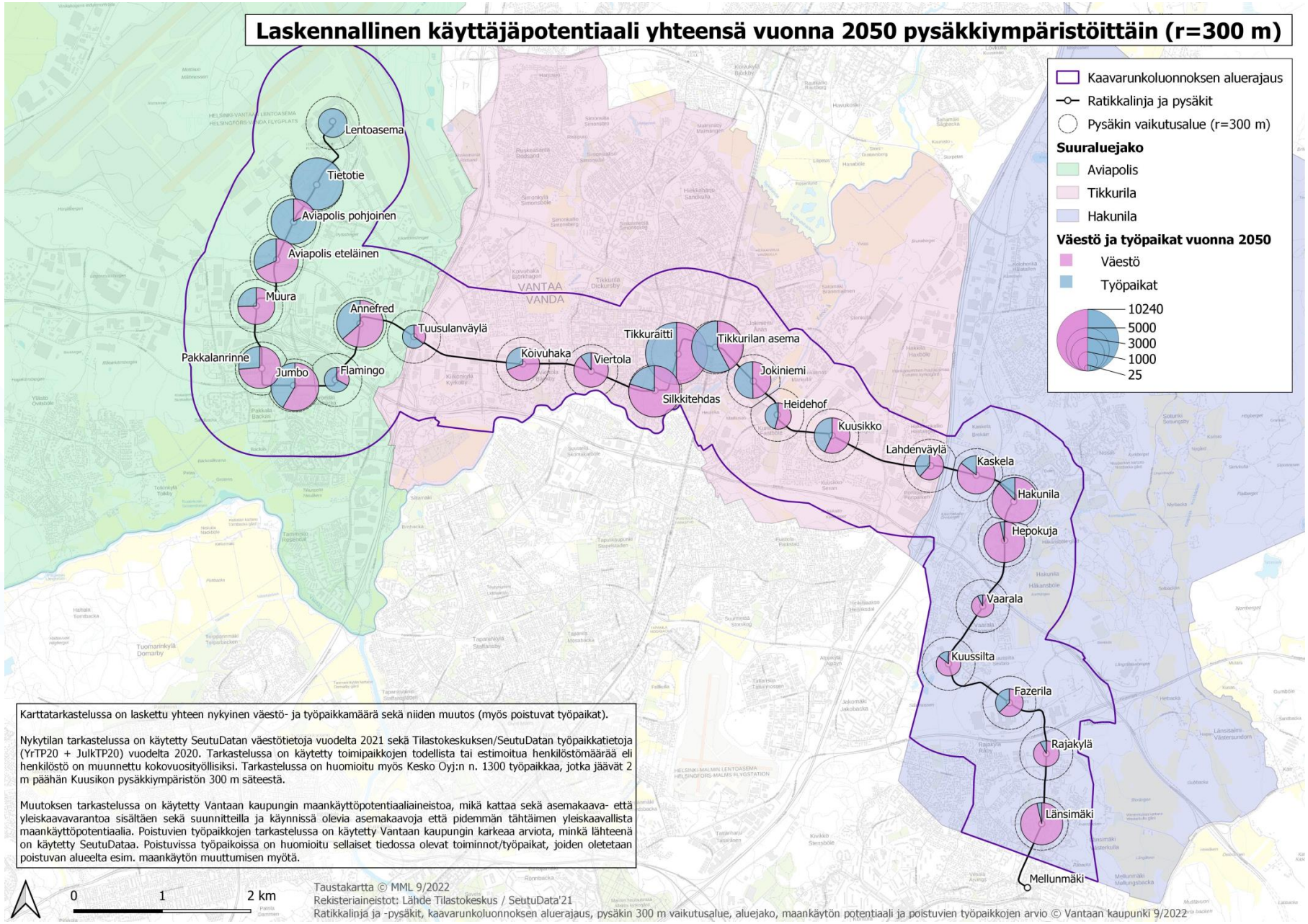
Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 1: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Toimintojen saavutettavuus

Koko suunnittelualue kehittyy yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti monipuolisena ja kestävillä kulkumuodoilla hyvin saavutettavana kasvukäytävänä.

Saavutettavuus kävellen ja pyöräillen

- Lähes koko kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä

- Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Ratikkaa parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta.
- Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650-750 m suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka lyhentää vaikutusalueellaan matka-aikoja bussiin verrattuna ja parantaa siten keskusten ja pysäkkiympäristöjen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Ratikan kilpailukykyä lisää täsmällinen ja tiheä liikennöinti sekä pysäkkien sijainti toimintojen ytimessä.
- Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä).

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunkoratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys-/vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia.

Aviapoliksen alueella Kehä III, Tuusulanväylä ja Lentoasemantie liittymäalueineen pirstaloivat kaupunkirakennetta. Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen. Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi.

Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Työpaikkarakentaminen onkin suurinta Tietotien ja pohjoisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä (noin 3000 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös eteläisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä työpaikkarakentaminen on voimakasta (noin 1700 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1), mutta sen oletetaan olevan pääsääntöisesti korvaavaa rakentamista.

Aviapolis Coren uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä.

Veromies ja pohjoisosiltaan myös Pakkala kehittyvät kaavarunkoratkaisun myötä tuotanto- ja varastotoimintojen leimaamista kaupunginosista elävämmiksi ja toiminnoiltaan monipuolisemmiksi asumisen ja työnteon alueiksi. Näitä alueita yhdistää Tikkurilantie ja ratikan myötä myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Flamingon pysäkit Kehä III:n eteläpuolella. Asuinrakentaminen on suurinta eteläisen Aviapoliksen ja Annefredin pysäkkiympäristöissä (uusia asukkaita yli 3000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Muuran pysäkkiympäristöissä asuinrakentamisen potentiaali on merkittävää (uusia asukkaita yli 2000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Jumbon ympäristössä täydennysrakentamisen toteuttamiseen liittyy epävarmuutta voimalinjojen vuoksi.

Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mihin kaavarungossa on varauduttu osoittamalla kaavarunkokartalla ”julkisten palveluiden kehittämistarve” -merkintöjä. Haasteena julkisen palvelurakentamisen toteuttamisessa on kuitenkin sopivan alueen (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti) löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Nämä kaupalliset keskittymät kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Asukasmäärän kasvu mahdollistaa kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen. Haasteeksi voi muodostua sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyys suhteessa asukasmäärän kasvuun

Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

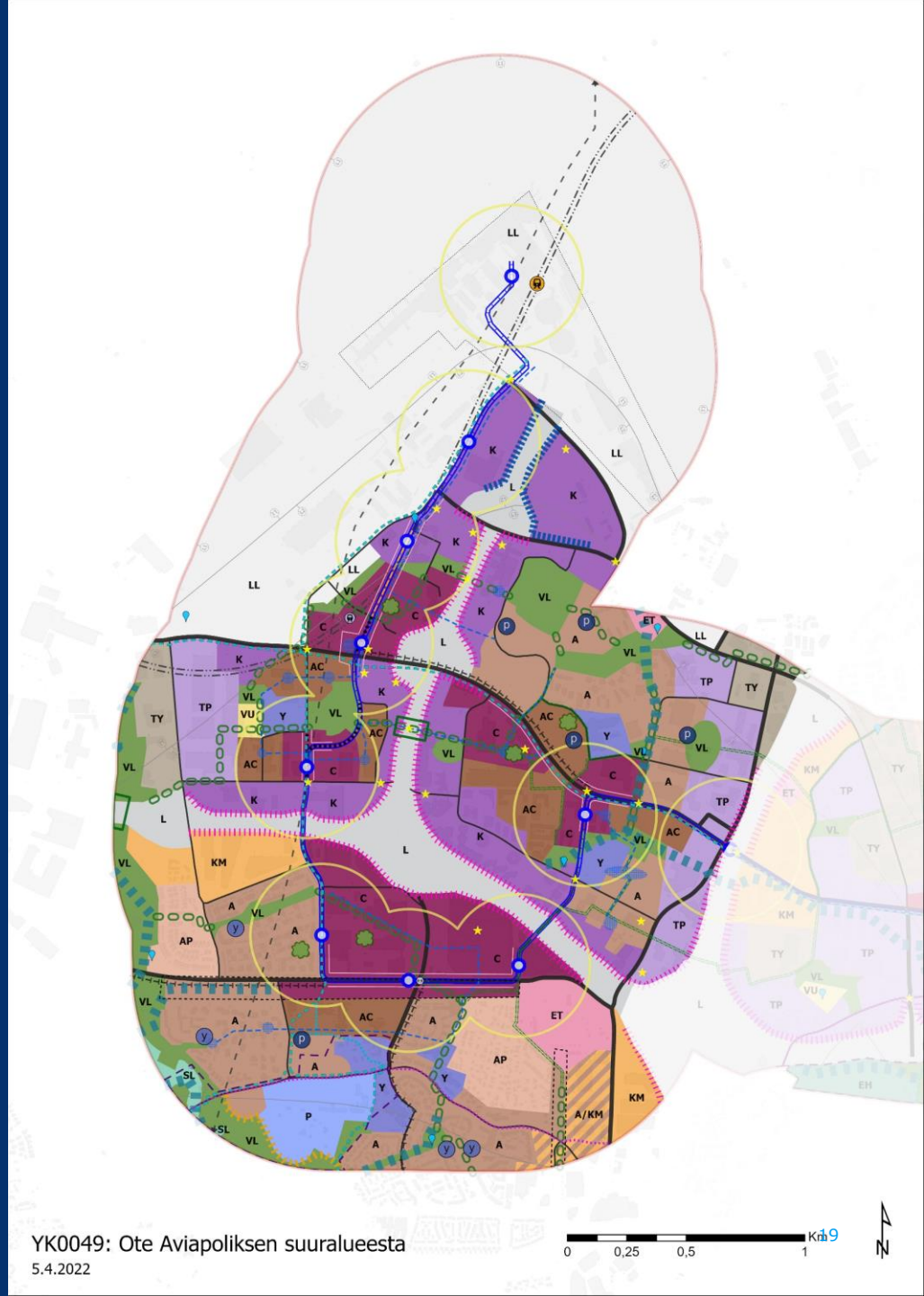
Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Aviapoliksen suuralue

Kuva 3: Ote kaavarunkoluonnoksesta Aviapoliksen suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia (taulukko 1).

Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestä kaavarunkoratkaisun myötä. Työpaikkarakentaminen on merkittävintä Tikkurilan aseman ympäristössä (noin 1800 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Se kehittyy jatkossa työpaikkavaltaisena pysäkkiympäristönä. Tikkuraitin ja Jokiniemen pysäkkiympäristöissä työpaikkarakentaminen on myös voimakasta (noin 1200 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Tikkuraitti ja Jokiniemi kehittyvät toiminnoiltaan kuitenkin aikaisemmista työpaikkavaltaisista ympäristöistä nykyistä sekoittuneempaan suuntaan.

Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä (yli 2000 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) sekä Jokiniemessä (yli 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Silkkitehdas kehittyy jatkossa asuinpainotteisena pysäkkiympäristönä.

Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Viertolaan on osoitettu asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) ja julkisten palvelujen aluetta (Y), mikä tukee palveluverkon kehittämistä. Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä.

Jokiniemenkadun ja Kyytitien tuntumassa maankäyttö muuttuu ratikan pysäkkiympäristöihin (Jokiniemi ja Kuusikko) tukeutuen. Molempien pysäkkien ympäristöön arvioidaan tulevan noin 1600-1700 uutta asukasta (r=300 m, taulukko 1). Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Pientaloalueella (AP) täydennysrakentaminen on mahdollista.

Vuoteen 2050 mennessä Heidehofin pysäkkiympäristö on uuden rakentamisen myötä noin 1000 asukkaan ja reilun 800 työpaikan alue (r=300 m, taulukko 2, kuva 2), mikä on pienimpiä pysäkkipotentiaaleja koko kaavarunkoalueella. Heidehofin alueen kehittämiseen liittyy epävarmuutta johtuen mm.

Santaradan tulevaisuudesta ja Heidehof onkin perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä.

Porttipuiston pohjoisosa on osoitettu kaavarungossa asuinvaltaiseksi sekoittuneiden toimintojen alueeksi, mutta eteläosa säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena. Porttipuiston ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

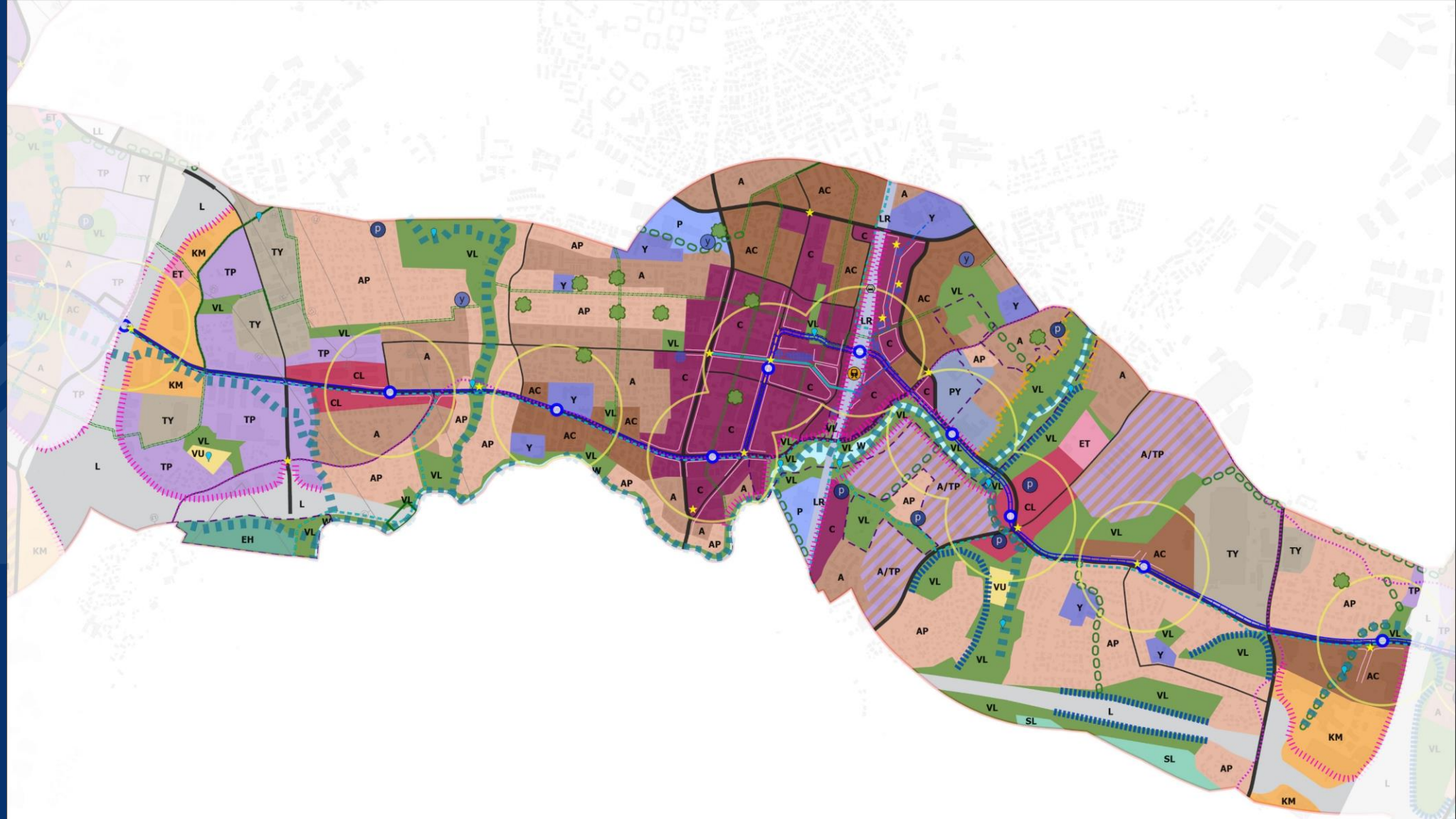
Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Heidehofin pysäkkiympäristön (r=300 m) vuoden 2050 laskennallisissa käyttäjäpotentiaaliluvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat (taulukko 2, kuva 2).

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan suuralue

Kuva 4: Ote kaavarunkoluonnoksesta Tikkurilan suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa.

Ratikan arvioidaan tuovan vetovoimaa, elinvoimaa ja imagohyötyjä Itä-Vantaalle. Kaavarunkoratkaisu pyrkii vauhdittamaan alueen kasvua ja kehitystä. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi. Kansainvälisen kokemuksen perusteella raitiotie osana laajempaa yhdyskuntakehittämistä voi toimia keinona vähentää kaupunkirakenteen kielteistä hajautumista ja eriytymiskehitystä.

- Hakunilan keskustassa kaavarungon mahdollistama lisärakentaminen, Vanhan Lahdentien siirto ja sen myötä keskustan laajeneminen mahdollistavat kaupunkirakenteen eheytymisen ja uudistumisen. Saavutettavuuden paraneminen yhdessä kaupunkikehityshankkeiden kanssa lisää keskustan houkuttelevuutta ja kehittämispotentiaalia asumisen, työnteon ja palvelujen alueena.
- Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen ja koilliseen. 110 kV:n voimalinjan maakaapeloinnin myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle, ja siten nivota Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.
- Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Viikin-Malmin ratikan jatke voi tulevaisuudessa yhdistyä Vantaan ratikkaan Vaaralassa.

Työpaikkarakentaminen on muihin suuralueisiin nähden vähäistä pysäkkien lähiympäristöissä (enintään noin 300 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300m, taulukko 1). Uusi työpaikkarakentaminen keskittyy (r= 300 m, taulukko 1) eniten Hakunilaan, Kuussiltaan ja Fazerilaan. Fazerila säilyy kokonaispotentiaaliltaan Hakunilan suuralueen merkittävimpänä työpaikka-alueena. Fazerilassa merkittäviä työpaikkavarauksia (TP ja TY) ulottuu myös pysäkin lähiympäristöä laajemmalle alueelle.

Asuinrakentaminen lisääntyy kaikissa pysäkkiympäristöissä ja Itä-Vantaan keskukset tulevat pääsääntöisesti olemaan asuinvaltaisia. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä (noin 2000-2300 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Länsimäessä asuinrakentaminen on myös voimakasta (noin 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Asuinvaltaista sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) on osoitettu Lahdenväylän ja Hakunilan pysäkkiympäristöjen, Kaskelan ja Hepokujan yhteyteen sekä Vaaralaan. Fazerilassa pysäkin ympäristöön muodostuu nykyisen työpaikka-alueen viereen uusi asuinalue.

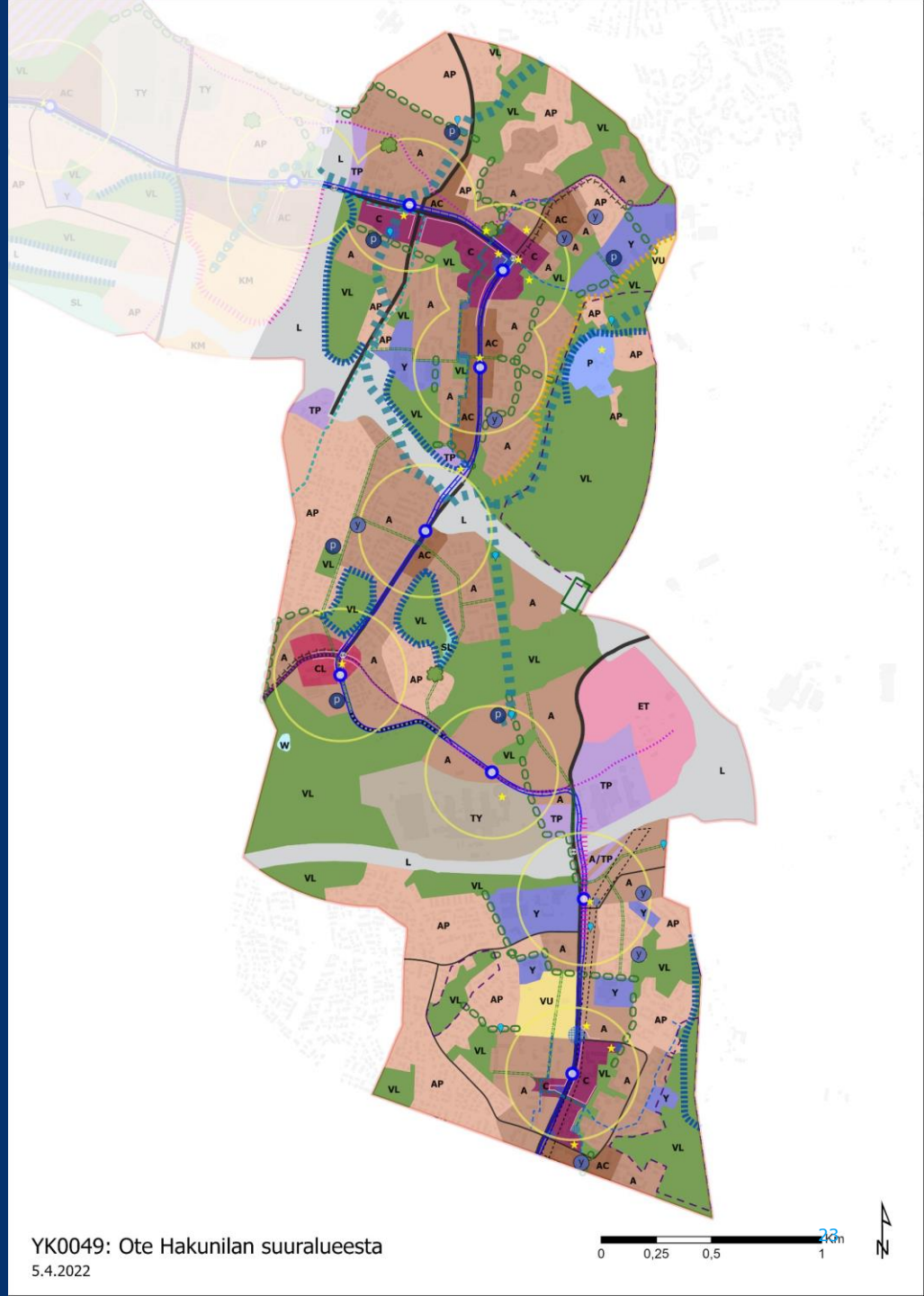
Asukkaiden ja työpaikkojen painotuksen suhteen kehitys jatkuu kaikissa pysäkkiympäristöissä nykyisenkaltaisena paitsi Fazerilassa, joka kehittyy jatkossa sekä työpaikka- että asuinalueena.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Hakunilan suuralue

Kuva 5: Ote kaavarunkoluonnoksesta Hakunilan suuralueelta.

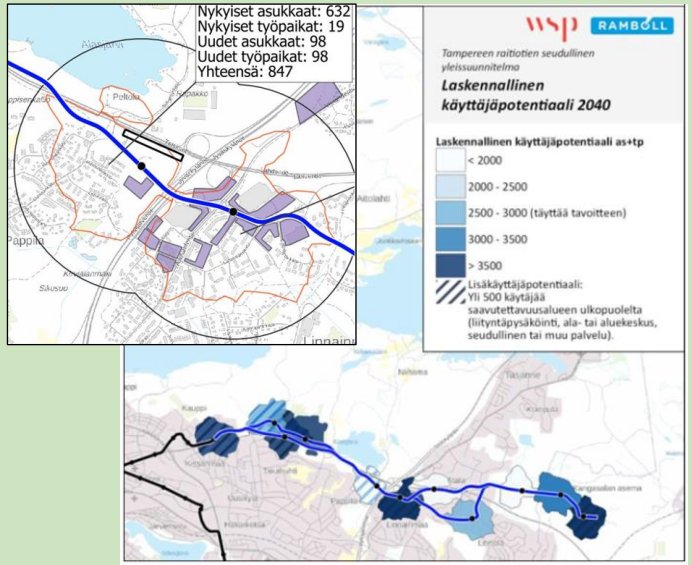


Huomioita jatkosuunnitteluun

Pysäkkiympäristön maankäyttöpotentiaalin riittävyys

- Vantaan ratikan kaavarungon mahdollistamia asukas- ja työpaikkapotentiaaleja on laskettu vaikutusten arvioinnin yhteydessä 300 metrin linnuntie-etäisyydellä pysäkistä. Potentiaaleja on mahdollista laskea myös pysäkin ns. aidolla saavutettavuudella (ks. oheisen esimerkkikartan punainen aluerajaus), jolloin 300 metrin etäisyys pysäkiltä lasketaan nykyisiä ja suunniteltuja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä pitkin huomioiden myös maaston muodot.
- Raitiotiepysäkeillä tulisi olla riittävästi käyttäjiä, jotta kaikki ratikkavuorot voivat pysähtyä kaikilla pysäkeillä ja ratikan liikennöinti on kannattavaa. Tampereen seudullisen raitiotien suunnittelussa riittävä väestöpohja raitiotiepysäkin ympärille määritettiin ”Raitiotien tulevaisuuden suunnat Tampereen kaupunkiseudulla” -selvityksessä vähintään 2500 asukkaaksi tai työpaikaksi 600 metrin linnuntie-etäisyyden sisällä pysäkistä. Myöhemmin tavoitteeksi tarkennettiin 2500-3000 asukasta/työpaikkaa 600 metrin aidolla saavutettavuusalueella. Pysäkkien välinen etäisyys on Tampereen seudulla keskimäärin selvästi pidempi kuin Vantaan ratikassa, jolloin tarkastelut 600 metrin saavutettavuudella eivät pääsääntöisesti aiheuttaneet merkittävää peittoa vierekkäisten pysäkkien välille.
- Maankäytön potentiaalin riittävyyttä pysäkkiympäristössä voidaan Vantaallakin arvioida erillisen selvityksen pohjalta ja tarvittaessa tätä tarkemminkin pysäkkikohtaisesti raitiotien matkustajamääräennusteen ja matkustajakapasiteetin pohjalta. Selvityksen pohjalta voitaisiin arvioida, millä pysäkeillä ja missä määrin maankäyttöä voidaan tehostaa/lisätä niin, ettei valittu raitiotien kapasiteetti ylity. Tällainen selvitys voisi olla hyödyllinen esimerkiksi maankäytön toteuttamisen vaiheistusta suunniteltaessa.

Kuvat: Esimerkkiotteita työnaikaisista kartoista, joita laadittiin Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä. Ylhäällä (kuva 6): Pysäkin maankäyttöpotentiaalin laskentaa 600 metrin aidolla saavutettavuudella (punainen aluerajaus vrt. ulompi ympyrä 600 m linnuntie-etäisyydellä). Alhaalla (kuva 7): Teemakartta pysäkkien keskinäisestä potentiaalivertailusta ja potentiaalin riittävyyden arvioinnista suhteessa keskimääräiseen potentiaalitavoitteeseen, joka hankkeessa asetettiin.



Kuva 6: Esimerkki maankäyttöpotentiaalista.

Kuva 7: Esimerkki teemakartasta.

Elinkeinoelämä

Vaikutukset elinkeinoelämään

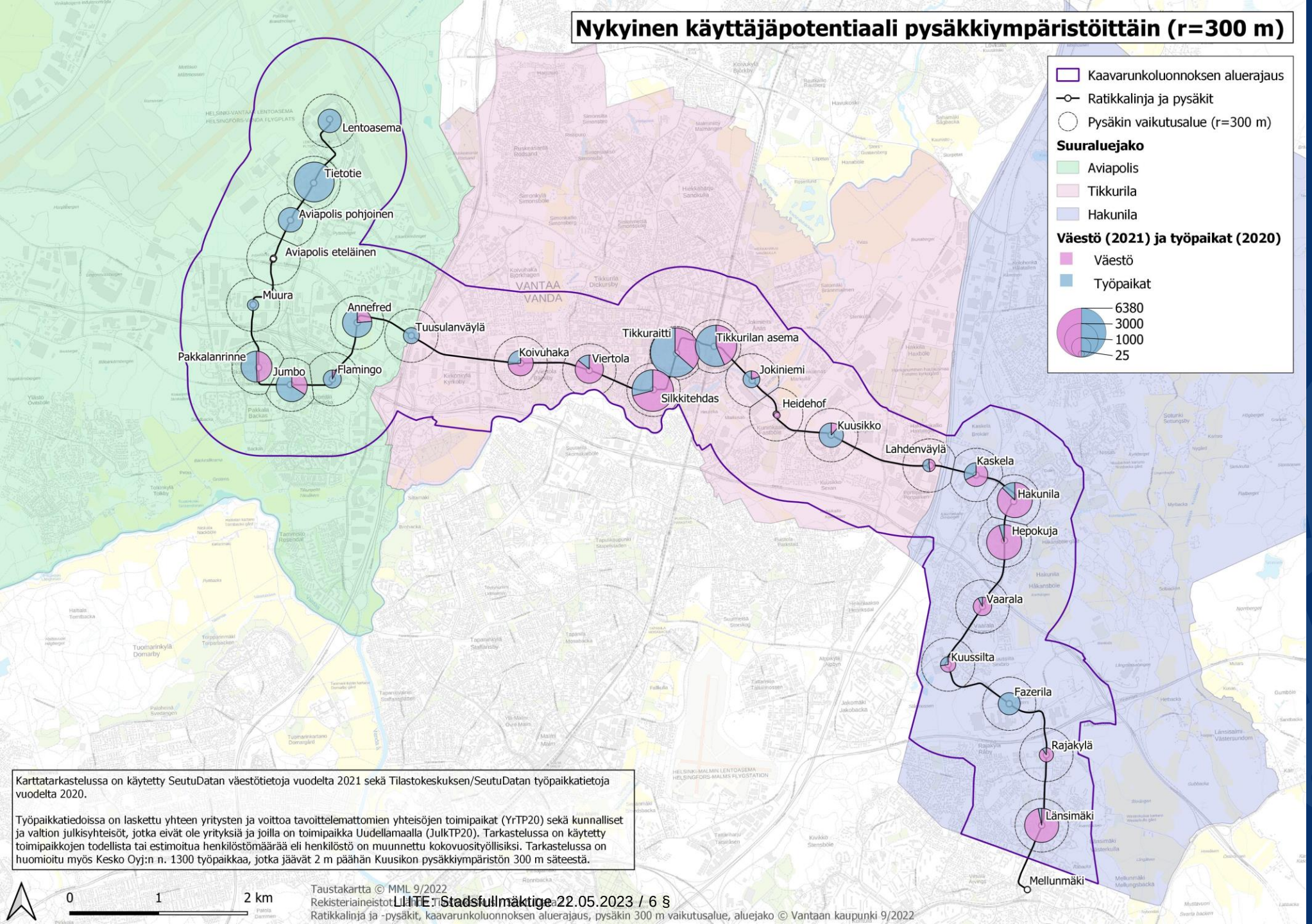
Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia kohteita ovat olleet mm. kaavarungon vaikutukset eri toimialojen toimintaedellytyksiin, työpaikka-alueiden ja aluekeskustojen kehitykseen, alueimagoon ja investointien ja työvoiman houkutteluun.

Rakenne:

- Käyttäjäpotentiaali
- Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain
- Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain
- Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin
- Toimitilamarkkinat
- Muutospotentiaali
- Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään toimialoittain

Tarkastelu on toteutettu kaavarunkoluonnoksen kokonaisuuden tasolla ja soveltuvilta osin suuralueittain ja pysäkeittäin, sekä toimialoittain.



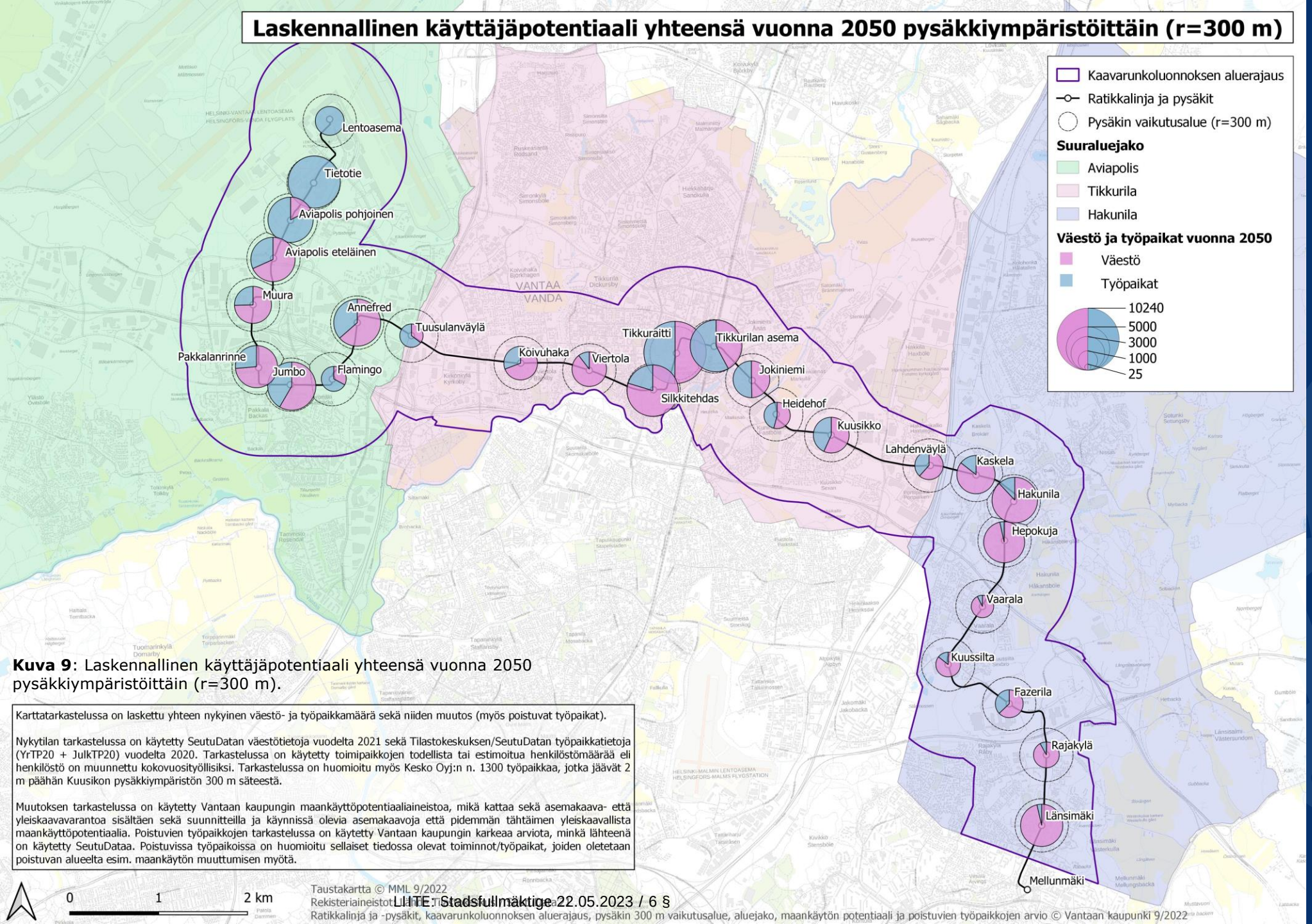
LIITE Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Väestön ja työpaikkojen keskinäinen suhde pysäkeittäin tarkasteltuna osoittaa, että väestö painottuu nykytilanteessa raitiotielinjan itäosaan ja työpaikat länsiosaan. Tikkurilan keskustan alue on myös merkittävä työpaikka-alue.

Huom. Nykytilanteen käyttäjäpotentiaalitarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja vuodelta 2020. Työpaikkatiedoissa on laskettu yhteen yritysten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen toimipaikat (YtTP20) sekä kunnalliset ja valtion julkisyhteisöt, jotka eivät ole yrityksiä ja joilla on toimipaikka Uudellamaalla (JulkTP20). Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi.

Keskon työpaikka-alue sijaitsee hieman pysäkkikohtaisen 300 metrin tarkastelualueen ulkopuolella Kuusikossa, mutta se on sisällytetty pysäkin tietoihin mukaan, koska Kuusikon pysäkki on kyseistä työpaikka-aluetta läheisin.

Kuva 8: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Kuva 9: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat).

Nykytilan tarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja (YrTP20 + JulkTP20) vuodelta 2020. Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi. Tarkastelussa on huomioitu myös Kesko Oyj:n n. 1300 työpaikkaa, jotka jäävät 2 m päähän Kuusikon pysäkkiympäristön 300 m säteestä.

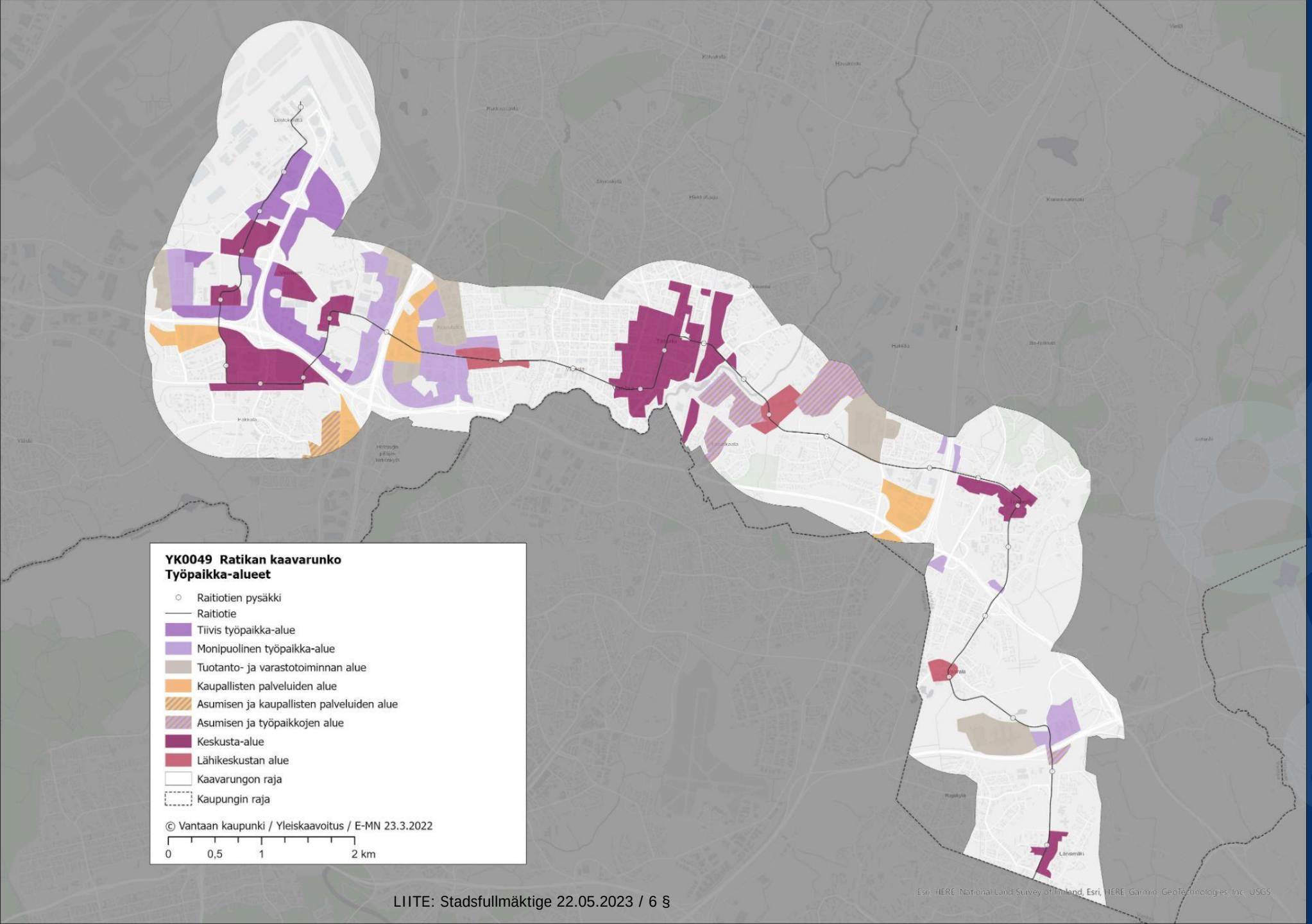
Muutoksen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa, mikä kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja että pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Poistuvien työpaikkojen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin karkeaa arviota, minkä lähteenä on käytetty SeutuDataa. Poistuvissa työpaikoissa on huomioitu sellaiset tiedossa olevat toiminnot/työpaikat, joiden oletetaan poistuvan alueelta esim. maankäytön muuttumisen myötä.

Ratikan kaavarunko-luonnoksessa on arvioitu, että alueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkamäärä noin 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä.

Suurin pysäkkikohtainen käyttäjäpotentiaalin muutos (väestö ja työpaikat) vuoteen 2050 mennessä tulisi kaavarunkoluonnoksen mukaisesti toteutumaan Aviapoliksen alueen ja Tikkuraitin ympäristön pysäkeillä. Väestönmuutosta nykyiseen verrattuna on nähtävillä läpi raitiotielinjauksen.

Huom. Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat) pysäkkiympäristöittäin (r=300m).

Väestö- ja työpaikkamäärien muutosta tarkasteltaessa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa. Maankäyttöpotentiaalia kuvaava aineisto kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja kuin myös pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Työpaikkojen osalta on pyritty huomioimaan myös mm. muuntuvan maankäytön myötä poistuvien työpaikkojen osuus pysäkkikohtaisissa käyttäjäpotentiaaleissa.



Aviapolis: Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti Aviapoliksen suunnalle on osoitettu laajamittaisempaa ja monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta kuin Tikkurilan tai Hakunilan suuralueella. Alueella on jo nykyisellään vahva työpaikkafokus, jonka nähdään säilyvän sellaisena myös jatkossa ja alue on houkutteleva toimitilarakentamista silmällä pitäen.

Tikkurila: Alueella korostuu keskustamainen työpaikka-alue, johon yhdistyy huomattava määrä asumista. Tikkurila on nykyisin erityisesti julkisten palveluiden keskittymä ja joukkoliikenteen solmukohta.

Hakunila: Kaavarunkoluonnoksen mukaan Hakunilassa työpaikka-alueet sijoittuvat hyvin nauhamaisesti raitiotielinjauksen varteen. Hakunila on asumisen keskittymä. Alueelle voisi tavoitella kaavarunkoluonnoksen myötä monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta, jotta se tukee alueen kehitystä myös tulevaisuudessa.

Kuva 10: Työpaikka-alueet

Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoalueella v. 2020

Kaavarunkoluonnoksen alueelle sijoittuu huomattava määrä eri toimialojen työpaikkoja. Ratikan kaavarunkoalue muodostaakin jo nykyisin merkittävän kehityskäytävän, jonka varrella sijaitsee lähes puolet (n. 46 %) Vantaan 110 000:sta työpaikasta.

Nykyisin työpaikat suuralueittain jakautuvat seuraavasti:

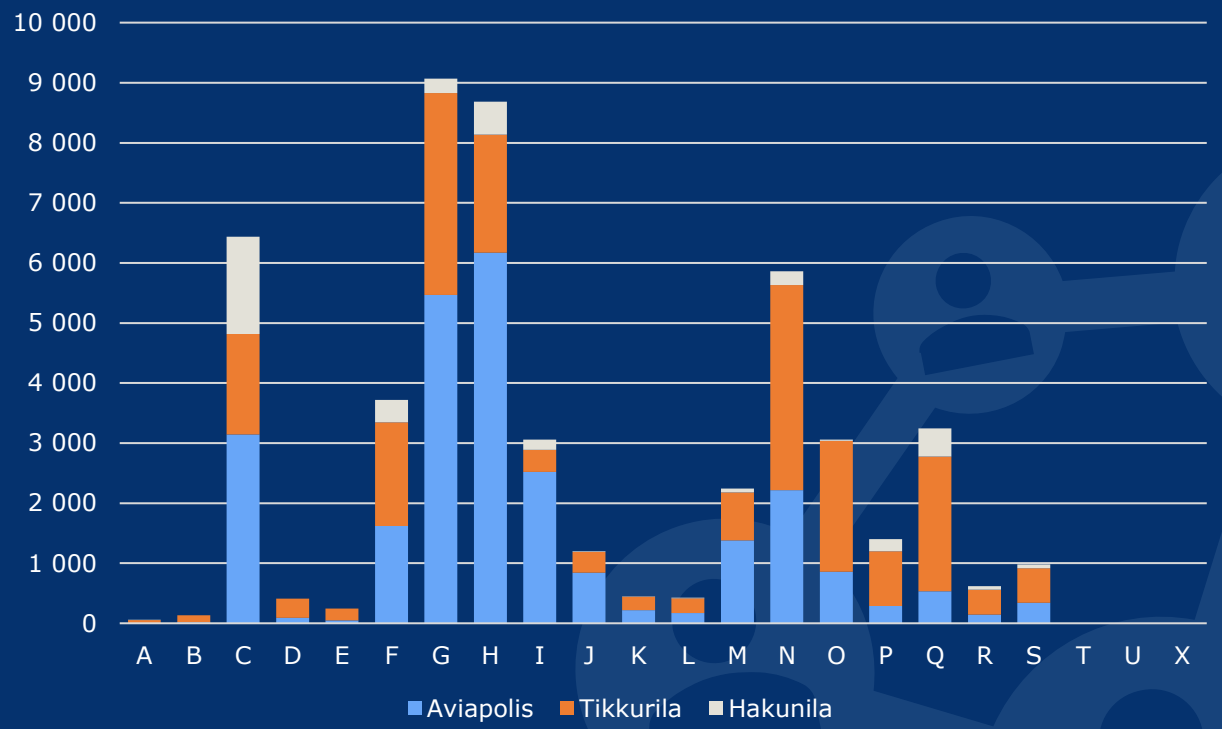
- Aviapolis: 26 000 tp
- Tikkurila: 21 000 tp
- Hakunila: 4 000 tp

Oheisessa kuvaajassa on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain eri suuralueilla.

Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan työpaikkojen merkittävimmät toimialat ovat:

1. Tukku- ja vähittäiskauppa, G (~9 100 tp)
2. Kuljetus ja varastointi, H (~8 700 tp)
3. Teollisuus, C (~6 400 tp)
4. Hallinto- ja tukipalvelutoiminta, N (~5 900 tp)
5. Rakentaminen, F (~3 700 tp)

Kuvaaja 1: Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoluonnoksen alueella.



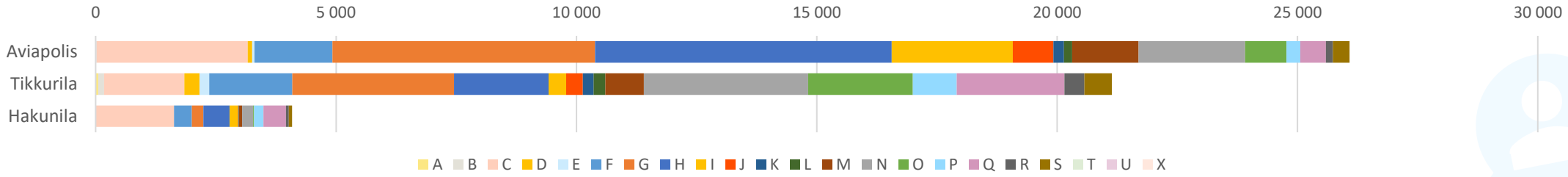
Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain kaavarunkoalueella

Kuvaaja 2: Nykyinen toimialajakauma suuralueittain.



Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)

B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)

C Teollisuus (10-33)

D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)

E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)

F Rakentaminen (41-43)

G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)

H Kuljetus ja varastointi (49-53)

I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)

J Informaatio ja viestintä (58-63)

K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)

L Kiinteistöalan toiminta (68)

M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)

N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)

O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)

P Koulutus (85)

Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)

R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)

S Muu palvelutoiminta (94-96)

T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)

U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)

X Toimiala tuntematon (00)

Aviapoliksen alue on nykyisin merkittävä kuljetus- ja varastointitoimialan ja tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkojen keskittymä. Alueelle sijoittuu myös huomattava työpaikkamäärä teollisuuden, majoitus- ja ravitsemustoiminnan, sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminnan työpaikkoja.

Tikkurilan suuralueella korostuu työpaikkojen palveluvaltaisuus ja toimialojen tasaisempi jakautuminen Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna. Suurimpia toimialoja Tikkurilan alueella ovat hallinto- ja tukipalvelut, tukku- ja vähittäiskauppa, terveys- ja sosiaalipalvelut, julkinen hallinto, kuljetus ja varastointi, rakentaminen ja teollisuus. Alueella on myös paljon ammatilliseen, tieteelliseen ja koulutukseen liittyviä työpaikkoja.

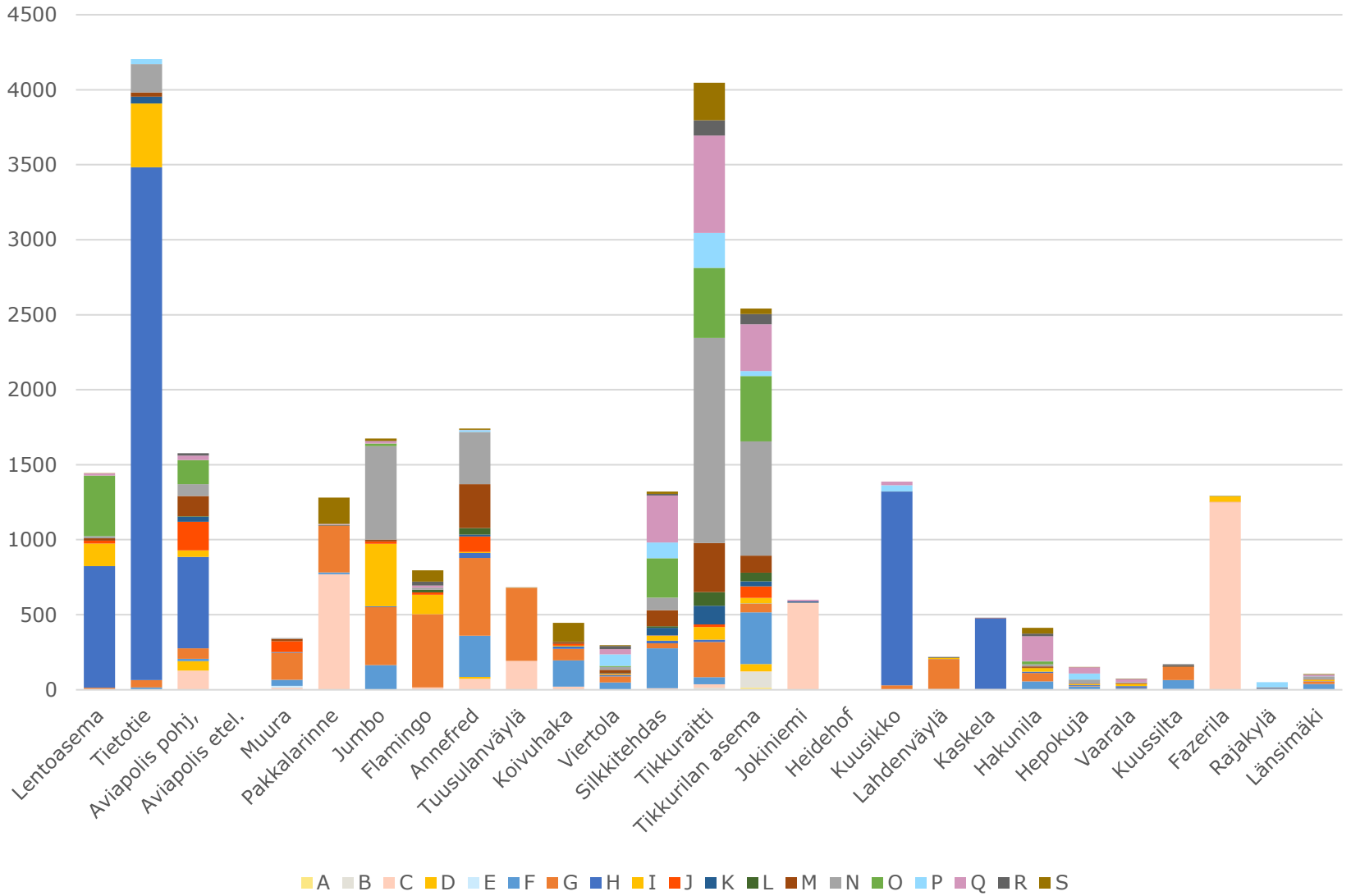
Hakunila on työpaikkamäärältään huomattavasti pienempi Aviapoliksen ja Tikkurilan suuralueisiin verrattuna. Hakunilan merkittävimmät toimialat ovat nykyisin teollisuus, kuljetus- ja varastointi, terveys- ja sosiaalipalvelut, rakentaminen ja tukku- ja vähittäiskauppa.

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde) v. 2020

Kuvaaja 3: Työpaikat alueella.



Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Oheisessa kuvaajassa 3 on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde). Tarkastelualueen merkittävimmät työpaikka-alueet pysäkeittäin (300 m säde) ovat nykyisin:

1. Tietotie (~4 200 tp)
2. Tikkuraitti (~4 000 tp)
3. Tikkurilan asema (~2 500 tp)
4. Annefred (~1 700 tp)
5. Jumbo (~1 700 tp)

- Työpaikkojen määrä ja toimialajakauma vaihtelee pysäkeittäin voimakkaasti.
- Kaavarunkoluonnoksen alueella 300 metrin säteelle pysäkeistä sijoittuu yhteensä n. 24 000 työpaikkaa eli lähes puolet koko kaavarunkoalueen työpaikoista.

Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Toimitilamarkkinat

Koronapandemia on vaikuttanut toimitilamarkkinoihin. Merkittävä osa työntekijöistä siirtyi pandemian myötä etätyöskentelyyn ja pandemia on myös muokannut työskentelyn paikkasidonnaisuutta. Rajoitusten poistumisen myötä työntekijät ovat alkaneet jälleen palata takaisin toimitiloihin.

Vuokralaiset tarvitsevat edelleen laadukkaita tiloja. Tärkeimpiä tekijöitä ovat edelleen hyvä sijainti, tilojen toimivuus ja tehokkuus, kohteen helppo saavutettavuus, ekologisuus, viihtyisyys sekä ESG-kriteerit.

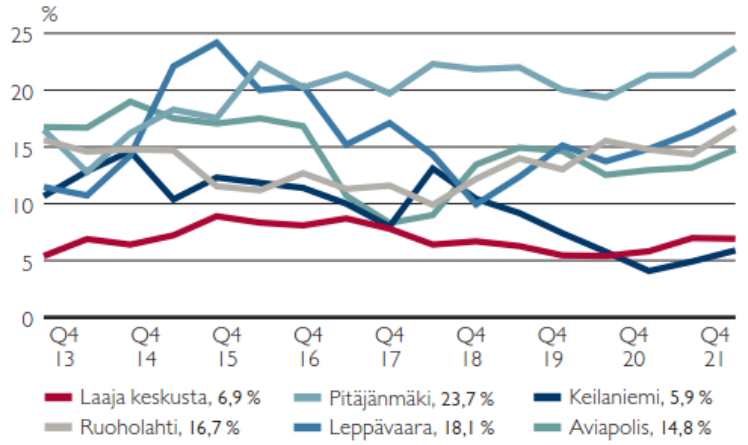
Vuoden 2021 lopulla Vantaalla oli 30 000 m² vapaata liiketilaa ja vajaakäyttöaste oli alhainen 3,4 prosenttia. Teollisuuden ja logistiikan tilojen osalta vajaakäyttöaste oli 3,4 prosenttia ja vapaata tilaa oli 109 000 m², joka oli 9 000 m² vähemmän kuin edellisenä vuonna. Toimistotilojen osalta vajaakäyttöaste oli korkeammalla tasolla ollen 13,3 prosenttia ja vapaata tilaa oli 119 000 m². Aviapoliksen alueella tyhjän tilan määrä kasvoi noin 5 000 m² edellisvuodesta ja vajaakäyttöaste oli 14,8 prosenttia.

Hotellikiinteistöjen asema on koronapandemian myötä heikentynyt sijoitusmarkkinoilla merkittävästi. Sektorin kasvu nähdään kuitenkin jatkuvan pääkaupunkiseudulla uusien rakennushankkeiden myötä. (Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022)

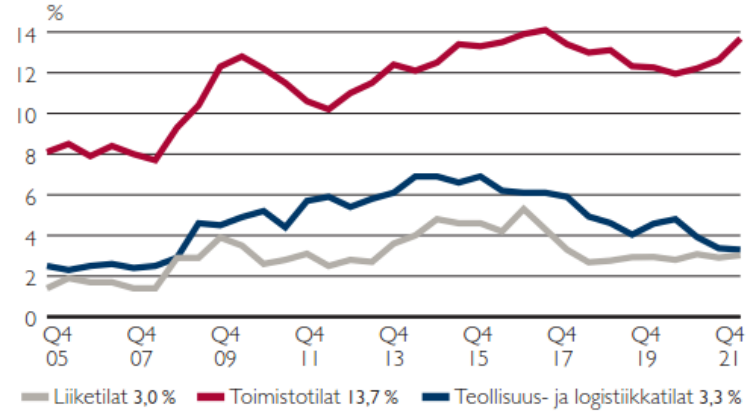
Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin yhteydessä tehdyn tutkimuskoosteen mukaan työpaikkojen/toimitilojen optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400-600 metriä.

Lähteet: Catella markkinakatsaus kevät 2022, Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022, Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022

Vajaakäyttöasteet osamarkkina-alueittain pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet ja vapaan tilan määrä pääkaupunkiseudulla	Vajaakäyttöaste (%) Q4 21	Vajaakäyttöaste (%) Q2 21	Vapaat tilat (m²) Q4 21	Vapaat tilat (m²) Q2 21
VANTAA				
Liiketilat	3,4	3,2	30 000	28 000
Toimistotilat	13,3	13,2	119 000	119 000
Teoll./logistiikka	3,4	3,7	109 000	118 000

Muutospotentiaali 1/2

Ratikan kaavarunkoluonnoksen mitoituksessa on arvioitu, että työpaikkarakentamispotentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikkarakentamispotentiaali on muunnettu työpaikka-arvioiksi laskennallisten työpaikkaväljyyksien perusteella.

Kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle. Oheisissa kuvaajissa on esitetty ratikan kaavarungon mahdollistama työpaikkapotentiaali eri rakentamismuodoittain maankäyttöaineiston pohjalta. Huom. luvut perustuvat vain uuteen maankäyttöpotentiaaliin, eikä tässä tarkastelussa ei ole huomioitu maankäytön muuttumisen myötä mahdollisesti poistuvia työpaikkoja.

- Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen mahdollistaisi työpaikkapotentiaaliltaan n. 22 000 uuden työpaikan lisäyksen. Tikkurilan suuralueella vastaavasti n. 13 000 työpaikkaa ja Hakunilan suuralueella reilut 1 000 työpaikkaa.
- Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle.
- Asuinrakentamisen myötä tarve julkisten palveluiden (päiväkodit, koulut) alueelliselle rakentamiselle kasvaa, mikä synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Tähän vaikuttaa pienempien rakentamisarvioiden lisäksi teollisuuden ja varastoinnin toimialan alhaisempi työvoimaintensiivisyys työpaikkaväljyyden ollen selvästi korkeampi kuin liike- ja toimitilarakentamisessa, jolloin työpaikkamäärät jäävät tästäkin syystä alhaisemmiksi.

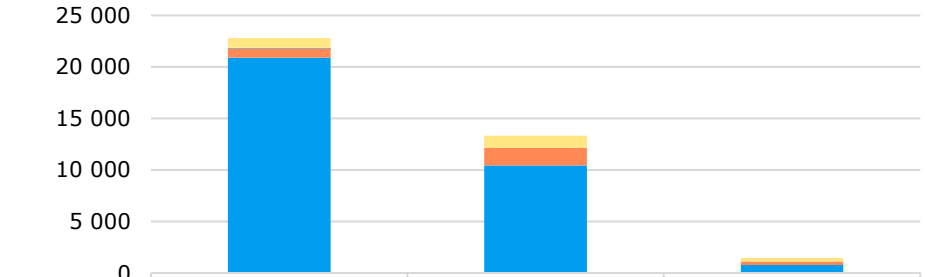
Vantaan yleiskaavan 2020 yhteydessä laaditun elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan erityisesti tietointensiivisten toimialojen sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan, mutta vastaavasti teollisuustyöpaikkojen määrän arvioidaan vähenevän. Alla on esitetty arvio toimialojen keskimääräisestä vuotuisesta kasvuprosentista:

- Tietointensiiviset toimialat 2,5 %
- Majoitus- ja ravitsemistoiminta 2,0 %
- Muut toimialat 2,0 %
- Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne 1,5 %
- Tukku- ja vähittäiskauppa 0,5 %
- Teollisuus -0,5 %
- Kaikki toimialat 1,5 %

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

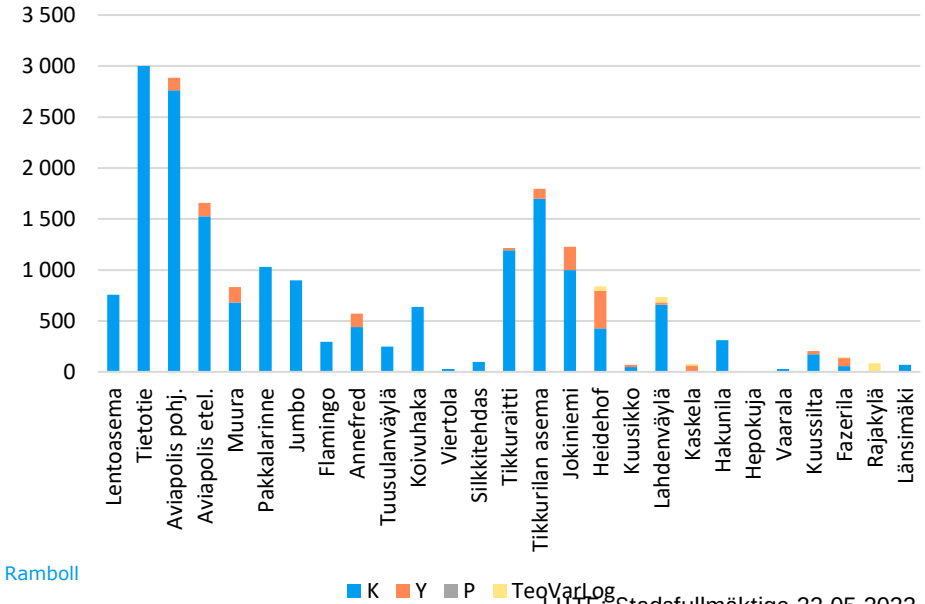
Muutospotentiaali 1/2

Kuvaaja 4: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaalin muutos suuralueittain.



	Aviapolis	Tikkurila	Hakunila
TeoVarLog	920	1 150	340
P	80	0	0
Y	910	1 710	350
K	20 880	10 450	780

Kuvaaja 5: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaali pysäkeittäin.



Kuvaajine luokitus:

K Liike- ja toimisto/toimitilarakentaminen (esim. toimisto, hotelli, muu toimistotyyppinen rakentaminen, kauppa ja liiketila)

Y Julkinen rakentaminen (esim. päiväkoti, koulu). Huom. Ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta

P Muumimaailma-elämyspuisto Pakkalassa

TeoVarLog: Teollisuus- varastointi ja logistiikkarakentaminen

Lähde: Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineisto

Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta

Taulukko 3: Maankäytön muutokset kaavarunkoluonnoksessa nykyiseen verrattuna.

Maankäyttö	Uusi rakentamispotentiaali	Kuvaus
K: Liike- ja toimitilarakentaminen	1 425 000 k-m^2	Toimisto-, liike- ja palvelurakennusten kerrosalamäärä kasvaa alueella huomattavasti. Parantaa työpaikkojen ja palveluiden sijoittumismahdollisuuksia alueella merkittävästi. Riskinä on, että liike- ja toimitilarakentamisen potentiaali ei toteudu kaikilla alueilla tavoitteiden mukaisesti johtuen esimerkiksi markkinasuhdanteiden ja liike- ja toimitilakysynnän muutoksista.
T: Teollisuus ja varastointi	220 000 k-m^2	Teollisuuden-, muiden tuotanto- ja varastoalueiden osalta kerrosalan määrä laskee hieman kaavarunkoluonnoksen alueella. Korvaavaa ja uutta tilaa voi sijoittua kaavarunkoluonnoksen ulkopuolisille alueille Vantaalla.
P: Palvelurakentaminen (matkailuun liittyvää rakentamista)	11 000 k-m^2	Kaavarunkokartalla on osoitettu alueet erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin (mm. Tikkurilan urheilupuisto, Backaksen ja Håkansbölen kartanoalueet). Matkailun näkökulmasta mahdollisuuksia ja vetovoimaisia toimintoja on myös muilla alueilla (esim. Heureka, Jumbo ja Flamingo, Fazerilan vierailukeskus). Matkailun mahdollisuudet alueella parantuvat.
Y: Julkinen palvelurakentaminen	170 000 k-m^2	Uusi maankäyttö ja erityisesti asuinrakentaminen lisää julkisen palvelurakentamisen tarvetta alueella. Julkinen palvelurakentaminen synnyttää palveluita ja työpaikkoja (mm. päivähoito, koulutus, terveydenhuolto) alueiden yrityksille ja asukkaille. Huom. Rakentamispotentiaalissa osoitettu palvelurakentamisen määrä ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta.
AK: Kerrostalopainotteinen asuinrakentaminen	3 170 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa alueella huomattavasti. Lisää alueen asiakaspotentiaalia ja elinvoimaisuutta merkittävästi, mutta vastaavasti kerrostalorakentaminen vie tilaa mm. toimitilarakentamiselta. Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.
AP: Pientalopainotteinen asuinrakentaminen	130 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa kaavarunkoluonnoksen alueella. Uusi pientalorakentaminen lisää asiakaspotentiaalia erityisesti niillä alueilla, joille pientaloalueilta syntyvät asiakasvirrat suuntautuvat (esim. lähipalvelut ja työssäkäynti). Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

Taulukko 4: Vaikutuksen arviointi

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
1. Yritystoiminnan edellytykset alueella	Positiivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja uusi asuntotuotanto lisää alueen asiakaspotentiaalia merkittävästi. Liike- ja toimitilarakentaminen lisää yritysten käytettävissä olevaa tilatarjontaa alueella. Pysäkkiympäristöjen kiinteistöjen arvon arvioidaan nousevan, mikä puolestaan nostaa myös liike- ja toimitilavuokria, mikä tukee kiinteistöliiketoimintaa, mutta nostaa vuokrakustannuksia tiloja käyttäville toimijoille. Haasteina on nykyisin alueella toimivien yritysten siirtyminen muualle uuden rakentamisen tieltä ja pystytäänkö kaikille toimijoille tarjoamaan riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja, jos nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan. Yritystoiminnan edellytysten kannalta haasteeksi voi muodostua tilanne, jossa asuinrakentaminen syrjäyttää liike- ja toimitilarakentamista erityisesti yritystoiminnan kannalta tärkeissä mikrosijainneissa (esim. asiakasvirtojen läheisyys, saavutettavuus), jolloin riskinä on ettei yrityksille ole riittävästi soveltuvia sijoittumismahdollisuuksia, eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada täysin hyödynnettyä.
2. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen	Neutraali	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista, jotka edistävät elinkeinorakenteen monipuolistumista erityisesti vähittäiskaupan, palveluiden ja ravitsemusalan osalta, lisäten alueellista elinvoimaisuutta. Tiivis kaupunkimainen ympäristö tukee myös tietointensiivisen toiminnan sijoittumista alueelle. Vastaavasti kaavarunkoluonnos rajoittaa esimerkiksi tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle ja tällaisten toimintojen sijoittuminen kauemmas voi viedä osan ratikkaympäristön vetovoimasta. Ratikkaympäristön uusien työpaikkojen toimialajakauman arvioidaan noudattavan keskustamaisen ympäristön (esim. Tikkurilan asema) jakaumaa. Asuinrakentamisen määrä voi synnyttää haasteita mm. viemällä tilaa liike- ja toimitilarakentamiselta. Uusi aluekehitys nostaa maan arvoa ja vuokrahintoja, jotka voivat rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).
3. Yritysten liiketoiminta-mahdollisuudet	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista sekä asuntotuotantoa, jotka lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Asuntotuotannon mahdollistama asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskauppa- ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä. Lisäksi ratikka parantaa alueen yritysten saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja siten parantaen yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Haasteena on tunnistettu, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti ja että keskusta- tai muilla alueilla osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen. Tämä voi samalla muodostaa riskin, ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille). Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa rajoitteita (esim. saavutettavuus, turvallisuus) työpaikkatoiminnoille.
4. Yritysten työvoiman saanti	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuva asuntorakentaminen ja sen kautta muodostuva asukasmäärän kasvu tukee työvoiman saantia alueella. Raitiotieyhteyden arvioidaan lisäksi parantavan yritysten ja työpaikkojen houkuttelevuutta hyvien liikenneyhteyksien myötä.
5. Työpaikkojen muodostuminen	Positiivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisen maankäytön toteuttaminen edesauttaa ratikkaympäristön liike-, toimitila- ja asuntorakentamista, jotka tukevat työpaikkojen ja elinvoimaisuuden syntymistä alueelle. Asuinrakentamisen sijoittuminen keskusta-alueille voi kuitenkin viedä yritystoiminnan mikrosijainnin (esim. asiakasvirtojen läheisyys, työpaikan saavutettavuus) kannalta parhaita tiloja ja vaikuttaa siten työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.
6. Yritysilmapiiri	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee ratikan toteuttamista, joka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, mikä osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti tukien siten myös myönteistä yritysilmapiiriä alueella.
7. Yritysten logistiikka	Neutraali	Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa. Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta. Toisaalta katuverkon liikenteen arvioidaan osin sujuvoituvan henkilöautoilijoiden siirtyessä ratikan käyttäjiksi.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
8. Alueen vetovoimatekijät ja imago	Positiivinen	Ratikka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, joka osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti parantaen alueen houkuttelevuutta investoinneille. Myös mahdollisesti aiemmin ei-kiinnostavien alueiden houkuttelevuus voi nousta ratikan myötä. Uusi kaupunkirakenne lisää alueen houkuttelevuutta asukkaiden ja yritysten sijoittumisen näkökulmasta. Ratikan ja sen synnyttämän kaupunkirakenteen arvioidaan parantavan myös osaamisen pitovoimaa Vantaalla (esim. työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden, viihtyisyyden, uusien työpaikkojen muodostumisen seurauksena). Hankkeella nähdään olevan myönteinen imagovaikutus sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Toisaalta ratikan ympäristön houkuttelevuus saattaa heikentää muiden alueiden houkuttelevuutta. Alueiden vetovoiman ja imagon näkökulmasta haasteeksi voi muodostua alueiden yksipuolistuminen (esim. asumisen tai palvelurakenteen puuttumisena).
9. Yritysten välinen kilpailu	Positi-ivinen	Ratikka synnyttää kilpailua sen ympäristöön sijoittuvien liike- ja toimitilojen osalta. Ratikka voi vaikuttaa kilpailuasetelmaan ratikkalinjauksen lähiympäristössä sijaitsevien yritysten ja sen ulkopuolella sijaitsevien yritysten välillä.
10. Yritysten tasapuolinen kohtelu	Neutraali	Kaavarunkoluonnos osoittaa alueilla muuntuvaa maankäyttöä, joissa alueet voivat kehittyä tulevaisuudessa asumiseen ja toisaalta tehokkaampiin työpaikkatoimintoihin. Tällöin nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä). Lisäksi epävarmuustekijänä korostuu, että voidaanko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
11. Edellytykset yritysten verkostoitumiselle	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja siten lisäävät verkostoitumisen edellytyksiä. Keskustamainen ympäristö tukee palveluliiketoiminnan lisäksi myös tietointensiivisen liiketoiminnan sijoittumista alueelle edesauttaen verkostoitumismahdollisuuksia.
12. Strategisten linjausten toteutuminen	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luoden huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Ratikka tukee Vantaan kaupungin ja valtioneuvoston tavoitteita siirtymisessä vähäpäästöiseen liikenteeseen.
13. Aluetalous	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.
14. Koettu ympäristö	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa kaupunkiympäristön ja –tilan uudistamisen, minkä arvioidaan edesauttavan ihmisten kokemusta alueesta ja houkuttelevan ihmisiä saapumaan ja oleilemaan alueelle, mikä tukee mm. ravintola- ja myymälätoimintaa ja alueellista elinvoimaa. Yritystoiminnan näkökulmasta tärkeää olisi mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin, joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten. Haasteena voi olla alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
15. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Negati-ivinen	Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly- ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina. Vaikutusten kesto (arviolta 1-4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia toimialoittain

LIIKETILOISSA TOIMIVAT YRITTÄJÄT (Kauppa ja palvelut, kiinteistönvälittäjät yms.)

- Uudet liiketilat ja asiakaspotentiaalin kasvu uuden rakentamisen myötä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Tilaa vaativan kaupan sijoittuminen ratikkaympäristön ulkopuolelle.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms. johtuen) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Haasteena on monipuolisen kaupunkirakenteen muodostaminen, jossa yhdistyy mm. asuminen, (kivijalka)liiketilat ja toimitilat. Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liiketiloja (erikokoisia ja erilaisia käyttötarkoituksia varten, kuten kivijalat, kuntosalit, lääkäriasemat, ravintolat yms. varten) esim. varaamalla tilaa asuinrakennusten kivijaloista tai varaamalla tontteja liikekäyttöön.

TOIMITILAT (Toimistot)

- Toimitilojen saavutettavuus joukkoliikenteellä erityisesti raideliikenneyhteyksien varrella paranee.
- Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi (mm. tontit hyvillä sijainneilla, toimitilarakentaminen pysäkkien lähiympäristössä, mielellään alle 400-600m etäisyydellä pysäkeistä, mahdollisesti myös pitkällä tähtäimellä ettei aluetta yksipuolisteta pelkällä asuinrakentamisella).
- Uusien toimitilojen vuokrat korkeampia kilpaileviin alueisiin nähden.
- Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- Toimitilojen osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

MATKAILUTOIMIJAT (Hotellit, majoitusliikkeet)

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä sekä yhteyksien parantuminen ostoskeskusten ja tapahtuma-alueiden välillä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

TUOTANTO-, VARASTOINTI- JA LOGISTIIKKATOIMIJAT

- Tuotanto- ja varastotoiminnalle varattu tilaa muutamissa kohteissa Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Erityisesti Aviapoliksen alueella tilaa vaativien toimintojen mahdollinen siirtyminen kauemmas ratikkaympäristöstä maan arvon nousun myötä ja saavutettavuuden mahdollinen heikentyminen (erityisesti suuret kuljetukset).
- Työmaiden aiheuttamat häiriöt tuotantolaitoksille ja logistiikkakuljetuksille (mm. tärinä, liikennerajoitukset ja kiertoreitit).

LIIKENNEYRITTÄJÄT (Taksit, linja-autot, logistiikkayrittäjät)

- Työmaiden aiheuttamat rajoitukset ja kiertoreitit.
- Liikennöinnin mahdollinen hidastuminen.
- Kysynnän muutokset käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi, vuokravälineiden kysynnän kasvu.

PYSÄKÖINTILAITOSTEN OPERAATTORIT

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä.
- Nykyisten laitosten käyttäjämäärien mahdollinen lasku käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi.

KIINTEISTÖNOMISTAJAT JA MANAGERIT

- Liike- ja toimitilojen sekä asuntojen käyttäjämäärän kasvu.
- Maan ja kiinteistöjen arvonnousu, vuokratulojen nousu ympäröivän kaupunkiympäristön kehittyessä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Huomioita jatkosuunnitteluun

Varmistetaan pysäkkiympäristöissä asumisen ja työpaikkojen sekoittuminen niiltä osin kuin mahdollista (mm. lentomelu rajoittaa asumista). Tällä vältetään yksipuolisten alueiden syntymistä erityisesti keskusta- ja asuinalueilla. Liike- ja toimitilarakentamiselle varataan riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä alueiden monipuolisuuden ja työssäkäyvien palveluiden järjestämiseksi (mm. kaupat, ravintolapalvelut, kuntosalit, lääkäriasemat). Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila).

- Kaavarunkoluonnoksen mukainen ratkaisu pyrkii keskittämään eniten käyttäjiä keräävät toiminnot 300 metrin sisälle, mutta myös 400-600m vyöhyke on monien työpaikkojen sijoittamiseksi mahdollista, esim. Veromiehen monet K-alueet.
- Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.

Yritysnäkökulmien ja –tarpeiden huomiointi ratikkahankkeen edetessä.

- Työpaikkakeskittymien saavutettavuuden edistäminen eri kulkumuodot ja matkaketjut huomioiden (mm. kävelyn ja pyöräilyn reittiverkoston kehittäminen, joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt ja aikataulujen yhteensovittaminen, autoliikenteen reittien kehittäminen, matkaketjujen vaihtoyhteyksien sujuvuuden kehittäminen).
- Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”, joilla asuminen on päätoimintona. Tällaisilla pysäkkiympäristöillä tulisi varata mahdollisuuksia esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuville liike- ja toimitiloille (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt).
- Alueellisen segregaation huomioiminen elinkeinoelämän kannalta. Onko kaupungilla keinoja ohjata erilaisten toimintojen sijoittumista alueelle (esim. erilaisille toimijoille riittävästi erilaisia yritystiloja kohtuuhintaan)?
- Kaupunkisuunnittelun ja elinkeinopalveluiden yhteistyön tiivistäminen. Myös yritysyhteistyön lisääminen suunnitteluun ja toteutukseen esimerkiksi kyselyiden, työpajojen tai yritysluotsitoiminnan muodossa.

Brändin rakentaminen (esim. alueittain tai pysäkeittäin): millaisena alueet halutaan nähdä ja profiloida tulevaisuudessa, millaisia toimijoita alueelle tavoitellaan jne.

Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago) korostaminen kaupungin markkinoinnissa.

Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kaupunkikuva

Vaikutukset elinkeinoelämään

Rakenne ja arviointikehikko

Kaupunkikuvallista arviointia on tehty pysäkkiympäristöittäin. Arvioitavat pysäkkiympäristöt on valittu arviointiin ohjausryhmän kanssa sen mukaisesti, mitkä niistä ovat merkityksiltään suuria ja vaativat kaupunkikuvallisen arvioinnin.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan on arvioitu neljän eri arviointiteeman kautta. Arviointiasteikko on neliportainen (1 = vähäinen, heikko, ja 4 = merkittävä, vahva). Arviointiteemat ja asteikko on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla. Arvioinnissa on huomioitu alueen nykytila sekä kaavarungon mahdollistama tilanne.

Arvioidut pysäkkiympäristöt:

- Aviapolis eteläinen
- Muura
- Jumbo
- Annefred
- Koivuhaka
- Tikkuraitti
- Tikkurilan asema
- Jokiniemi
- Kaskela
- Hakunila
- Kuussilta
- Fazerila
- Rajakylä
- Länsimäki

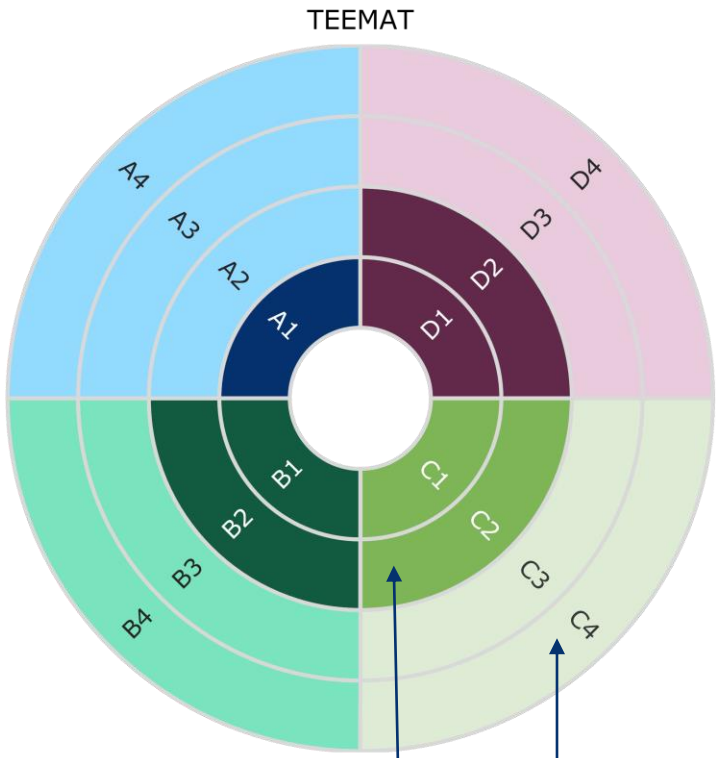
Pysäkkiympäristöjen arviointikriteerit

(A) Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- 1 = Alueen käyttötarkoitus pysyy ennallaan. Alue ei jäsenny ja on monotoninen. Alueella ei ole selkeitä kaupunkitiloja. Alueen katutila ei muodosta selkeää hierarkkista rakennetta.
- 4 = Kaavamääräyksillä tavoitellaan sekoittunutta rakennetta ja kaupunkitila koostuu usean aikakauden rakennuskannasta. Katurakenteesta on selkeästi erotettavissa pää- ja sivukadut. Alueelle sijoittuva kaavamääräys ”vahva ja tunnistettava alueen reuna” sekä ”kaupunkitilojen sarja” jäsentävät kaupunkirakennetta ja muodostuvia kaupunkitiloja.

(B) Liikenteellinen solmukohta

- 1 = Ratikkapysäkiltä heikot vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan tai bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyttä ei ole, pyöräilyn baanaverkkoa ei ole lähellä.
- 4 = Ratikkapysäkiltä hyvät ja monipuoliset vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan, ratikkaan, bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyteen, erityisen hyvät mahdollisuudet mikroliikkumisen palveluihin, pyöräilyn baanaverkon läheisyys.



Maamerkit kaavarungon tavoitetilanteessa
(vaaleammalla värillä)

Maamerkkien nykytila
(tummemmalla värillä)

(D) Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- 1 = Katutila on yksitoikkoinen, rakennusten julkisivut ovat yksipuolisia. Kiinnostavia ympäristön elementtejä, kuten aukioita, puistoja / viherympäristöä, on vähän. Kävely-ympäristö on epäviihtyisää. Rakennukset eivät rajaa katua, eikä kaupunkitila muodosta selkeästi hahmotettavaa kokonaisuutta. Katutilaa rajaavat avoimet pysäköintikentät tai epämääräisesti hahmottuva kadun reuna.
- 4 = Alue on houkutteleva elinkeinotoiminnan ja / tai asumisen näkökulmasta. Alueen keskusta on elävä ja rakennusten katutasossa on runsaasti liike-, ravintola- ja palvelutiloja, alueella on aukioita ja puistoja sekä kävelijälle suotuisaa, mielenkiintoista ja turvallista kävely-ympäristöä.

(C) Maamerkki

- 1 = Ympäristössä ei ole mieleen jäävää, ympäristöä jäsentävää ja alueen luonnetta ilmentävää rakennusta, rakennelmaa, taideteosta tai luontoelementtiä. Maamerkkejä ei ole vahvistamassa alueen identiteettiä.
- 4 = Ympäristössä on tai on suunnitteilla mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit parantavat alueiden hahmottamista, nostavat alueen identiteettiä tai vahvistavat tärkeäksi tunnistettua paikkaa.

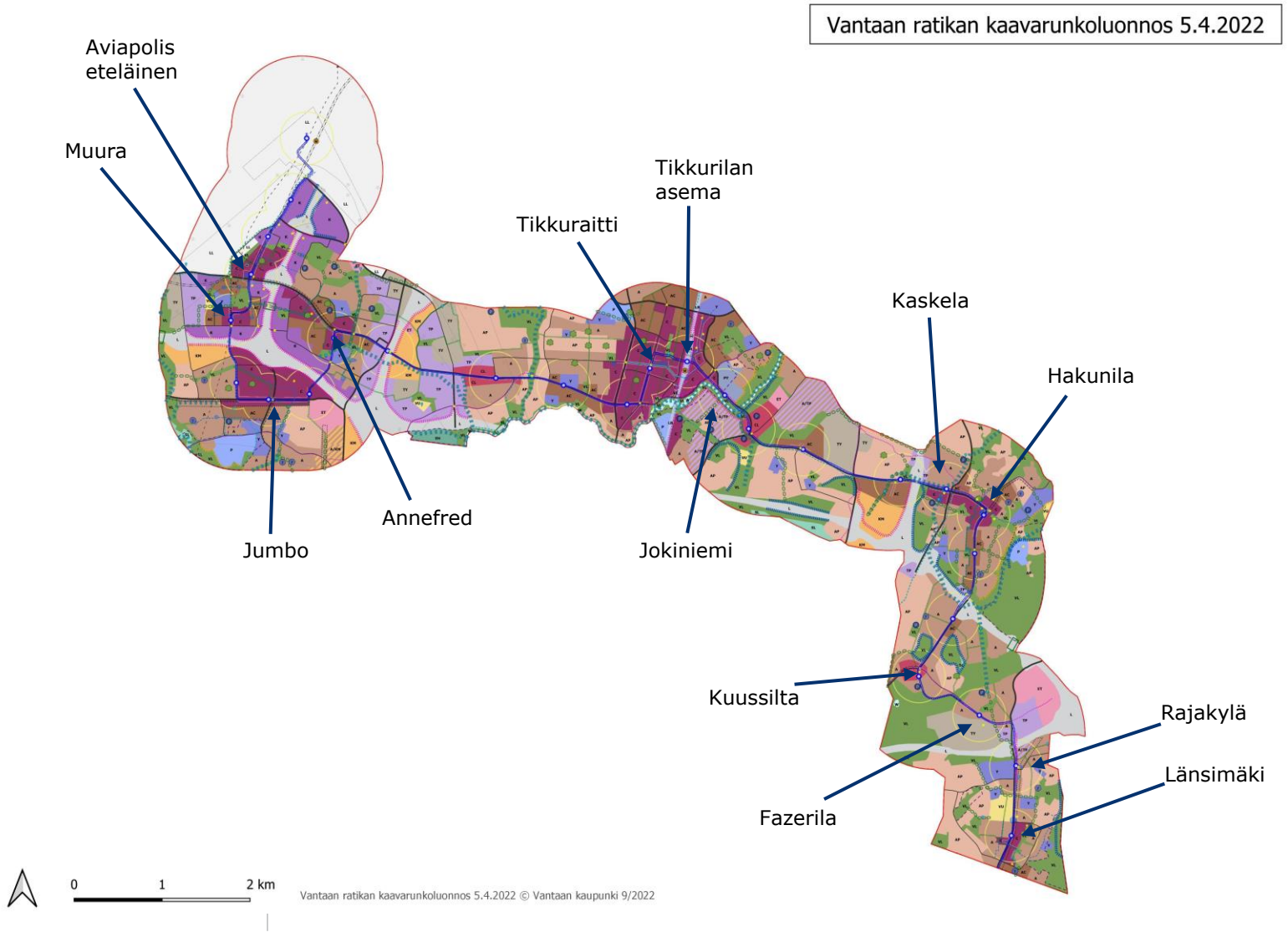
Yleisesti

Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.



Kuva 11: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos (5.4.2022.) ja arvioitavat pysäkkiympäristöt.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Aviapolis eteläinen

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Nykytilanteessa pysäkkiympäristöön sijoittuu metsää Aviapoliksen juna-aseman, Tikkurilantien ja Lentoasemantien ympäristöön. Alue tulee tiivistymään ja rakentumaan kaupunkikuvaltaan tiiviiksi ja keskustamaisemmaksi. Lentoasemantien vierustat suunnitellaan yhtenäiseksi rakennetuksi reunaksi.
- Nykyisellään alueella ei sijaitse selkeästi rajautuvia katutiloja, vaan kadut rajautuvat metsäalueisiin tai väljään rakennuskantaan. Uusi rakentaminen alueella sijoittuu katujen varsiin muodostaen sinne selkeästi rajautuvia katutiloja ja vahvoja kaupallisia julkisivuja, sekä kaupunkikuvallisesti merkittäviä avoimia tiloja ja mieleenpainuvia tilasarjoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

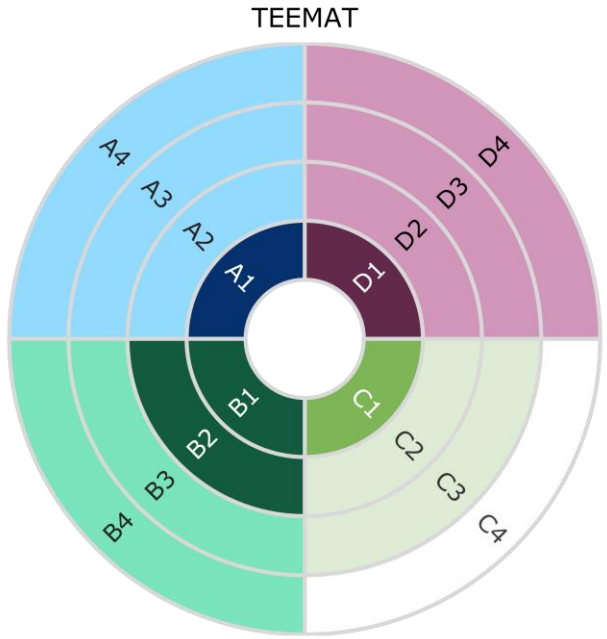
- Pysäkkiympäristössä risteävät liikennöidyt Lentoasemantie, Tikkurilantie ja Turbiinitie, kävely- ja pyöräliikenne sekä joukkoliikenteen runkoväylä. Lisäksi alueelle sijoittuu rautatieasema. Alueen merkitys liikenteellisenä solmukohtana tulee korostumaan uuden rakentamisen ja rakentuvan pysäkin myötä.

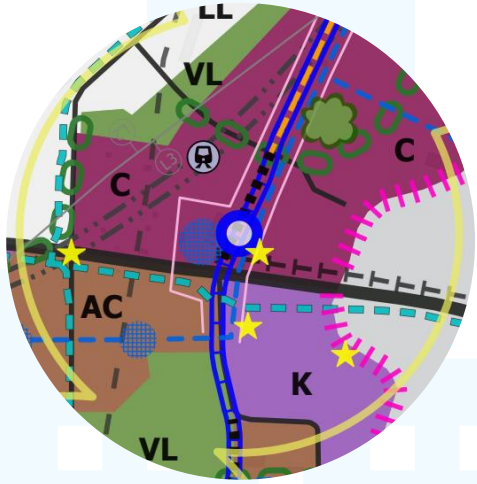
C. Maamerkki

- Alueelle sijoittuu kaavamerkinnällä esiin nostettuja maamerkkejä neljä kappaletta. Kaikki sijoittuvat liikennealueiden läheisyyteen.
- Merkittävänä luonnon kiinnekohtana pysäkkiseudulla on Plootukallio.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristöön muodostuu kaupunkikuvallisesti sekoittunutta rakennetta monipuolisten toimintojen, kuten asumisen, työpaikkojen ja palveluiden myötä. Alue kehittyy lentokenttäkaupunkina ja muodostaa kaupunkikuvallisesti yhtenäisemmän kokonaisuuden pohjoisen Aviapoliksen alueen kanssa.
- Alueen identiteetti syntyy monipuolisen työpaikkarakentamisen, asumisen ja viherympäristön sekoittuneesta rakenteesta. Erityisesti ratikkakadun varsi ja sen varrelle sijoittuva aukio ja rakentaminen ovat vahva identiteetin tuoja.
- Kaavarungon mahdollistamalla muutoksella edistetään Aviapoliksen saavutettavuutta kävellen ja kestävin liikkumistavoin.





Kuva 12: Ote Aviapolis eteläisen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Muura

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos teollisuus- ja varastorakentamisen alueesta sekoittuneeksi asumisen ja monipuolisten toimintojen, kuten työpaikkojen, keskusta- ja julkisten palveluiden sekä lähivirkistysalueiden alueeksi tulee olemaan suuri.
- Alueen rakennuskannan lomaan sijoittuu useita kaupunkikuvallisesti tärkeitä tiloja, jotka kytkeytyvät toisiinsa kävelijän mittakaavassa muodostaen yhtenäisen sekä viihtyisän tilasarjan taskupuistoineen. Käveltävyys ja kylämäisyys ovat alueen vahvoja teemoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

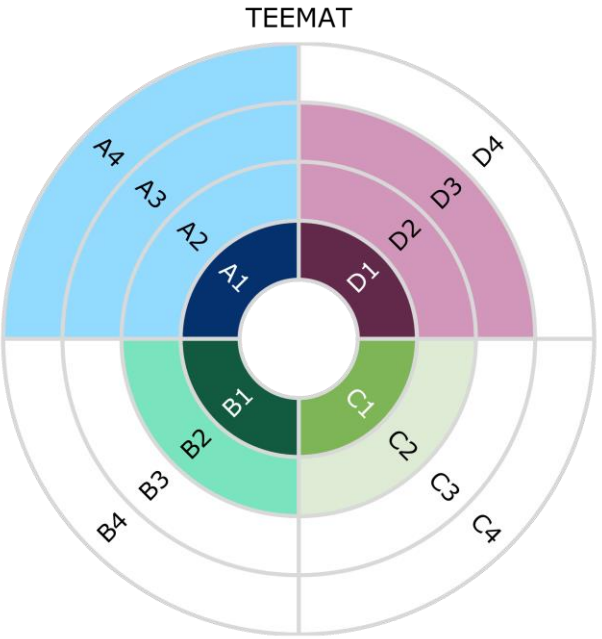
- Muuran ratikkapysäkki edistää alueen kytkeytymistä laajemmin Aviapoliksen alueeseen ja parantaa saavutettavuutta erityisesti kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta. Muuran aluetta rajaavat kuitenkin laajat liikennöidyt katu- ja tieympäristöt, eikä alueen sisältä muodostu selkeitä yhteyksiä ympäröiville alueille.

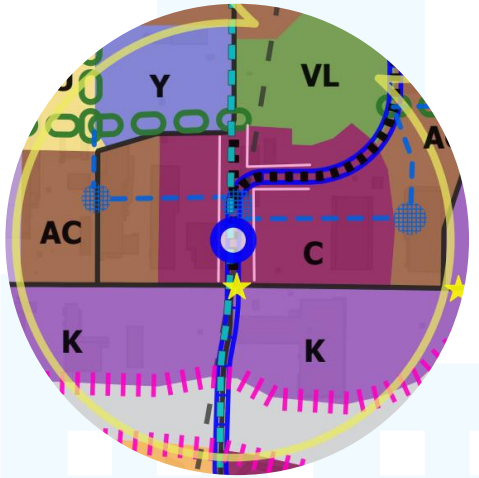
C. Maamerkki

- Alueelle rakentuva uusi, arkkitehtuuriltaan omaleimainen rakennuskanta muodostaa kokonaisuuden, mikä erottuu maamerkkinä pysäkkiympäristössä.
- Alueelle sijoittuu vain yksi maamerkki hieman Muuran pysäkistä etelään.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyiset teollisuus- ja varastorakennukset sekä laajat paikoituskentät tulevat väistymään asuin- ja työpaikkarakentamisen tieltä. Alueen uuden rakennuskannan myötä syntyy kaupunkikuvallisesti tiivistä ja kaupunkimaista ympäristöä.
- Uusi kehittyvä alue rakentuu kaupunkikuvallisesti omaksi kokonaisuudekseen kuitenkin kytkeytyen Aviapolis eteläisen keskustarakenteeseen ja Kehäradan junapysäkkiin.
- Alueella olevia lähivirkistysalueita ja komeita maastonmuotoja tulee vaalia ja yhteydet viheralueiden välillä tulee varmistaa.





Kuva 13: Ote Muuran pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jumbo

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen kehitys palvelukeskittymänä ja asumisen alueena osana Aviapoliksen lentokenttäkaupunki-kokonaisuutta tulee olemaan suuri.
- Nykytilassa alue on vahvasti ison rakentamismittakaavan liikennepainotteista ympäristöä, mitä ei ole suunniteltu kävelijän näkökulmasta käsin. Tiet ja pysäköintialueet palveluihin korostavat autolla saavutettavaa ympäristöä.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien varsi korostuu vahvana kaupallisena julkisivuna. Palveluja avaamalla paremmin ratikkakadun suuntaan, voidaan edistää katutilan elävyyttä ja viihtyisyyttä.

B. Liikenteellinen solmukohta

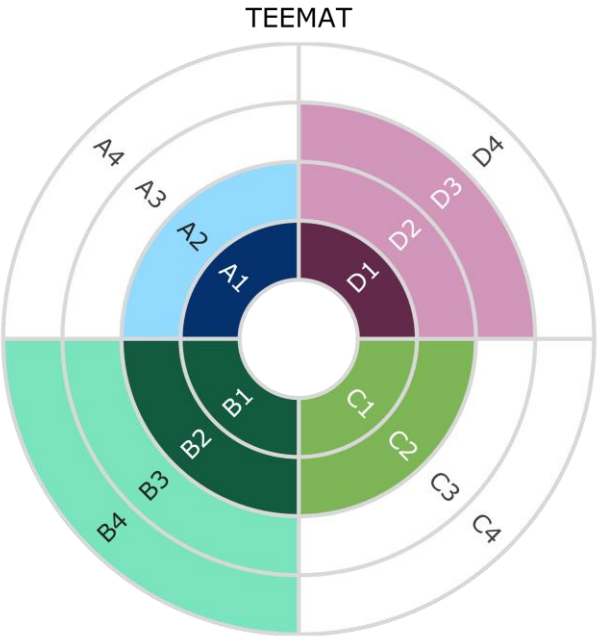
- Omalla tavalla maamerkkinä toimivan Kauppakeskus Jumbon läheisyyteen Väinö Tannerin tien ja Tasetien liittymäkohtaan sijoittuva pysäkki on tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, mikä yhdessä joukkoliikenteen runkoyhteyden kanssa vahvistaa alueen saavutettavuutta ja edistää sen asemaa liikenteellisenä solmukohtana.

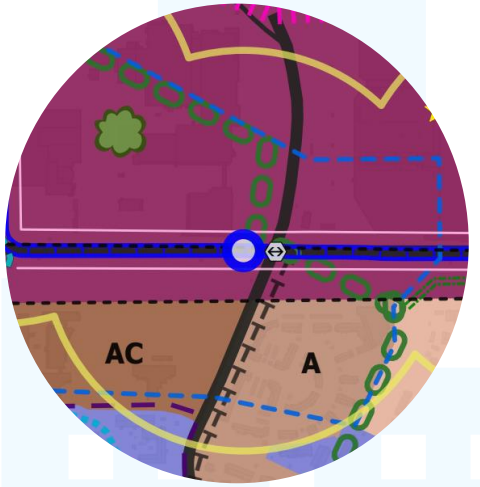
C. Maamerkki

- Flamingon lisäksi alueella ei ole nostettu esille maamerkkejä. Jumbo toimii kuitenkin itsenään jo maamerkkinä alueella.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön asema viihteen ja palvelujen keskuksena korostuu Aviapoliksen suuralueella uusien keskustatoimintojen myötä. Alueelle rakentuvien asumisen sekä keskustatoimintojen alueiden saavutettavuus paranee rakentuvan pysäkin myötä.
- Kehittyvän kaupunkikuvan myötä kävely-ympäristön muodostumista tulee edistää kaikin tavoin niin olevissa rakenteissa kuin uudessa rakentamisessakin.
- Alueen nykyistä suurta mittakaavaa pyritään pilkkomaan inhimillisemmäksi mm. viheralueyhteyksillä. Lähivirkistysalueita ympäristössä on vähän. Katutilan viherympäristö nousee tärkeäksi viihtyvyystekijäksi.





Kuva 14: Ote Jumbon pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Annefred

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen muutos teollisuus- ja varastotoiminnasta keskustamaiseksi aluekeskukseksi tulee olemaan suuri.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja selkeästi. Kaavarunkoluonnoksessa keskusta-alueet myötäilevät ratikkalinjaa, mikä edesauttaa keskustan monipuolisten toimintojen sijoittumisen hyvin saavutettaville paikoille. Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksessä keskustatoiminnot levittäytyvät koko risteysalueelle. Elävän katutilan syntymiseen on hyvät mahdollisuudet.

B. Liikenteellinen solmukohta

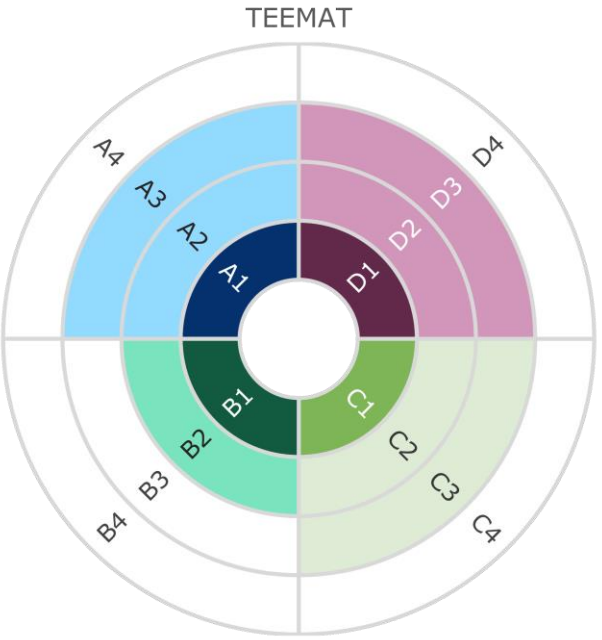
- Pysäkkiympäristö on liikenteen solmukohta, jossa yhdistyvät ratikkalinja, joukkoliikenteen runkoyhteys sekä monipuoliset kävely- ja pyöräreitit (baana).

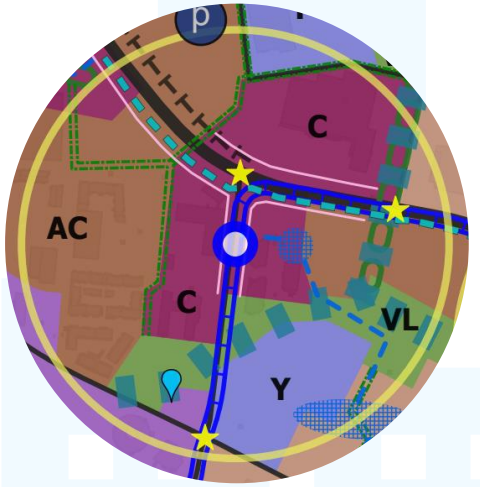
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön keskeiset risteysalueet tulevat kehittymään maamerkkeinä alueella. Pysäkkiseudun eteläosassa sijaitsee puroalue ja lähivirkistysalue sekä julkisten palveluiden rakennuksia ja nämä yhdessä voivat muodostaa yhden Annefredin maamerkeistä.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön pohjoisosa tulee kehittymään vetovoimaiseksi asuin- ja työpaikkojen alueeksi. Eteläosaan sijoittuvalle julkisten palveluiden alueelle sijoittuu oppilaitos- ja päiväkotirakentamista.
- Alueen kehittyvä rakennuskanta yhdistyy viheralueeseen, jonka muodostavat Rälssipuisto ja Annefredin puisto. Uusi rakennuskanta yhdessä viheralueen sekä pysäkkiympäristöön sijoittuvien viherkatujen kanssa mahdollistaa vehreän asuinympäristön ja viihtyisän kävely-ympäristöjen kehittymisen alueella.
- Pysäkkiympäristön liikennejärjestelyissä ja katutiloissa tulee kiinnittää erityistä huomiota oppilaitoksen ja päiväkodin käyttäjiin, jotta katutilat muodostavat turvallisia reittejä.





Kuva 15: Ote Annefredin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Koivuhaka

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos on nykyisellään erillisiksi miellettyjen alueiden muodostumisesta lähikeskustan alueeksi. Alue ei tällä hetkellä muodosta selkeää kaupunkikuvallista kokonaisuutta.
- Alueen kadut muodostavat selkeän hierarkkisuuden, Tikkurilantien ollessa selkeästi alueen pääkatu.
- Lähikeskuksen muodostuminen Koivuhaan alueelle jäsentää Tikkurilantien vartta luoden alueelle selkeitä alueellisia maamerkkejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

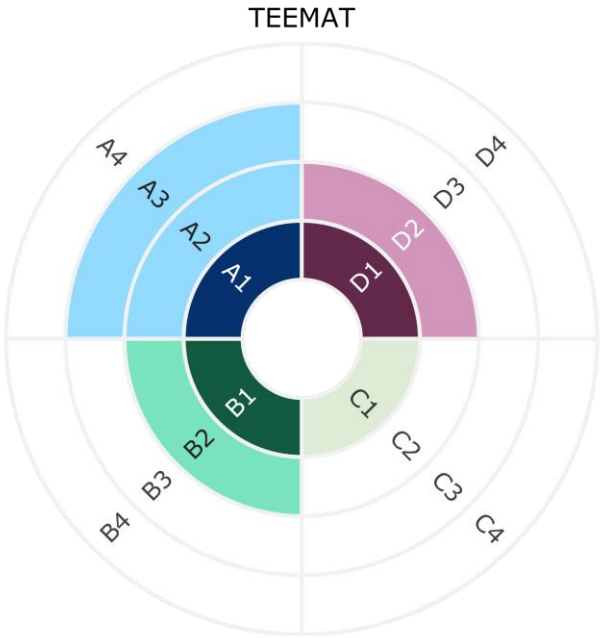
- Pysäkkiympäristö sijoittuu Tikkurilantien varteen, eikä alueelle muodostu poikittaisten yhteyksien solmukohtaa.
- Muodostuva pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana, kun ympäröiviltä asuinalueilta siirrytään pysäkin suuntaan.

C. Maamerkki

- Alueelle ei sijoitu tällä hetkellä tunnistettavia maamerkkejä, eikä kaavarunko myöskään osoita niitä alueelle.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Koivuhaan alue hahmottuu tällä hetkellä hieman epämääräisenä, eikä alueella ole selkää käyttötarkoitusta asumisen ja pienteollisuusalueiden vaihettuessa. Kaavarunko mahdollistaa selkeän lähikeskuksen muodostumisen ja alueen houkuttelevuuden paranemisen kaupunkikuvan selkeytyessä.



Kuva 16: Ote Koivuhaan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkuraitti

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseutu kehittyy edelleen urbaanina rakennettuna keskusta-alueena. Kaupunkikuvalliset muutokset merkittävien täydennysrakentamishankkeiden myötä tulevat olemaan suuria.
- Katutilaa rajataan entistä yhtenäisemmin rakennuksilla, jolloin syntyy selkeää hahmotettavaa katutilan verkostoa laajasti koko pysäkkiseudulle.
- Katutilaa varataan enemmän kävelijöiden käyttöön. Tikkuraitin kävelykatu laajenee Tikkurilan asemalle. Pysäkkiympäristön läpi kulkeva kävelykatu rajautuu selkeästi rakennuksiin ja kaupunkikuvallisesti merkittäviin aukioihin. Kävelykadun laajeneminen lisää alueen kävely-ympäristön viihtyisyyttä ja toimii vetovoimatekijänä alueella. Katutasossa sijaitsee monipuolisesti palveluita ja liiketiloja, jotka tekevät alueen katutilasta elävän.

B. Liikenteellinen solmukohta

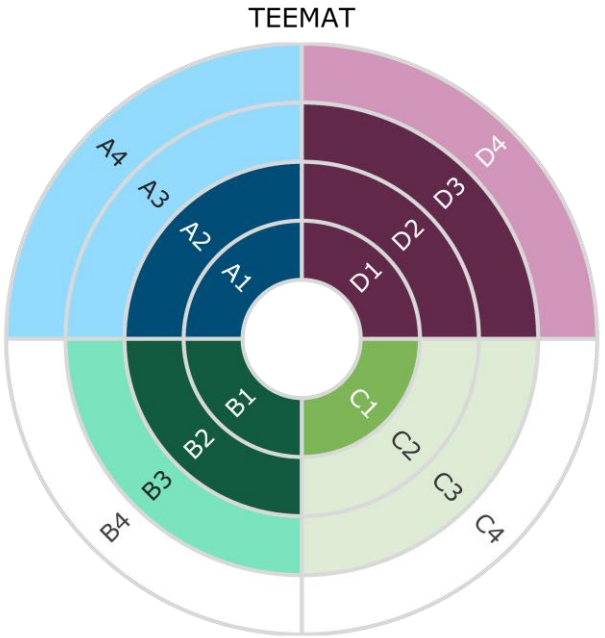
- Pysäkkiseutu kytkeytyy Tikkurilan aseman ja Silkkitehtaan pysäkkien vaikutusalueisiin muodostaen Tikkurilan keskustasta seudullisesti entistä yhtenäisemmän ja saavutettavamman alueen kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.
- Pysäkki edistää alueen merkitystä liikenteellisenä solmukohtana erityisesti kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.

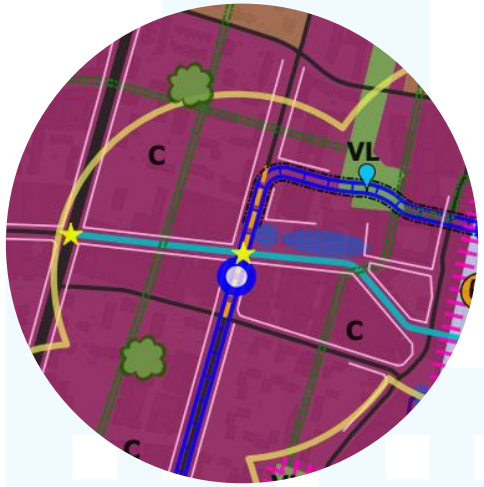
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiseudun toiminnot monipuolistuvat uusien täydentävien keskustakorttelien myötä, jotka pitävät sisällään mm. asumista, liiketiloja, palveluita sekä hallinnollisia toimitiloja. Keskustarakenne tiivistyy, täydentyy ja monipuolistuu merkittävästi.
- Pysäkkiympäristössä risteää useita viherkatuja, jotka lisäävät urbaanin rakennetun ympäristön viihtyisyyttä.





Kuva 17: Ote Tikkuraitin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkurilan asema

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti aseman pysäkkiseutu tulee täydentymään rakentamisella ja muodostamaan entistä urbaanimpaa kaupunkiympäristöä, jossa katutilat rajautuvat selkeästi ja muodostavat korkeatasoista kävely-ympäristöä.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja. Alue kehittyy edelleen, pääasiassa kaupallisten palveluiden, julkisten palveluiden ja työpaikkojen osalta, mikä yhdessä kävelyolosuhteiden kehittämisen myötä synnyttää entistä eläväisempiä katutiloja.
- Junaraiteet muodostavat kävelyn ja pyöräilyn reiteille estevaikutuksen. Raiteiden ylityksiä ja alituksia tulisi olla riittävästi. Kaupunkikuvallisesti raiteiden reunat rakentuvat selkeästi erottuvana rakennettuna reunana. Korkea rakentaminen raiteiden läheisyydessä voisi vahvistaa Tikkurilan asemanseudun identiteettiä.
- Tiivis kaupunkirakenne laajenee Jokiniemen kampuksen ja toimistorakentamisen myötä raiteiden itäpuolelle, alueelle, joka nykyisellään on osittain rakentamatonta tai pysäköinnille varattuna. Rakennuskannan lomaan sijoittuu kaupunkikuvallisesti tärkeitä avoimia tiloja ja niitä yhdistäviä reittejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

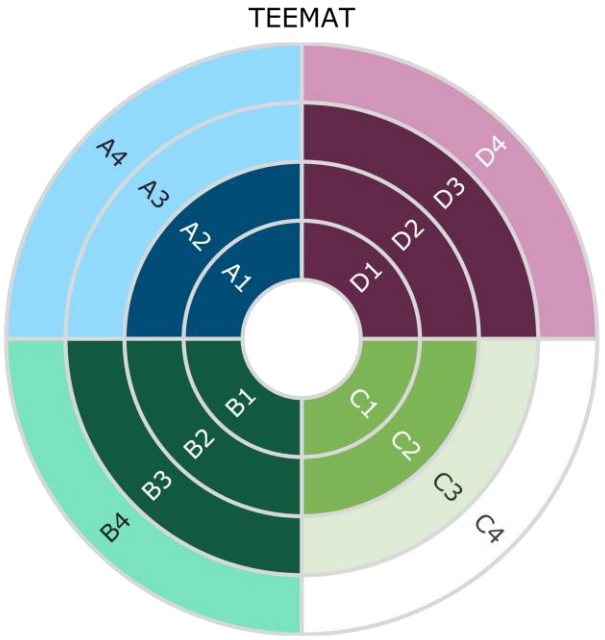
- Ratikkapysäkki sijoittuu maan alle osaksi olemassa olevaa asemanseudun liikenteellistä solmukohtaa. Muutos vahvistaa Tikkurilan asemaa liikenteen valtakunnallisena solmukohtana.

C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Maanalaiselle pysäkille johtavat kulkureitit sijaitsevat keskusta-alueella jo valmiiksi hyvien palveluiden äärellä. Uusia keskustarakentamisen paikkoja syntyy täydennysrakentamisen myötä lisää, mikä parantaa alueen houkuttelevuutta.



Kuva 18: Ote Tikkurilan aseman pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jokiniemi

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Alueen kaupunkikuvallinen muutos väljästä (avoimesta) hallintopalveluiden ja teollisuustoimintojen alueesta täydentyväksi asunto- ja työpaikka-alueeksi tulee olemaan suurehko.
- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiympäristö rajautuu väljästi. Rakentaminen raitiotien pohjoispuolella, joka painottuu hallintorakennuksiin, sijoittuu katutilan yhteyteen pysäkin läheisyyteen. Eteläpuolella rakentamisen välissä kulkeva Keravanjoki tekee pysäkkiympäristöstä avaran.

B. Liikenteellinen solmukohta

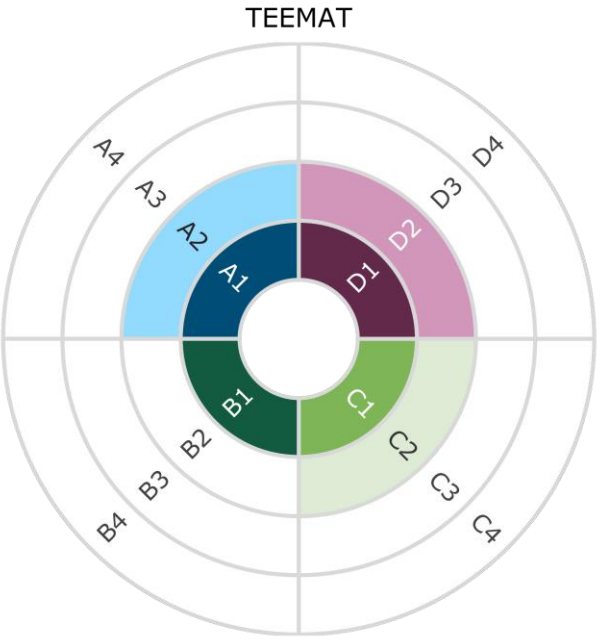
- Alue ei ole tällä hetkellä eikä siitä muodostu merkittävää liikenteen solmukohtaa, vaan se tulee kaavanrungonkin myötä olemaan paikallinen solmukohta.

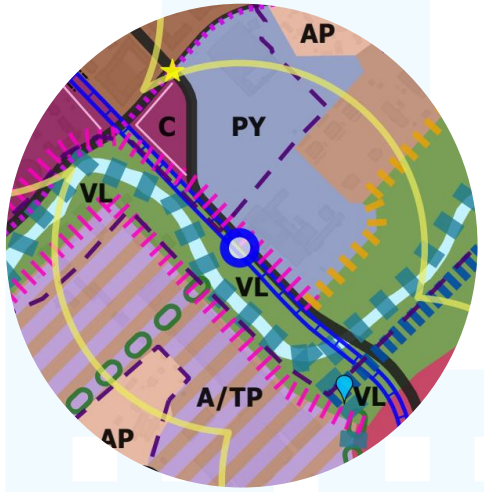
C. Maamerkki

- Keravanjoki korostuu maamerkkinä ja sen merkitystä yhteisenä kaupunkitilana voidaan vahvistaa, mikäli yhteys Jokiniemenkadulta radan yli jokivarteen on mahdollista järjestää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristö sijoittuu Keravanjoen ja sitä reunustavien virkistysalueiden välittömään läheisyyteen. Pysäkki edistää virkistysalueiden seudullista saavutettavuutta. Tikkurilan Väritehtaan alue tulee pitkällä aikavälillä kehittymään asuin- ja työpaikka-alueeksi ja kytkeytymään tiiviimmin osaksi Tikkurilan asemanseutua. Keravanjoki virkistysalueineen kuitenkin jäsentää pysäkkiympäristön asumisen ja työpaikat omaksi kokonaisuudekseen irti keskustan palveluista.
- Pysäkkiympäristö pitää sisällään vesistön, virkistysalueiden ja raiteiden (oleva Santarata ja suunniteltu raitiotie) lisäksi mm. osan Jokiniemen Koelaitoksen RKY-alueesta sekä lukuisia suojeltuja rakennuksia.





Kuva 19: Ote Jokiniemen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kaskela

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Liikennepainotteisen ympäristön muuttuminen keskustatoiminnoille ja asumiselle. Keskusta-alueen jatkuminen yhtenäisenä idästä Kaskelaan.
- Nykytilassa Kaskelan pysäkin ympäristö Kyytitien varrella on vahvasti liikenneympäristöä. Pysäkin eteläpuolella sijaitsee bussivarikko. Kyytitien ja Lahdentien eritasoristeys muodostaa väylämäistä liikenteelle priorisoitua ympäristöä, mikä muodostaa kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen.
- Muutos Vanhan Lahdentien risteyksen ympäristössä tulee olemaan merkittävä, jos Vanha Lahdentie pystytään linjaamaan uudelleen ja muuttamaan tasoristeykseksi. Tällöin lähtökohdat miellyttävälle käveltävälle ympäristölle ovat olemassa. Liikenteeltä vapautuu merkittävä aluekokonaisuus kaupunkikehittämiselle erityisesti bussivarikon alueella.

B. Liikenteellinen solmukohta

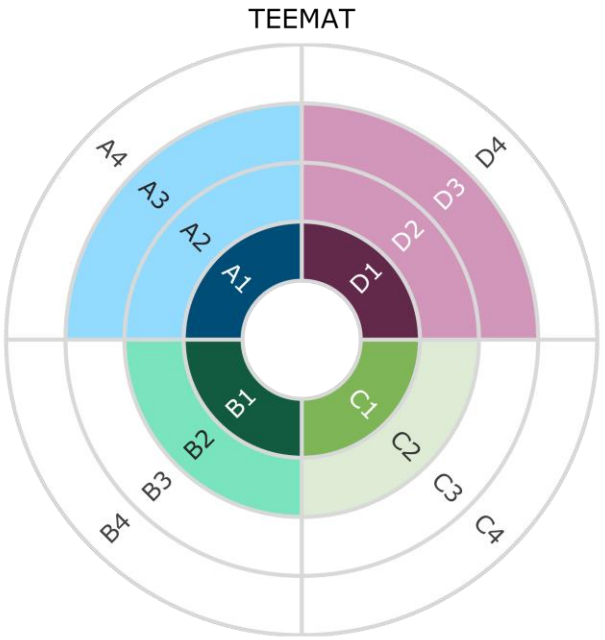
- Alueelle muodostuu voimakas liikenteellinen solmukohta ratikan ja pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien risteyskohtaan.

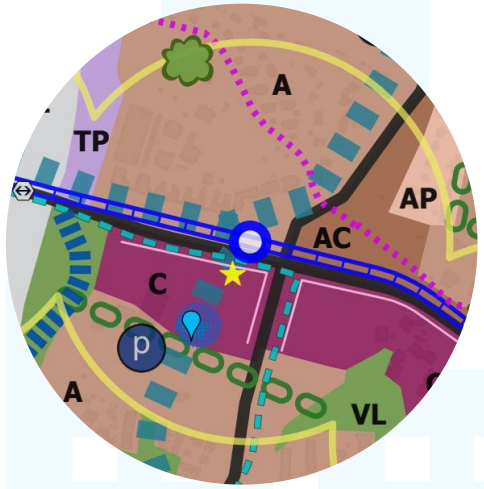
C. Maamerkki

- Nykyisiä maamerkkejä alueelle ei ole. Uuden rakentamisen yhteyteen sijoittuva maamerkki luo alueelle tunnistettavuutta.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Hakunilan keskustan laajenemissuunta länteen Kaskelaan (painotus Kyytitien eteläpuolella) mahdollistaa laajan yhteneväisen kaupunkitilan jatkumisen ratikan reitin varrella. Katutasoon on mahdollisuus sijoittaa liiketiloja ja muita palveluita. Kaupunkikuvan muutos laajalla alueella on merkittävä.
- Kaskelan pientaloalueet säilyvät ja muodostavat luontevan ja omanlaisen alueen osana kehittyvää Kaskelaa.





Kuva 20: Ote Kaskelan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Hakunila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallinen muutos selkeämmin Hakunilan ydinkeskusta-alueeksi. Rooli alueellisena kaupallisten ja julkisten rakennusten keskuksena tulee olemaan vahva. Asukasmäärän kasvu tulee olemaan suuri tontti- ja aluekohtaisella rakentamisella.
- Nykyisin avoin ja osittain jäsentymätön katutila tulee muuttumaan rakennetummaksi kaupunkitilaksi: katuja rajaavat pysäköintialueet vaihtuvat täydennysrakentamisen myötä rakennuksin rajatuksi katutilaksi.
- Ratikkakadun reunoja rajataan laajalti uudella rakentamisella selkeämmin hahmotettavaksi katutilaksi, jossa palveluita on maantasossa helposti saatavilla. Kivijalkakaupoilla, kahviloilla ja suuremmillakin myymälöillä luodaan Hakunilantielle ja Kyytitielle elävämpi ja kantakaupunkimaisempi ilme.
- Hakunilan pysäkkiseutu kytkeytyy Kaskelan ja Hepokujan pysäkkiseutujen vaikutuspiiriin. Kaavarunkoluonnoksessa pysäkkien lähiympäristössä on esitetty toiminnoiltaan monipuolisen keskusta-aleen toimintoja ja pitkiä vahvan kaupallisen julkisivun jaksoja. Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseudut hahmottuvat yhtenäisenä kokonaisuutena, jossa Hakunilan pysäkin lähiympäristö nousee aluekeskuksen asemaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

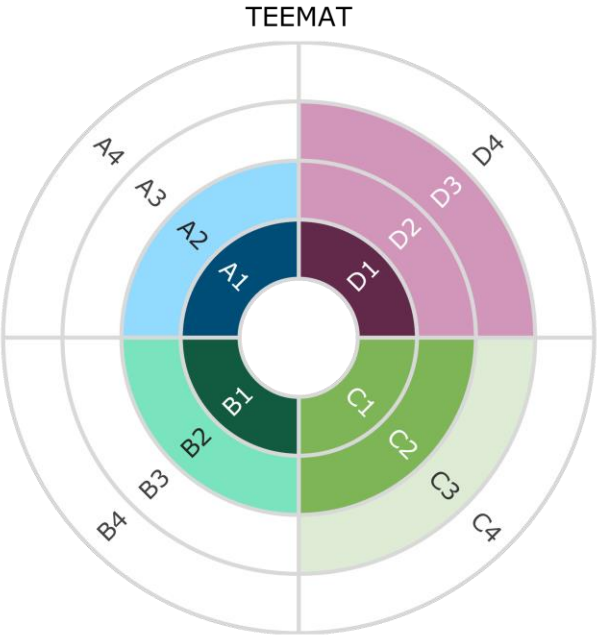
- Alueella on suuri merkitys paikallisena liikenteen solmukohtana.

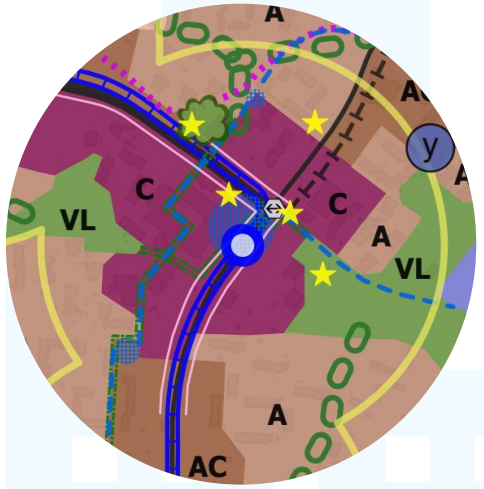
C. Maamerkki

- Uusilla rakennuksilla on mahdollista luoda näkyviä ja tunnistettavia maamerkkejä. Alueelle on myös tunnistettu useita olevia maamerkkejä ja maamerkkien paikkoja.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Kaupallisen keskuksen uudistuminen ratikkapysäkin lähiympäristössä kohentaa merkittävästi ympäristöä ja lisää alueen vetovoimaa. Kaupunkiaukion sijoittaminen ratikkapysäkin vierelle näkyvämmälle paikalle liikenteelliseen solmukohtaan korostaa julkista kaupunkitilaa Hakunilantien ja Kyytitien risteysalueella.
- Katutilassa näkyvät jalankulun ylikulkusillat tullaan purkamaan tai uudistamaan.





Kuva 21: Ote Hakunilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kuussilta

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Asumisen ja teollisuustoimintojen alue muuttuu ja täydentyy monipuolisemmaksi alueeksi ympäristön mittakaava huomioiden. Pysäkin välittömään läheisyyteen ja teiden risteysalueelle keskitetään lähipalveluita.
- Kuussillan pysäkkiympäristön muutos alueen palvelujen keskukseksi. Tällä hetkellä vahvasti teollisuuden ja pientaloasumisen alue muuttuu asumisen ja arjen palvelujen sekoittuneemmaksi alueeksi.
- Käveltävyys lähikeskustan alueella paranee uuden rakentamisen myötä, katutilasta tulee rakentamisen osalta kokonaisuudeltaan selkeämpi ja palvelutilojen myötä kiinnostavampi. Kuussillantien historiallista tieympäristöä kehitetään ja kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parannetaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

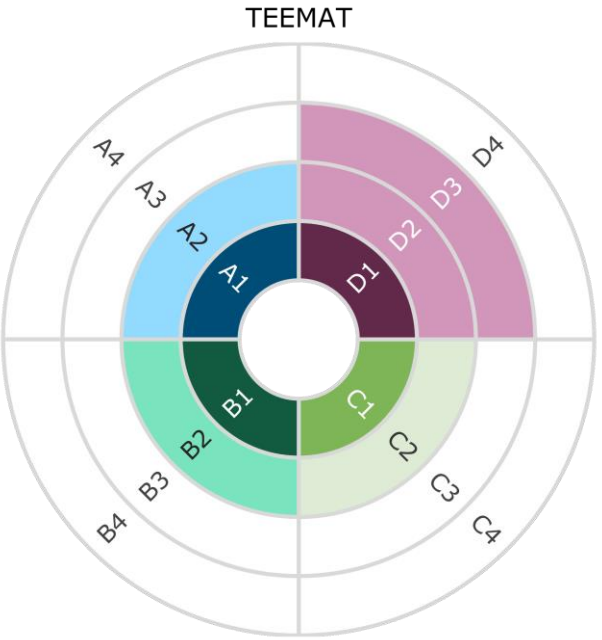
- Teiden risteysalueelle ja ratikkapysäkin läheisyydessä uusi täydentävä keskustarakentaminen syntyy teiden reunoja myötäilevillä rakennuksilla, missä maantasoon rakennetaan liike- ja palvelutiloja arjen lähipalvelutasoa parantamaan.
- Raideliikenteen solmukohdassa kestävä liikkuminen ja vaihdot liikennevälineestä toiseen ovat helppoja. Palveluita syntyy vahvistamaan solmukohtaa.

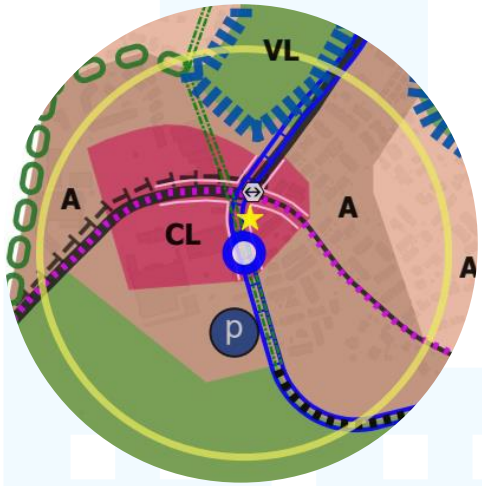
C. Maamerkki

- Alueelle jäsentyy yksi maamerkki Kuussillantien, Hakunilantien ja Tilustien risteykseen.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Uusi rakentaminen luo alueelle identiteettiä mittakaavaltaan hyvin ympäristöön sovitetulla keskustamaisella rakentamisella. Alueelle syntyy uudenlainen rakentamisen kerrostuma, joka toimii myös lähikeskustan maamerkkinä.





Kuva 22: Ote Kuussillan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Fazerila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Muutos teollisuusalueesta monipuolisen asumisen ja tuotantolaitosten alueeksi. Pysäkkiseudun kaupunkikuvallinen muutos tulee olemaan suurehko Fazerintien pohjoispuolella, jossa myös luontoarvot ovat vahvoja.
- Fazerintie on merkitty historialliseksi tieympäristöksi ja sitä kehitetään myös kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parantaen.

B. Liikenteellinen solmukohta

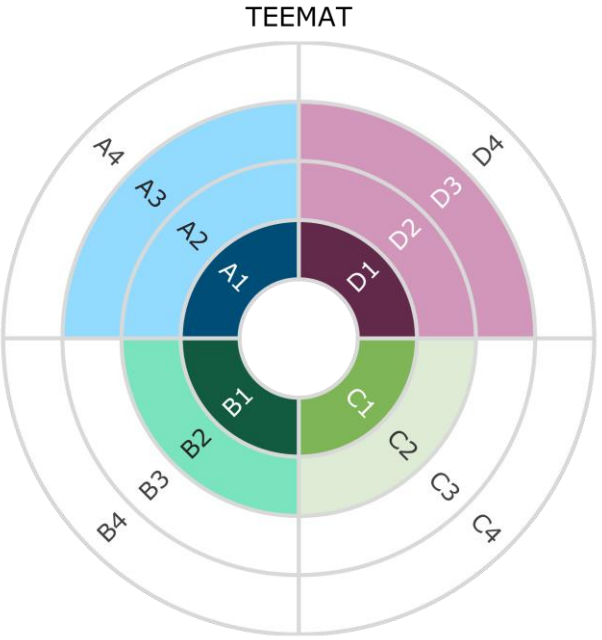
- Alueelle ei muodostu selkeää liikenteellistä solmukohtaa.

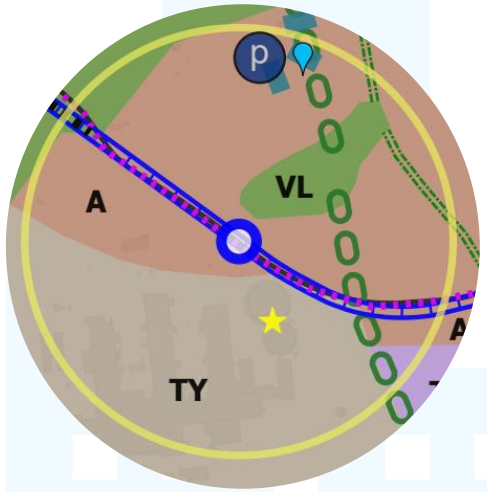
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön maamerkkinä on Fazerin vierailukeskus ja Fazerin tuotantolaitokset.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Monipuolinen asuminen levittäytyy Fazerintien molemmin puolin painottuen Fazerintien pohjoispuolelle. Katutila muuttuu rakennetummaksi, kun metsäisiä alueita ja tien vieressä oleva pysäköintialue muutetaan rakennetuksi ympäristöksi.
- Katutason elävöittäminen Fazerin vierailukeskustoimintojen lisäksi tulee riippumaan uusien asuinrakennusten sijoittumisesta maastoon ja pysäkin läheisyyteen. Rakennusten katutasoon voi mahdollisuuksien mukaan sijoittua asumista palvelevia toimintoja. Ratikkapysäkin välittömässä läheisyydessä katutason tilojen palvelut olisivat hyvin saavutettavissa.





Kuva 23: Ote Fazerilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Rajakylä

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Rajakylässä kaupunkikuva kehittyy ja täydentyy olevia asuinalueita täydentäen ja vahvistaen. Länsimäentien rakennettua reunaa vahvistetaan. Rajakylän liikunta- ja virkistyspalvelut ovat alueella tärkeässä roolissa.
- Alueen kaupunkikuvan muutos voi kestää ajallisesti pitkäänkin. Osa täydennysrakentamisesta vaatii voimalinjan siirtoa toteutuakseen.
- Ratikkakatujen rakentamisen yhteydessä jalankulun ja pyöräilyn ympäristö uusiutuu ja paranee nykyisestä.

B. Liikenteellinen solmukohta

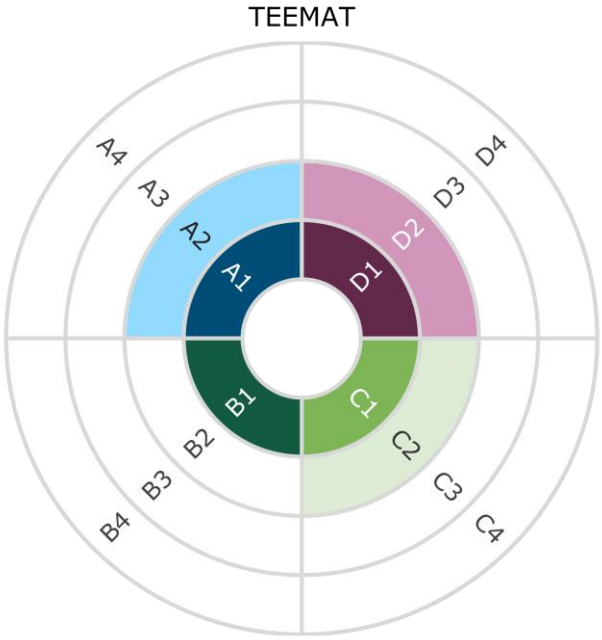
- Alueella risteää Porvoonväylä pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden kanssa.

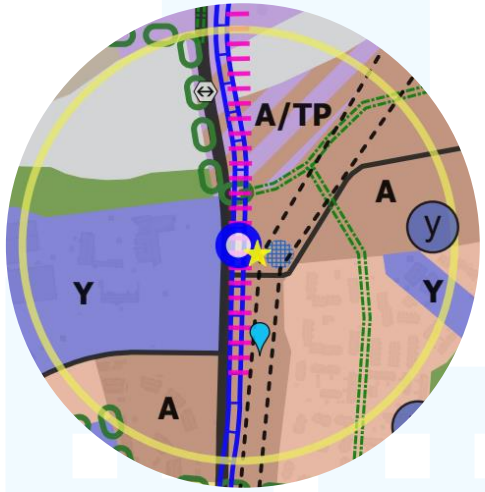
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön läheisyydessä sijaitsee yksi maamerkki.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Rajakylässä Länsimäentien reunan kaupunkikuva on rakentamaton ja pääosin hyvinkin vehreä. Pohjoisessa vahvan kaupunkirakenteen reunan muodostaa Porvoonväylä.
- Länsimäentien reunaan rakennettua kaupunkikuvaa voi syntyä tien itäpuolella, jos voimajohtolinja saadaan siirrettyä maan alle. Tämä jatkaa hyvin Länsimäen suunniteltua ratikkakadun rakennuksilla rajattua kaupunkitilaa.
- Uuden asuinalueen rakentuminen pohjoisemmaksi on mahdollista.
- Pysäkin välittömässä läheisyydessä on koulu ja liikuntahalleja. Saavutettavuus kestävin liikkumismuodoin on hyvä. Arjen julkiset palvelut ovat hyvällä tasolla. Päiväkodit ovat myös ratikkapysäkin läheisyydessä.





Kuva 24: Ote Rajakylän pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Länsimäki

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Länsimäen keskustan kaupunkikuvallisen ilmeen muutos painottuu Länsimäentien läheisyyteen monipuolisella täydennysrakentamisella. Alueen kävely- ja virkistysreitit säilyvät ja niitä kehitetään osana aukioiden sarjaa.
- Länsimäentien avoin katutila muuttuu täydennysrakentamisen myötä vahvemmin rakennusten rajaamaksi katutilaksi ja mahdollistaa pysäkin läheisyyteen ratikkakadulle uuden selkeän julkisivulinjan, joka voi toimia uutena alueen maamerkkinä. Muutos voi toteutuessaan olla suuri.
- Laajat kävelyreitistöt yhdistävät avoimia kaupunkitiloja. Lähivirkistysalueet huomioidaan tärkeänä asukkaiden hyvinvoinnin mahdollistajana.
- Länsimäentien molemmat puolet suunnitellaan kytkeytymään entistä paremmin toisiinsa sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti.

B. Liikenteellinen solmukohta

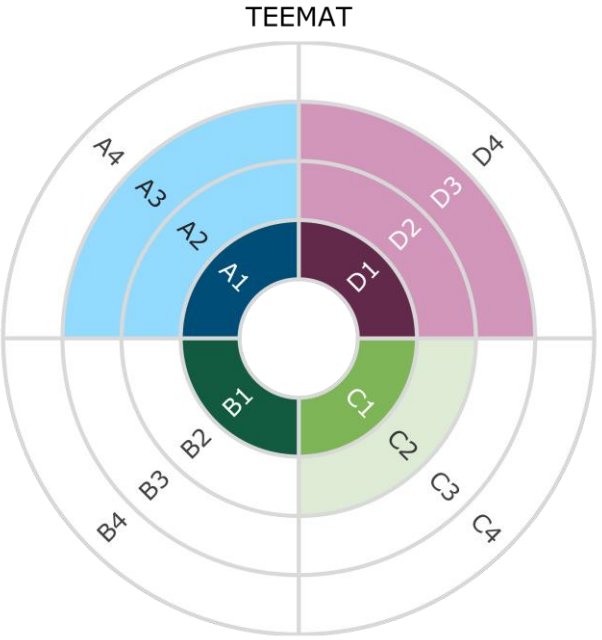
- Useita eri yhteyksiä yhdistävää liikenteellisestä solmukohtaa ei synny vaan pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana.

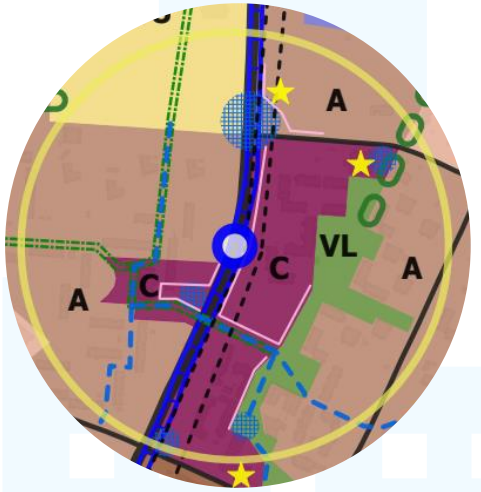
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee kolme maamerkki- merkintää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyisin näkyviä elementtejä Länsimäentien ympäristössä ovat tien reunaan sijoittuvat avoimet pysäköintialueet ja tien suuntainen voimajohtolinja.
- Katutilaa jäsennetään avoimilla kaupunkitiloilla, jotka korostavat tärkeitä aukioita, liike- ja palvelutilojen edustoja, virkistysalueita tai reittien risteyskohtia. Ne kytkeytyvät olemassa oleviin reitistöihin ja sijoittuvat keskusta-alueelle tai sen reunavyöhykkeille. Täydentävä rakentaminen rajaa ja tukee mm. uusilla kadunvarsiliiketiloilla näiden tilojen sijaintia sekä lisää palveluja alueelle. Viihtymisen paikkoja syntyy lisää.





Kuva 25: Ote Länsimäen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa uuden kaupunkikuvallisen ja ajallisen kerrostuman, Vantaan ratikan.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa merkittävät kaupunkikuvalliset muutokset useilla eri pysäkkiympäristöillä. Suurimmat muutokset keskittyvät kaavarungon länsiosaan, missä nykyisiä teollisuus- ja pienteollisuusalueita on osoitettu keskustamaisen ja asumisen merkinnöillä.
- Kaikilla pysäkkiympäristöillä kaavarunkoluonnos kuitenkin mahdollistaa kaupunkikuvallisia muutoksia ratikan luodessa paineita kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkikuvaa, mutta luo samalla mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseen ja jäsentämiseen.
- Suuria kaupunkikuvallisia muutoksia ovat myös voimajohtolinjojen poistuminen esimerkiksi Länsimäessä.
- Kaavassa kaupunkitilan käsittelyyn valittu Kevin Lynchin analyysiin perustuva näkökulma on mielenkiintoinen. Kaavarunkoluonnokseen on onnistuneesti sijoitettu kaupunkikuvallisen hahmottamisen elementtejä tukemaan kaupunkikuvan kehitystä.
- Kokonaisuutena tarkastelleen kaupunkikuvan näkökulmasta kaavarunkoluonnos antaa erittäin hyvät mahdollisuudet elävän ja kiinnostavan sekä jäsentyneen kaupunkikuvan muodostumiseen.

Merkittävimmät kaupunkikuvalliset vaikutukset

- Ratikka muovaa kaupunkikuvaa sekä pysäkkiympäristöillä ja ratikkalinjalla
- Kaavarunkoluonnoksessa on useita uusia keskusta ja lähikeskusta-alueita jo olemassa olevien keskusta-alueiden lisäksi
- Maamerkkien merkitys kaupunkikuvaa jäsentävänä elementtinä on nostettu esille
- Voimakkaimmat kaupunkikuvalliset muutokset sijoittuvat kaavarungon länsiosaan, mutta myös idässä on huomattavia kaupunkikuvallisia muutoksia.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Kaavarunkoluonnoksen merkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty useita kaavamääräyksiä, jotka kohdistuvat suoraan kaupunkikuvaan.
- Maamerkki merkinnän nostaminen on hyvä. Paikoin maamerkit kuitenkin sijoittuivat kaavakartalla kauas pääkulkureiteistä tai keskusta-alueiden laitamille. Niin tunnistettavuutta ja suunnistettavuutta tukeva vaikutus ei kaikkialla ollut täysin selkeä.
- Kaavamääräykset, jotka käsittelevät alueen vahvoja ja tunnistettavia alueiden reunoja tukevat kaavarungon alueen hahmottamista ja kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallista jäsentymistä tukevat myös vahvan kaupallisen julkisivun merkintä. Reunat sijoittuivat kuitenkin pääsääntöisesti alueille, joissa on jo tälläkin hetkellä merkittävä reunavyöhyke. Kaupunkitilallisen jäsentymisen näkökulmasta reunamerkintää olisi voinut harkita myös voimakkaasti kehittyville alueille, missä nykyisiä reunoja ei vielä ole.
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja on ansiokas merkintä uusien kaupunkitilojen kehityksessä.
- Alueen reunojen merkintä sijoittuu pääsääntöisesti alueille missä on jo tälläkin hetkellä reunavyöhyke. Merkintää voisi hyödyntää voimakkaammin myös uusien kaupunkikuvaa jäsentävien reunojen esiin tuomiseen.
- Maamerkkien määrä ja niiden kaupunkikuvallinen sijainti vaihtelevat runsaasti eri suuralueiden välillä. Nämä olisi hyvä vielä tarkistaa ja tarvittaessa tasapainottaa alueiden hierarkian suhteessa.

Maamerkki

Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Vahva kaupallinen julkisivu

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Huomioita jatkosuunnitteluun

Yhteenveto kaavioista

Aviapolis eteläinen

Muura

Jumbo

Annefred

Koivuhaka

Tikkuraitti

Tikkurilan asema

Jokiniemi

Kaskela

Hakunila

Kuussilta

Fazerila

Rajakylä

Länsimäki

Huomioita jatkosuunnitteluun

Aviapoliksen suuralue

- Kaavarunko tukee laajamittaista muutosta ja hyödyntää uuden alueen tavoitteet, niiden tarkempi toteutuminen jää kuitenkin myöhempien suunnitteluvaiheiden vastuulle.
- Tiiviiseen kaupunkirakenteeseen merkitty viheryhteyksien luonne jää kaupunkikuvan kannalta hieman avoimeksi. Niiden merkintää voisi täydentää myös kaupunkikuvaa jäsentävänä ja muovaavana elementtinä.
- Tikkurilantien ja Lentoasemantien risteysalueen reunavyöhykkeiden rakentaminen tiealueen molemmin puolin yhtenäistää ja eheyttää risteysalueen kaupunkikuvaa. Kaavarunkoluonnoksesta ei kuitenkaan täysin selviä miten nykyiset heikosti rajautuvat katutilat kehittyvät keskustamaisiksi selkeästi rajautuviksi, kävelijän mittakaavaan soveltuviksi, viihtyisiksi katutiloiksi? Näitä on Aviapoliksen alueella useita ja esimerkiksi Tikkurilantien rajaava luonne ei korostu. Olisiko reunavyöhykkeen paikka joissain kohdin?
- Kaupunkikuvan muodostumisen vaiheisuus on jatkosuunnittelun haaste, johon tosin ei voi pelkällä kaavarungolla vaikuttaa, ellei siihen liitetä erillistä vaiheistuksen tarkastelua, jossa tarkasteltaisiin alueen suunnittelun ja toteuttamisen vaiheistamista.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien eteläpuolella sijaitsee voimajohtolinja: voiko linja estää kaupunkirakenteen kehitysmahdollisuuksia, jos voimalinjaa ei saada siirrettyä. Keskusta-alue ei tällöin pääse levittäytymään tien molemmin puolin.
- Jumbon C-alueen luonne ja sopivat keskustatoiminnot tulisi analysoida tarkoin. Kuinka paljon on luontevaa sijoittaa asumista kaavarunkoluonnoksen keskustatoimintojen alueelle, kun pysäkkiseudun pohjoisreuna rajautuu Kehä III:een.
- Jumbon pysäkki on sijoitettu liikenteelliseen solmukohtaan risteysalueelle, jolloin tiestö synnyttää estevaikutusta olevaan kauppakeskukseen saavuttaessa.
- Taskupuistoja ja aukioita olisi hyvä lisätä Väinö Tannerin tien ja Tasetien varrelle. Nyt alue jää Aviapoliksen muita alueita vähemmän vihreäksi. Alueen sisältä ei ole myöskään esitetty erillisiä aukiotiloja tai niitä yhdistäviä reittejä.
- Alueella on useita kehittyviä keskustatoimintojen alueita. Voiko kaikkiin syntyä houkuttelevaa asumista?

Tikkurilan suuralue

- Miten lähikeskusten alueet muotoutuvat kaupunkikuvallisesti, kun ovat pitkänomaisia ja jäsentyvät keskeisen tien varteen. Käveltävyyden kannalta pitkänomaisuus ei välttämättä ole houkutteleva rakenne.
- Lähikeskuksen jäsentyminen erityisesti Koivuhaassa vilkkaan liikenneväylän ja aluetta voimakkaasti halkaisevan ratikan ympärille voi olla haastava. Alueen imagon muuttuminen teollisuusvaltaisesta alueesta houkuttelevaksi aluekeskustaksi vaatii huomiota alueen jatkosuunnittelussa.
- Tikkurilassa maan alle johtavat tunnelien suuaukot ja niiden kaupunkikuvallinen merkitys ei korostu kaavarungossa. Raitiotien rakenteet ovat kokonaisuutena osana koko katutilan viihtyisyyttä.
- Kielotien ympäristön toiminnoiltaan sekoittuneen kaupunkiympäristön toteutuminen tulee varmistaa kaikin mahdollisin keinoin. Kielotien rooli Tikkurilan keskustan alueella kasvaa ratikan myötä. Liike-, toimisto- ja palvelutilojen rakentuminen katutasoon nauhamaisena vyöhykkeenä on lähtökohtana elävän katutilan syntymiselle.
- Hybridirakennusten suosiminen Tikkurilan keskusta-alueen täydennysrakentamisessa tulisi olla tärkeä periaate. Näin varmistetaan monipuolisen keskusta-aleen syntyminen.
- Pysäkkiseutu kestää useiden identiteetiltään vahvan rakennuksen syntymisen. Näin Tikkurilan imago vahvistuu edelleen. Maamerkkeinä ei ole kuitenkaan nostettu alueen nykyisiä maamerkkejä.
- Santaradan säilyminen voi vaikuttaa ympäristön viihtyisyyteen sekä siihen, voiko CL-alue toteutua. Kaupunkitilaa on jakamassa kaksi raidetta sekä kaasu- ja sähkölinjoja, jotka synnyttävät fyysistä ja kaupunkikuvallista estevaikutusta.
- Jokimaisema ja uusi Tikkurilan väritehtaan alueen kehittyvä kaupunkikuva tulisi nostaa maamerkeiksi.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Hakunilan suuralue

- Kävelyreittien jatkuvuus ja mahdollisuus vaihtoehtoisiin kävelyreitteihin erityisesti C-korttelialueiden läpi tulee mahdollistaa osana keskustamaisen alueen kehittymistä. Nyt yhteys on esitetty pohjois-eteläsuuntaisesti. Itä-Länsisuuntaisesti voisi pohtia myös alueen kokoavaa yhteyttä.
- Kaupunkivihreä tulisi huomioida osana Hakunilan ratikkakatuja. Hakunilan keskustan C-alueen kohdalla viheryhteydet katkeavat. Ne voisi nostaa vahvemmin myös osaksi kaupunkikuvaa, koska alueelta vähentyy ratikan seurauksena runsaasti katuvihreää.
- Kuussillan / Vaaralan alueella Vaaralanmäen ja Kelokallion kaupunkikuvallinen ja maamerkkimäinen luonne ja merkitys ei kaavarungosta hahmotu.
- Onko kaavarunkoluonnoksessa huomioitu Viikki-Malmi-ratikan liittyminen Kuussillan ratikkapysäkkiin?
- Kaavarunkoluonnokseen on merkitty maakunnallinen ekologinen yhteys, jonka vaikutus kaupunkikuvan jäsentymiseen tulee huomioida. Viheralueen reunan merkitystä kaupunkikuvallisena elementtinä ei ole korostettu, vaikka siihen olisi potentiaalia.
- Riskinä Rajakylän ja Länsimäen alueen kehittymiselle on voimajohtolinjan maakaapeloinnin toteutumatta jättäminen, mikä vaikuttaa niin asuinrakentamishankkeisiin kuin yhtenäisemmän kaupunkikuvan syntyyn.
- Porvoonväylän risteysalue ja Länsimäentien siltarakenteet ja rampit luovat kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen. Pienelle alueelle on sijoitettu runsaasti eri tavoitteita. Onko kaikki tavoitteet mahdollista yhdistää?
- Länsimäen Ratikkapysäkin välittömään läheisyyteen tulisi keskittää hyvin palveluita sekä varmistua siitä, että palvelut eivät jää liian hajautetusti alueelle. Nyt C-alue on pitkittäisenä Länsimäentien varressa, pääosin vain toisella puolen mikä haastavoittaa kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti kaupunkiaukio-merkintä ja ratikkapysäkki ovat melkoisen kaukana toisistaan.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Rakenne ja arviointikehikko

Maiseman ja kulttuuriympäristön vaikutusten arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota alueen kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön säilymis- ja kehittämisedellytyksiin kaavarungon alueella. Arvioinnissa on keskitytty suurimman muutospaineen alueeseen, eli ratikan linjauksen ja pysäkkien välittömään lähiympäristöön.

Arvioinnin aluksi on käsitelty kaavarungon yleisiä maisemaan kohdistuvia vaikutuksia, jonka jälkeen vaikutusten arviointi on esitetty suuralueittain. Työn tueksi on muodostettu kriteeristö, jonka avulla on tunnistettu kohteita tai alueita, joihin kohdistuu kaavarungon toteuttamisen seurauksena suuria tai kohtalaisia vaikutuksia. Kriteeristön pohjalta ja arvioinnin tueksi on suoritettu karttatarkastelu sekä kriteeristön mukaisten vaikutusalueiden sisälle jäävät kohteet on käyty läpi taulukkomaisena tarkasteluna. Kriteeristöjen metrimäärät ovat määrittyneet sen perusteella mille etäisyydelle vaikutukset maisemaan voivat kohdentua.

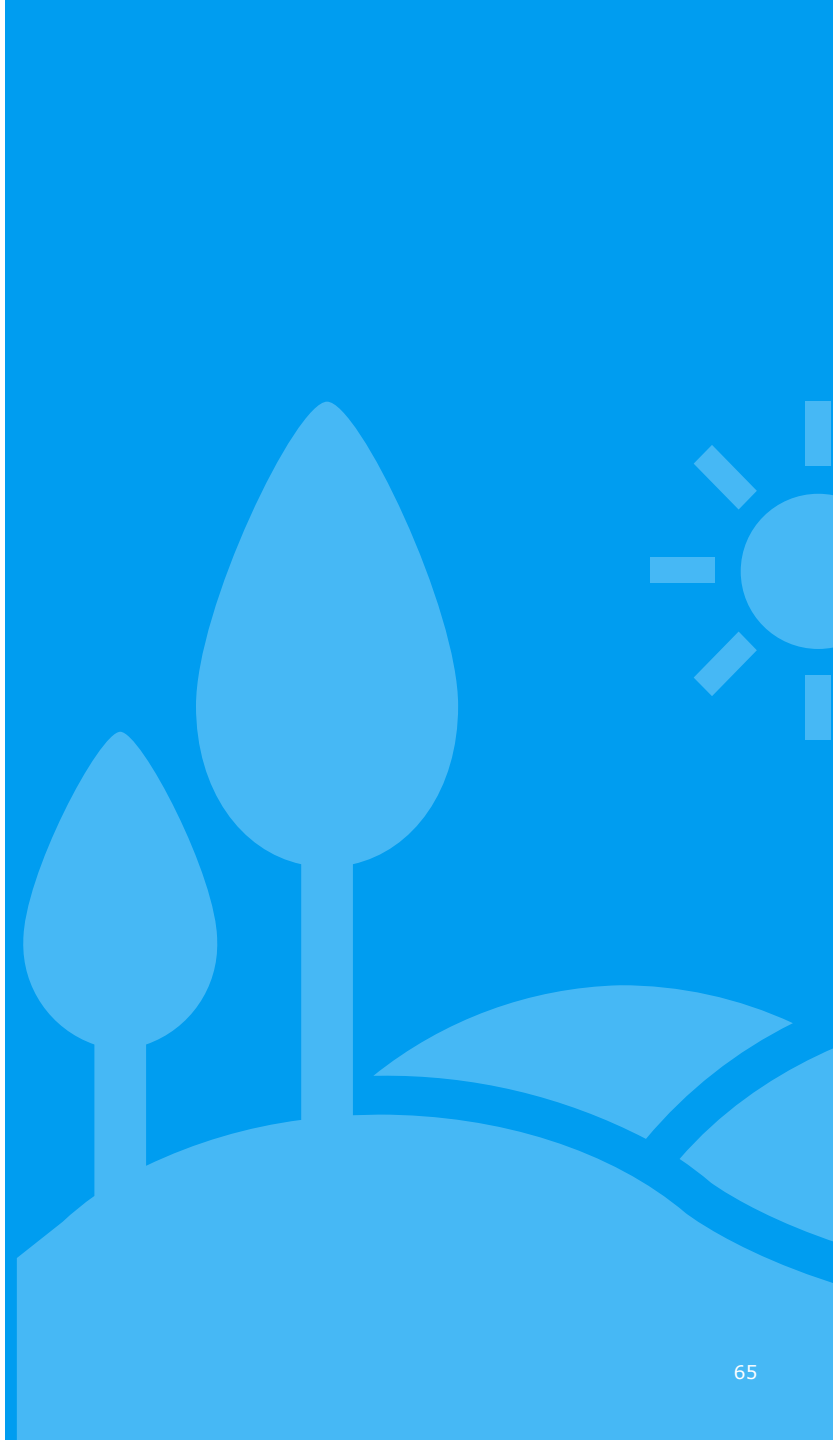
Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300-500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50-100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.



Maisemavaikutukset yleisesti

Merkittävin kaavarungon vaikutus alueen maisemaan on itse ratikan ja sen pysäkkiympäristöjen rakentuminen. Ratikkalinja ja siten kaavarunkoluonnos sijoittuu useassa kohdin kuitenkin jo nykyisellääänkin rakennettuun tai voimassa olevassa yleiskaavassa rakentamiselle kaavoitettuun ympäristöön. Rakennettuun ympäristöön sijoittuessaan ratikan aiheuttama maisemallinen muutos ei ole niin merkittävä kuin sijoittuessaan aiemmin rakentamattomaan ympäristöön. Ratikka tuo kuitenkin ympäristöön uuden liikkuvan elementin ja ratasähkörakenteet, joita ei aiemmin kaupunkikuvassa ole ollut.

Kaavarunko mahdollistaa ja luo paineen kaupunkirakenteen tiivistymiselle erityisesti pysäkkiympäristöjen läheisyydessä, mikä osaltaan aiheuttaa painetta alueella sijaitseville kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille. Rakentaminen aiheuttaa aina maiseman muutoksen, mikä osaltaan vaikuttaa myös kohteiden luonteeseen ja asemaan kaupunkirakenteessa.

Ratikan ympäristön kaupunkirakenteen kehitys luo myös kehitysmahdollisuuksia maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille tuodessaan ne saavutettavammiksi ja näkyvämmiksi kaupunkirakenteessa. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikan pysäkkiympäristöjen läheisyydessä kontrasti maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteiden välillä myös kasvaa.

Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä. Tällaisia alueita sijaitsee Aviapoliksessa Plootukallion laidalla, Tikkurilassa Keravanjoen läheisyydessä ja Hakunilassa Kuussillanniityn alueella. Merkittävä maisemakuvallinen muutos kohdistuu myös voimajohtojen mahdollisesta siirtymisestä maan alle. Voimajohtojen poistuminen maisemasta voidaan kuitenkin nähdä positiivisena maisemaa eheyttävänä muutoksena.

Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa. Tämän seurauksena historiallisten tieympäristöjen nykytilaan kohdistuu vaikutuksia, mutta niiden kehittäminen on mahdollista linjauksen kokonaiskehityksen yhteydessä.

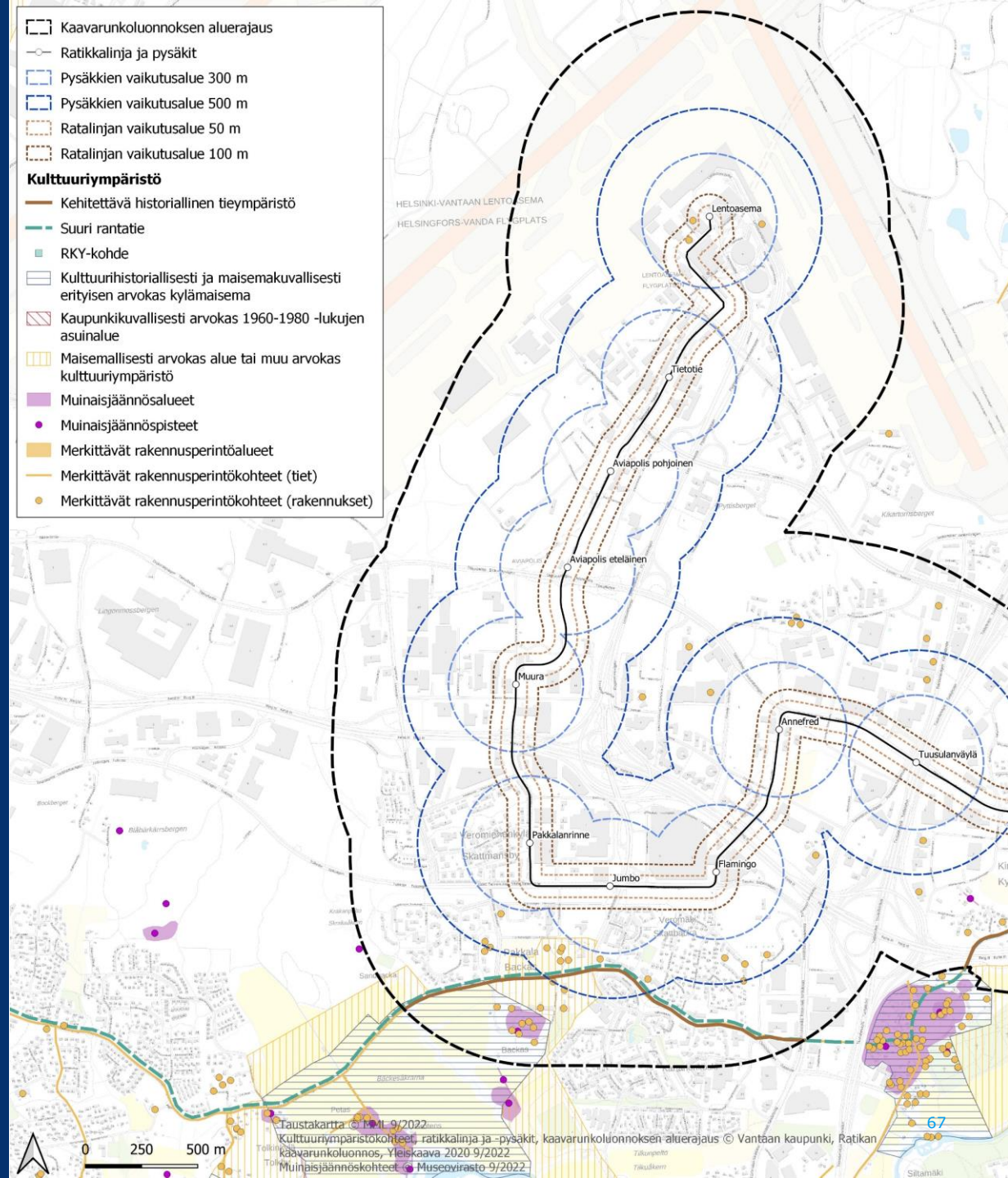
Aviapoliksen suuralue

Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen maisemaa ja kaupunkitilaa leimaava piirre on aiempi teollisuushistoria, joka vaihettuu Vantaanjoenlaakson maisemallisesti arvokkaisiin viljelyalueisiin. Alue on ollut voimakkaan kaupunkikuvallisen murroksen aluetta jo jonkin aikaa ja kaavarunkoluonnos tukee tämän muutoksen jatkumista.

Yksittäisiä rakennusperintökohteita lukuun ottamatta kaavarunkoluonnoksen alueella maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteista nousee esille nousee Backaksen kartanoympäristö ja Vantaanjoen kulttuurimaisema sekä näihin liittyvät kohteet ja alueet. Tämä on ainoa kulttuuriympäristön arvokohteista, joka sijoittuu suuren vaikuttavuuden alueelle (alle 300 m etäisyydelle pysäkkiympäristöstä) lukuun ottamatta lentoasemaan liittyvää rakennusperintöä.

Kohtalaisen vaikutuksen alueelle sijoittuu useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Näiden sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kuitenkaan kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta.

Kuva 26: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Aviapoliksen suuralueella.



Aviapoliksen suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Lentoaseman ympäristössä sijaitsee kolme lentoaseman kiinteistöihin liittyvää rakennusperintökohdetta. Näitä ei ole kuitenkaan esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen selostuksessa esitetyssä kartassa.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennukset sijaitsevat jo nyt lentoasemaympäristössä, joka on hyvin rakennettu, tekninen ja teollinen. Ratikan tuoma muutos ympäristön nykytilaan verrattuna ei ole uhka rakennuksille, jotka on alun perinkin rakennettu tukemaan liikkumista ja matkustamista.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Kohtalaisella vaikutusalueella sijaitsee useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Merkittävin keskittymä alueella on Lustikullan kartanoalueen rakennukset. Kartanokokonaisuus on myös herkkä muutoksille ollessaan mittakaavaltaan ympäröiviä alueita pienipiirteisempää.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen / Kohtalainen

Rakennusten sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta. Poikkeuksena Lustikullan kartanoalue, jonka läheisyyteen on odotettavissa muutospaineita, ja siten sen visuaalinen ympäristö muuttuu.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Jumbon pysäkistä alle 300 m päähän sijoittuva arvoalue käsittää Lustikullan ja Backaksen kartanoympäristöt ympäröivine alueineen. Alue vaihettuu osaksi Vantaanjoen laaksoa ja sen arvokasta kulttuurimaisemaa.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Kohtalainen

Arvoalueen ja ratikan välittömän pysäkkiympäristön väliin sijoittuu jo nykyisellään rakennettua ympäristöä eikö välitöntä muutosta alueen ympäristöön ole odotettavissa. Avointa maisemaa rajaavan ympäristön muutos voi kuitenkin vaikuttaa myös koko alueen luonteeseen, jos rakentaminen nousee merkittävästi metsärajan yläpuolelle. Muutoksia alueeseen tuo myös sen saavutettavuuden paraneminen.

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie, kulkee kaavarunkoluonnoksen etelälaidassa, Backaksen ja Lustikullan kartanoalueiden välistä kohti Helsingin pitäjän kirkonkylää. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tieverkkoa.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren rantatien luonne ja merkitys osana kaupunkirakennetta on vuosisatojen aikana muuttunut. Ratikan rakentaminen ei sijoitu aivan linjauksen läheisyyteen, mutta pysäkkiympäristöjen läheisyyteen sijoittuva rakentamispaine ja siten välillisesti myös tieverkon parantamisen paine aiheuttavat myös rantatien linjaukselle muutospaineita. Toisaalta joukkoliikenteen kehittäminen mahdollistaa Suuren rantatien linjauksen kehittämisen kevyen liikenteen ehdoilla autoliikenteen tarpeiden vähentyessä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan suuralue

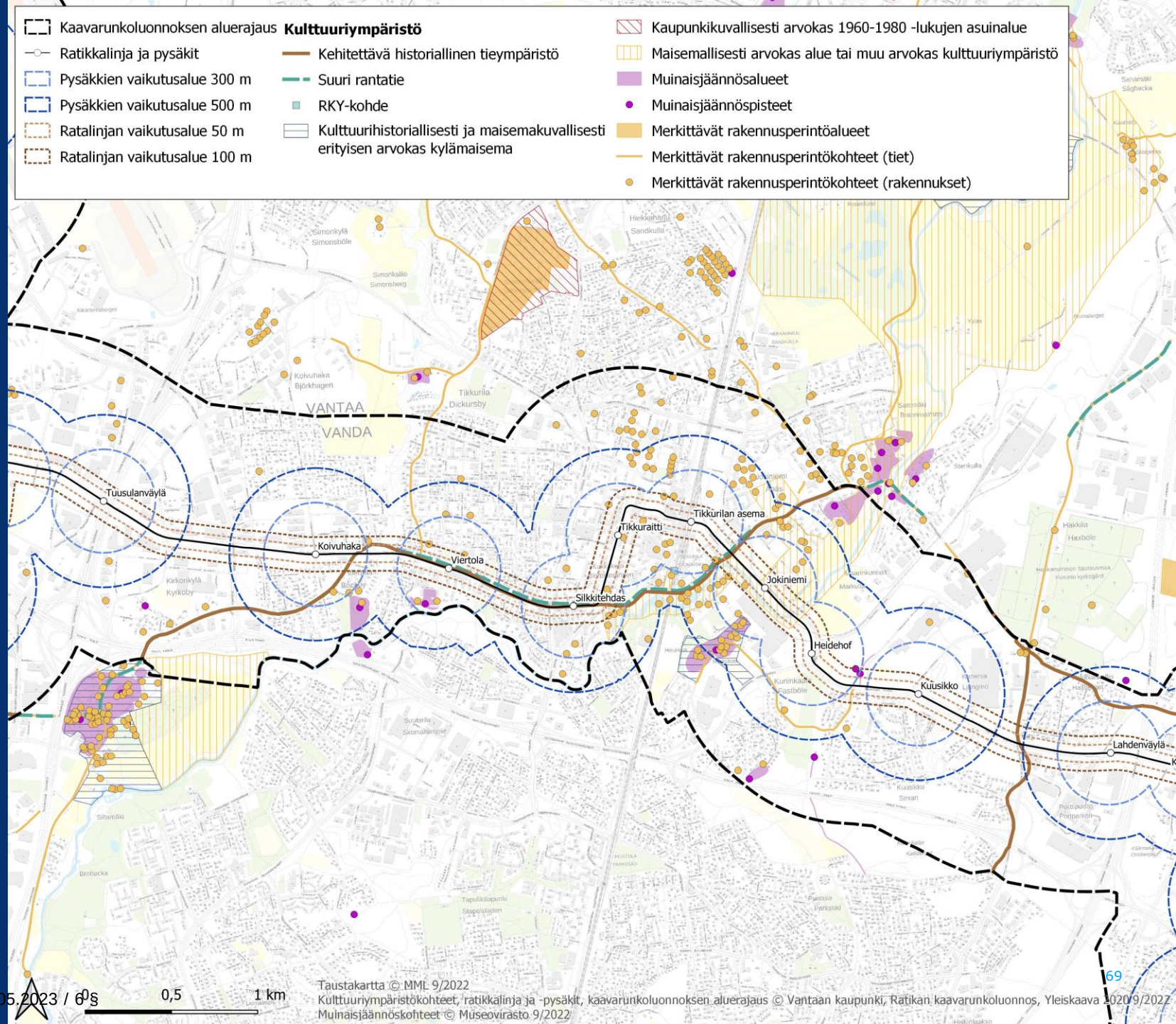
Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema ja teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.

Kuva 27: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Tikkurilan suuralueella.



Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Suuri rantatie kulkee Helsingin pitäjän kirkon suunnasta ja kääntyy Tikkurilantien linjauksen mukaiseksi Koivuhaan länsipuolella. Suuren rantatien linjaus kulkee Tikkurintietä aina Vanhalle Porvoontielle. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat osittain havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tiestöä.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Osuudella, jossa ratikan linjaus kulkee samassa kohdin historiallisen tielinjauksen kanssa tulee kohteen kehittämismahdollisuuksiin kiinnittää erityistä huomiota. Alueen muutospaineet ovat suuret ja ratikan luonne modernina liikkumisvälineenä on hyvin erilainen kuin Suuren rantatien alkuperäinen luonne. Samaan katukäytävään kohdistuu erilaisia tavoitteita, joista tieympäristön linjaus on yksi.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu runsaasti arvokasta rakennusperintöä. Merkittävimmät näistä ovat Tikkurilan keskustan raiteen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat rakennukset ja Keravanjoen rannan teollisuushistoriaan liittyvät rakennukset.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri / Kohtalainen

Arvokkaat rakennukset sijoittuvat paikoin alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta, jolloin niihin kohdistuu mahdollisesti rakentamisaikaisia vaikutuksia. Tikkurilan alueen kehittämispaine on myös suuri, jolloin yksittäisiin rakennuksiin ja niiden ympäristöihin kohdistuu vaikutuksia. Keravanjoen ympäristön arvokohteisiin ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella sijaitsee myös runsaasti rakennusperintöä kohtalaisen vaikutuksen alueella. Merkittävin keskittymä on Keravanjoen ympäristössä ja Tikkurilan aseman koillis- ja luoteispuolilla.

Herkkyys: Vähäinen
Vaikutus: Vähäinen

Tikkurilan alueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu voimakkaasti myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden runsaudesta johtuen voi olla, että vaikutukset kohdistuvat epätasaisesti eri kohteiden välillä. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, VIIVAMAINEN KOHDE

Viivamaiset kohteet ovat historiallisia tielinjauksia, joita ei kuitenkaan ole nostettu kaavarungossa kehitettäviin historiallisiin tielinjauksiin. Nämä tielinjaukset eivät sijoitu ratikkalinjan välittömään lähiympäristöön.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Viivamaisten kohteiden linjaukset kulkevat kohtisuoraan ratikkalinjaan nähden, jolloin niihin kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi. Merkittäviä vaikutuksia voi kohdistua kohteiden ratikan linjauksen puoleisiin päihin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RKY-KOHTEET
Kaavarungon alueella sijaitsee yksi RKY-kohde, Tikkurilan vanhan asemarakennus.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Kaavarungolla ei nähdä olevan negatiivisia vaikutuksia kohteeseen, koska rakennus on vakiinnuttanut asemansa kaupunkirakenteessa. Positiivia vaikutuksia voi syntyä alueen ympäristön kehittyessä ja saavutettavuuden parantuessa.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE JA MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET
Vaikutusalueella sijaitsee kolme muinaisjäännösaluetta sekä niiden ympäristössä sijaitsevat pistemäiset kohteet. Nämä ovat kaikki vanhoja kylänpaikkoja.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren vaikuttavuuden alueelle sijoittuvat Viertolan ja Kuninkaalan pysäkkien läheisyydessä sijaitsevat kylänpaikat. Muinaisjäännösalueet voivat olla maisemassa heikosti havaittavissa, jolloin ne ovat alttiita ympäristön muutoksille, vaikka itse kohteen alueelle ei kohdistuisi muutoksia.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA
Ratikan suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu Kuninkaalan (Fastbölen) arvokas kylämaisema. Alue sijoittuu rataan nähden rakennusmassojen taakse ja lähin Jokiniemen asema sijoittuu Keravanjoen toiselle puolen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Arvokas kylämaisema sijoittuu Jokiniemen pysäkkiympäristön läheisyyteen, mutta yhteys joen toiselle puolen on kohdalla huono. Kohteen merkitystä voi kehittää parantamalla yhteyksiä ratikalle. Toisaalta yhteyksien parantuessa, myös muutospaine alueen ympäristössä voinee kasvaa.

KULTTUURIYMPÄRISTÖ
Keravanjoen ympäristöön sijoittuu maisemallisesti arvokas alue, jonka läpi ratikkalinja kulkee.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Ratikka kulkee maisemakuvallisesti arvokkaassa alueessa. Visuaaliset vaikutukset ovat merkittävät ratikan ja sen rakenteiden sijoittuessa avoimeen maisemaan ja paikoin osaksi tunnistettua reunavyöhykettä. Kohdan ympäristösuunnittelussa tulee huomioida maisematilan jatkuminen Keravanjoen varressa.

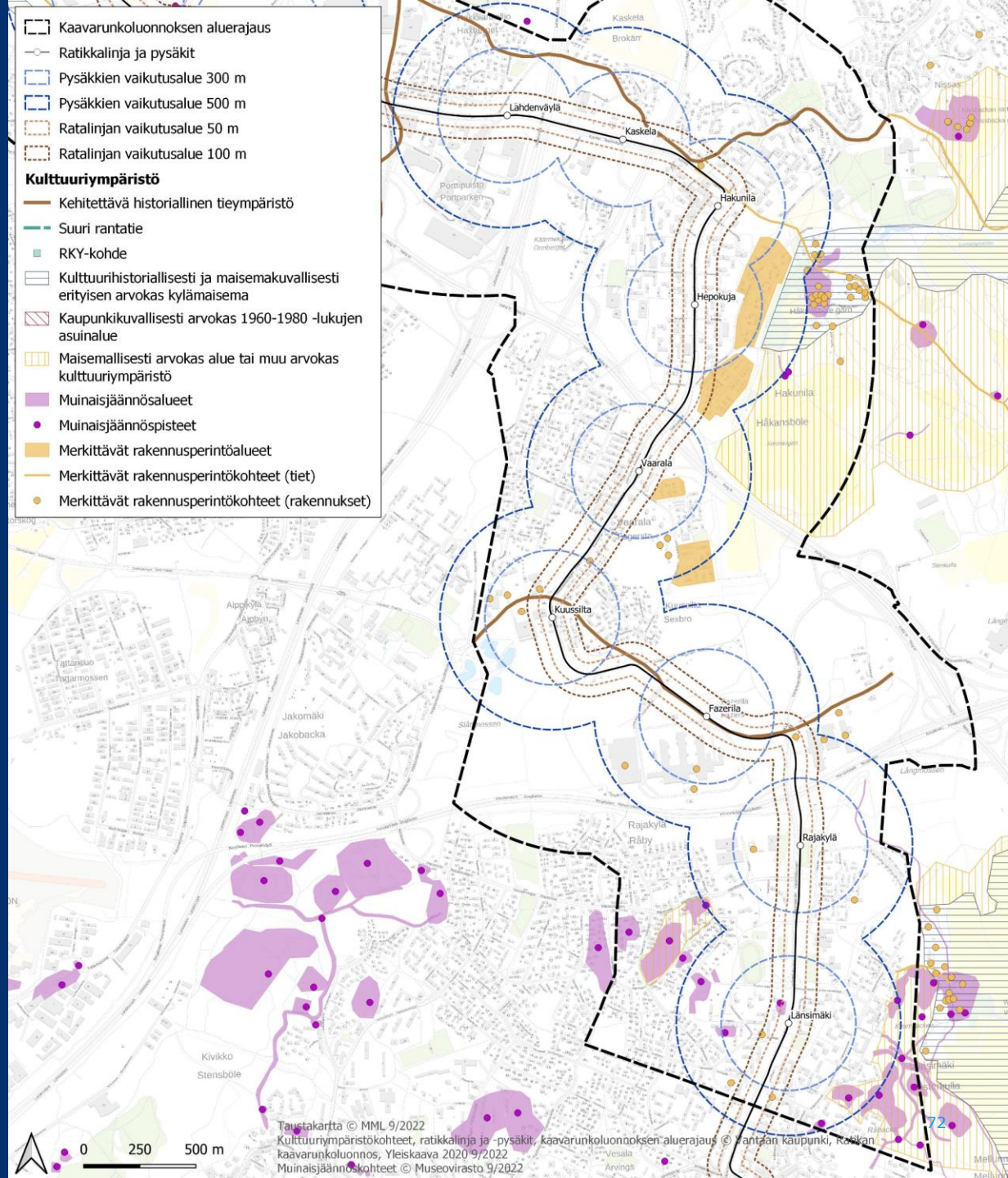
Hakunilan suuralue

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnoksen alueella on eri alueilla hyvin erilaiset leimalliset piirteensä ja arvokohteensa. Hakunilan ja Hepokujan pysäkkien läheisyydessä on laajoja rakennusperintöalueita sekä Håkansbölen kartanoalue laajoine kulttuurimaisemineen. Etelässä Länsimäen aluetta leimaavat sotahistorialliset muinaisjäännösalueet linnoituslaitteineen.

Alueella on myös muutospainetta ja alueiden kehittämispotentiaalia runsaasti, vaikkakin muutospaine ei ole ihan niin voimakas kuin muilla ratikan kaavarunkoluonnoksen suuralueilla. Länsimäen alueella kaavarunkoluonnoksessa on esitetty myös voimalinjan poistamista mitä on suuri positiivinen maisemallinen muutos.

Arvokohteista alueella sijaitsevat pohjoisosassa Suuri rantatie/kehitettävä historiallinen tieympäristö, joka kulkee ratikkalinjan pohjoispuolella. Hakunilan alueella sijaitsee Håkansbölen kartanoalue liittyvine arvokohteineen sekä Hakunilan rakennusperintöalueet. Kuussillan kohdalla Kuussillantiellä ja Fazerilantiellä kulkee kehitettävä historiallinen tieympäristö. Etelässä Länsimäen alueella ympäristön ominaispiirteisiin kuuluvat muinaisjäännösalueet ja linnoituslaitteiden jäänteet. Merkittävä osa kaavarungon alueen arvokohteista jää Hakunilan suuralueella yli 500 m etäisyydelle ratikkalinjan pysäkkiympäristöistä.

Kuva 28: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Hakunilan suuralueella.



Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ VIIVAMAINEN KOHDE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kaksi eri kehitettävää historiallista tieympäristöä. Pohjoisempi kulkee ratikan linjauksen ja Kyytitien pohjoispuolelle. Linjaus kulkee hyvin lähellä ratikkalinjaa Skomarsin torpan läheisyydessä. Eteläisempi kehitettävä historiallinen tielinjaus kulkee Kuussillantietä ja Fazerilantietä noudatellen.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen

Lähimmillään ratikan rakentaminen ulottuu pohjoisemman tielinjauksen välittömään lähiympäristöön, varsinkin Skomarsin torpan kohdalla. Historiallinen tielinjaus ei kuitenkaan ole nykyisellään kovin selkeästi hahmotettavissa, joten sen esille nostamisessa alueella on potentiaalia. Eteläisempi tieympäristö on nykyisellään osana tieverkkoa. Tielinjaus sijoittuu osittain ratikan kanssa samalle katualueelle, mikä vaatii tavoitteiden yhteensovittamista.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kolme rakennusperintökohdetta aivan radan välittömään läheisyyteen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Aivan ratalinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuvien rakennusten sijainti kaupunkirakenteessa ja ympäristö muuttuu ympäristön muutoksen myötä. Kohteita ei ole nostettu kaavarunkoluonnoksessa ohjaavin kaavamerkinnöin.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu vähäisessä määrin kohtalaisen vaikutusalueen rakennusperintöä. Ainoa keskittymä on Håkansbölen kartanon alueella, joka kuitenkin rajautuu suurimmaksi osaksi yli 500 m etäisyydelle Hakunilan pysäkistä.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden määrästä johtuen niiden huomioiminen alueen kehittyessä on kuitenkin mahdollista.

RAKENNUSPERINTÖALUE

Vaikutusalueelle sijoittuu neljä aluemaista rakennusperintökohdetta. Nämä ovat asuinalueita Vaaralassa ja Hakunilassa. Lähimmillään alueet sijoittuvat alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennusperintöalueet ovat yhtenäisiä asuinalueita. Ratikkalinja ei sijoitu alueille ja vaikka rakentaminen sijoittuu paikoin välittömään lähiympäristöön ei ratikan nähdä vaarantavan alueiden arvoa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ

Viivamainen rakennusperintökohde on Skomarsin torpalta Håkansbölen kartanoon kulkeva tie. Yhteys on nykyään suurimmalta osin kevyen liikenteen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Tie kulkee pääosin poispäin ratikkalinjasta. Ainoastaan yhteyden läntisin pääty sijoittuu alueelle, jossa on odotettavissa muutoksia.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE, MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET

Muinaisjäännösalueita ja muinaisjäännöspisteitä sijaitsee ratikan vaikutusalueella Länsimäessä, missä sijaitsee runsaasti 1700-luvun linnoituslaitteita.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Suurin osa muinaisjäännösalueista sijaitsee kohtalaisen vaikutuksen alueella, jolloin niihin kohdistunee muutospaineita alueen tiivistymisen myötä. Aivan Länsimäen pysäkin läheisyydessä sijaitseva muinaisjäännösalue tulee huomioida alueen kehittyessä ja sen asema kaupunkirakenteessa saattaa vaarantua.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA

Håkansbölen kartano ympäröivine alueineen sijoittuu noin 350 m Hepokujan pysäkistä länteen. Alue sijoittuu maisemallisesti merkittävästi avointen alueiden keskelle.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Alueen saavutettavuus kuitenkin paranee ja siten alueelle syntyy kehittämismahdollisuuksia.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Maisemallisesti arvokkaita alueita sijoittuu kolmessa kohdin ratikan vaikutusalueelle. Håkansbölen kartanon ympäröivät alueet, Länsimäen linnoituslaitteiden ympäristö sekä Maratonpuisto.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Länsimäen arvoalueille ei myöskään synny välitöntä maisemavaikusta.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Yleistä

- Kokonaisuutena Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa. Muutamassa kohdin tarkka yhteensovittaminen on tarpeen, kun ratikka tulee todella lähelle.
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkimaisemaa ja sen näkymiä sekä luo painetta muutokseen kulttuurimaiseman ja kulttuurihistorian arvokohteille.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Historiallisten tieympäristöjen huomioiminen kaavarunkoluonnoksessa on kiinnostava nosto liikkumisen kulttuurihistorian saralla ja se nivoo kulttuurihistorian osaksi tulevaa liikkumista.

Merkittävimmät vaikutukset arvoalueille

- Historialliset tielinjaukset sijoittuvat useissa kohdin samalle katualueelle ratikan linjauksen kanssa, mikä aiheuttanee yhteensovittamisen tarvetta.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Backaksen kartanoalueeseen sekä Vantaanjoen laaksoon ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta niiden saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Håkansbölen kartanoalueeseen ympäröivine arvokohteineen ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta alueen saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Länsimäen muinaisjäänteiden arvokeskittymän lähiympäristöön kohdistuu muutospaineita, jotka voivat välillisesti heijastua myös muinaisjäännösalueisiin.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Historiallisten tieympäristöjen nosto on erittäin hyvä ja se on syytä säilyttää.

Kaavarunkoluonnoksessa on tarkennettu yleiskaavaa onnistuneesti, mutta kulttuuriympäristön osalta paikallisten arvokohteiden huomioimista tulisi tarkistaa. Kulttuuriympäristö on kokonaisuutena jäänyt vähemmälle huomioille ja sen säilymis- ja kehittämisedellytyksissä on pitkälti tukeuduttu yleiskaavan kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Kaavarunkoluonnoksella voisi kuitenkin olla merkittävämpi ohjausvaikutus paikallisesti arvokkaiden kulttuuriperintökohteiden huomioimisessa alueen tulevassa kehityksessä. Tämän voisi toteuttaa esimerkiksi alueellisella merkinnällä merkittävimpien arvotihentymien läheisyydessä.

Kaavamääräykset ovat kulttuuriympäristön osalta vähäiset, paikalliselta tasolta kaavassa on tuotu kohteita esille vain vähäisesti. Esimerkiksi Tikkurilan alueen rakennusperintöä voisi huomioida kaavassa jollain tasolla. Tällä hetkellä kaavarunko ei juurikaan tue useiden paikallisten rakennusperintökohteiden säilymismahdollisuuksia niiden sijaitessa ilman erillistä kaavamerkintää C-alueella.

Arvokohteiden kehittämispotentiaalin varmistamiseksi yhteyksiä pysäkeiltä myös arvokohteiden suuntaan voisi tuoda esille. Esimerkiksi Håkansbölen kartanoalueelle kulkevaa historiallista tielinjaa ei ole nostettu kehitettäväksi tieympäristöksi.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaksi kaavamääräystä, jotka suoraan kohdistuvat maiseman ja kulttuuriympäristön kohteisiin. Lisäksi on määritelty useita kaupunkikuvaa määrittäviä kaavamerkintöjä.
- Arvokkaan kulttuuriympäristömerkinnän ulkopuolelle jää merkittävä osa paikallisesti arvokkaasta rakennusperinnöstä ja kulttuuriympäristön huomioiminen tukeutuu voimakkaasti yleiskaavaan sekä valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen huomioimiseen.
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö -kaavamerkintä on uusi nosto kaavarunkoon verrattuna yleiskaavaan. Kaavamerkintä sopii luontevasti kaavarunkoon, jossa ratikka on merkittävä linja kaupungin halki, kuten aikoinaan myös historialliset tielinjauksetkin.

Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maankunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen kaavarungossa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisesti maankäytön kanssa.

Kehitettävää historiallinen tieympäristö

Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä. Tieosuus voi olla moottoriajoneuvoliikenteen käytössä oleva tie, pyörätie tai kävelytie. Tarvittaessa yhdistetään erilleen joutuneita tieosuuksia uusilla tieosuuksille siten, että tie on kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä.

Tieympäristön luonnetta kehitetään liittyen paikkoihin, joiden läpi tie kulkee. Säilytetään ja istutetaan puita, kuten jaloja lehtipuilta. Vanhojen pihapiirien kohdalle istutetaan perinteistä puutarhakasvillisuutta. Avoimessa maisemassa kehitetään kukkivia piennamiittyjä. Kadun leveitä osuuksia jäsennellään pinnoilla ja istutuksilla. Käytetään ympäristöön sopeutuvia materiaaleja.

Luonto

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset luontoon

Rakenne ja arviointikehikko

Luontoon kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdistettu kaavarunkoluonnoksen alueen viherympäristön määrään, laatuun, monipuolisuuteen ja kytkeytyneisyyteen sekä ekologisiin verkostoihin. Lisäksi on tarkasteltu vaikutuksia ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin.

Vaikutusten tason määrittämiseksi tiedossa olevien luontokohteiden herkkyyttä ja vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä, jonka tueksi on määritelty arviointikehikko. Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.

Kohteet on luokiteltu käytettyjen aineistojen perusteella seuraavasti:

Luokka 1: Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- vesilain suojelemat vesiluontokohteet
- luonnonsuojelulain suojelemat luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset

Luokka 2: Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet
- II- ja III-luokan luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Kummallekin luokalle on paikkatietotarkastelussa määritelty 0-100 m puskurialueet, joiden sisällä kohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat joko ilmeisiä tai mahdollisia. Vaikutusten tarkempaa merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä ja merkittävimmät kohteet on taulukoitu.

Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0-300 m puskurialueet, sillä taajama-alueilla se on maakuntatason ekologiselle yhteydelle vähimmäissuositusleveys. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m (Ojala 2018: Vantaan ekologiset yhteydet).

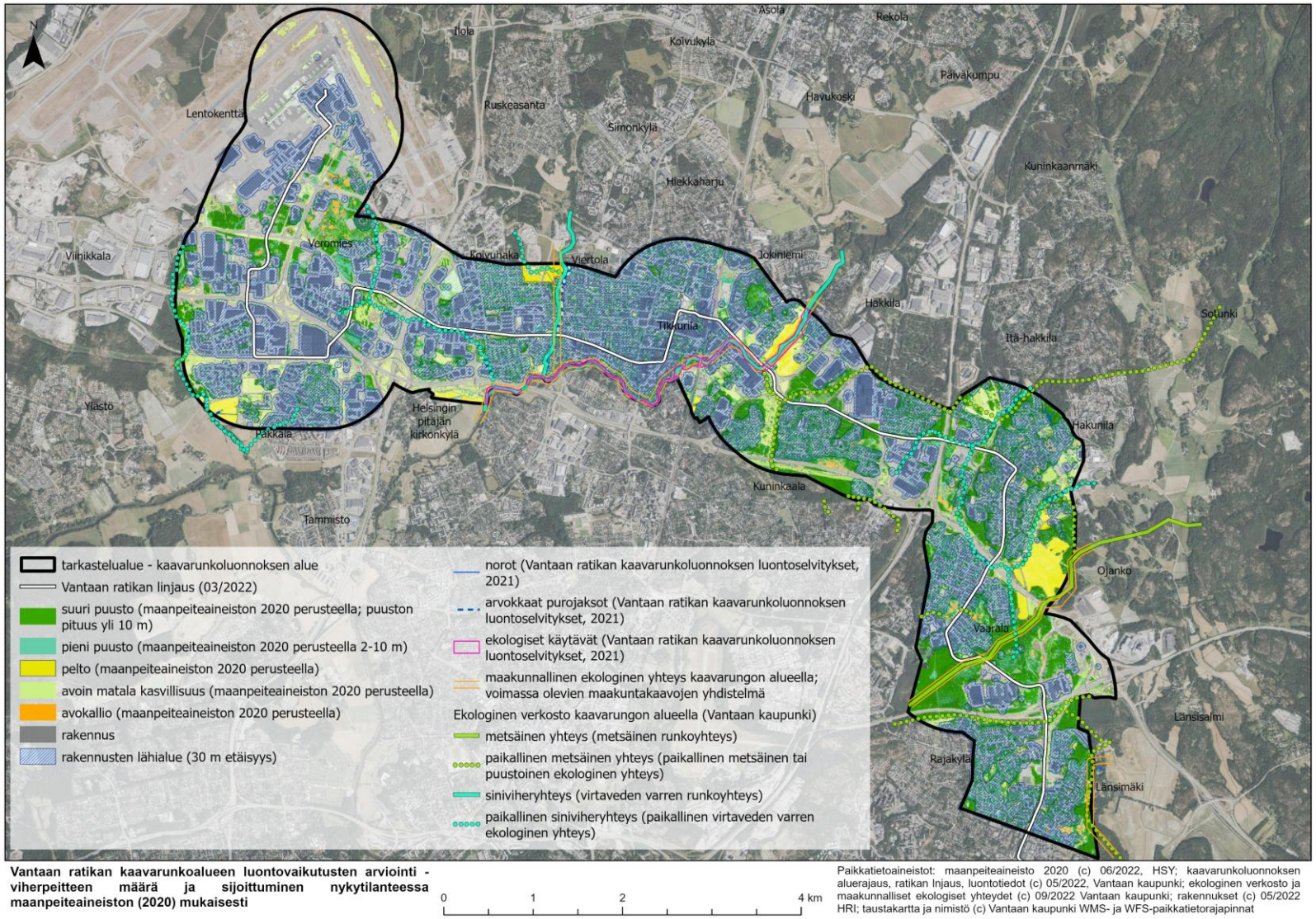
Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Rakennuksiin liittyväksi viherpeitteeksi tulkittiin tässä tarkastelussa rakennusten lähialueen viherpeite 30 m etäisyydellä rakennuksista. Tämä jaottelu antaa peruskuvan yhtenäisempien luontoalueiden määrästä ja sijoittumisesta kaavarunkoalueelle.

Puustoisimmat alueet sijoittuvat nykytilanteessa kaavarunkoalueen luoteisosaan Veromiehen alueelle sekä kaakkoisosaan Vaaralan alueelle. Kaavarunkoalueen keskiosassa laajoja viherpeitteisiä alueita ei ole ja viherpeite muodostuu piha-alueista ja pienistä viheralueista. Hakunilan ja Kuninkaalan alueella rakennettuja alueita ympäröi laajempia, mutta osin muodoltaan pirstaleisia pelto-, niitty- ja metsäalueita.

Nykytilanteessa maanpeiteaineiston (HSY 2020) perusteella viherpeitteinen pinta-ala (sisältäen avokalliot, avoimet matalat kasvillisuusalueet sekä eri tavoin puustoiset alueet) koko tarkastelualueella on 1197 ha. Muualla kuin rakennusten lähialueella (30 m etäisyys rakennuksista) olevan viherpeitteen määrä on 825 ha. Tästä puustoisia (puuston korkeus yli 10 m) on n. 325 ha.



Kuva 29: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa.

Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa:

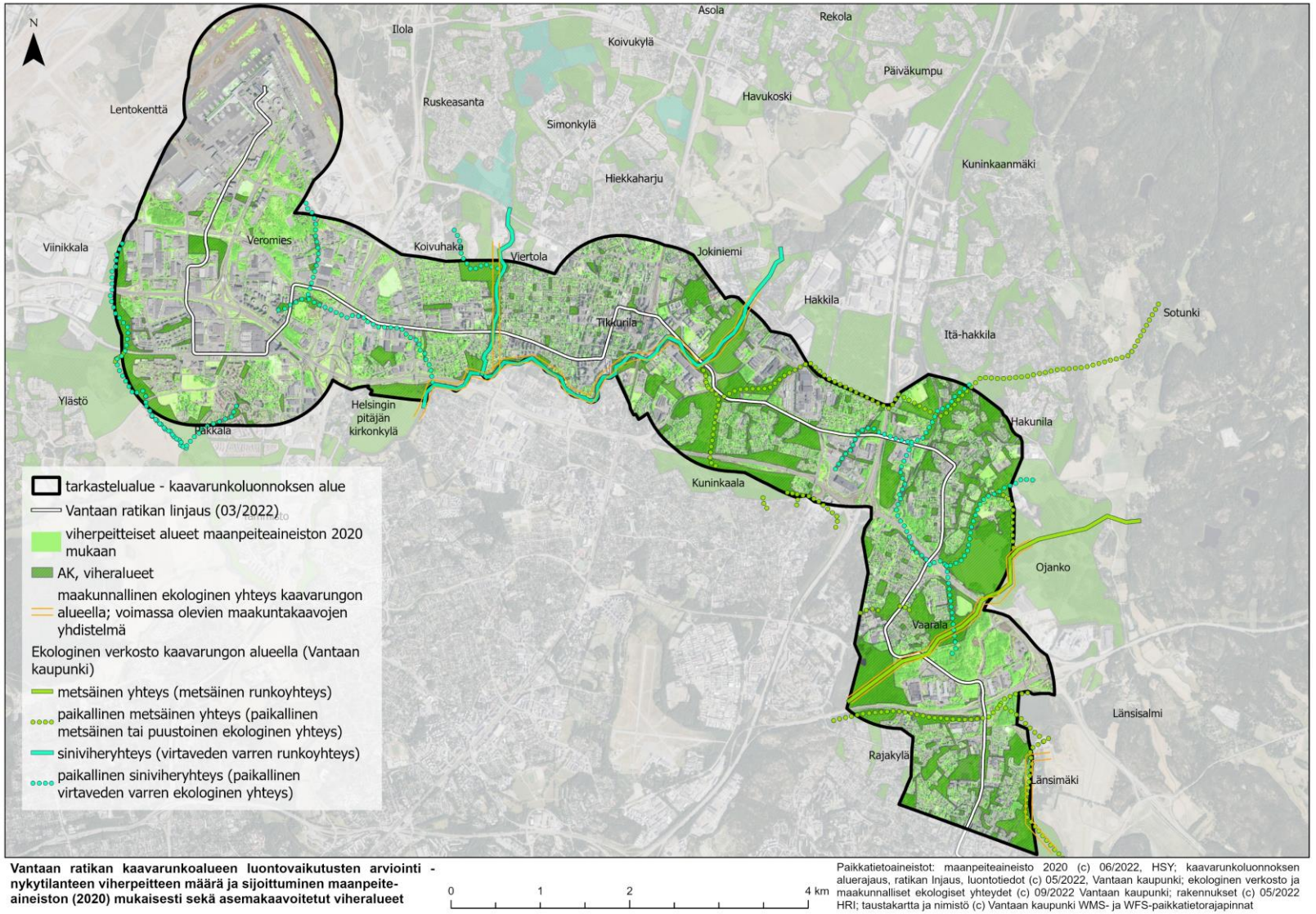
Asemakaavojen viheralueet

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijoittuvat pääasiassa ekologisen verkoston alueelle, turvaten niin metsäisiä kuin virtavesien ekologisia yhteyksiä.

Joitakin viheralueita on myös kaupunkirakenteen keskellä ilman selkeitä yhteyksiä muille viheralueille.

Nykytilanteessa viherpeitteisiä alueita sijaitsee paikoittain reilusti laajemmalla kuin missä voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijaitsevat.



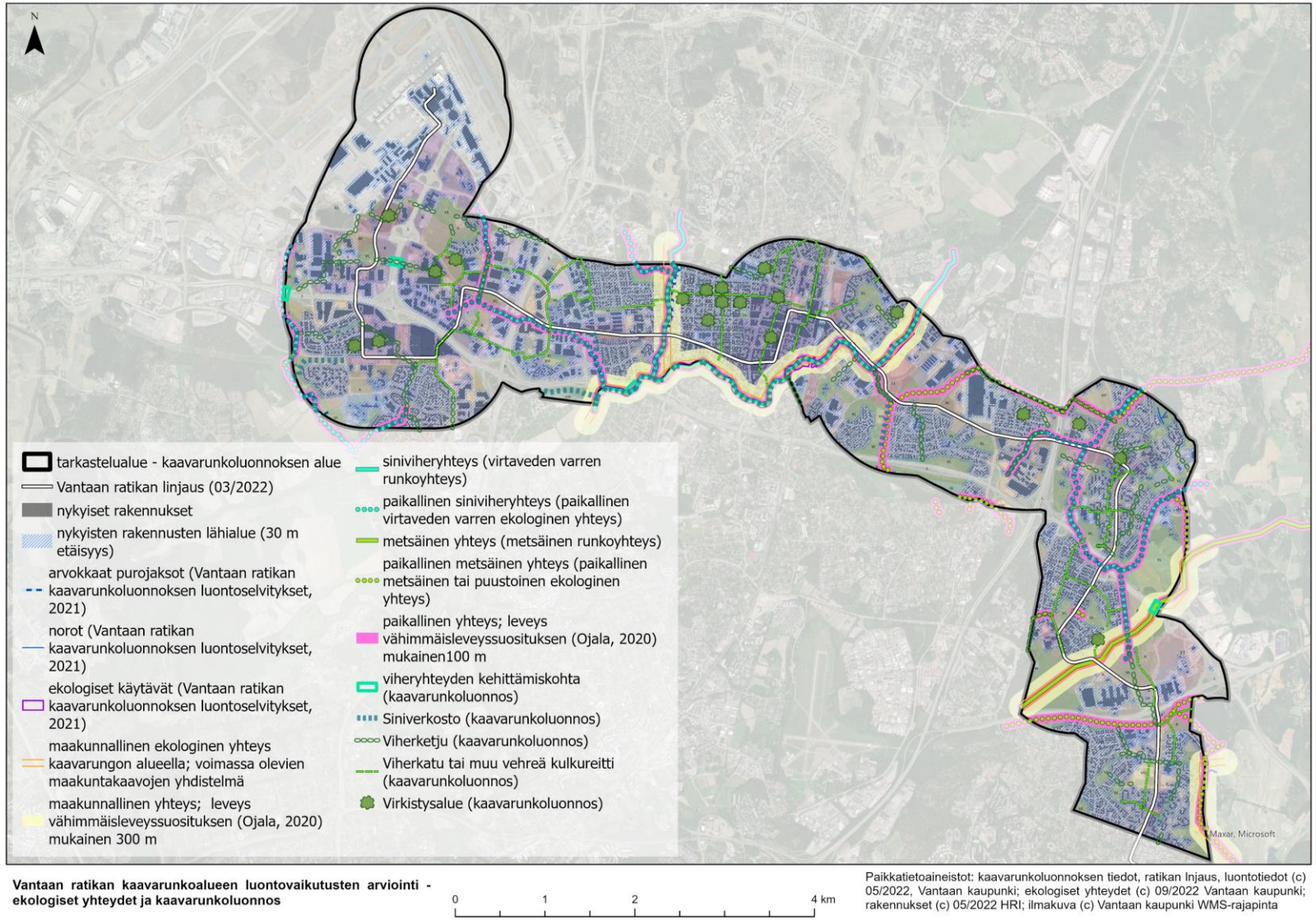
Kuva 30: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin.

Ekologiset yhteydet maankäytön muutoksessa

Viereisessä kartassa on havainnollistettu kaavarunkoluonnoksen alueen ekologisia yhteyksiä nykyisessä kaupunkirakenteessa ja kaavarunkoluonnoksen mukaisilla maankäyttöalueilla.

Alueen keskiosan ekologiset yhteydet tukeutuvat vesireitteihin, jotka kulkevat pääosin jo nykyisin tiiviisti rakennetulla alueella. Alueen kaakkoisosan maaelinympäristöissä kulkevat ekologiset yhteydet ovat pääosin metsäisiä yhteyksiä.

Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 31: Ekologiset yhteydet.

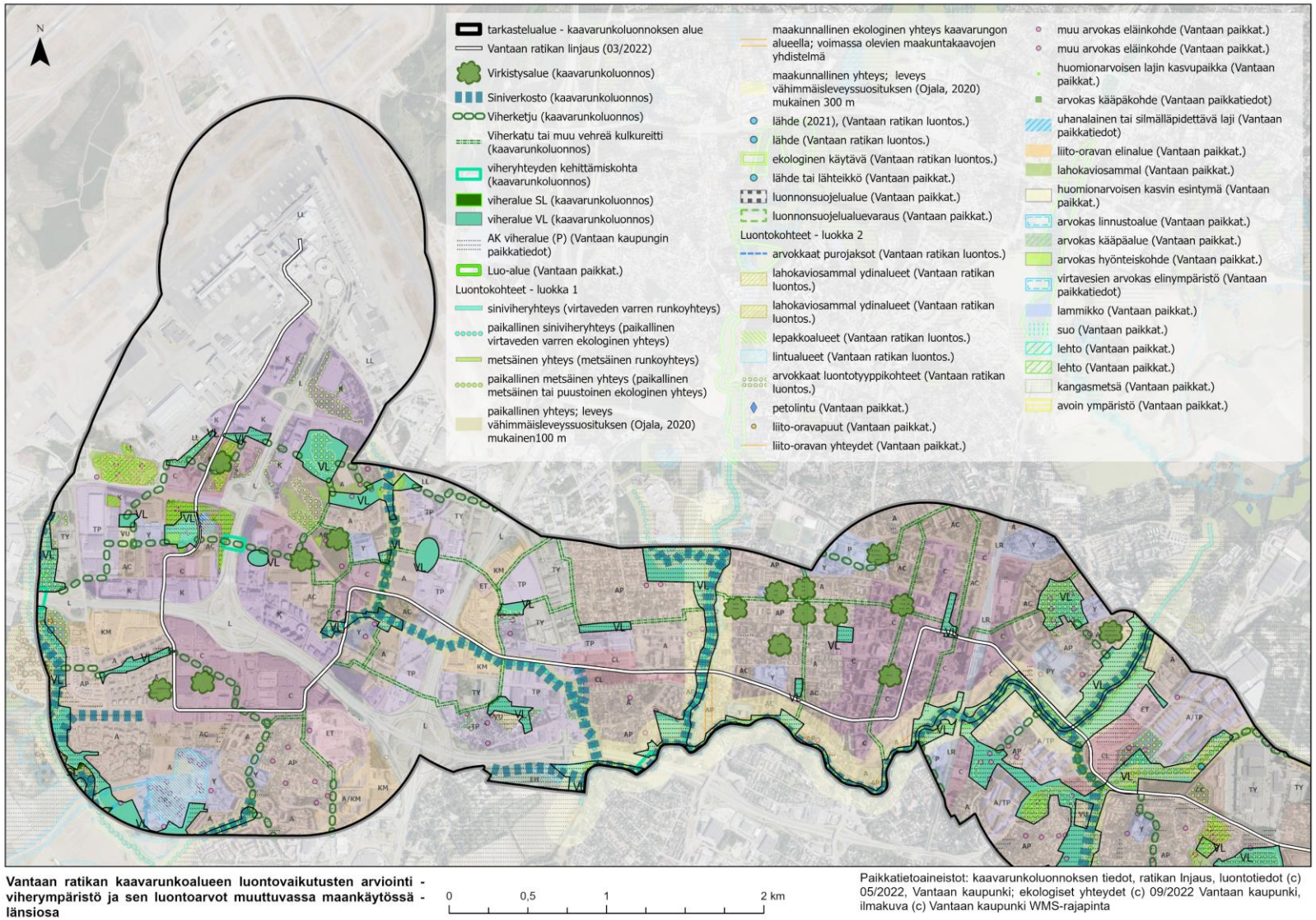
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 1/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen länsiosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen länsiosassa tunnistettu Veromiehen alueella ja vesiuomien varsilla.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 32: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

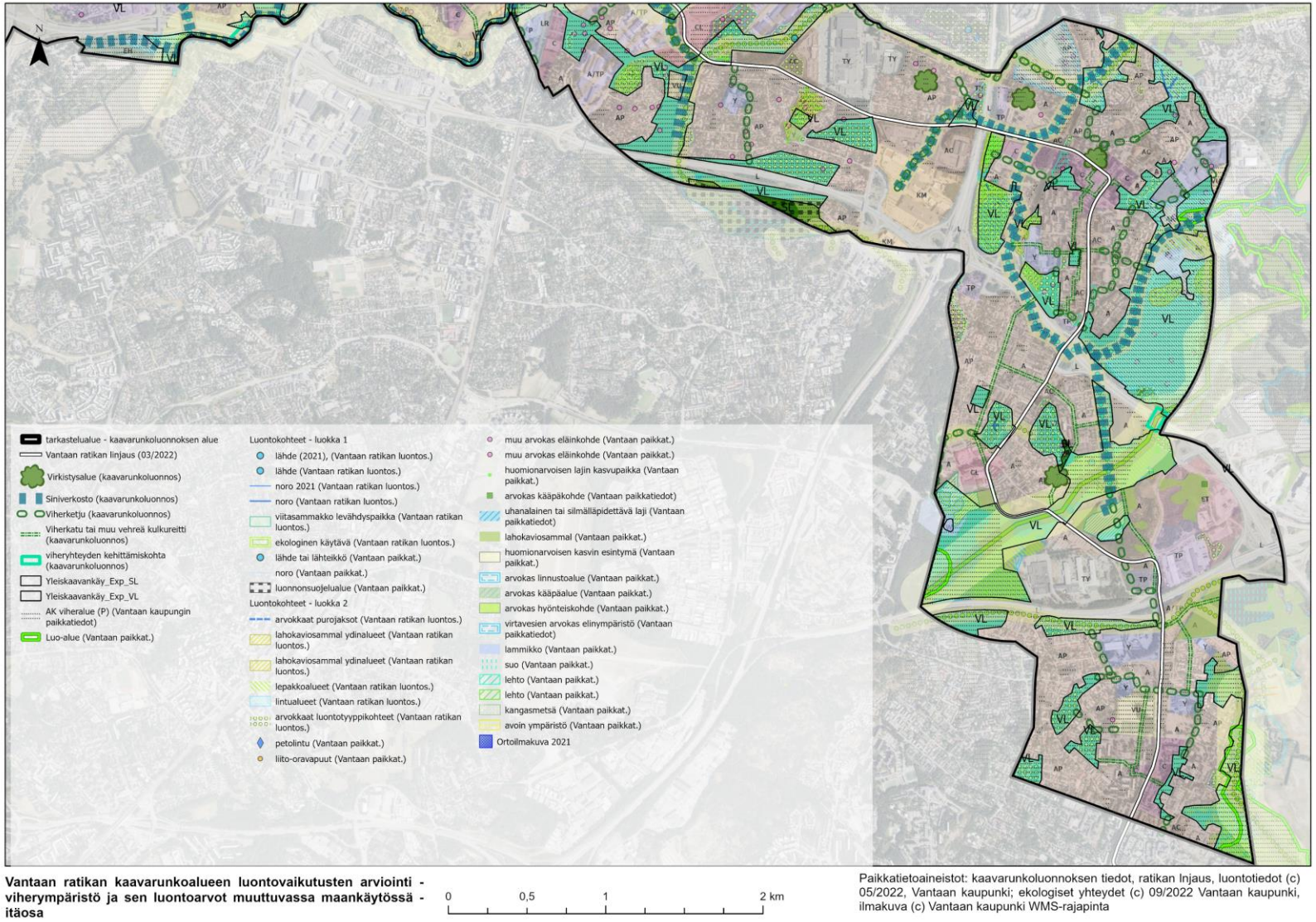
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 2/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen itäosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen itäosassa tunnistettu erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä paikoin Kuninkaalan ympäristössä.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 33: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Vaikutukset viherympäristön määrään, kytkeytyneisyyteen, monipuolisuuteen ja laatuun

Nykyisellään kaavarunkoluonnoksen alue on hyvin tiiviisti rakennettua ja viherympäristön määrä alueella on melko vähäinen. Viherympäristön laatunäkökulmasta laadukkaimmat ja laajimmat viherympäristöalueet sijoittuvat Vantaan kaupungin alueella tarkastellun kaavarunkoluonnosalueen ulkopuolelle.

Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä tulee ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäyttöalueiden myötä vähenemään yleiskaavan 2020 mukaisesti. Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Määrällisesti kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden aiheuttamaa vähenemistä tapahtuu laskennallisesti enimmillään noin 290 hehtaarin verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, sillä osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua (huom. maanpeiteaineiston ajankohta vuodelta 2020) ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. On hyvä ottaa huomioon, että viherpeitteeseen lasketaan tässä arviossa mukaan monia rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Lisäksi on syytä ottaa huomioon kaavarunkoluonnoksen yleismääräys, jonka mukaan ”kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti”. Tällöin yleismääräyksen vaikutuksesta viherpeitteen määrän vähenemistä voidaan pienentää ja vaikutuksia lieventää, eli kompensoida, rakentuvilla alueilla.

Suhteellisesti viherpeitteen vähenemistä tapahtuu aineiston perusteella kaavarunkoluonnoksen alueella laskennallisesti enimmillään 35 %, mikäli otetaan huomioon kaikki rakentamisen mahdollistavat alueet, ja tästä reilu kolmasosa koskee korkeakasvuista puustoa (puuston korkeus yli 10 m). Suhteellinen viherpeitteen vähenemisen määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. Vähenemistä tapahtuu arvion mukaan niin puustoisilla kuin avoimillakin alueilla, jolloin viherympäristöjen monipuolisuuden voi katsoa vähenevän kaavarunkoluonnoksen alueella tasaisesti, eikä väheneminen kohdistu vain tiettyyn viherympäristötyyppiin.

Pienessä mittakaavassa tarkasteltuna viherpeitteen määrän väheneminen on suhteellisen huomattavaa erityisesti Veromiehen ja Pakkalan alueella sekä osittain Kuninkaalassa ja Maarinkunnaan välisellä alueella. Veromiehessä viherpeitteet ovat metsäisiä ja Pakkalassa sekä Kuninkaalassa ja Maarinkunnaalla avoimen kasvillisuuden alueita. Näillä alueilla jäljelle jäävät viherympäristöt pirstoutuvat ja tulevat sijaitsemaan etäämmällä toisistaan kuin aiemmin, jolloin niiden kytkeytyvyys heikkenee. Pirstoutumisen ja pinta-alan vähenemisen myötä viherympäristön laatu voi usein myös heiketä tai vähintään muuttua ajan kuluessa olosuhteita muuttavan reunavaikutuksen ja lisääntyvän virkistyskäytön takia.

Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi. Uusilla rakentamisalueilla on kaavarungon yleismääräyksellä ohjattu siihen, että rakennettuun ympäristöön jää riittävästi tilaa viherrakenteille sekä ekosysteemipalveluita tuottaville luonnonprosesseille, ja myös mahdollisuuksia tilaa vaativalle puustolle. Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

Vaikutukset luontoarvokohteisiin

Valtaosasta kaavarunkoluonnoksen aluetta luontoarvokohteita ei löydy, sillä kaavarunkoluonnoksen alue on voimakkaasti rakennettua kaupunkiympäristöä. Arvokkaita luontokohteita sijaitsee tarkastelualueella kuitenkin paikoittain rakennetun ympäristön väleissä sekä viherympäristöalueilla. Luontokohteita sijaitsee runsaasti Veromiehen, Kuninkaalan, Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä vesiuomien varsilla. Lisäksi kaavarunkoluonnosalueen sisällä ja läpi kulkee useita paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä.

Kaavarunkoluonnoksessa luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä. Erityisesti vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti. Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain kuitenkin rajattu melko kapeasti luontokohteiden mukaisesti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.

Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään toisiinsa kaavarunkoluonnoksessa maankäytön muutosalueiksi osoitettuja viheralueita, joilla on luontokohteita. Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketjuratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä. Näille kaavamerkinnöille olisi hyvä tuottaa selkeä kaavamääräys, jossa ekologinen toimivuus otetaan huomioon.

Joitakin luontoarvokohteita jää huomioinnista huolimatta osittain tai kokonaan kaavarunkoluonnoksen mahdollistaman rakentamisen ja paikoittain myös ratikkalinjan alle.

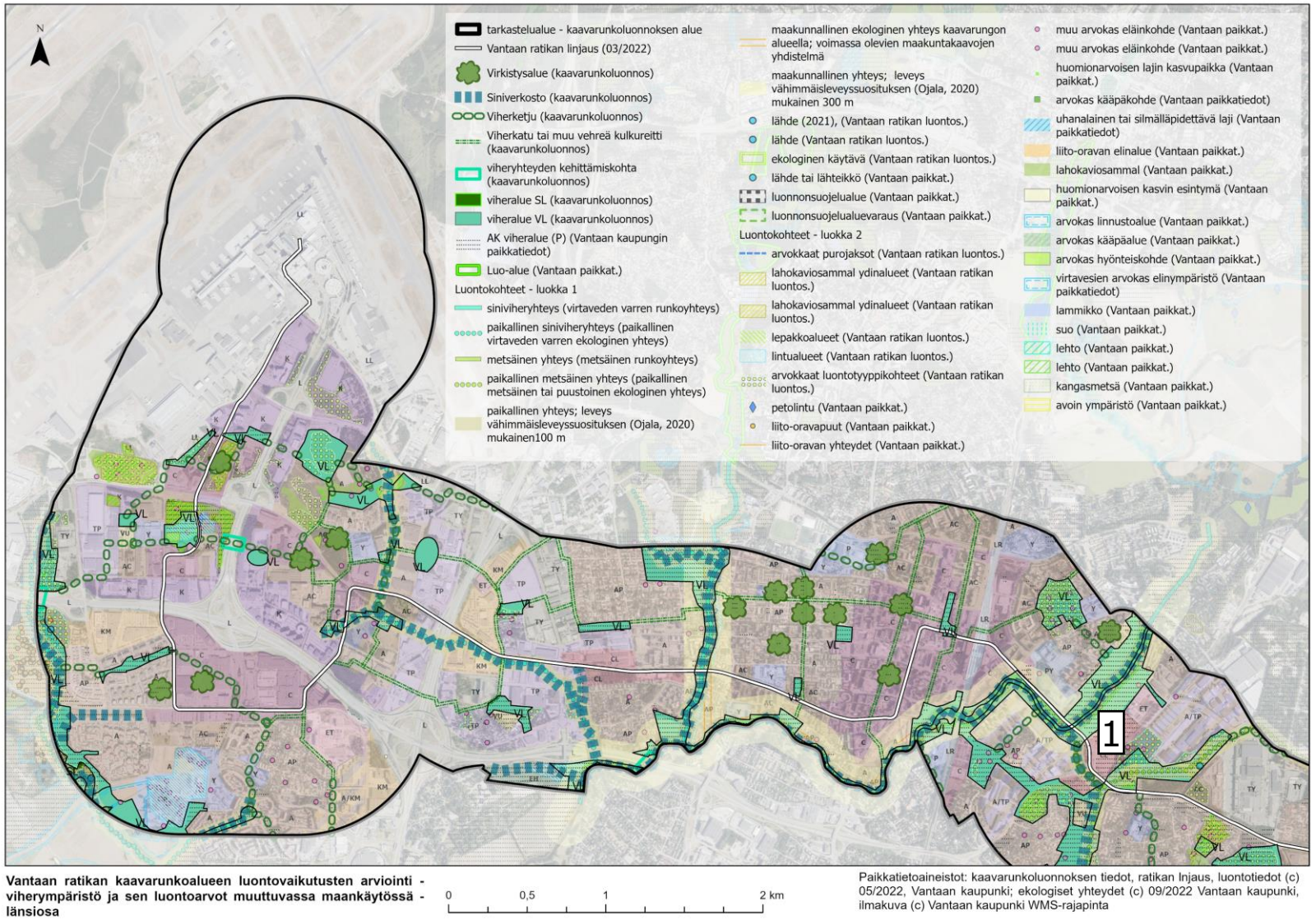
Seuraavilla dioilla on esitetty tarkemmin luontokohteisiin (alue- ja viivamuotoisiin) kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa arviointikehikossa esitellyn luokkajaottelun avulla.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.



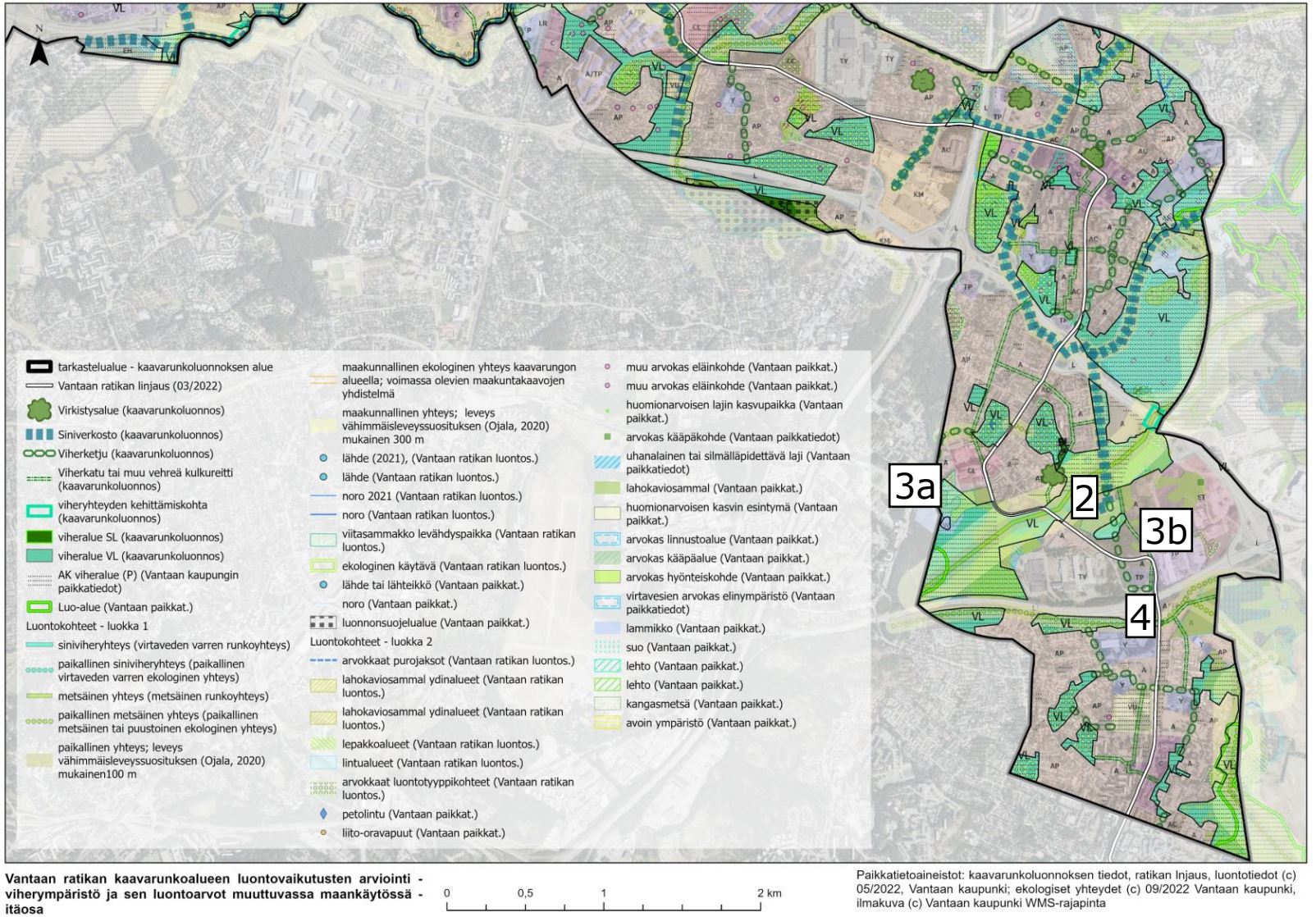
Kuva 34: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.



Kuva 35: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat yleiskaavan 2020 mukaisesti viherpeitteiselle alueelle ekologisten yhteyksien varrelle, niiden läheisyyteen ja ratikkalinja läpäisee maakunnallista yhteyttä ja ohittaa paikallisen yhteyden hyvin läheltä. Kumpikin yhteys säilyy, mutta vaikutuksia syntyy yhteysalueiden kaventumisesta ja haitalliset vaikutukset ovat erityisesti mahdollisia rakentamisen aikana.

2. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle yleiskaavan 2020 mukaisesti. Yhteysalue kapenee ja ratikkalinja halkoo yhteysaluetta. Haitallisia vaikutuksia syntyy yhteysalueen kaventumisesta ja sen läpäisystä uudella ratikkalinjalla. Yhteysalue jää alle maakunnallisen yhteyden vähimmäissuositusleveyden (300 m), jota se nykytilassaankin jo on. Yhteydestä muodostuu muodoltaan pullonkaulamaisempi uusien rakentamisalueiden myötä.

3a ja b. VIITASAMMAKON LISÄÄNTYMIS- JA LEVÄHDYSPAIKKA

Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen läheisyyteen. Alueet on huomioitu VL/luo-merkinnöillä, mutta rajaukset on tehty luontoselvitysten suositusta kapeampina. Lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää eristyksiin rakentamisalueen keskelle.

4. PAIKALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

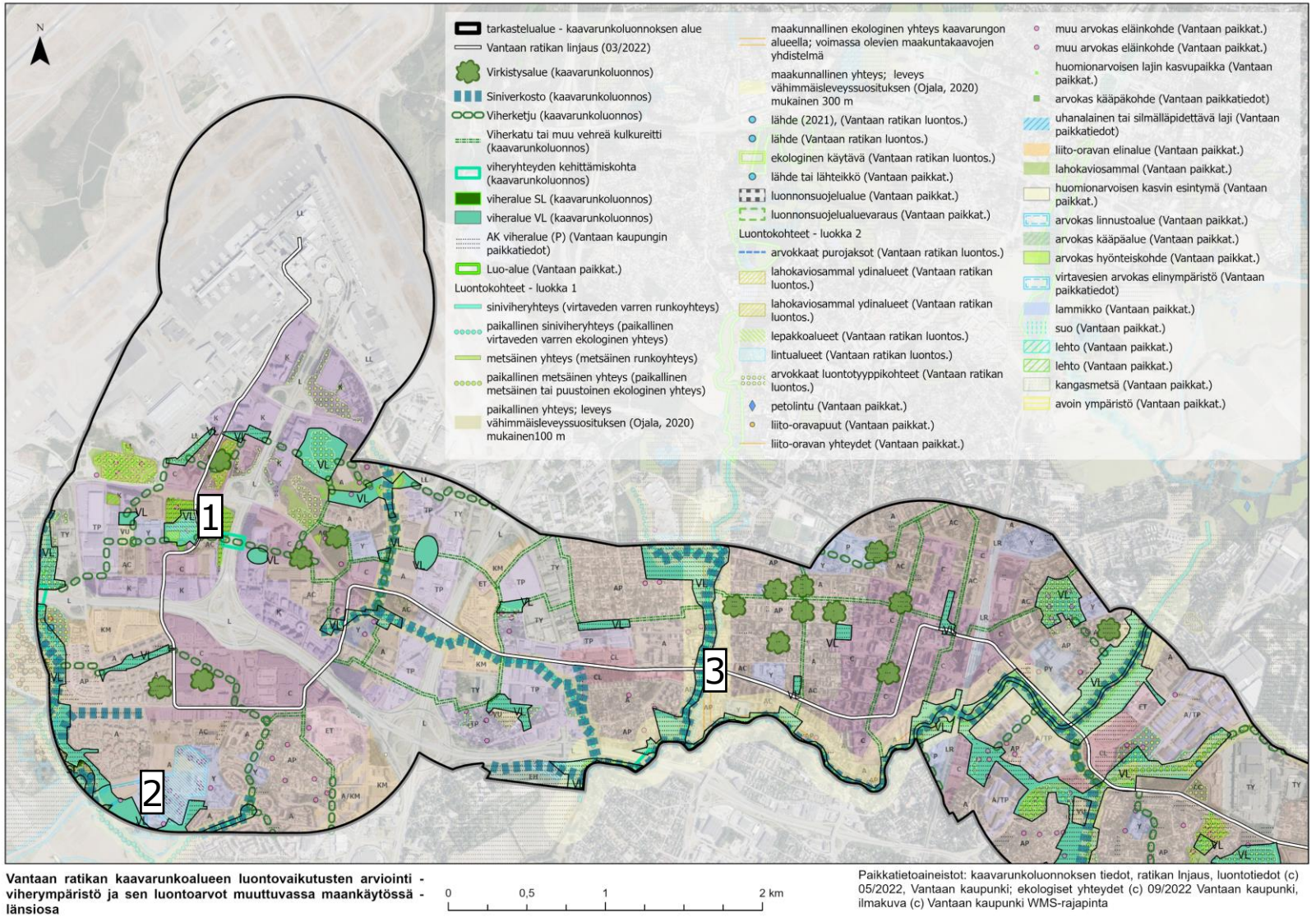
Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle. Rakentamisalueet katkaisevat paikallisen ekologisen yhteyden.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.



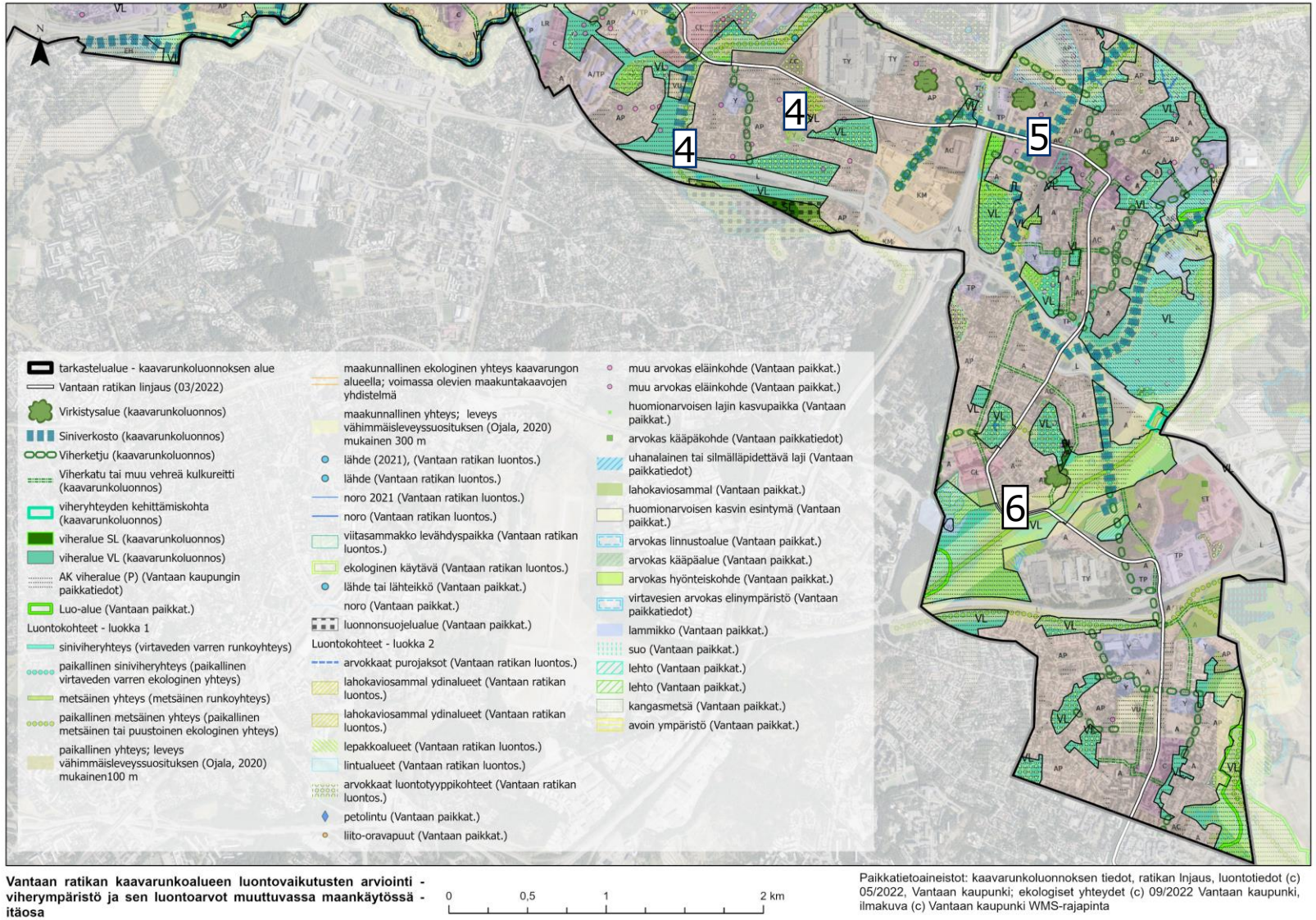
Kuva 36: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.



Kuva 37: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. VEROMIEHEN ALUE
Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (kangasmetsä, neva, avokallio).

Herkkyys: Kohtalainen / suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat useiden alueella esiintyvien luontoarvokohteiden päälle kokonaan tai osittain. Osa lahokaviosammalalueesta, jotkin uhanalaiset luontotyypit ja merkittävä lintualue on huomioitu VL-aluemerkinnöillä, mutta ratikkalinja sekä rakentaminen halkaisevat, vähentävät ja kaventavat luontokohteita alueella merkittävästi.

2. PAKKALAN ALUE
Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat osin merkittävän linnustoalueen päälle. Lintujen elinympäristöalue pienenee.

3. VIERTOLAN ALUE
Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäjoen varrella.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Ratikkalinja kulkee alueiden läpi, mutta linjaus kulkee olemassa olevan tiestön alueella, jolloin vaikutukset jäävät vähäisiksi tai niitä ei välttämättä muodostu lainkaan.

4. KUNINKAALAN ALUE
Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä).

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät.

5. LAHDENVÄYLÄN YMPÄRISTÖ HAKUNILAN ALUEELLA
Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja osittain joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät ja linnustoalue pienenee selvästi.

6. VAARALAN JA KUUSSILLAN ALUE
II-luokan lepakkoalue, merkittäviä lahokaviosammalen ydinalueita.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja rakentamisalueet paikoin suuresti niiden päälle. Lepakkoalue pienenee ja lahokaviosammalen elinympäristöä häviää huomattavasti. Lepakkoalueelle kohdistuvia haitallisia vaikutuksia voi syntyä myös läheisen maankäyttöalueen valaistuksesta ja reunavaikutuksen lisääntymisestä. Lahokaviosammalalueelle haitallisia vaikutuksia syntyy myös pienilmaston muutoksista.

Yhteenvetoa vaikutuksista luokan 1 ja 2 luontokohteisiin

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän. Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuu kuitenkin jonkin verran haitallisia vaikutuksia, mutta ne ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat yleiskaavan 2020 ja kaavarunkoluonnoksen mukaisesti maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen, joka kulkee Vaaralan ja Kuussillan läpi, sekä samalla alueella sijaitseviin viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Lisäksi Porvoonväylän eteläpuolella kulkevaan paikalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu merkittäviä vaikutuksia.

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu haitallisia vaikutuksia niiden jäädessä kokonaan tai osittain kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle. Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat tasoltaan sekä kohtalaisia että suuria. Vaikutukset ovat suuria erityisesti silloin, kun kyseessä on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä. Toisaalta luokka 2 sisältää kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, joista mikään ei ole selvitysten perusteella edustavuudeltaan tai luonnontilaisuudeltaan parasta luokkaa. Edustavuutta ja luonnontilaisuutta ovat laskeneet metsänkäsittely sekä virkistyskäyttö. Luontoselvitysten mukaan monilla kaavarunkoluonnosalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua suorien (kohteen häviäminen, pinta-alan väheneminen jne.) vaikutusten lisäksi epäsuoria vaikutuksia esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Nämä epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ekosysteemipalvelut

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät tarkastelualueen viherpeitteen ja siten viherympäristön määrää. Viherympäristön vähentyessä ekosysteemipalvelut heikkenevät väistämättä, sillä elävä luonto tarjoaa ekosysteemipalveluita. Kaavarungon yleismääräyksellä on kuitenkin tarkoitus tukea ekosysteemipalveluita, sillä määräysten mukaan ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja”.

Erityisesti Veromiehen alueella on huomattava muutos kaavarunkoluonnoksessa viherympäristön määrässä suhteessa nykytilanteeseen. Tämän johdosta säätelypalvelut, kuten hule- ja tulvavesien sekä pienilmaston hallintaan ja säätelyyn liittyvät, ja lähiluonnon tarjoamat kulttuuripalvelut, kuten virkistys- ja oppimispalvelut, vähenevät alueella, jonne on kaavoitettu lisää asuinrakentamista.

Ekosysteemipalveluita on otettu kaavarunkoluonnoksessa huomioon useilla VL-merkinnöillä sekä mainitulla yleismääräyksellä; jokien, purojen ja ojien siniverkosto-merkinnöillä ja lisäämällä viherketjuja ja viherkatuja sekä muita vihreitä kulkureittejä. Kaikenlainen viherpinta-alan ja -rakenteiden lisääminen on aina mahdollisuus edistää ekosysteemipalveluita. Alueilla, joilla maankäyttö muuttuu esim. teollisuusalueesta asuinalueeksi, voidaan edesauttaa ja tukea kaavarunkoluonnoksen mukaisesti ekosysteemipalvelujen toimivuutta esimerkiksi katuympäristöjen viherrakenteilla ja luonnonmukaisilla hulevesiratkaisuilla.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Erityisesti suojeltavat ja direktiivilajit

Luontodirektiivin IV-liitteen lajit, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti:

- Vantaan länsi- ja keskiosissa yleistä liito-oravaa ei tällä hetkellä esiinny kaavarunkoluonnoksen alueella, joten lajiin ei kohdistu suoria vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista kohdistuu yhdelle viheralueelle Veromiehen alueella, joka on Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelmassa määritelty paikkatietotarkastelujen perusteella liito-oravalle soveltuvaksi elinympäristöksi. Soveltuva elinympäristö häviää rakentamisen myötä, mutta vaikutukset liito-oravan kannalta ovat olemattomia, sillä alue sijaitsee kaukana nykyisestä liito-oravaverkostosta ja alueelle on huonot liito-oravalle soveltuvat kulkuyhteydet. Muut liito-oravalle soveltuvat elinympäristöt sijoittuvat kaavarunkoluonnoksen VL-alueille.
- Kaavarunkoluonnoksen alueelta on luontoselvityksissä tehty runsaasti havaintoja lepakoista, joiden perusteella on määritelty II- ja III-luokan lepakkoalueita, joiden huomioon ottaminen maankäytön suunnittelussa on suositeltua EUROBATS-sopimuksen mukaisesti. Suositus koskee erityisesti II-luokan saalistus- ja siirtymäreittejä. Lepakoiden kannalta ratikkalinja kulkee tärkeän II-lepakkoalueen läpi Viertolan alueella, mutta ratikkalinja kulkiessaan olemassa olevan tiestön päällä ei todennäköisesti aiheuta vaikutuksia lepakoille. Muut kaavarunkoluonnoksen alueelta havaitut lepakkoalueet (III-luokan) jäävät ratikkalinjan ja pääasiassa myös kaavarunkoluonnoksen mukaisten rakentamisalueiden ulkopuolelle VL-alueiden sisään. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja kaavarunkoluonnoksen alueelta ei tunneta.
- Viitasammakkoa esiintyy kaavarunkoalueen kaakkoisosan lampialueilla. Lajin lisääntymis- ja levähdyspaikat Fazerilan ja Kuussillan alueella sijoittuvat ratikkalinjan läheisyyteen ja kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueet niiden ympärille ja osittain, erityisesti Fazerilan alueella, myös luontoselvityksessä rajattujen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen päälle. Alueet on huomioitu VL- ja luo-merkinnöillä, mutta lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen, erityisesti Fazerilassa, voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi ja siten jopa heikentää lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset lampien läheisyydessä voivat vaikuttaa myös negatiivisesti lampien vedenlaatuun. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää myös eristyksiin rakentamisalueen keskelle, jolloin mahdollinen yksilöiden liikehdintä alueelta muualle estyy. Eristymistä on pyritty ehkäisemään viherketju-merkinnällä, mutta sen riittävyys on kyseenalainen.

Luontodirektiivin II-liitteen lajit, joiden Natura 2000-alueiden ulkopuolisten merkittävien esiintymispaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Lahokaviosammalen esiintymiä ja ydinalueita jää ratikkalinjan ja kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle erityisesti Veromiehen, Vaaralan ja Kuussillan alueella. Lahokaviosammalen osalta häviävät elinympäristöalueet eivät ole luontoselvitysten perusteella lajin suotuisan suojelun tason kannalta merkittäviä.

Erityisesti suojeltavat lajit, joiden säilymiselle tärkeän esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Kaavarunkoluonnoksen alueelta ei ole havaintoja erityisesti suojeltavista lajeista.

Huomioita jatkosuunnitteluun 1/2

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet noudattavat yleiskaavan mukaisia aluejakoja.

Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista sijoittuu nykyisille viherympäristöalueille, jolloin väistämättä menetetään luontoarvoja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä vähenee laskennallisesti enimmillään noin kolmanneksen nykytilanteeseen verrattuna. Viherympäristö pirstaloituu, erityisesti Veromiehen alueella, ja viherympäristöalueet pienenevät, mikä on perusbiologisesta näkökulmasta luonnon kannalta aina haitallista. Pirstaloitumista on pyritty ehkäisemään esimerkiksi rakennettujen alueiden läpi kulkevilla viherketju-merkinnöillä, mutta paikoittain VL-alueiden välimaastoja olisi hyvä jättää luonnontilaan, esimerkiksi Veromiehen alueella, jolloin luontaiset yhteydet säilyisivät.

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät luontoarvokohteita. Maankäyttöalueiden alle jää esimerkiksi arvokkaita luontotyyppejä ja osia merkittävistä lintualueista, mutta monia tällaisia alueita on toisaalta otettu huomioon kaavarunkoluonnoksen VL-aluemerkinnöillä. Valtaosa kaavarunkoluonnosalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisista II-luokan arvokkaista luontotyypeistä, joita luontoselvityksissä suositellaan ensisijaisesti säästettäväksi, säästyy maankäytön muutoksilta VL-alueilla. Joitakin luontoselvitysten mukaisia III-luokan arvokkaita luontotyyppejä jää rakentamisalueiden alle.

Ratikkalinja ja suunnitellut pysäkit sijoittuvat suurimmaksi osaksi olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön, jolloin haitalliset luontovaikutukset jäävät vähäisiksi. Ratikkalinjan alueella, sen välittömässä läheisyydessä tai maankäyttöalueiden läheisyydessä ei sijaitse luonnonsuojelualueita tai suojelualuevarauksia, joihin voisi kohdistua haitallisia vaikutuksia.

Ratikkalinja ja kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen kaventaa paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä niin maa- kuin vesielinympäristöissä lisäämällä rakennettua ympäristöä ekologisten yhteyksien alueille ja ratikkalinja paikoittain myös halkomalla yhteysalueita. Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset ovat kaavarunkoluonnoksen kannalta merkittävimpiä luontovaikutuksia. Erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueen läpi kulkevaan maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu haitallisia vaikutuksia yhteysalueen kaventuessa ja ratikkalinjan kulkiessa yhteysalueen läpi. Yhteysalueen leventäminen luonnokseen verrattuna erityisesti Fazerilan kohdalla olisi suositeltavaa. Porvoonväylän eteläpuolisen paikallisen ekologisen yhteyden osalta olisi suositeltavaa säästää edes kapea luonnontilainen viherympäristökaistale A/TP- ja A-alueen läpi ja ottaa ekologinen yhteys huomioon tarkemmassa asemakaavassa. Vesireittien varsilla kulkevien ekologisten yhteyksien osalta on tärkeää huomioida ja ennaltaehkäistä kaavarunkoluonnoksen muutosalueiden rakentamisen aiheuttamat mahdolliset herkkään vesiluontoon kohdistuvat haittavaikutukset. Vesiin liittyvien ekologisten yhteyksien osalta on erityisen tärkeää huolehtia mahdollisimman laajoista, pysyvistä puustoisista puskurivyöhykkeistä yhteysalueen ja rakentamisalueiden välillä.

Huomioita jatkosuunnitteluun 2/2

Erityisesti suojeltavien tai direktiivilajien kannalta kaavarunkoluonnos aiheuttaa yleisesti ottaen vähäisiä vaikutuksia. Suurimmat vaikutukset kohdistuvat viitasammakoiden elinympäristöihin. Viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja on kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnöillä pyritty huomioimaan, mutta huomioiminen on tehty melko tiukkapiirteisesti. Fazerilan lammen lisääntymis- ja levähdyspaikan osalta ekologinen toimivuus saattaa kaavarunkoluonnoksen myötä heikentyä, mikäli paikan olosuhteet muuttuvat. Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta kaavarunkoluonnoksessa olisi suositeltavaa käyttää luontoselvitysten mukaisia suosituksia lisääntymis- ja levähdyspaikkojen rajauksia kyseisillä VL- ja luo-alueilla ja huomioida ekologiset yhteydet lisääntymis- ja levähdyspaikoilta muille viherympäristöalueille.

Kaavarunkoluonnoksessa on paikoin osoitettu yleiskaavaa enemmän VL-alueita (AP- ja A-alueiden sisälle), mikä on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta positiivinen asia. Kasvava asukasmäärä tulee toisaalta todennäköisesti esimerkiksi Veromiehen alueella lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita. Yleisesti ottaen olisi tärkeää, että virkistysalueiksi jäisi myös tavanomaista luontoa, jolloin arvokohteisiin kohdistuvat muutospaineet vähenisivät. Virkistyskäyttöä on luontoarvokohteilla myös syytä tapauskohtaisesti ohjata, jotta luontoarvot saadaan säilymään.

Kaavarunkoluonnoksen yleismääräys rakennettavien alueiden vihertehokkuudesta sekä ekosysteemipalveluiden huomioimisesta on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta erittäin hyvä asia.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamääräyksiin ja -merkintöihin olisi hyvä lisätä siniverkoston lisäksi muut ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset), sillä kaavarunkoluonnoksessa ne tulevat esiin vain lähivirkistysaluemerkinnän ja -määräyksen alla. Erillinen maininta korostaisi ekologisten yhteyksien huomiointitarvetta asemakaavatasolla. Viherketju-määräykseen olisi hyvä lisätä maininta luontoarvojen ja ekologisen toimivuuden huomioimisesta viherketjun varrella ja sen suunnittelussa.

Ilmasto

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 1/2

Arviointikehikkoon on valittu ne ilmastovaikutusten kannalta keskeiset teemat ja kriteerit, jotka ovat kaavarungon tarkkuus ja ohjausvaikutus huomioiden oleellisia, ja joihin kaavarungolla voidaan vaikuttaa. Arviointimenetelmänä käytettiin Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostettua arviointikehikkoa.

Arviointikehikon teemat:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Liikkuminen
- Energia
- Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne
- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Kaavarungon tavoitteena on, että ratikkakaupungissa:

- toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti,
- mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista,
- on eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja,
- vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja sekä
- liikkujan lähiympäristö paranee.

Nämä tavoitteet tukevat Vantaan kaupungin ilmastotavoitteita sekä vastaavat ilmastovaikutuksen kannalta keskeisiä teemoja.

Kaavarungon ilmastovaikutukset jakautuvat ajallisesti rakentamiseen (ratikka ja siitä seuraava muu rakentaminen) sekä ratikan käytönaikaiseen jaksoon. Ratikan käytönaikaiset ilmastovaikutukset syntyvät ajoneuvokalustosta (vaunujen valmistaminen ja toimitus), käytöstä (ostosähkö) sekä kunnossapidosta ja korjaustoimenpiteistä. Mitä kauemmaksi tulevaisuuteen vaikutus kohdistuu, sitä suurempia epävarmuuksia siihen kohdistuu.

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 2/2

Ilmastotavoitteita edistävä <u>alue- ja yhdyskuntarakenne</u>:

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

<u>Ilmastonmuutokseen sopeutumista</u> tukeva kaavoitus:

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Ilmastotavoitteita edistävä <u>luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne</u>:

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Ilmastotavoitteita edistävä <u>liikennejärjestelmä</u>:

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Ilmastotavoitteita edistävät <u>energiaan</u> liittyvät ratkaisut:

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Vantaan ratikan kaavarunkoon heijastuvat ilmastositoumukset

Kansainvälinen taso:

Pariisin ilmastosopimus: Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa asteessa suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen saataisiin rajattua alle 1,5 asteen.

EU 2050: Vuoteen 2030 mennessä tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 päästötasosta. Tavoitteena kasvihuonekaasupäästöjen leikkaamisesta 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

Suomi 2035:

Suomi on hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen nopeasti sen jälkeen. Ilmastolain (423/2022) tavoitteena on mm., että ihmisen toiminnasta aiheutuvat kasvihuonekaasujen päästöt vähentyvät ja nielujen aikaansaamat poistumat kasvavat siten, että kasvihuonekaasujen päästöt ovat enintään yhtä suuret kuin poistumat viimeistään vuonna 2035 ja että poistumat kasvavat ja päästöt vähenevät edelleen myös sen jälkeen sekä kansallisin toimin sopeudutaan ilmastonmuutokseen edistämällä ilmastoriskien hallintaa ja ilmastokestävyyttä.

Uusimaa 2030:

Uusimaa tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Uudenmaan liitto on laatinut yhdessä kuntien kanssa *Hiilineutraali Uusimaa 2035* -tiekartan, jossa määritellään konkreettisia askelmerkkejä tavoitteen saavuttamiseksi (tavoitevuosi päivitetty maakuntavaltuuston päätöksellä 12/2021).

Hinku-verkosto:

Osana Hinku-verkostoa (hiilineutraalit kunnat) Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Vantaan kaupunki:

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030. Hiilineutraaliustavoite tarkoittaa ilmastoa lämmittävien päästöjen vähentämistä 80 prosentilla vuoden 1990 tasosta, sillä kaikkia ihmisen toiminnasta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä on hyvin vaikeaa poistaa. Loput 20 prosenttia kompensoidaan esimerkiksi rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita.

Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita määrittää koko kaupungin yhteinen resurssiviisauden tiekartta. Resurssiviisauden keskiössä ovat kiertotalous, uusiutuva energia sekä ympäristövastuullisesti toimivat asukkaat ja yritykset. Vantaan resurssiviisauden tiekartassa 2021-2025 on linjattu, että Vantaan ratikan vaikutusalueelle kehitetään kestäviä liikkumismuotoja suosivaa omaleimaista raidekaupunkia.

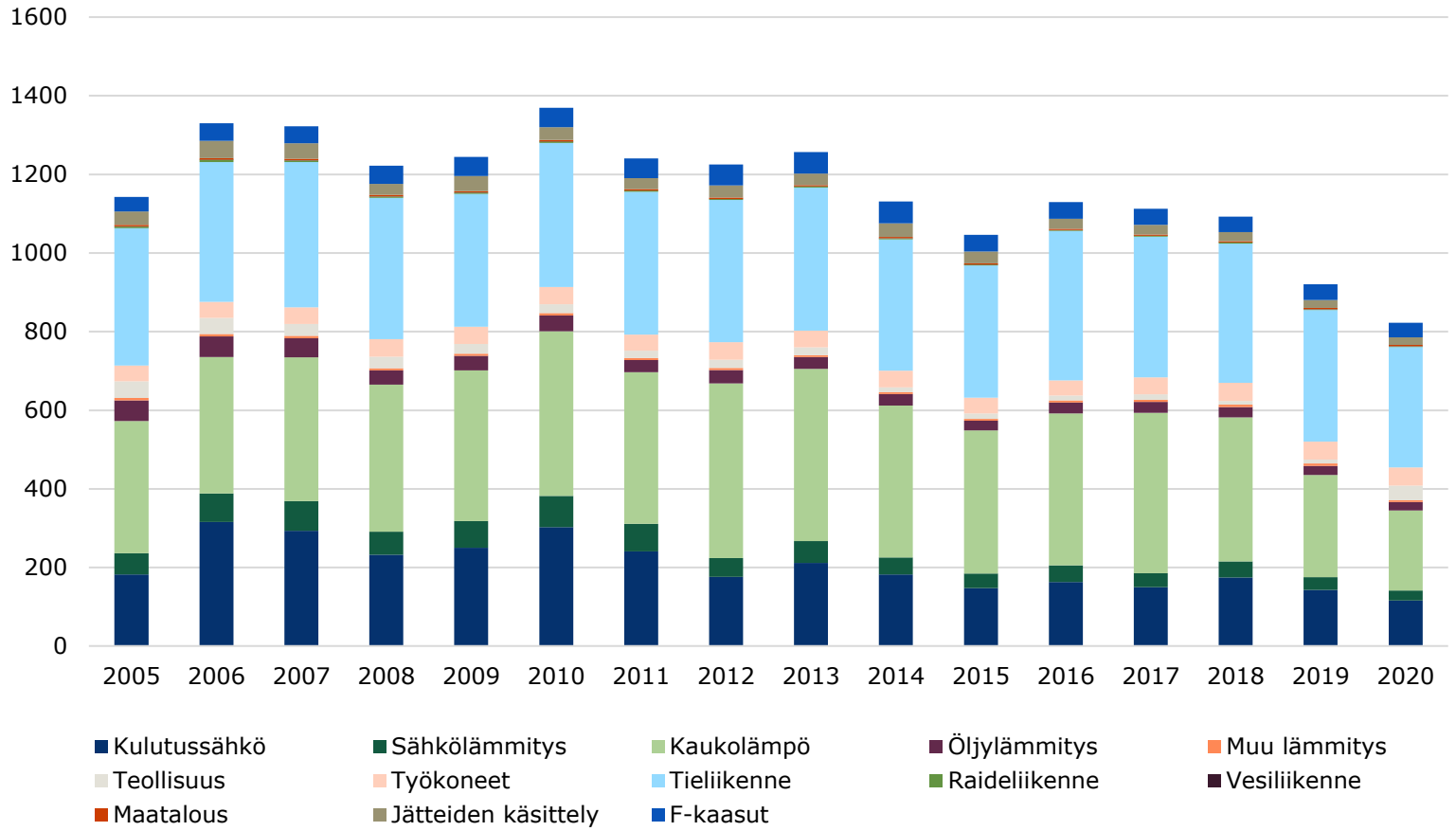
Vantaan tärkeimmät toimenpiteet hiilineutraaliuden saavuttamiseksi ovat

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen,
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen,
- joukkoliikenteen parantaminen,
- kestävien hankintojen tekeminen sekä
- tilojen ja laitteiden käytön energiatehokkuuden huomioiminen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt

Kuvaaja 6: Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys ns. Hinku-laskentamenetelmällä laskettuna.



Lähde: SYKE: Kuntien ja alueiden khk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt ovat pienentyneet 28 % vuosien 2005-2020 aikana ns. Hinku-laskentamenetelmällä tarkasteltuna ja asukaskohtaiset päästöt ovat pienentyneet 43 % samalla aikavälillä.

Suurimmat päästölähteet vuonna 2020 olivat tieliikenne (37,2 %), kaukolämpö (24,8 %), sähkö, muut lämmitykset, työkoneet ja teollisuus.

Kaukolämmön päästöt ovat pienentyneet tasaisesti ja Vantaan Energialla on kunnianhimoinen ilmastotavoite:

- Vantaan Energia tekee määrätietoisesti töitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi **Hiilinegatiivinen 2030** -hankekokonaisuudellaan, jonka myötä yhtiö sitoo toiminnallaan enemmän hiilidioksidia kuin sen toimesta vapautuu ilmakehään.

Sähköntuotannon vähähiilistyminen on yhteisten sähkömarkkinoiden takia valtakunnallinen sekä eurooppalainen kysymys, ei vain Vantaalla ratkaistava asia. Sähkön päästöt ovat vähentynet merkittävästi viime vuosina. Toisin kuin sähkön päästöt, niin lämmitys on vahvemmin paikallinen kysymys.

Tieliikenteen päästöjen ratkaiseminen on haasteellinen kysymys johon Vantaan ratikka yrittää tuoda vastausta mahdollistamalla tehokasta joukkoliikennettä ja johon ratikan kaavarunko pyrkii vastaamaan tiivistämällä maankäyttöä raideliikenteeseen tukeutuen.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 1/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Tällä ja seuraavalla dialla on esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta poimittuja ilmastotavoitteita tukevia kaavamerkintöjä sekä korostettu kaavamääräyksistä kohdat, jotka erityisesti tukevat ilmastotavoitteita.

Yleismääräykset: Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Raitiotien pysäkki: Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.

Pysäkinseutu: Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina.

Keskusta-alue (C): Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Lähikeskustan alue (CL): Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC): Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristönä kehitettäviä alueita. Alueelle tulee sijoittaa myös merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa esim. hybridirakennuksiin tai kivijalkaan ja toiseen kerrokseen. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Monimuotoinen asuinalue (A)**:** Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Pientalovaltainen asuinalue (AP): Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Kaupallisten palveluiden alue (KM): Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM): Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 2/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Julkisten palveluiden alue (Y): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kohde: Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen

Julkisten palveluiden kehittämistarve: Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Hallintopalveluiden alue (PY): Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään.

Tiivis työpaikka-alue (K): Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Monipuolinen työpaikka-alue (TP): Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP): Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Lähivirkistysalue: Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja.

Virkistysalue: Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa

Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti: Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta.

Huleveden hallintarakenne: Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö: Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Joukkoliikennekatu

Kestävän liikkumisen katu: Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.

Kävelykatu

Pyöräliikenteen baana/Selvitettävä baanareitti

Raitiotie

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Rautatieasema

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ilmastovaikutusten arviointi

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Ilmastotavoitteita edistävä alue- ja yhdyskuntarakenne

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnos tarkentaa Vantaan yleiskaavaa (ei vielä lainvoimainen), jossa on osoitettu kaavarunkoluonnoksen alueelle merkittävää rakentamista ja yleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa todettu, että yhdyskuntarakenne ja liikkuminen suunnitellaan yhdessä niin, että palvelut ja asuminen ovat saavutettavissa kestävästi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ratikan tukeutuessa olemassa oleviin keskuksiin.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos perustuu selkeän joukkoliikenteen ympärille kehittyvistä pysäkeistä ja niiden kaupunkirakenteesta tuoden palvelut kestävällä tavalla saavutettavaksi vähentäen liikkumistarvetta.
- Kaavarunkoluonnos edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta. Maankäytön muutokset ovat suurelta osin pitkäikäisiä tai pysyviä, joten niiden vaikutukset ovat merkittäviä.
- Ratikka tehokkaana joukkoliikennevälineenä mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjen vähenemisen liikkumistarpeen vähentyessä ja mahdollistaen olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämisen. Rakentaminen ja kasvu aiheuttavat hiilipiikin sekä kasvava ihmisten määrä lisää mm. liikkumisen tarvetta sekä energiankulutusta aiheuttaen kasvihuonekaasupäästöjä, mutta suuntaamalla kasvun joukkoliikennevyöhykkeelle tavoitellaan käytön aikaisia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.
- Ratikka mahdollistaa keskusten ja alueiden paremman kytkeytymisen Vantaalla. Raiteet yhdistävät jo nykyisin Vantaan kolme pääkeskusta. Ratikan myötä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin.
- Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Tämä mahdollistaa tehokkaan palveluverkon sekä kestäviin liikkumismuotoihin perustuvat liikenneratkaisut. Väestön kasvun ohjaaminen keskusta-alueille lisäksi parantaa kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos lisää rakentamista selkeästi, mikä aiheuttaa selkeän rakentamisesta aiheutuvan hiilipiikin. Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää jatkosuunnittelussa (esim. asemakaavoituksessa) huomioimalla mm. rakennusmateriaalit sekä materiaalitehokkuus, kiertotalous, muuntojoustavuus sekä massatasapaino.

  Vantaan kaupungin tekemän Keko-laskennan perusteella voidaan arvioida, että 50 vuoden aikana kasvihuonekaasupäästöt alueelta muodostuvat pääosin henkilöliikenteestä sekä rakennusten rakentamisesta ja kunnossapidosta, rakennusten energiankulutuksen ja infrastruktuurin rakentamisen merkityksen ollessa selkeästi vähäisempi. Toisaalta infrastruktuurin huolellisella suunnittelulla ja laadukkaalla toteutuksella voi olla päästöjä vähentävä vaikutus liikenteen puolella. Uudenmaan ja Vantaan väestönkasvun on ennustettu pysyvän suurena, jolloin rakentamisen hiilipiikki kohdistuu jonnekin muualle maakunnan alueella. Kohdistamalla kasvu ratikan alueelle voidaan mahdollistaa tehokas joukkoliikenne sekä sekoittunut palvelurakenne, minkä voidaan arvioida vähentävän liikennesuoritetta verrattuna vastaavan rakentumisen sijoittuessa muualle Vantaalla tai Uudellamaalla.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutukset (myönteiset ja kielteiset) sijoittuvat pitkälle aikavälille, jolloin epävarmuuksien suuruus kasvaa selvästi, esim. energia- ja liikennemurros voivat vaikuttaa selkeästi ratkaisujen ilmastomyönteisyyteen. Kaavarunkoluonnoksessa asumisen tarkka määrä sisältää epävarmuuksia eikä toteutustapaa määritellä (mm. rakentamisesta aiheutuviin päästöihin voidaan vaikuttaa vähähiilisillä materiaalivalinnoilla, mikä ei ole kaavarungon tarkkuustasoa). Seuraavissa kaavoitus- ja suunnitteluvaiheissa tehdään vielä paljon valintoja, joilla voidaan joko pienentää kielteisiä vaikutuksia tai heikentää myönteisiä.

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

Ilmastotavoitteita edistävä liikennejärjestelmä

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnoksen uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja ratikan rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen.
- Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja suuntausta kohti eri liikkumismuodot yhdistävään liikennejärjestelmään. Matkamäärien kasvu painottuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, kun automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos tukeutuu selkeään ja tehokkaaseen joukkoliikenteeseen kytkien joukkoliikennejärjestelmää vahvemmin myös raideliikenteeseen.

Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmän voidaan arvioida kehittyvän tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä. Tämä on alueen ilmastovaikutusten näkökulmasta olennaista vähentäen kokonaispäästöjä ja siten lieventäen rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä mikäli seudullisesti tapahtuu aitoa siirtymää henkilöautoista kestäviin liikennevaihtoehtoihin.

- Ratikka parantaa erityisesti itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja yhdistää Aviapoliksen eri osista toimivan kokonaisuuden. Ratikka kytkee yhteen myös muita joukkoliikenteen runkoyhteyksiä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkamisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Tämä vahvistaa koko pääkaupunkiseudun raideliikenneverkostoa ja siihen tukeutuvaa aluerakennetta.
- Kaavarunkoluonnos vahvistaa osaltaan pääkaupunkiseudun poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja keskusten kytkeytymistä ja samalla vähentää säteittäisten väylien aiheuttamaa estevaikutusta alue- ja yhdyskuntarakenteessa.
- Liikenne on suuressa murroksessa ja kaavarungon aikavälin ollessa pitkä aiheutuu arviointiin haastetta mm. liikenteen sähköistymisen, etätyön roolin ym. yhteiskunnallisten muutosten johdosta. Liikkumisen kasvihuonekaasupäästöt olivat suurin päästösektori Vantaan kaupungin alueen kasvihuonekaasupäästöissä (ns. Hinku-laskentamallilla laskettuna, lähde: SYKE) joten kaikki ratkaisut vähentää päästöjä ovat olennaisia Vantaan ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen. Vaikutukset liikenneinfrastruktuuriin ovat pitkäikäisiä, jolloin niiden vaikutus on merkittävä vaikka liikenteen vaikutusten arviointiin muuten liittyy epävarmuutta pitkästä ajanjaksosta johtuen.
- Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmä tukeutuu vahvasti ratikkaan ja siksi ilmastonäkökulmasta riskinä on, että raideliikennejärjestelmä ei ole erityisen joustava, sillä raideratkaisut ovat luonteeltaan pysyviä ja tiheä liikennöinti edellyttää riittävää väestöpotentiaalia. Rakentamisen hiilipiikin perustelemiseksi on olennaista, että ratikan käyttöaste on kannattava ja tukee kaupunkirakenteen myönteisiä muutoksia.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset –raportissa todetaan, että kaavarunkoluonnosalueen asukkaiden henkilöautolla ajamat kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat samassa suhteessa automatkojen määrän kasvuun. Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen johtuen mm. henkilöautojen sähköistymisestä mutta myös polttomoottoriautojen energiatehokkuuden parantumisesta. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden. Mikäli kaavarunkoluonnoksen keskustoihin ja pysäkinseutuihin liittyvät laadulliset ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät tavoitteet toteutuvat, on mahdollista, että lyhyitä automatkoja korvataan kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Toisaalta kaavarunkoluonnoksen maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen.

Lähde: Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset. Raportti 8.6.2022

Ilmastovaikutusten arviointi

Energia

Ilmastotavoitteita edistävät energiaan liittyvät ratkaisut

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnosratkaisu mahdollistaa vähäpäästöiset ja uusiutuvaan energiaan perustuvat ratkaisut vaikkei suoraan ohjaa energiantuotantomuotoja.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos pohjautuu suurilta osin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria, myös energian osalta. Olemassa oleva yhdyskuntarakenne mahdollistaa tehokkaat energiansiirtoverkot sekä sähkön että lämmön osalta ja lisäksi välttää energiainfrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä. Suurella osalla alueista on olemassa oleva kaukolämpöverkko, joka voi toimia tehokkaana lämmönsiirtokeinona mahdollistaen myös alueilla mahdollisesti muodostuvien hukkalämpöjen hyödyntämisen.
- Vantaan Energialla on kunnianhimoinen hiilineutraaliustiekartta, mikä tukee kaukolämpöön perustuvia lämmitysratkaisuja kaavarunkoluonnoksen alueella vaikka Vantaan Energian kaukolämmön päästökerroin vuonna 2020 oli 117,8 kgCO2/MWh (vrt. esimerkiksi lämpöpumppujen ja sähköön perustuvien lämmitysratkaisujen päästöihin vaikuttavan sähköntuotannon päästökerroin kolmen viimeisen tilastovuoden (2018-2020) keskiarvona oli 89 kg CO2/MWh).
- Kaavarunkoluonnoksessa ei määritellä energiantuotantomuotoja, mutta kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös paikallisesti tuotetut uusiutuvat energiamuodot. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa, erityisesti asemakaavoitusvaiheessa, rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen sekä aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Rakennusmääräykset ohjaavat rakennukset energiatehokkaiksi ja energiamurros tekevät sähköstä ja lämmöstä yhtä hiilineutraalimpia, minkä johdosta alueellisessa hiilijalanjäljessä korostuu rakentaminen ja liikenne. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei uusiutuvia paikallisia energialähteitä ole tärkeää edistää alueella. Erityisesti lämpö on aina paikallinen ratkaisu, sähkön valtakunnalliseen päästökertoimeen ja sen kehitykseen vaikuttavat myös pohjois-eurooppalaisetkin ratkaisut.
- Liikkumistarpeen vähentäminen parantaa alueellista energiatehokkuutta ja tukeutuminen kävelyyn ja pyöräilyyn vähentävät energiantarvetta. Tiivis ja sekoittunut yhdyskuntarakenne on energiatehokasta. Liikkumisen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa myös infrastruktuurin suunnittelulla ja suunnitteluratkaisujen laadulla.
- Kaavarunkoluonnoksessa osoitetaan merkittävää rakentamista pohjavesialueille, joilla maalämmön hyödyntäminen on haasteellista (mm. Tikkurilan alue, Kuussillan ja Fazerilan alue). Näillä alueilla tulee jatkosuunnittelussa turvata mahdollisuuksien mukaan muita uusiutuvaan energiaan pohjautuvia lämmitysratkaisuja, esim. muut lämpöpumput, uusiutuvaan pohjautuva kaukolämpö, ja muita paikallisia uusiutuvan energian tuotantomahdollisuuksia, kuten aurinkosähkön tuotanto.

Lähteet: Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/, Motiva: https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet)

Ilmastovaikutusten arviointi

Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

Ilmastotavoitteita edistävä luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia. Kaavarungon rakentamisen (sekä kiinteistöt että ratikka) tarkemassa suunnittelussa on suositeltavaa huomioida näiden asioiden toteutuminen suunnittelusta urakointiin ja käyttövaiheeseen sekä kunnossapitoon.
- Rakentamisen suuret määrät kuluttavat luonnonvaroja (mm. betoni, teräs, puu) alueella (Uusimaa), jossa luonnonvarojen käyttö on suurta myös muiden seudullisten ja valtakunnallisten rakennushankkeiden johdosta. Rakentamisessa käytetään paljon maa-aineksia samalla kun valtaosa rakentamisen jätteistä on mineraalijätteitä (maa-aineksia). Rakentamisen suurien määrien takia kuljetusmatkat ovat myös pidentyneet ja rakennettavuudelta hyvälaatuisia maa-aineksia on saatettu käyttää kohteisiin, joihin olisivat sopineet myös heikommat ylijäämämaat aiheuttaen turhaa luonnonvarojen käyttöä sekä kuljetuksista muodostuvia päästöjä.

  Näitä kielteisiä vaikutuksia tulee lieventää huolehtimalla mm. kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisesta, massatasapainoista alueella toisaalta muodostuvien ja toisaalta tarvittavien massojen ja materiaalien osalta sekä suosimalla uusiomateriaaleja ja valitsemalla vähähiilisiä materiaaleja kun mahdollista. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja näiden periaatteiden edistämiseksi.
- Kehitettävillä alueilla tulee huolehtia purkamisen yhteydessä kiertotalouden periaatteiden hyödyntämisestä. Kiertotalouden näkökulmasta purettavat rakennukset ovat materiaalipankkeja, joista vapautuvat materiaalit käytetään uudelleen tai kierrätetään. Esimerkiksi betonimursketta voidaan käyttää tien pohjaan, mutta vielä parempi olisi käyttää sitä uuden betonin raaka-aineena tai jopa uudelleen betonielementtinä. Rakentamisen kiertotalouteen kuuluu muun muassa rakennusosien ja materiaalien uudelleenkäyttö ja kierrätys, säilyttävä korjausrakentaminen sekä joustava rakentaminen ja rakennusten suunnittelu niin, että ne voidaan jälleen purkaa uudelleenkäytettäväksi.
- Kaavarunkoluonnos tarkentaa yleiskaavan yhdyskuntarakenteen ratkaisua ja keskittää kasvua joukkoliikenteen runkolinjan pariin. Kaavarunkoluonnos pyrkii turvaaman viherrakenteen hiilinieluja kohdistamalla rakentamisen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen suojellen alueella olevia viheralueita. Asumiskeskusten laidoilla voi kuitenkin olla rakentamista viheralueille, mikä heikentää hiilinieluja ja –varastoja. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherympäristön määrä tulee kuitenkin ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäytön muutosalueiden myötä vähenemään.

  Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen käyttötarkoituksen muutosalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus kuitenkin jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, mikä vaikuttaa asukasmäärään suhteutettuun maapinta-alatarpeeseen. Uudenmaan liiton selvityksessä on todettu, että tiiviimpi alue tarkoittaa, että tarvitaan vähemmän maapinta-alaa asukasta kohden, mikä tarkoittaa pienempiä vaikutuksia hiilensidontaan. Seutua kokonaisuutena tarkasteltaessa merkittävimmät luontoarvot ja hiilivarastot sijoittuvat etäämmälle ydinalueista – tiivistäminen toisaalla säästää luontoa toisaalla.
- Viheryhteyksien jatkuminen katkeamatta mahdollistuu monessa sijainnissa, mutta ratikka itsessään halkaisee kaavarunkoluonnosalueen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huolehdittu ratkaisulle sopivalla tarkkuudella naapurustojen toiminnallisesta monipuolisuudesta, mikä vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään. Kaavarunkoluonnoksen alueella myös lähivirkistysalueet ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.
- Vaarala/Kuussilta-alueella on ekologisen yhteyden kapenemisriski. Rakentamista sijoittuu olemassa oleville luontoalueille, jolloin väistämättä menetetään hiilinieluja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kasvava asukasmäärä tulee lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita aiheuttaen mahdollisesti mm. liikkumistarvetta kauemmaksi lähiluonnon saavuttamiseksi.

Lähde: Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022. https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/09/Asumisen-maankayttotarpeisiin-liittyvia-tarkasteluita.pdf)

Ilmastovaikutusten arviointi

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmastonmuutokseen sopeutumista tukeva kaavoitus

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Rakentaminen ja asumisen tiivistyminen voi lisätä pinnoitetun maa-alan kasvua vaikeuttaen hulevesien hallintaa. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja hulevesien luonnonmukaiselle hallinnalle ilmastonmuutoksen lisätessä mm. kaupunkitulvien riskiä. Rakennetussa ympäristössä korostuu myös lämpösaarekeilmiön voimistumisriski ja on tärkeää tunnistaa jatkosuunnittelussa keinoja ilmiön lieventämiseksi mm. huolehtimalla kaupunkivihreästä.
- Alueiden kehittyminen ja täydennysrakentaminen tarjoaa myös mahdollisuuden tunnistaa nykyisestä yhdyskuntarakenteesta kohtia, alueita ja ratkaisuja, joissa ei ole varauduttu ilmastonmuutokseen ja huolehtia näiden alueiden sopeutumisesta alueiden kehittyessä ja kasvaessa. Kaavarungon rakentuminen tulee hyödyntää mahdollisuutena parantaa alueiden varautumista ja sopeutumista.
- Suurin osa kaavarunkoluonnoksen rakentamisesta sijoittuu olemassa olevaan urbaaniin yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan arvioida kaavarunkoluonnoksen vaikutuksien hiilinieluihin olevan maltilliset. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin hyvä tunnistaa keinoja säästää hiilivarastoja ja –nieluja, sekä tunnistaa mahdollisesti alueita, joissa rakennettaessa puistoja ym. virkistysalueita voitaisiin hiilinieluja vahvistaa viheralueiden luonnollisella tavalla parantaessa ilmastonmuutokseen sopeutumista.
- Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan kaavarungossa, mikä on tärkeää, koska viheralueiden katkeamattomuus parantavat mm. metsien myrskyn kestävyyttä.
- Ratikan kaavarunkoluonnos ei ohjaa rakentamista tulvariskialueille, (pl. mahdollisesti Keravanjoki Tikkurilan alueella), mutta tiivistyvässä yhdyskuntarakenteessa hulevesien hallinta ja kaupunkitulvariski on selkeä.
- Alueella on kriittistä infrastruktuuria (mm. sairaaloita, vanhusten palveluasumista, kouluja ja päiväkoteja, energianhuoltoa, lentokentän logistiikka-alue), joiden varautumisessa ja tulevaisuuden toiminnan suunnittelussa tulee huomioida toiminta sään ääriolojen yleistyessä sekä mahdollisissa poikkeustilanteissa. Kaavarungon tarkkuustasossa näitä asioita ei voida kuitenkaan ohjata, mutta toimintojen sijoittuminen alueelle on hyvä tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa. Pitenevät hellejaksot sekä kaupunkien lämpösaarekeilmiö voi asettaa erityisesti terveydenhuollolle sekä vanhustenhoidolle paineita, samoin kuin liukkaat kelit. Sään ääri-ilmiöt, erityisesti myrskyt ja sateet, taas aiheuttanevat energiahuollolle sekä liikenneinfrastruktuurin toimintavarmuudelle haasteita.
- Ilmastopaneeli on arvioinut, että erityisesti tulvat ovat keskeinen varautumisen kysymys Uudellamaalla sekä sateisiin että merenpinnan nousuun liittyen. Riippuen tulevien vuosien kasvihuonekaasupäästöjen kehittymisestä maailmanlaajuisesti, keskilämpötila on vuosisadan loppupuolella Uudellamaalla noin 1,7–2,8°C korkeampi kuin nykyisin. Vastaavasti vuotuisten sademäärien arvioidaan kasvavan alueella 5–7 prosenttia ja keskimäärin vuodessa sataisi 630-750 mm.
- Vantaan kaavarunkoluonnoksen alueella ei ole merkittäviä tunnistettuja tulvariskialueita, mutta tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on hyvä huomioida sademäärien kasvu ja niiden aiheuttama kaupunkitulvien riski. Ilmastopaneeli onkin arvioinut, että Uudellamaalla hulevesien tulvariski kasvaa nykyisestä ”melko suuri”-riski kategoriasta vuoteen 2050 mennessä.

Lähde: Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 1/3

ILMASTOVAIKUTUSTEN AIKAPERSPEKTIIVI

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa merkittävää rakentamista, joka aiheuttaa lyhytaikaisia päästöjä.
- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa myös koko elinkaarelle jakautuvia kumulatiivisia päästöjä (mm. energian käyttö ja tuotanto, liikenne).
- Toisaalta kaavarunko mahdollistaa elinkaaren päästöjen vähentymisen verrattuna nykytilaan.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Maankäytön muutos metsästä esim. tieksi tai rakennetuksi maapohjaksi on käytännössä pysyvää maankäyttöä ja lasketaan kasvihuonekaasuinventaariossa ’metsäkatona’, joka on verrattavissa kasvihuonekaasupäästöön.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon aikaperspektiivi on pitkä, joten muuttuvaan ilmastoon on olennaista varautua ja sopeutua.

EPÄSUORAT/VÄLILLISET VS. SUORAT ILMASTOVAIKUTUKSET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungolla on seudullisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen, maankäytön muutoksien sekä liikennejärjestelmän kehittymisen myötä.
- Rakentamisen päästöistä osa muodostuu rakentamispaikan ulkopuolella (mm. materiaalien valmistukseen liittyvät päästöt).

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaavarunkoluonnoksella on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia hiilinieluihin.
- Suoria muutoksia aiheuttavat ovat alueelta poistuvat hiilinielut rakentamisen takia, epäsuorina voidaan pitää mahdollisen puurakentamisen vaikutuksia (pitkäaikainen hiilivarasto, mutta poistuva hiilinielu).

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon suoria vaikutuksia ovat vettä läpäisemättömän pinnan kasvu kaupunkirakenteen tiivistymisen myötä ja hulevesien hallinnan huomiointi yleismääräyksessä sekä paikallisemmin hallintarakenteilla.
- Kaavarunkoluonnoksen yleismääräyksellä ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja” voidaan todeta olevan epäsuoria ilmastovaikutuksia.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 2/3

SUHTEUTUMINEN POLITIIKKATAVOITTEISIIN

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Vantaan kaupungilla on hiilineutraaliustavoite, jota kaavarunko ei pitkän toteutusajan takia ehdi tukemaan, mutta kaavarunkoluonnoksen laadinnassa on huomioitu ilmastotavoitteet ja kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutus on linjassa kaupungin tavoitteiden kanssa.
- Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaupungin strateginen linjaus (Yleiskaava 2020) on tiivistää ja täydentää kaupunkia, jotta myös säästetään laajempia luontoalueita muualla.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Alueellisia ja paikallisia sopeutumistavoitteita ja –suunnitelmia ei ole tunnistettu kaavarunkoluonnoksen yhteydessä eikä kaavarunkoluonnoksen tavoitteissa ole ilmastonmuutokseen sopeutuminen. Joskin sopeutumiseen liittyvistä teemoista hulevesiä on pyritty huomioimaan kattavasti.
- Kaavarunkoluonnoksen ilmastotavoitteet kohdistuvat ilmastonmuutoksen hillintään.

EPÄVARMUUDET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Väestönkasvu.
- Alueen kehittyminen sekoittuneeksi ja tehokkaaksi yhdyskuntarakenteeksi.
- Rakentamisen vaiheistus ja toteutus.
- Kaavarungon pitkä aikajänne.
- Liikenne- ja energiamurros, mm. liikenteen sähköistyminen, energiantuotannon vähähiilistyminen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Puurakentamisen määrä.
- Rakentamisen alle jäävien viheralueiden määrien tarkentuminen jatkosuunnittelussa.
- Mahdollisuudet vahvistaa säilyvien ja uusien viheralueiden hiilinieluja.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarunkoluonnos sisältää paljon erilaisia hankkeita, kohteita, muutoksia, joten herkkyys ilmastonmuuttujille vaihtelee alueittain ja kohteittain.
- Kielteisten vaikutusten suuruus voi myös vaihdella kohteittain suuresta vähäisiin.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 3/3

LIEVENTÄVÄT JA / TAI KOMPENSOIVAT TOIMENPITEET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Alueen toteutuksessa voidaan vaikuttaa alueen kasvihuonekaasupäästöihin toteutustavoilla, materiaalivalinnoilla, alueellisella energiatehokkuudella, energiantuotantoratkaisuilla, kiertotalouden ja resurssiviisauden ratkaisuilla. Nämä eivät ole kaavarungon tarkkuuteen kuuluvia asioita, mutta niitä tulee tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Alueen toteutussuunnittelussa voidaan pyrkiä minimoimaan vaikutuksia hiilinieluihin säästämällä luontoa, lisäämällä ja kehittämällä viheralueita sekä pienissä määrin mm. lisäämällä kaupunkivihreää.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen kaavarunkoluonnoksen ratkaisussa on mahdollista, kunhan sopeutuminen ja varautuminen huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Aviapolis

Kaavarunkoluonnos tehostaa alueen maankäyttöä sekä monipuolistaa alueen toimintoja tukeutuen vahvaan joukkoliikenteeseen luoden uusia solmukohtia (mm. Aviapoliksen ja Lentokentän asemien mahdollisuus yhdistää juna ja ratikka) mahdollistaen kestäviä matkaketjuja erilaisiin tilanteisiin.

- Koko Avipoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoluonnosalueen suurimpia, jolloin rakentamisen määrän suurus aiheuttaa hiilipiikin ja nostaa mm. luonnonvarojen käyttöä alueella.

Maankäytön muutosten myötä kaupunkiympäristö monipuolistuu ja alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti. Tämä mahdollistaa alueen pyöräliikenteen yhteyksien parantamisen ja siten tukeutumista kestäviin liikkumismuotoihin.

- Toisaalta alueelle tulee merkittävästi infrarakentamista katuverkon täydentyessä ja muuttuessa.
- Erilaiset hankkeet eri ajankohtina toisaalta mahdollistavat kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisen, mutta voi toisaalta aiheuttaa haasteita massatasapainolle sekä materiaalien uusiokäytölle, mikäli ajoitukset ja koordinaatio ei onnistu.

Infrarakentamisen määrä alueella kasvaa korttelikoon pienenemisen ja täydentävän katuverkoston rakentamisen takia.

- Korttelirakenteiden suunnitteluun tulee kiinnittää huomioita asemakaavoitusvaiheessa, jotta mahdollistetaan paikallinen uusiutuva energiantuotanto (korttelirakenteella ja kiinteistöjen massoittelulla voidaan vaikuttaa energiatehokkuuteen ja esim. maalämmön hyödynnettävyyteen, suuntauksilla voidaan vaikuttaa aurinkosähkön tuotantoedellytyksiin sekä vaikuttaa mm. passiivisen aurinkoenergian hyödyntämiseen ja lieventää mm. lämpökuormia) sekä vähennetään autoilun tarvetta huolehtien hyvästä kävelyn ja pyöräilyn ympäristöstä.

Alueen suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä.

- Lähivirkistysalueet vähentävät liikkumistarvetta tuoden luonnon saavutettavaksi kävellen, pyöräillen tai joukkoliikennettä hyödyntäen.
- Lähipuistot auttavat sopeutumaan muuttuvaan ilmastoon auttaen hulevesien hallinnassa sekä vähentäen lämpösaarekeilmiötä. Lähipuistot vahvistavat alueen hiilinieluja.
- Alueen vähäinen viheralueiden määrä luo painetta suojella olemassa olevia sekä lisätä alueen viheralueita.

Alueen haasteena nykytilanteessa on ilmastonmuutokseen sopeutuminen vettä läpäisemättömien pintojen suuren määrän johdosta ja viheralueiden vähäisyyden takia. Kaavarungon toteutuminen voisi parantaa alueen sopeutumiskykyä vaikka suuri rakentamisen määrä aiheuttaakin hiilipiikin.

Ilmastovaikutusten arviointi

Tikkurila

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta.

Tikkurilan kehittäminen kaavarunkoluonnoksessa tukeutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ollen resurssiviisasta ja lisäten rakentamista hyvän saavutettavuuden alueille mahdollistaen monipuoliset kestävät matkaketjut.

Alueen yhdyskuntarakenne on sekoittunutta ja monipuolista, jossa palvelut ovat saavutettavissa kestävillä liikennemuodoilla ja henkilöautoilulle on aito vaihtoehto.

- Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie nousee uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikkapysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Lyhyiden matkojen tekeminen kävellen tai pyöräillen muuttuu houkuttelevammaksi, millä voi olla vaikutuksia liikenteen päästöjen vähenemiseen.

- Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikkumisen järjestelmää.

- Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Tämä parantaa alueen sopeutumista ilmastonmuutokseen mm. helpottamalla hulevesien hallintaa.

- Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa riskiksi nousee lämpösaarekeilmiön voimistuminen sekä kaupunkitulvat, jotka tulee huomioida alueen jatkosuunnittelussa sekä asemakaavoituksessa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Hakunila

Ratikka kytkee Hakunilan aluetta raideverkostoon. Ratikka mahdollistaa Itä-Vantaan kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä.

- Hakunilan alueella ratikka vaikuttaa liikenteen päästöihin eniten kaavarunkoalueella ratikan mahdollistaman saavutettavuuden ansiosta. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen. Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tiivis rakenne ja kasvun keskittäminen mahdollistavat korkeatasoisen rakennetun ympäristön laadun. Eniten kehittämispotentiaalia on niillä pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali.

Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen.

Hakunilan alueelle tulee merkittävästi uutta rakentamista kaavarunkoluonnoksen perusteella aiheuttaen alueelle hiilipiikkiä. Alueelle jää kuitenkin kaavarunkoluonnoksen alueista eniten viheraluetta, mikä helpottaa alueen ilmastonmuutokseen sopeutumisessa.

Hakunilan alueeseen kohdistuu kaavarunkoluonnoksen toimesta paljon muutospaineita, joissa ratikkalinjan toteuttaminen mahdollistaa merkittävän lisärakentamisen sekä saavutettavuuden parantumisen. Alueen viheryhteyksiä ja lähimetsiä säilytetään yhtenäisinä ja kytkeytyneinä.

- Rakentuminen viheralueiden reunoille voi johtaa hiilinielujen pienenemiseen sekä altistaa metsiä myrskytuhoille.

Keskeisiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää parantaen ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen voidaan arvioida tukevan kestävän kaupungin tavoitetta.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarunkoluonnoksen haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja –varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen.

Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota mm. seuraaviin asioihin:

- paikallisen uusiutuvan energian tuotannon mahdollisuuksien turvaamiseen mm. tontti- ja korttelirakenteen ratkaisuilla,
- hiilen säilymiseen tulevassa rakenteessa,
- massatasapainoon, uusiomateriaalien sekä kiertotalouden ratkaisujen huomioimiseen,
- resurssiviisaan ja vähähiilisen rakentamisen edistämiseen
- kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen jatkosuunnitteluvaiheissa sekä
- ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja varautumiseen tunnistaen mahdollisuuksia parannuksiin myös olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa sekä uudistuvissa kohteissa.

Kaavarunkoluonnoksen ratkaisun ilmastovaikutukset ovat sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarunkoluonnoksen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). **Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.**

- Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset, liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen).
- Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Ihmiset ja yhteisöt

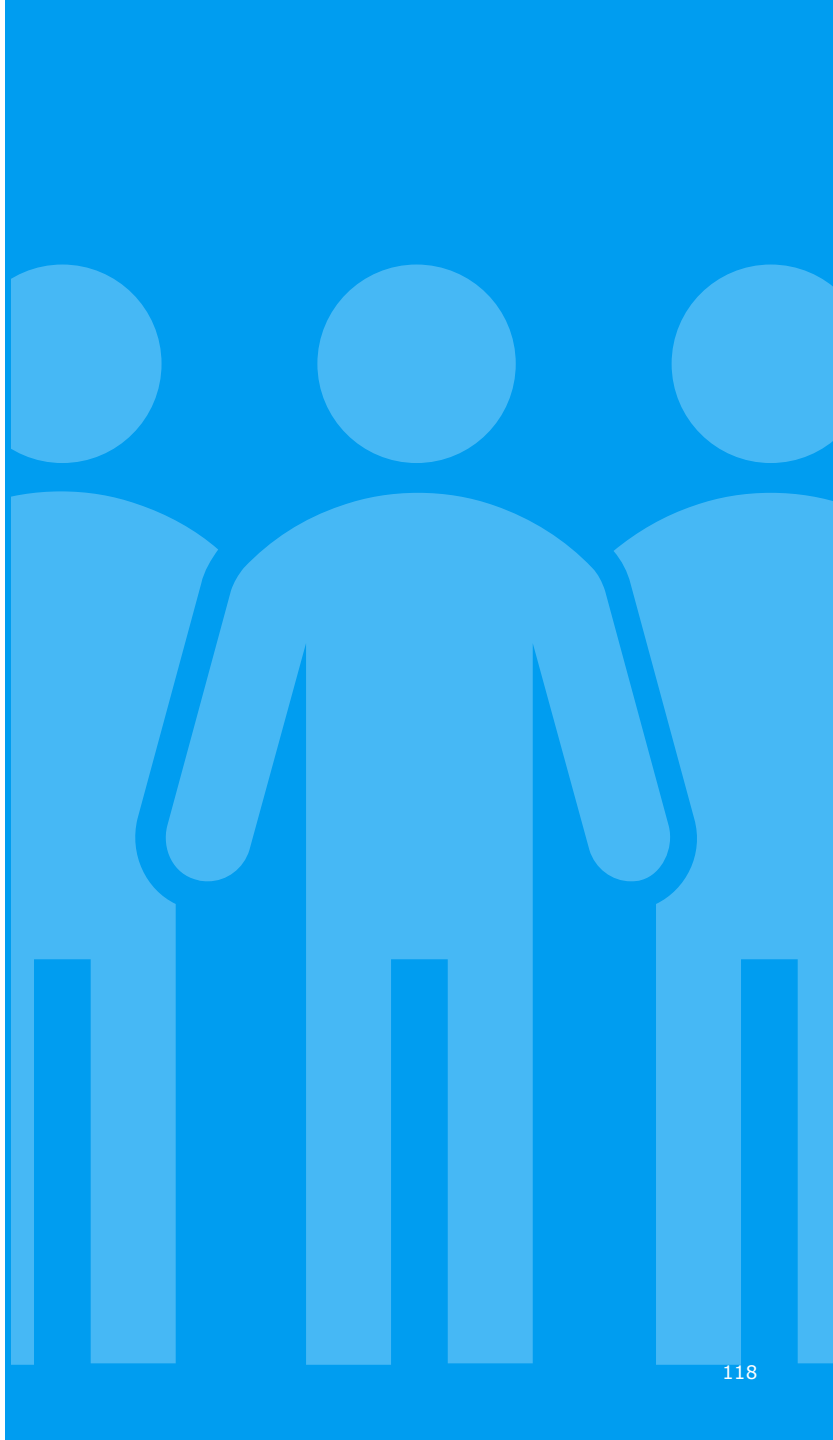
Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Lähtökohdat ja arviointitapa

Vaikutuksia on arvioitu lähtöaineistojen pohjalta asiantuntija-arviona sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta. Arvioinnissa on tunnistettu myös ns. herkkiä ihmisryhmiä. Ihmisiin ja yhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdennettu kaavarunkoluonnoksen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat arjen toimintaympäristöön ja sosiaaliseen ympäristöön. Arvioinnissa on tarkasteltu myös ihmisten osallistumismahdollisuuksia kaavarunkoluonnoksen suunnitteluun.

Arvioinnin rakenne

- Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto
- Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet kaavarungon laadinnassa
- Vaikutukset arjen ympäristöön
  - Liikkuminen ja kulkutavat
  - Asuminen ja työpaikat
  - Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet
  - Palvelut
- Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön
  - Yhteisöllisyys
  - Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus
  - Imago ja identiteetti



Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto

Kaavarunkoluonnoksen mukainen täydennys- ja uudisrakentaminen voi aiheuttaa hyvin erilaisia vaikutuksia eri alueilla ja eri ihmisryhmiin. Ns. herkkiä ihmisryhmiä ovat mm. heikommassa sosio-ekonomisessa asemassa olevat, lapset, vanhukset, vammaiset, maahanmuuttajat ja vieraskieliset. Seuraavassa on taustoitettu kaavarunkoalueen monimuotoista asujaimistoa, joka on tärkeä huomioida myös suunnittelun edetessä esimerkiksi eri ryhmien osallisuuden mahdollistamisessa ja tarpeiden huomioimisessa.

Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 116 000 asukasta. Kaavarunkoalueella suurin väestömäärän muutos tapahtuu Aviapoliksen suuralueella, jossa väestönkasvu olisi noin 28 000 asukasta. Tikkurilassa kasvua olisi noin 25 000 asukasta ja Hakunilassa noin 14 000 asukasta.

Vantaan kaupungin väestörakenne vanhenee. 75 vuotta täyttäneiden määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2025 mennessä lähes 20 000 henkilöön, kun se vuonna 2020 oli 14 200 henkilöä. Samalla väestörakenne kansainvälistyy. Vieraskielisten osuus Vantaalla on merkittävä.

Vantaan väestöennusteen 2020 mukaan muuta kuin suomea, ruotsia tai saamea puhuvien osuus kasvaisi Vantaalla 24 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä ja jatkossa aiempaa suurempi osuus muuttoliikkeestä on ulkomailta. Muuttoliike tasapainottaa väestörakennetta. Lähivuosien väestönkasvu edellyttää myös lapsille ja nuorille suunnattujen palveluiden kehittämistä.

Vantaan alueellista erilaistumista tarkasteltiin vuonna 2018 julkaistussa selvityksessä, jonka mukaan asuinalueet ovat jonkin verran erilaistuneet sosioekonomisesti vuosien 1995–2015 välillä. Pienituloisuus, matala koulutustaso ja työttömyys korostuvat etenkin omistusasumisvaltaisissa lähiöissä sekä 80–90-lukujen kerrostaloalueilla, joihin on keskittynyt runsaasti vuokra-asuntoja. Myös vieraskielisen väestön muita alueita korkeampi osuus on tunnistettu ilmiön taustalla. Vuonna 2015, Vantaan kaupungin vuokra-asunnoista 24 % sijaitsi 80–90-lukujen kerrostaloalueilla ja 20 % lähiöissä. Uusilla kerrostaloalueilla kaupungin vuokra-asunnoista sijaitsi 14 %. Kaavarungon alueelle sijoittuu sekä lähiöitä että 80–90-lukujen kerrostaloalueita.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet

Kaavarunkoluonnoksen valmistelu ja siihen liittynyt vuorovaikutus ajoittui vuosille 2020 ja 2021. Kaavarungon suunnittelun alkuvaiheessa tehtyyn Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raporttiin on koottu aiemmissa suunnitteluhankkeissa koottuja asukkaiden näkemyksiä yhteensä 13 vuorovaikutusaineistosta ja noin 6 000 vastaajalta. Raportin mukaan aineistojen ikäryhmien vastausten perusteella vahvin ääni on noin 25–45-vuotiailla ja hiljaisin ja heikoin ääni lapsilla ja nuorilla sekä yli 65-vuotiailla ikääntyvällä väestöllä.

Kaavarunkoluonnoksen valmistelussa syksyllä 2021 toteutettiin:

- Osallistuvavantaa.fi -sivustolla kaikille avoin Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa -kysely (1 162 vastaajaa)
- kiinteistönomistajille suunnattu kysely (78 vastaajaa)
- lapsille ja nuorille suunnattu Seppo.io -vuorovaikutuspeli (noin 300 vastausta).

Lisäksi syksyllä 2021 järjestettiin kaavarungon luonnoksen laadintaa tukemaan suuralueittaiset asukastyöpajat, jotka toteutettiin Teams-kokouksina. Tapahtumissa puheenvuoro oli osallistujilla ja heidän ajatuksensa ja kommenttinsa kirjattiin Miro-alustalle muistiin suunnittelutyön tueksi.

Asukkaiden näkemyksiä on pyritty tuomaan suunnitteluun mm. kaavarunkoselostuksessa esitetyn suunnittelijan muistilistan avulla, johon on koottu asukkaiden ajatuksia sekä aihealueittain että suuralueittain. Muistilista on koottu luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen ja asukkaiden toiveet –raportin pohjalta.

Kesän 2022 aikana kaavarungon luonnoksen nähtävilläolon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams Live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Lisäksi luonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä kirjeitse, sähköpostitse sekä verkkopohjaisen kyselyn välityksellä. Kaavarunkoluonnosta esiteltiin kesän aikana vammaisneuvostossa sekä vanhusneuvostossa.

Omat haasteensa luonnosvaiheen vuorovaikutukselle toi koronapandemia, joka aiheutti rajoituksia kasvokkain kohtaamiselle. Verkossa tapahtunut vuorovaikutus on voinut antaa voimakkaamman äänen vastaajaryhmille, jotka luontevammin toimivat verkkoympäristössä, samalla kun ikääntyneiden, vieraskielisten tai digitaidottomien osuus vastaajista on todennäköisesti jäänyt vähäisemmäksi.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista

(Vantaan ratikan kaavarungon selostus, luonnos 5.4.2022)

Asuminen

- Monipuolisen asumisen mahdollistaminen
- Pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiivis keskustamaisuus keskustoihin

Virkistys

- Virkistäytymisen paikkoja luonnon monimuotoisuutta korostaen
- Metsien ja purojen varjeleminen

Kaupunkivihreä

- Vehreyden tuominen kaupunkitilaan, katoille ja kaduille
- Hoidettuja puistoja ja katuvihreää

Liikkuminen

- Liikkumisen monimuotoisuuden varmistaminen
- Kestävien liikkumisenmuotojen vahvistaminen ja korostaminen

Imago

- Alueiden kaupunkikuvallisen identiteetin ja omaleimaisuuden vahvistaminen ja niiden mahdollisuuksien tarkastelu ja selostus suunnitelmaan.

Toiminnot kaupunkiympäristössä

- Sekoittunut kaupunkirakenne
- Palvelujen monipuolisuus ja tuominen kivijalkaan kaduille
- Toimintojen monipuolisuus ja työpaikkojen mahdollistaminen

Historia ja esteettisyys

- Historian ja alueiden ominaispiirteiden korostaminen
- Kerroksellisuus ja esteettisyys kaupunkiympäristössä

Julkinen ulkotila

- Kohtaamispaikkojen luominen eri ryhmät huomioiden
- Ulkoliikuntamahdollisuuksien vahvistaminen
- Turvallisuuden ja valaistuksen korostaminen sekä elävyyden ja taiteen tuominen katukuvaan

Aviapolis

- Alueiden yhteensovittaminen
- Väylien estevaikutuksen ja melun ratkaiseminen
- Viherympäristön ja –verkoston vahvistaminen
- Pyöräily- ja kävelyverkoston kokonaiskuva ja yhteneväisyys
- Jumbon vetovoiman ja toiminnallisuuden korostaminen

Tikkurila

- Tunnettavuuden ja uniikkiuden korostaminen
- Keskustamaisuuden korostaminen laatu ja historia edellä
- Asemanseudun rauhoittaminen
- Koetun turvallisuuden vahvistaminen
- Jokivarren vetovoiman korostaminen

Hakunila

- Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Keskuksien kasvu ja pientaloalueiden rauhoittaminen
- Erilaisten alueiden yhteensovittaminen
- Palvelutarjonnan kehittyminen
- Erityisten paikkojen luominen ja korostaminen
- Segregaatiokehityksen tarkastelu ja kehittäminen

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Liikkuminen ja kulkutavat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos parantaa ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat. Kaavarunkoluonnokseen on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat. Bussiliikenne säilyy myös tulevaisuudessa esimerkiksi Pakkalan ja Hakunilan alueilla ja ratikka parantaa liityntäyhteyksiä pääväylien bussiliikenteeseen, nykyisiin ratoihin sekä metroon idässä.

Esteettömyys

- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.

Kestävyys

- Kaavarunkoalueella liikennejärjestelmän muutos tuo autoliikenteen rinnalle tasa-arvoisiksi myös kestävät kulkumuodot. Kaavarunkoluonnoksen mukainen katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Kaavarungon vaikutusalueella asuu ja toimii paljon muitakin ryhmiä kuin joukkoliikenteen käyttäjiä, eivätkä kaikki nykyiset ja tulevat asukkaat tule siirtymään pelkästään joukkoliikenteen käyttäjiksi. Kaavarunkoluonnos kuitenkin edesauttaa kestävien kulkumuotojen käytön lisääntymistä ja mahdollistaa joustavammin eri kulkumuotojen käytön. Joukkoliikenteen ja kaupunkiympäristöjen kehittymisen myötä yhä isommalla osalla asujaimistosta, tulotasosta riippumatta, on mahdollisuus asumiseen ja liikkumiseen ilman autoa. Se voi osaltaan vähentää alueiden eriarvoistumista, kun ratikkalinjan varrelle sijoittuvat alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Asumismuodot

- Kaavarunkoluonnoksen toteutuessa eri suuralueilla voidaan tarjota houkuttelevia vaihtoehtoja eri elämäntilanteissa olevien kaupunkilaisten erilaisille asumistoiveille niin asuinalueen sijainnin kuin asumismuodon (kerrostalo-, rivitalo-, omakotiasunto joko vuokralla tai omistusasunnossa) osalta. Uudisrakentaminen tuottaa usein kalliimpaa asumista vanhaan asuntokantaan verrattuna. Vanhan ja uuden rakennuskannan sekoittuminen ja asumisen vaihtoehtojen monipuolistuminen lisää asukkaiden valinnanmahdollisuuksia, mutta asuntotarjontaan vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus)

- Ratikkavyöhykkeellä on nykyisin hyvin monenlaisia asuinalueita pientaloalueista eri ikäisiin kerrostaloalueisiin ja kaupunkikeskustoihin ja kaavarunkoluonnoksen mukainen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen tulee muokkaamaan kaupunkikuvaa paikoin hyvin voimakkaasti. Kaavarunkoalueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joista useat ovat nykyisiä työpaikka-alueita. Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi erityisesti toimistotyöpaikkoja sijoittuu etenkin keskusta-alueille, jotka ovat asutuksen lisäksi merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.
- Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien asuinalueiden ja sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden rakentuminen työpaikka-alueiden yhteyteen parantaa ihmisten mahdollisuuksia asua lähellä työpaikkoja ja palveluja ja samalla asiointimatkat lyhenevät.
- Asuntojen rakentaminen työpaikka-alueiden yhteyteen mahdollistaa monimuotoisempien alueiden syntymisen. Vihertehokkuuden ja kaupunkitilan viihtyisyyden huomioiminen myös työpaikka-alueiden kaavamerkinnöissä mahdollistaa viihtyisämpien ja houkuttelevampien työpaikka-alueiden kehittymisen.
- Tiivistä urbaania asumista ja toimitilarakentamista keskitetään erityisesti ratikan pysäkkiympäristöjen yhteyteen, samalla kun koko kaavarungon alueella elinympäristö muuttuu monin paikoin mittakaavaltaan enemmän autoliikenteen ympäristöstä kävelijän ympäristöksi. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantuminen lisää valinnanmahdollisuuksia myös kestävään työmatkaliikkumiseen.
- Yhtenä asukkaiden toiveena on ollut pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiiviin keskustamaisuuden tuominen keskustoihin. Kaavarunkoalueella pientalovaltaisia alueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä. Kaavarunkoluonnoksessa tiivistysrakentamista esitetään myös nykyisille pientalovaltaisille alueille, mutta kaavamerkinnöillä ohjataan uudis- ja täydennysrakentamista huomioimaan mm. ympäristön arvokkaat ominaispiirteet ja rakentamisen tavat sekä riittävien virkistysalueiden säilyttäminen.

Työpaikat

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkakehityksen ja elinkeinorakenteen monipuolistumisen. Kaavarunkoluonnoksessa on elinkeinovaikutusten arvioinnin mukaan arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle, joka mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle. Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Asunrakentaminen synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Tilaa vievien työpaikkatoimintojen osittainen korvautuminen monipuolisemmilla ja tehokkaammilla työpaikkatoimintojen alueilla sekä asuinrakentamisella johtaa siihen, että osa nykyisistä työpaikoista poistuu. Kaavarungon alueella on työpaikkatoimintoja, jotka siirtyvät muuttuvan maankäytön seurauksena kaavarunkoalueen ulkopuolisille alueille. Tällaisia ovat esimerkiksi useat teollisuuteen, varastointiin sekä kauppaan ja tukkutoimintaan liittyvät työpaikat Aviapoliksen alueella. Muutoksilla voi olla kielteisiä vaikutuksia nykyisin kyseisillä toimialoilla työskentelevien ihmisten arjen toimintaympäristöön, jos työpaikka siirtyy muualle tai alueelta ei jatkossa löydy koulutusta vastaavia työpaikkoja. Toisaalta kaavarungossa tavoiteltu työpaikkakehitys voi toteutuessaan lisätä työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoilla ja ratikan rakentuminen parantaa työpaikkojen saavutettavuutta, vaikuttaen myönteisesti useiden ihmisten työskentelymahdollisuuksiin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 1/2

Asumismuodot:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Tikkurila

- Asukkaat ovat toivoneet monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa etenkin tiivistyvillä keskusta-alueilla pysäkkien ympäristössä.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus):

Aviapolis

- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Aviapoliksen alueelle muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen alueen kehittymisen nykyistä viihtyisämpänä ympäristönä, jonka houkuttelevuus heijastuu sekä työpaikka- että asuinalueisiin.
- Tiiviiden työpaikka-alueiden (K) sijoittaminen Aviapoliksen pohjoisosiin lentokentän läheisyyteen sekä vilkasliikenteisten väylien varrelle mahdollistaa niiden toimimisen liikenteen häiriöiltä suojaavina rakenteina. Tällä on myönteisiä vaikutuksia työpaikka-alueiden naapurustossa sijaitsevien viher- ja asuinalueiden viihtyvyyteen.
- Asutuksen läheisyyteen sijoittuvien työpaikka-alueiden (K, TP) merkinnöissä edellytetään, etteivät sinne sijoittuvat tuotantotoiminnat aiheuta ympäristöhäiriöitä, jolloin luodaan asutuksen läheisyyteen sopivaa työpaikkarakennetta.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden kehittymisen erityisesti pysäkkiympäristöjen lähellä, jolloin mahdollisuudet työn ja arjen yhdistämiseen paranevat.
- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Tikkurilan keskustaan muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asuntorakentamisen tiivistämisen ja asuin- ja palvelutoimintojen sekoittumisen ratikan pysäkinympäristöissä erityisesti Hakunilan keskustassa ja Länsimäessä. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta.
- Vaaralassa Fazerilan alueella kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkatoimintojen ja asumisen osittaisen sekoittumisen, vaikka työpaikkoja myös poistuu.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 2/2

Työpaikat:

Aviapolis

- Aviapolis on pääkaupunkiseudun toiseksi suurin työpaikkakeskittymä, jossa työpaikkoja on noin 26 000. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi noin 22 000 työpaikkaa.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen parantaa työpaikkakeskittymän saavutettavuutta myös kauempaa.
- Maankäytön muuttuessa vaikutuksia arjen toimintaympäristöön kohdistuu uusien toimintojen alta muualle siirtyvien työpaikkojen työntekijöihin ja mahdollisesti myös työmahdollisuuksiin. Poistuvien teollisuus- ja varastointialueiden tilalle sijoittuu esim. palveluiden, majoitus- ja ravitsemus- sekä tietointensiivisten alojen työpaikkoja. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen luo siten myös uusia työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoille sekä edellytyksiä palvelutarjonnan kehittymiselle.

Tikkurila

- Tikkurilassa on nykyisin noin 21 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 13 000 työpaikkaa.
- Tikkurilan alueella toimialat ovat tasaisemmin jakautuneet Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna ja kaavarunkoluonnos mahdollistaa edelleen työpaikka-alueiden kehittämisen ratikkalinjan varrella.
- Kaavarunkoluonnos parantaa Koivuhaassa ja Hakkilassa sijaitsevien työpaikka-alueiden saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla.
- Myös Tikkurilan keskusta-alueella on tavoitteena työpaikkamäärän kasvu ja elinkeinorakenteen kehittyminen, joka luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueen elävyyttä.

Hakunila

- Hakunilassa on nykyisin noin 4 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 1 000 työpaikkaa. Teollisuuden työpaikkojen osuus on nykytilassa merkittävä.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen raitiotielinjauksen varrelle. Samalla elinkeinorakenteen kehittyminen luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueiden elävyyttä.
- Ratikka ja muiden joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen lisää Hakunilassa asuvien mahdollisuuksia kestävämpään työmatkaliikkumiseen suuralueen ulkopuolelle.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella:

Palveluverkko

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty sekä julkisten palveluiden nykyverkkoa että tulevia palveluvarauksia ja kehittämistarpeita. Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu kasvavan väestön edellyttämä palvelutarve. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa eri alueiden palveluiden rakentumisen vaiheittain asukkaiden tarpeita vastaavaksi. Suurin osa kaavarunkoluonnoksen pysäkkiympäristöistä sisältää joko C-, CL- tai AC-merkintöjä, joissa osoitetaan asumisen lisäksi useita muita toimintoja, kuten monipuolista palveluverkkoa, joka mahdollistaa sekä julkisten että yksityisten palveluiden kehittämisen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa seudullisten ja paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen Länsimäen keskusta-alueelle. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaupallisten palveluiden alueita, joiden toteutuksessa tulee huomioida myös kävely- ja pyöräilymahdollisuudet ja joukkoliikenneyhteydet. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty julkisten palveluiden alueita, kohteita sekä kehittämistarpeita useilla eri kaavamerkinnöillä, joissa edellytetään lähipalveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarunkoluonnos monipuolistaa nykyistä elinympäristöä ja parantaa palveluverkkoa ratikkalinjan varrella. Asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään, parantaen saavutettavuutta. Peruspalvelut ovat asuinalueen viihtyisyyden lisäksi useimmille tärkeimpiä tekijöitä asuinalueen valinnan kannalta. Lisääntyvät palvelut parantavat myös nykyisten asukkaiden arjen sujuvuutta, kun palveluiden määrä kasvaa ja ne ovat paremmin saavutettavia myös kestävillä kulkumuodoilla. Lisäksi ratikkalinjan varrelle etenkin pysäkkiympäristöihin kehittyvät palvelut ovat myös kauempaa saapuvien työmatkaliikkujien saavutettavissa. Pysäkkiympäristöjen kehittyminen lisää lähipalveluita ja parantaa niiden saavutettavuutta myös pientalovaltaisilla alueilla.
- Kaavarunkoluonnoksen mukainen päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien liiketilojen syntyminen esimerkiksi keskusta-alueiden asuinkerrostalojen kivijalkaan voi lisätä monipuolisempaa palvelutarjontaa asukkaille ja työssäkävijöille, mutta yritystoiminnan houkuttelevuuteen ja liiketoimintamahdollisuuksiin vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa pysäkkiympäristöjen kehittymisen monipuolisten toimintojen, asutuksen ja palvelujen alueena, jolloin monipuolistuva kaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonta ja lisääntynyt kivijalkaliiketoiminta parantaa asukkaiden arjen sujuvuutta. Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Kaavarunkoluonnoksessa yhtenä haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikean kokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivan kokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Asukasmäärän kasvaessa etenkin lähipalvelut voivat kuormittua, koska jo nykyisin Vantaan palveluiden kapasiteetti on monin paikoin täyttynyt. Yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arviointiraportissa tunnistettiin mahdolliset haasteet sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyydessä uusilla, nopeasti kasvavilla alueilla, kuten Aviapoliksessa. Kokemukset pohjaavat esimerkiksi Kivistöön, jossa palveluiden viivästyminen on vaikuttanut asukastyytyväisyyteen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut suuralueittain

Palveluverkko:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen palveluverkon kehittymisen kasvavien asukas- ja työpaikkamäärien tarpeisiin.
- Kaupunkiympäristön kehittyminen monipuolisten toimintojen alueena parantaa myös alueella asuvien, työssäkäyvien sekä asioivien toimintaympäristöä esimerkiksi ravintolatoiminnan ja muun palvelutarjonnan lisääntyessä.
- Kaupallisten palveluiden tarjonta Aviapoliksen alueella on jo nykyisin seudullisesti merkittävää, mutta asukasmäärän merkittävä kasvu mahdollistaa kaupallisten palveluiden kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen.
- Asukaspalautteessa Aviapoliksen alueen nuoret mainitsivat jo nykyisenä haasteena päiväkotien ja nuorisotyön kuormituksen sekä puutteet nuorisolle suunnatuissa paikoissa. Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Aviapoliksen alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Alueella on jo tiedossa useita tulevia julkisia hankkeita kuten mm. Aviapolis coreen sijoittuva lukio sekä Aerolan ja Huberilan alueille sijoittuvat oppilaitokset, koulut ja päiväkodit.
- Jos Aviapoliksen palvelut eivät rakennu asukasmäärän kasvun tahdissa, voi sillä olla kielteisiä vaikutuksia asukkaiden arjen sujuvuuteen. Jos Aviapoliksen alueelta syntyy tämän seurauksena kuormitusta Tikkurilan palveluille, voivat vaikutukset osittain heijastua kielteisesti myös Tikkurilan suuralueella asuville.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa erityisesti pysäkkiympäristöjen palveluverkon parantamisen ja lähipalveluiden kehittämisen sekä palveluiden saavutettavuuden parantamisen kestävillä kulkumuodoilla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Tikkurilan keskustan ja liikenteen solmukohtana toimivan aseman ympäristön kehittymisen monipuolisena asutuksen, työpaikkojen ja palvelujen alueena.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tuotu esille Tikkurilaan rakentuva uusi hyvinvointikeskus.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Tikkurilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita. Haasteena on kuitenkin soveltuvien tonttien löytyminen hyvin saavutettavissa olevilla sijainneilla jo tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä.

Hakunila

- Asukkaat ovat olleet tyytymättömiä Hakunilan palvelutarjontaan ja kaavarunkoluonnos mahdollistaakin Hakunilan palveluverkon kehittymisen monipuolisemmaksi sekä palveluiden saavutettavuuden parantumisen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Hakunilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Tulevaisuuden kohteina on mainittu useita päiväkoteja, jotka parantavat lapsiperheiden arjen toimintaympäristöä.
- Ikääntyvän väestön tarpeita on kaavarunkoluonnoksessa huomioitu mm. mahdollistamalla vanhustenkeskuksen toteutuminen Hakunilassa, mikä osaltaan parantaa ikääntyvän väestön palveluiden saatavuutta.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsevien julkisten palveluiden keskittymän kehittymisen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Virkistysalueet ja -reitit

- Nykyisten ja suunniteltujen virkistysalueiden ja -reittien määrä vaihtelee paljon eri suuralueilla ja myös kaavarunkoluonnoksen vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin vaihtelevat suuralueittain. Kaavarunkoluonnoksessa on kuvattu kaavarungon alueelle sijoittuvia merkittäviä virkistysalueita ja –reittejä muuttuvassa ympäristössä.

- Kaavarunkoluonnoksessa on pyritty tuomaan esille toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. ’Viherketju’ ja ’viherkatu tai muu vehreä kulkureitti’ -kaavamerkinnöillä mahdollistetaan viihtyisämpien jalankulun ja pyöräilyn ympäristöjen kehittyminen ja virkistysalueiden linkittyminen toisiinsa.

- Puistojen ja julkisten ulkotilojen riittävyys on tuotu esille ’keskusta-alueen’ ja ’lähikeskustan alueen’ kaavamerkinnöissä (C, CL) sekä ’asuinvaltaisen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueen’ kaavamerkinnässä (AC). Kaavamerkinnöissä ’asumisen ja kaupallisten palvelujen alue (A/KM)’ ja ’asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)’ edellytetään riittävän tilan varaamista julkisille virkistysalueille.

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa koko kaavarungon alueella nykyistä monipuolisemman kaupunkitilan kehittymisen, jossa on mahdollisuuksia kohtaamiseen ja oleskeluun. Tätä on tuotu esille mm. kaavamerkinnöissä ’pysäkinseutu’, ’kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila’ ja ’tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila’.

- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.

Virkistyskohteiden saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistyskohteiden nykyistä paremman saavutettavuuden kestävillä kulkumuodoilla ratikan rakentamisen sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittyessä.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 1/2

Virkistysalueet ja –reitit:

Aviapolis

- Rakentaminen pirstoo osittain alueen jo nykyisin niukkoja luonnontilaisia alueita etenkin Veromiehen alueella.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa rakennettujen viheralueiden ja viheryhteyksien lisäämisen parantaen kokonaisuudessaan Aviapoliksen alueen viihtyisyyttä sekä vastaa asukkaiden toiveisiin viheralueiden ja niiden välisten reittien lisäämisestä.
- Asukasmäärän voimakas kasvu voi lisätä virkistysalueisiin kohdistuvaa kuormitusta ja käyttäjäpainetta.
- Aviapoliksen rakentuessa vaiheittain vuosikymmenten aikana aiheutuu rakentamisen aikaisia ympäristöhäiriöitä, jolloin riittävien lähivirkistysalueiden merkitys asukkaille korostuu myös hyvinvointitekijänä.
- Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa olisikin suositeltavaa pyrkiä varmistamaan, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, tai jopa hieman etuajassa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle.

Tikkurila

- Rakentaminen pirstoo osittain viherympäristöä etenkin Kuninkaalan ja Maarinkunnaan välisellä alueella.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu Tikkurilan historialliset kerrostumat ja se mahdollistaa Keravanjokilaakson kehittämisen virkistysalue- ja puistokokonaisuutena asukkaiden toiveiden mukaisesti.
- Kaupunkiympäristön kehittäminen viherkaduista ja virkistysalueista muodostuvana viherverkkona mahdollistaa viihtyisän ympäristön erityisesti jalan tai pyörällä kuljettaessa.
- Asukasmäärän kasvaminen lisää Tikkurilan kaavarungon alueelle sijoittuvien virkistysalueiden käyttäjäpainetta. Tikkurilan asukkaiden lisäksi sitä voi tulla esimerkiksi Aviapoliksen suunnalta sekä etelästä Helsingin puolelta Puistolan ja Heikinlaakson alueilta, joista on yhteys Tikkurilan puolelle.

Hakunila

- Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Hakunilan suuralueella Vaaralassa ja Länsimäessä.
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti muilla alueilla tiivistysrakentamista tehdään siten, että suurin osa nykyisistä metsistä ja virkistyskäytössä olevista alueista säilyy.
- Ratikkalinja ja rakentaminen pirstoo ja pienentävät yhtenäisiä metsäalueita Vaaralan alueella ja voi lisätä jäljelle jääviin metsiin kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta.
- Asukasmäärän kasvu voi lisätä virkistysalueiden kuormitusta ja kulumista Hakunilan alueella ja heijastua tällä tavoin virkistyskäyttökokemukseen.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 2/2

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun:

Aviapolis

- Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunkoluonnoksessa on mainittu mm. monitoimikeskus Atomi sekä Wiiman alue, jossa osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään esimerkiksi harrastetiloina sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tikkurila

- Ratikan pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille myös Tikkurilan keskustan ulkopuolella.

Hakunila

- Asukkaat ovat toivoneet lisää hoidettuja puistoja ajan viettämiseen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistysalueiden kehittämisen myös puistomaisempana ympäristönä.

Virkistyskohteiden saavutettavuus:

Aviapolis

- Ratikka parantaa Aviapoliksen joukkoliikenneyhteyksiä ja sitä kautta esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta. Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille Hakunilaan, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.

Tikkurila

- Virkistysalueet ovat Tikkurilassa pääosin urbaanin puistomaisia, joten laajempien yhtenäisten luonnontilaisten metsäalueiden saavuttaminen edellyttää matkustamista esimerkiksi Hakunilaan, jonne joukkoliikenneyhteydet ratikan myötä paranevat.

Hakunila

- Joukkoliikenneyhteyksien parantuminen lisää sekä suuralueen sisällä että sen ulkopuolella, esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta.
- Saavutettavuuden parantuminen voi houkutella lisää käyttäjiä Hakunilan virkistysalueille myös suuralueen ulkopuolelta.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Yhteisöllisyys

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Yhteisöllisyys

- Asuinalueet voivat erota paljonkin siinä, millaisia yhteisöjä ja yhteisöllisyyttä niihin muodostuu. Ihmisten muuttaessa uusille rakentuville asuinalueille kuten Aviapolikseen, voi yhteisöllisyyden rakentuminen viedä aikaa, etenkin jos alueiden rakentuminen tapahtuu vaiheittain pitkän ajan kuluessa. Kaavarungon aiheuttamat muutokset uudemmilla asuinalueilla voivat olla hyvin erilaisia kuin vanhemmilla asuinalueilla, joissa yhteisöt ovat muotoutuneet aikojen kuluessa.

- Vantaan väestörakenteen kansainvälistyminen ja monikulttuurisuus voi osaltaan tukea yhteisöllisyyden kehittymistä. Esimerkiksi Hakunila on monikulttuurinen kaupunginosa, jossa yhteisöllisyys on kehittynyt pitkän ajan kuluessa. Se valittiin vuonna 2015 vuoden kaupunginosaksi. Perusteissa mainittiin mm. yhteisöllisyys sekä aktiivinen yhdistys- ja kulttuuritoiminta. Vahva yhteisöllisyys voi toimia voimavarana alueen kehittyessä kaavarungon mukaisesti.

- Kaupunkimaisten asuinalueiden yhteisöllisyys on muutoksessa. Vaikka suorat naapurikontaktit ovat vähentyneet ja naapurustoyhteisöllisyys on osittain korvautunut muilla kuin naapurustoon sidotuilla yhteisöillä, ovat sosiaaliset kontaktit asuinalueella silti edelleen suhteellisen korkealle arvotettu asumisen valintakriteeri ja ikääntyminen lisää sosiaalisten kontaktien merkitystä lähiympäristössä (Asukasbarometri 2016, SYKE).

- Yhteisöllisyyden kehittymisessä tärkeää on myös asukkaiden aktiivisuus. Vantaan asukasbarometrin 2020 mukaan Aviapoliksen, Hakunilan ja Tikkurilan suuralueen vastaajista yli 60 prosenttia kiinnostaa osallistua asuinalueensa kehittämiseen. Tärkeää yhteisöllisyyden tukemisessa ovat esimerkiksi yhteisöllisyyttä tukevat tilat, asukkaiden suosimat aktiviteetit ja mahdollisuus kohtaamiseen. Nämä tulivat esille myös asukkaiden toiveissa ratikkakaupungille. Tikkurilassa asukkaat toivoivat mm. lisää monimuotoisia liiketiloja ja aukioiden toiminnallisuuden parantamista. Hakunilan alueen asukkaat ovat toivoneet piristystä ja väriä katukuvaan sekä lisää toiminnallisuutta ja asukastiloja. Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat mm. lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunko mahdollistaa asukkaiden toiveisiin vastaamisen ja mahdollistaa kaupunkitilan kehittämisen viihtyisämmäksi huomioiden kaavamerkinnöissä ja selostuksessa mm. pysäkkien lähiympäristöjen monipuolisen toiminnallisuuden, viihtyisyyden, oleskelumahdollisuudet, kohtaamisen mahdollistavat julkiset tilat sekä puistot ja muut viheralueet.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

- Täydennys- ja uudisrakentaminen muuttaa paikoin merkittävästi nykyisiä elinympäristöjä, etenkin alueilla, joissa työpaikka-alueita muutetaan osittain asuinalueiksi. Osa muutoksista voi aiheuttaa huolta nykyisissä asukkaissa etenkin alueilla, joissa on vakiintunutta asutusta. Vaikutukset voivat olla kielteisiä ja aiheuttaa vastustusta, jos uudisrakentaminen tai tiivistäminen esimerkiksi pirstoo tutun lähivirkistysalueen. Alueiden vaiheittainen rakentuminen voi aiheuttaa paikoin pitkäaikaistakin rakentamisen aikaista haittaa asuinviihtyvyydelle lisäämällä ympäristöhäiriöitä, kuten melu-, tärinä- tai pölyvaikutuksia. Osa tiivistämisen hyödyistä voi konkretisoitua vasta useiden vuosien kuluessa. Toisaalta elinympäristön viihtyisyyden paraneminen esimerkiksi vehreyden lisääntymisenä vaikuttaa myönteisesti asuinviihtyvyyteen.

- Kaupungin kasvaminen ja asuinympäristöjen muuttuminen voi muuttaa myös sosiaalista ympäristöä. Strategisella suunnittelulla voidaan vaikuttaa sosiaaliseen ympäristöön vain välillisesti, esimerkiksi edistämällä erilaisten asuinympäristöjen kehittymistä. Kaavarungon alueella on hyvin monenlaisia asuin- ja elinympäristöjä ja kaavarungossa on tunnistettu alueita, joiden nykyistä rakennetta ja luonnetta pyritään tietoisesti muuttamaan alueen viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden lisäämiseksi tai segregaation vähentämiseksi. Toisaalta useilla alueilla kaavaratkaisuin pyritään säilyttämään ja vahvistamaan alueiden arvokkaita ominaispiirteitä sekä ympäristön arvo- ja vetovoimakohteita. Täydennys- ja uudisrakentamisen kautta on mahdollisuus lisätä alueiden vetovoimaisuutta ja elinvoimaisuutta, mutta samalla on tärkeä pyrkiä huomioimaan eriarvoistumisen riskejä.

- Turvallisuuden kokemus on tärkeää myös asukkaiden viihtyvyyden kannalta. Kaavarunko mahdollistaa toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittymisen etenkin keskusta-alueilla, jolloin on mahdollisuus elävämpien turvalliseksi koettujen kaupunkitilojen kehittymiseen. Tätä edesauttaa myös monin paikoin autoilijan mittakaavan muuttuminen kävelijälle suotuisaksi viihtyisäksi ympäristöksi.

- Tärinä ja runkomeluselvitys on tehty paaluvälille 11100 - 19800. Lähtötietoina on käytetty GTK:n maaperäkarttaa sekä raitiotielinjan pohjatutkimuksia. Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohje-arvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle.
- Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle. Muiden erityistä hiljaisuutta vaativien tilojen sijoittumista ei ole selvityksessä kartoitettu.
- Alustavan arvioinnin perusteella runkomelulta vaimennettavaa raitiotieosuutta (kaksi raidetta) on yhteensä noin 3160 metriä. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle taso.

- Meluselvityksen mallinnuksissa raitiovaunun meluspektri on tiemeluun verrattuna painottunut vaihdekolinaa lukuun ottamatta korkeammille taajuuksille, jolloin tiemelun spektrillä mitoitetut julkisivun rakenneosat antavat raitioliikenteen melulle huomattavasti paremman äänieristyksen. Tämä tarkoittaa, että asuinhuoneistojen sisämelujen kannalta tulokset kuvaavat pahinta mahdollista tilannetta, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Tulevaa raitioliikenteen kalustoa ei ole vielä olemassa, joten melupäästöihin liittyy epävarmuuksia. Laskennoissa kalustoksi on oletettu saman tyyppinen kalusto kuin nykyinen Artic-kalusto.
- Nopeuksina raitiotielle on käytetty katujen nopeusrajoituksia, mikä tarkoittaa pysäkkien kohdalla mahdollisesti lievää yliarviointia melutasoissa, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Lähtömelutason oletuksena raitiotien päällystemateriaali on kauttaaltaan kovaa. Vaihtamalla materiaali esimerkiksi nurmipäällysteiseen, melutasoja saadaan alennettua.
- Vaihdekolina ja kaarrekirskunta, joka on melko satunnainen ilmiö, on mallinnettu pahimman skenaarion mukaisesti.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus suuralueittain

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus:

Aviapolis

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Aviapoliksen suuralueella asukkaat kokevat viihtyvyystekijöinä mm. Jumbon kauppakeskuksen, viheralueet ja Kartanonkosken alueen kauniit rakennukset. Merkittävänä epäviihtyvyystekijänä koetaan autoliikenteen aiheuttamat häiriöt.
- Kaavarunko mahdollistaa painopisteen siirtämisen autoliikenteestä tasapuolisemmin kestäviin kulkumuotoihin ja kaupunkitilan muuttamisen vehreämmäksi ja viihtyisämmäksi käveltävämmäksi ympäristöksi, jossa autoliikenteen haittoja vähennetään mm. rakenteellisilla ratkaisuilla. Tämä lisää koettua turvallisuutta ja asuinviihtyvyyttä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Tikkurila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Tikkurilan suuralueella asukkaat arvostavat mm. palveluja, hyviä joukkoliikenneyhteyksiä sekä Keravanjoen rantojen virkistysaluekokonaisuutta ja viheralueita. Epäviihtyvyystekijänä on tuotu esille mm. asemanseudun liikenne ja se, etteivät liikennejärjestelyt tue kävelyä.
- Kaavarunko mahdollistaa kävely- ja pyöräilyreittien kehittämisen ja parantaa siten käveltävyyttä sekä aseman ympäristössä että laajemmin kaavarungon alueella.
- Kaavarungossa huomioidaan Keravanjoen virkistysaluekokonaisuuden kehittämisen lisäksi myös useita pienempiä virkistysalueita ja –reittejä, jotka parantavat asuinviihtyvyyttä ja virkistysmahdollisuuksia.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Hakunila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Hakunilan suuralueen asukkaat arvostavat asuinalueensa monipuolisia ulkoilu- ja urheilumahdollisuuksia ja luonnon läheisyyttä. Palvelujen puute on koettu merkittävänä epäviihtyvyystekijänä.
- Kaavarunko mahdollistaa nykyisten viihtyvyystekijöiden säilymisen sekä monipuolisemman palvelurakenteen kehittymisen erityisesti pysäkkien ympäristössä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Huomioita jatkosuunnitteluun

Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa. Lisäksi tulisi huomioida kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, kävely-ympäristöjen viihtyisyyden panostamiseen jatkosuunnittelussa sekä mahdolliset riskit rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää pyrkiä varmistamaan, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten talouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.

Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille, jotta lähivirkistysalueet vastaavat lisääntyvän asujaimiston tarpeisiin ja kaavarunkoalueella sijaitsevat vetovoimaiset virkistyskohteet pystyvät vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen.

Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle. Näin voidaan lisätä hyvinvointia ja vähentää rakentamisen aiheuttamia ympäristöhäiriöiden kuormitusta asukkaille.

Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.

Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.

Mikäli rata voidaan toteuttaa nurmiratana tai mahdollinen vaihde siirtää asutuksen tai muun herkän kohteen luota pois, voidaan vähentää melualtistusta.

Mikäli yleissuunnitelman linjaukset ja korkeusasemat tai vaihteiden paikat merkittävästi muuttuvat katusuunnitelman yhteydessä alueella, jossa on häiriintyviä kohteita ohjearvojen tuntumassa, tulee meluselvitys päivittää tarvittavin osin.

Meluesteiden suunnitelmia tulee tarkentaa ja optimoida yhdessä katusuunnittelijoiden kanssa siten, että näkemäalueet ja muut suunnittelun reunaehdot tulevat huomioiduksi viimeisimpien suunnitteluratkaisujen mukaisesti.

Jatkosuunnittelussa runkomeluarviointia tulee tarkentaa määrittelemällä tarvittavien vaimennuksien suuruudet.

Jatkosuunnittelussa tulisi lisäksi arvioida paalulaatan vaikutuksia runkomelua aiheuttavan värähtelyn etenemiseen.

Lähteet

Lähdeluettelo

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset 8.6.2022
- Kaavarungon vuorovaikutusaineistoja
- Vantaan kaupunki: Kaavarunkoluonnoksen päästölaskenta (KEKO) 10.6.2022
- Vantaan yleiskaava 2020
- Vantaan yleiskaava 2020: sosiaalisten vaikutusten arviointi 2020
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.9.2019
- Vantaan ratikan design manual 9.10.2020
- Vantaan raitioradan meluselvitys 20.4.2022
- Vantaan ratikan mobility hubit - Selvitys ratikkapysäkkien liikkumispalveluista 7.10.2020
- Vantaan raitiotie - tärinä- ja runkomeluselvitykset 25.02.2022, 23.5.2022
- Kaavarunkoluonnoksen luontoselvitykset
- Catella markkinakatsaus kevät 2022
- Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022
- Alueellinen eriytyminen Vantaalla 1995–2015 -raportti
- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raportti
- Asukasbarometri 2016 – Kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä, SYKE 2017
- Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa - kyselyn tulokset 2021
- Seppo.io –vuorovaikutuspelin tuloksia –raportti 2022
- Kiinteistönomistajakyselyn tulokset -raportti 2022
- Uudenmaan liitto: Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartta. Uudenmaan liiton julkaisuja B 61 – 2020.
- Vantaan kaupunki: Ilmastotyö Vantaalla: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto-ja-luonto/ilmastotyo-vantaalla (luettu: 09/2022)
- Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/ (luettu: 09/2022)
- Motiva: Päästökertoimet https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet) (luettu: 09/2022)
- Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022.
- Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.
- Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -opas (YM 2015)
- SYKE: Kuntien ja alueiden ksk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Paikkatietoaineistot:

- HSY: maanpeiteaineisto 2020 © 6/2022
- Vantaan kaupunki: ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan kaupunki: ratikan linjaus ja pysäkit © 9/2022
- Vantaan kaupunki: maankäytön potentiaali ja poistuvien työpaikkojen arvio © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Luontotiedot © 5/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologiset yhteydet © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologinen verkosto ja maakunnalliset ekologiset yhteydet © 9/2022
- HRI: Rakennukset © 5/2022
- Vantaan kaupunki WMS- tai WFS-rajapinta: Ilmakuva, ajantasa-asemakaava mustavalkoinen viivapiirros, aluejako © 9/2022
- MML: maastotietokanta © 6/2022, taustakartta © 9/2022
- SeutuData’21/Tilastokeskus: rekisteriaineistot © 6/2022

Bright ideas. Sustainable change.

RAMBØLL

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Raportti 02.09.2022

Tausta ja tavoitteet

Työn tausta ja tavoitteet

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarungolla määritetään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle ja arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Tässä työssä arvioidaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikennevaikutukset. Vaikutuksia arvioidaan raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvataan muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi on laadittu liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana on kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi on otettu Vantaan yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys. Liikenteen hinnoittelussa lähtökohdaksi oletetaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua.

Menetelmä

Kaavarungon liikenne-ennusteet on laadittu HSL:n ylläpitämän Helsingin työssäkäyntialueen henkilöliikenteen ennustemallin (HELMET 4.1) avulla. Malli perustuu Helsingin seudulla tehtyjen liikkumistutkimuksien tuloksiin ja siinä mallinnetaan matkojen määrä, ajankohta, kulkutavan valinta sekä matkojen suuntautuminen. Mallin lähtötietona toimivat ennustevuosien liikenneverkon ja maankäytön kuvaus.

Liikenne-ennustemallissa on huomioitu Korona-pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen. Mallinnus perustuu HSL:n ”Muuttuvat liikkumisen tarpeet” raporttiin (2021) ja sen tuloksiin etätöiden yleistymisestä. Matkojen tekeminen painottuu tutkimuksen mukaan tulevaisuudessa enemmän vapaa-ajan matkoihin ja vähemmän työmatkoihin.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vertailuasetelma ja lähtöoletukset

Tässä työssä on tarkasteltu yhteensä neljää maankäytön ja liikenneverkon kehityskuvaa (skenaario), joiden sisältö on esitetty alla taulukossa. Skenaarioiden lähtökohtana on kaavarunkoalueella kaavoituksen aluekohtaiset mitoitukset ja ennusteet.

Vantaan kaupunki on laatinut maankäyttötiedot osana kaavarunkotyötä (04/2022) ja ne sisältävät ennusteet asukkaista, työpaikoista, oppilasmääristä sekä kaupan ja palvelun työpaikoista ennustevuosille. Liikenneverkon osalta lähtökohta on Vantaalla yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys (taulukko) ja muun seudun osalta vain jo päätetyt hankkeet.

Liikenteen hinnoittelussa lähtöoletuksena on yleiskaavan mukaiset pysäköintimaksut kaupunkikeskustoissa, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua. Liikenneverkkokuvaukset on laadittu Vantaan kaupungin toimittamien tietojen, hankkeista olemassa olevien suunnitelmien ja aiempien liikennemallikuvausten perusteella.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Vaikutusten teemat

Kaavarungon tavoitteet

Työn vaikutusten arvioinnin lähtökohta on kaavarungon tavoitteet:

- Ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys
- Kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille
- Kestävän liikkumisen lisääminen
- Kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen
- Kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen

Arvioitavat liikennevaikutukset

Tavoitteiden toteutumista kuvataan seuraavien teemojen kautta:

- Matkamäärien ja kulkutapaosuuksien kehitys
- Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys
- Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen
- Työvoiman saavutettavuus yritysten näkökulmasta
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Kulkutapajakauman kehitys

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Työvoiman saavutettavuus

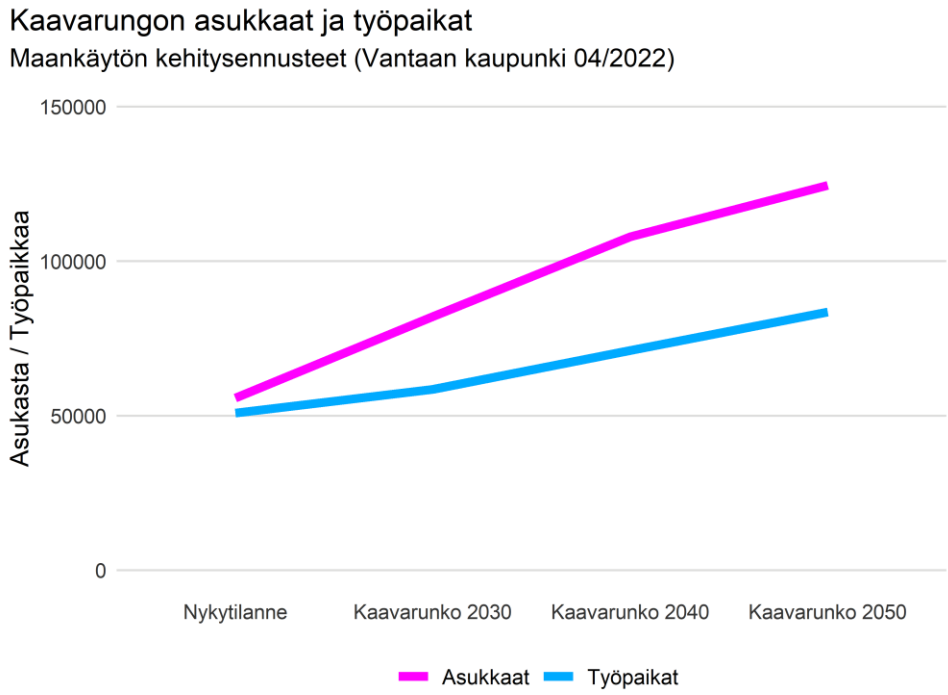
Joukkoliikenteen saavutettavuus

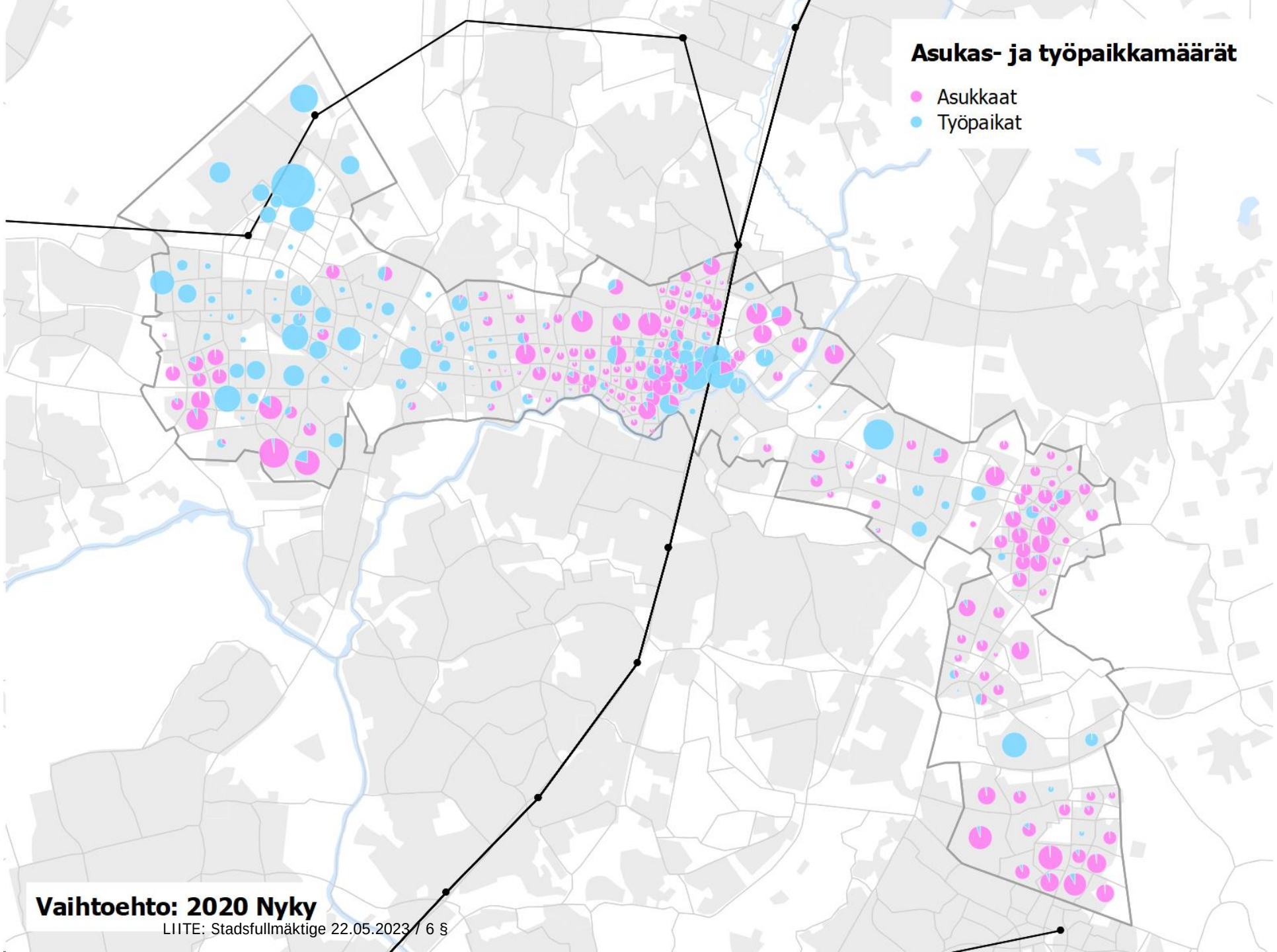
Maankäytön kehitys vaikutusten lähtökohtana

Maankäyttö kasvaa ja painottuu enemmän asutukseen

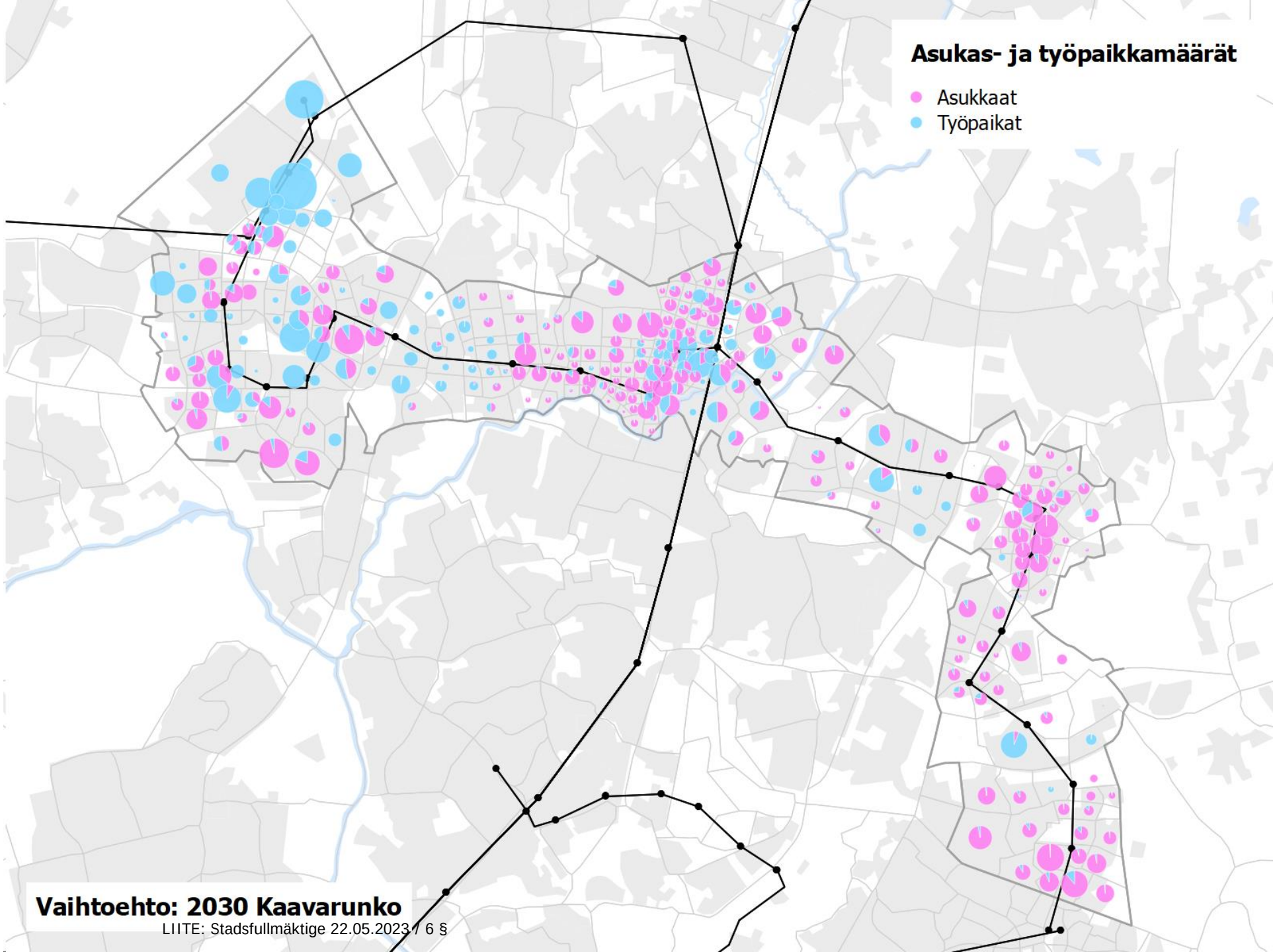
Kaavarunko perustuu maankäytön tiivistymiseen raitiotien varrelle ja asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat voimakkaasti nykytilanteesta. Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 125 000 asukasta. Samoin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 60 % nykytilanteesta ja kaavarungon alueella on ennusteiden mukaan vuonna 2050 noin 84 000 työpaikkaa.

Kaavarunkoalueen maankäyttö painottuu tulevaisuudessa nykyistä enemmän asutukseen, mikä on seurausta erityisesti Aviapoliksen muuttumisesta työpaikkapainotteisesta alueesta asuinalueeksi. Nykytilanteessa Aviapoliksen alueella on pääasiassa toimitiloja ja alue on melko väljästi rakennettu, mutta uusi kehitys on pääosin tiivistä asuinrakentamista. Asuinalueiden liikkumisen profiili on hyvin erilainen verrattuna toimitiloihin, joten tämä vaikuttaa merkittävästi myös liikkumiseen alueella ja nostaa erityisesti kävellen tehtävien matkojen osuutta kaikista matkoista.

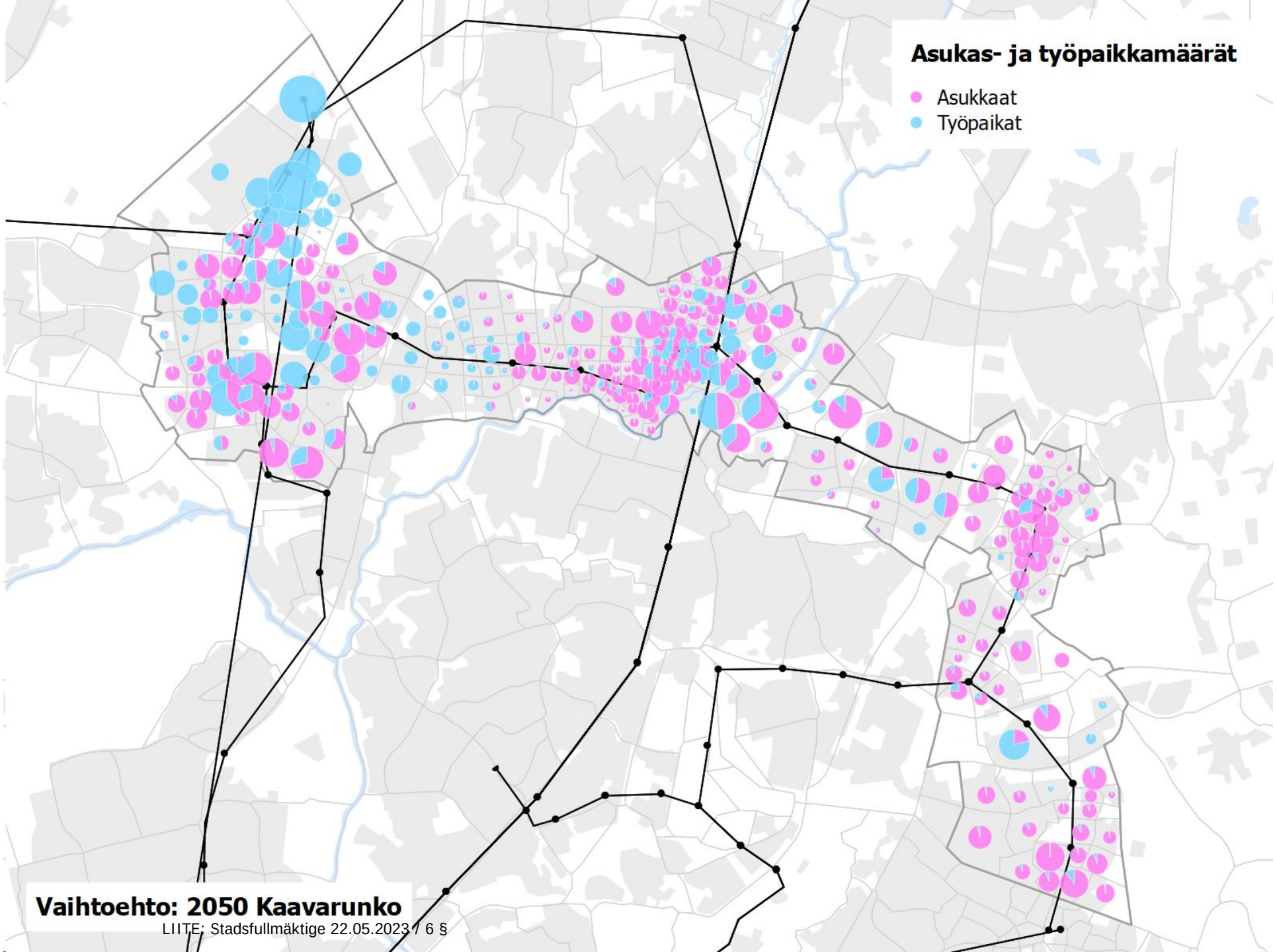




LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Matkamäärien kehitys

Matkamäärien kehitys

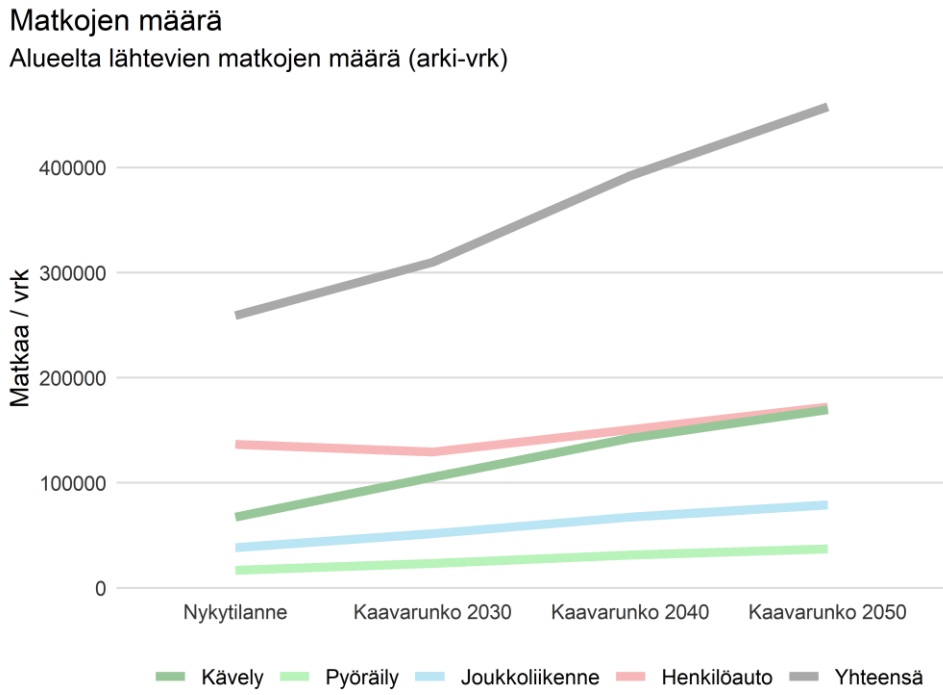
Matkamäärien muutos mittaa maankäytön kasvusta aiheutuvia vaikutuksia liikkumiseen. Matkamäärien kehitykseen vaikuttaa maankäytön kasvun ohella myös matkojen suuntautuminen ja kulkutapajakauma, joka edelleen riippuu tarjotusta liikkumisen palvelutasosta eri kulkutavoilla.

Matkamäärät on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.



Kulkutapajakauman kehitys

Kulkutapajakauman kehitys

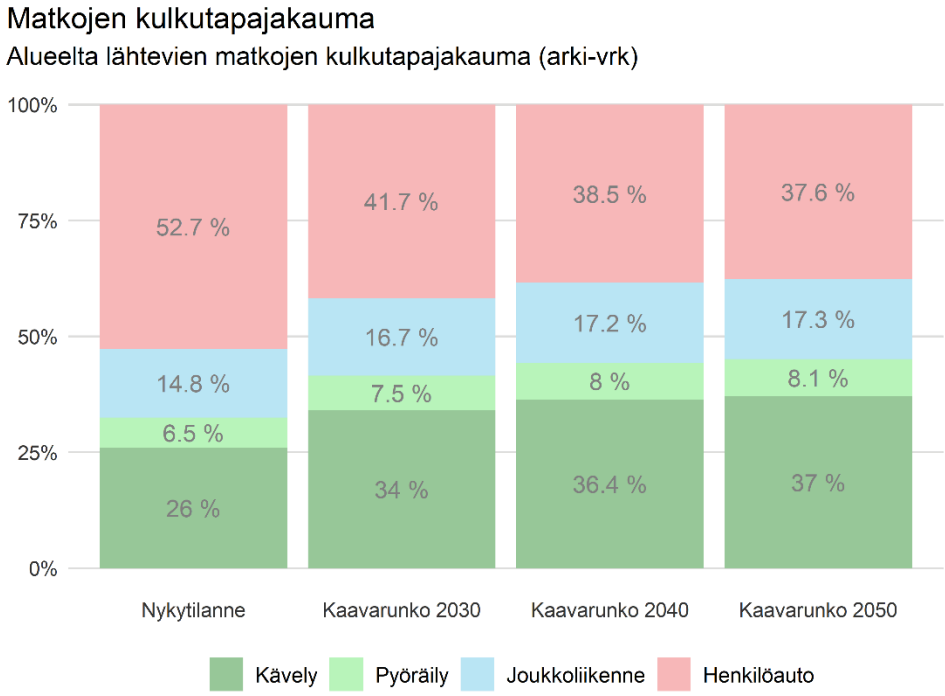
Kulkutapajakauma on matkamäärien ohella tärkeä mittari, joka kuvaa. maankäytön ja liikenneverkon tarjoamia mahdollisuuksia liikkumiseen.

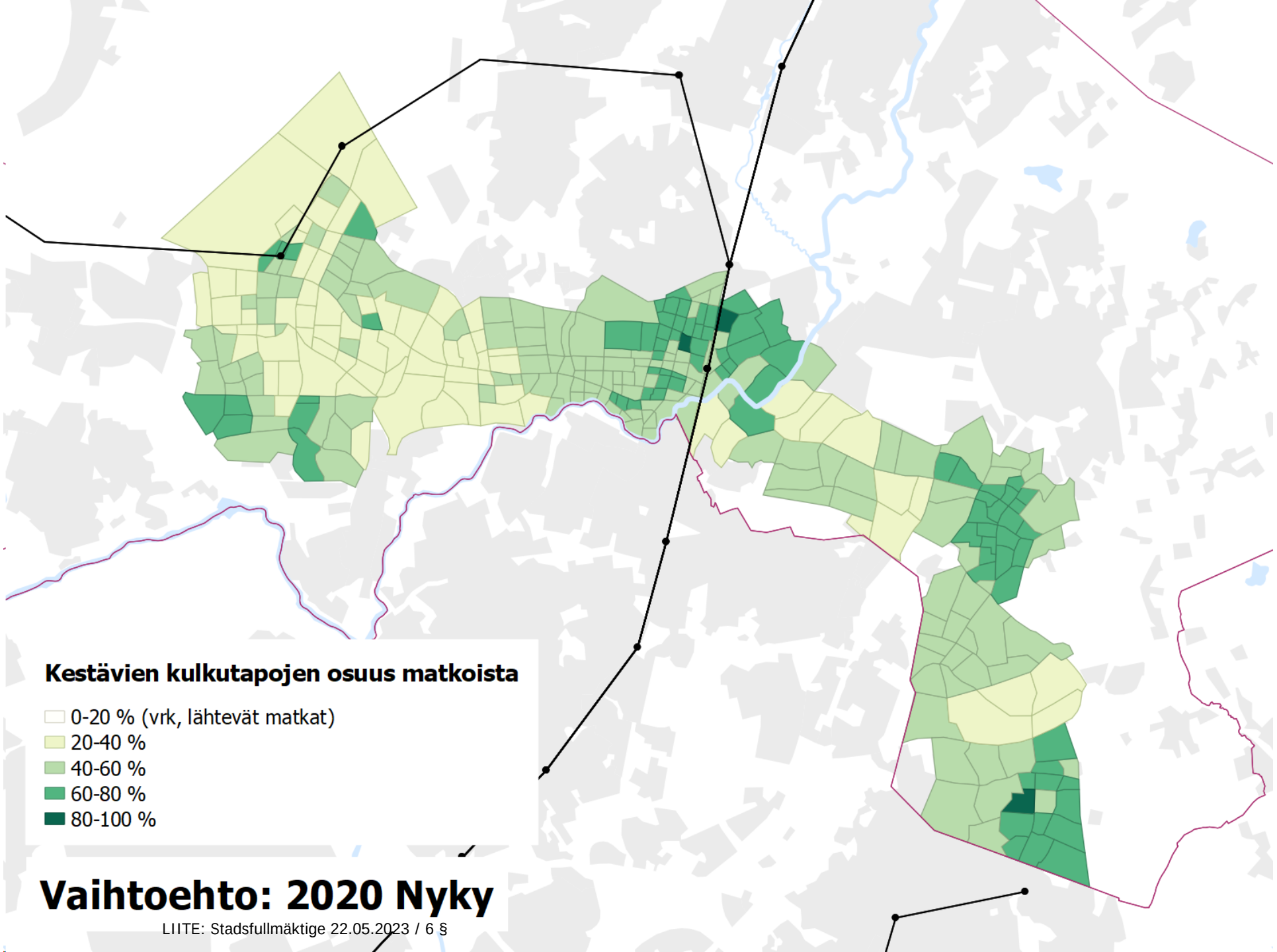
Kulkutapajakauma on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja raitiotien rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen. Asukkaat tekevät suuren määrän ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja lähialueella kävellen ja pyörällä, kun taas työpaikoille saavutaan kauempaa, jolloin matkustus painottuu enemmän moottoroituihin matkoihin.

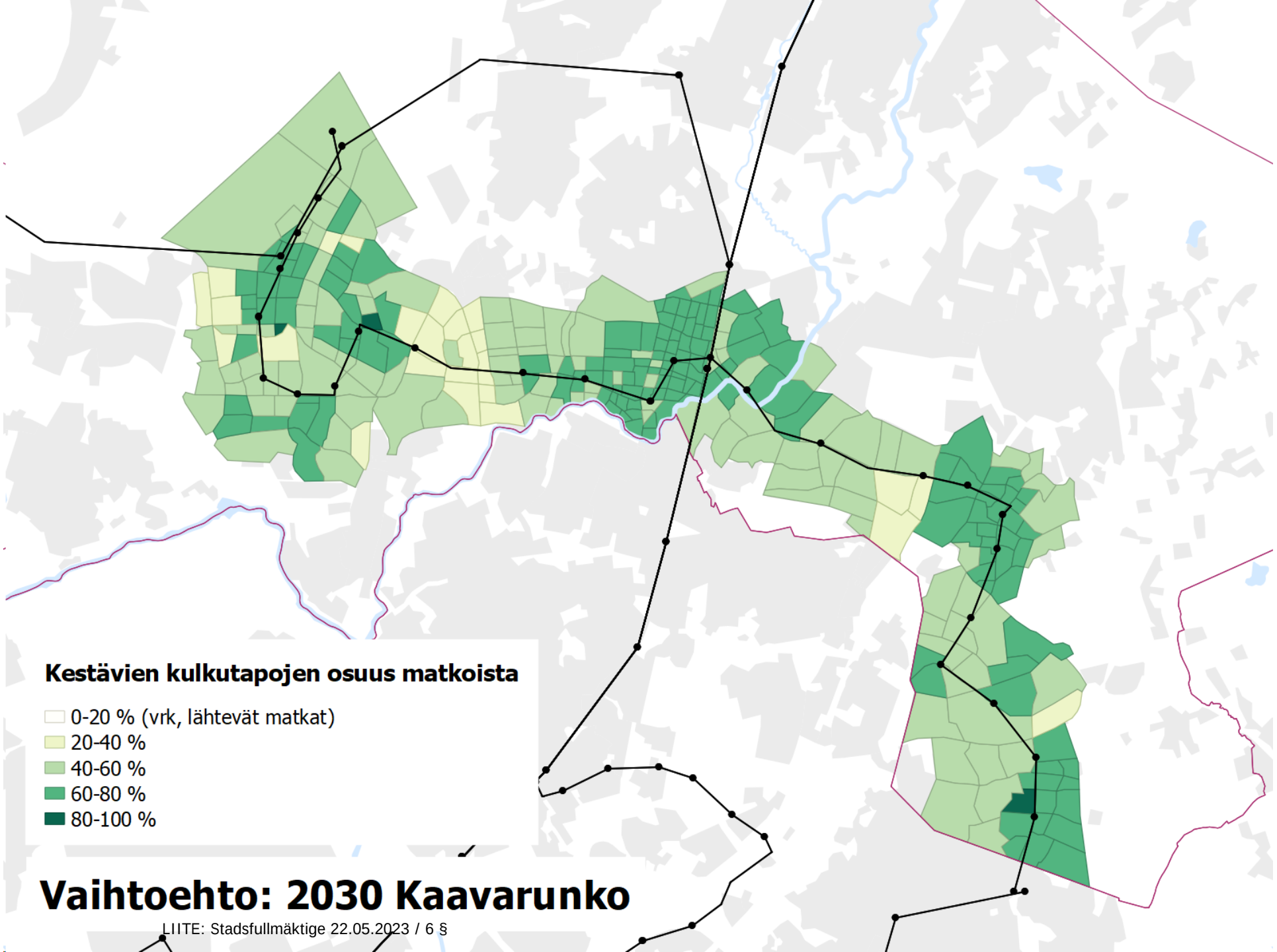
Samalla myös kaavarunkoalueen maankäytön tiivistyminen nostaa kävelyn kulkutapaosuutta ja raitiotien tuoma parannus joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa joukkoliikenteen suosion kasvuun.





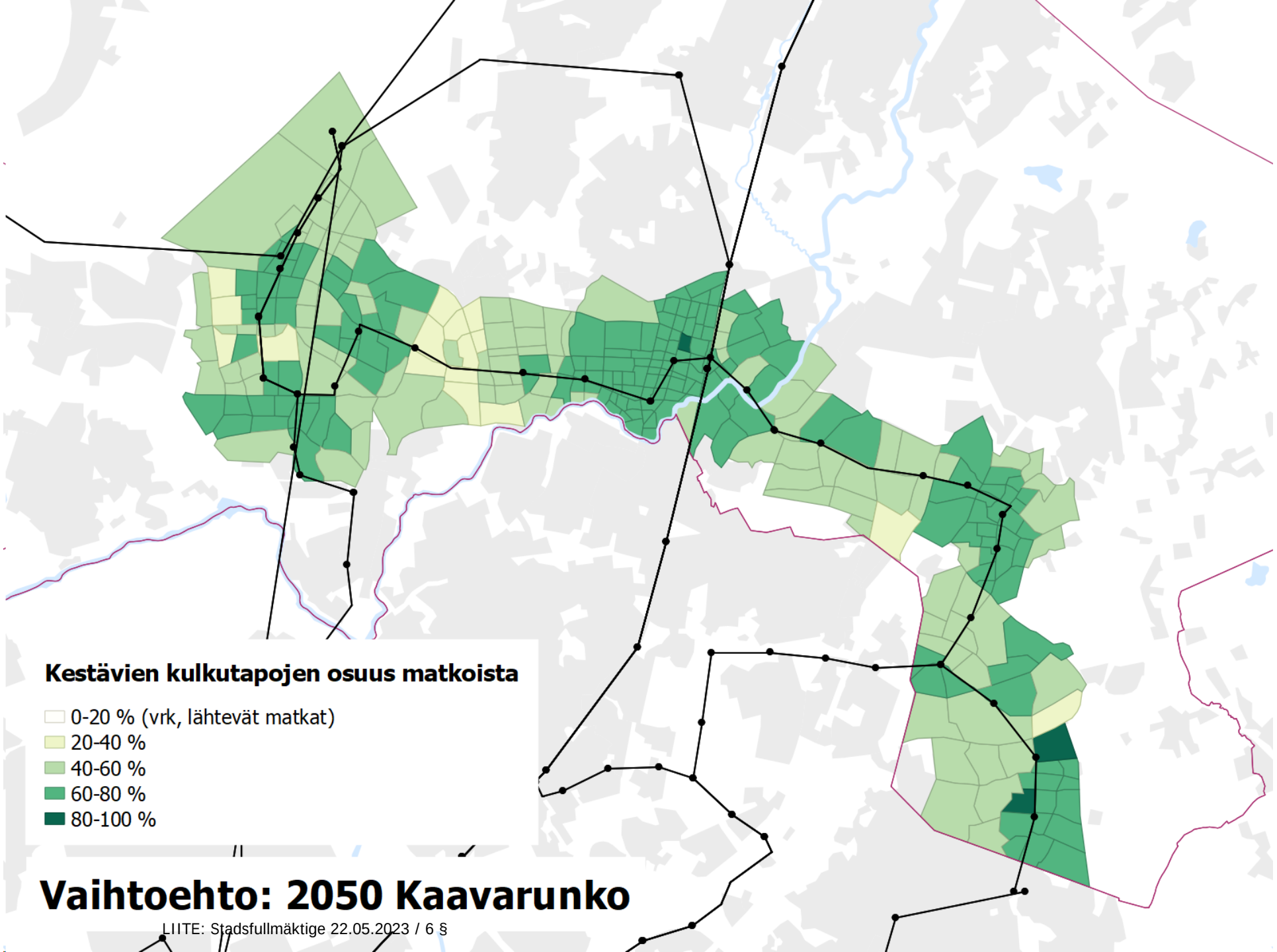
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Liikennesuoritteen muutokset ja päästökehitys

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttaa kaksi tekijää liikenteen suoritteet ja ajoneuvojen yksikköpäästöt. Liikenteen suoritteet tarkoittavat katuverkolla ajettuja kilometrejä, johon vaikuttaa matkamäärien lisäksi kulkutapaosuudet, matkojen suuntautuminen ja pituus. Suorite on laskettu tässä poimimalla kaavarunkoalueelta lähtevät matkat ja niiden pituudet.

Ajoneuvojen yksikköpäästöt tarkoittavat hiilidioksidipäästöjä ajettua kilometriä kohden. Yksikköpäästöjen kehitys riippuu ajoneuvoteknologian ja autokannan kehityksestä. Tässä yksikköpäästöt ovat Helsingin seudun autokannan ennusteen (Sitowise 2021) mukaisia.

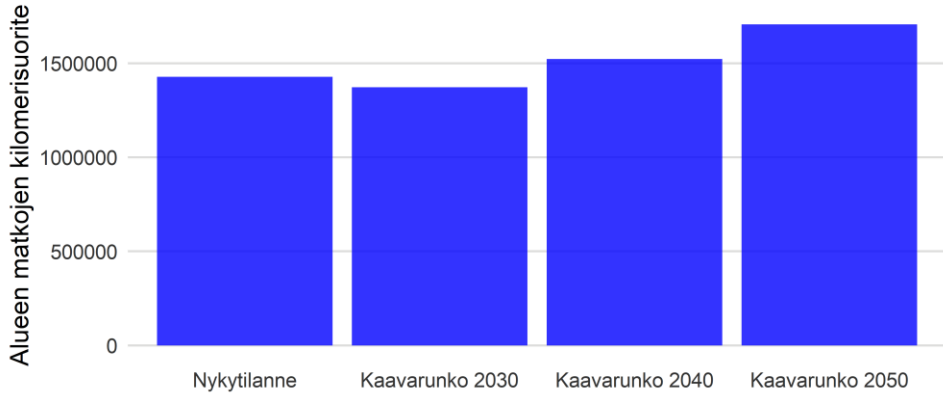
Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden, mikä johtuu autokannan uusitutumisesta ja uusien autojen painottumisesta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin.

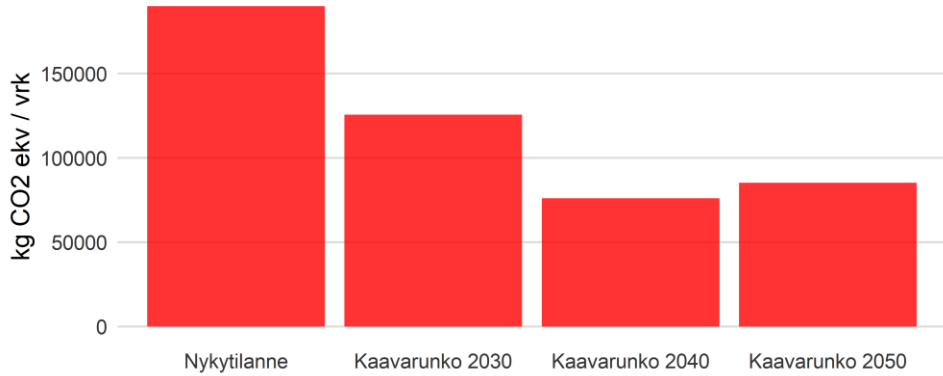
Kaavarunkoalueen matkojen kilometrisuorite

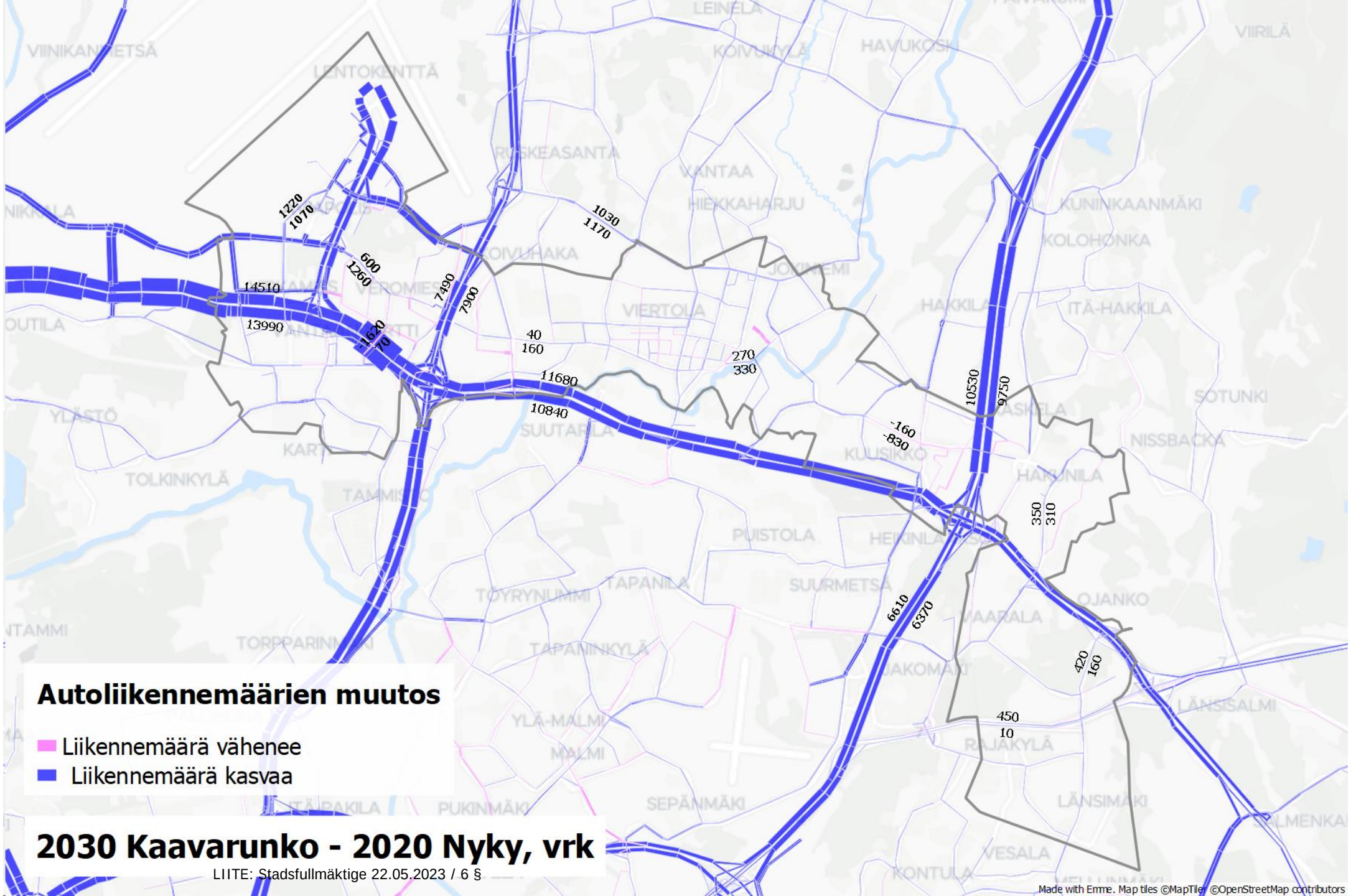
Alueelta lähtevien matkojen kilometrisuorite henkilöautolla (arki-vrk)



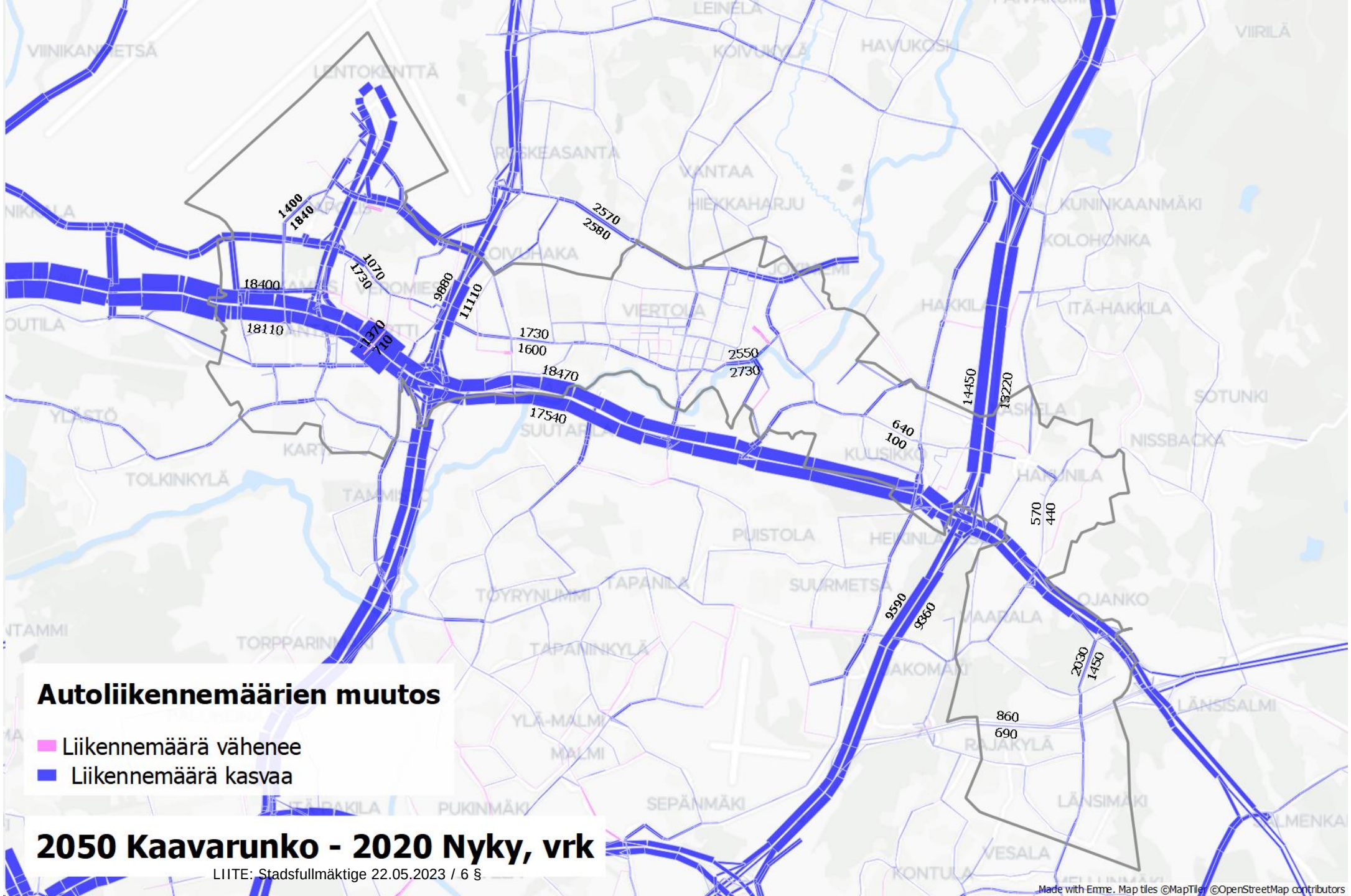
Kaavarunkoalueen matkojen päästöt

Alueelta lähtevien matkojen aiheuttamat CO2-päästöt (arki-vrk)





LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

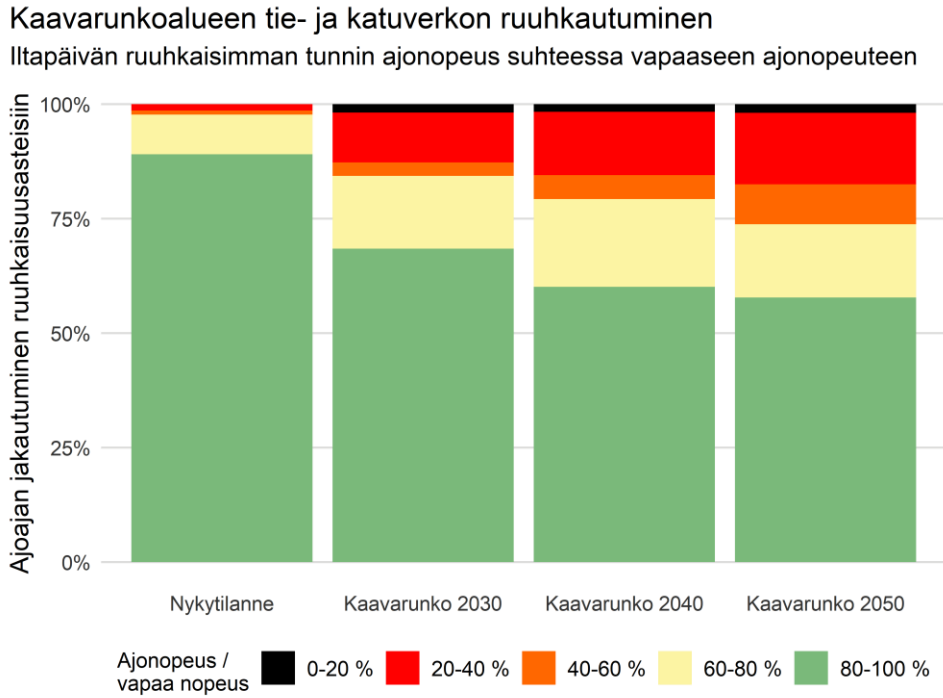
Ruuhkautumista mitataan suhteuttamalla iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana toteutunut ajonopeus kadun vapaaseen nopeuteen. Vapaa nopeus tarkoittaa ajonopeutta ruuhkattomissa olosuhteissa ja on yleensä hieman nopeusrajoitusta alempi.

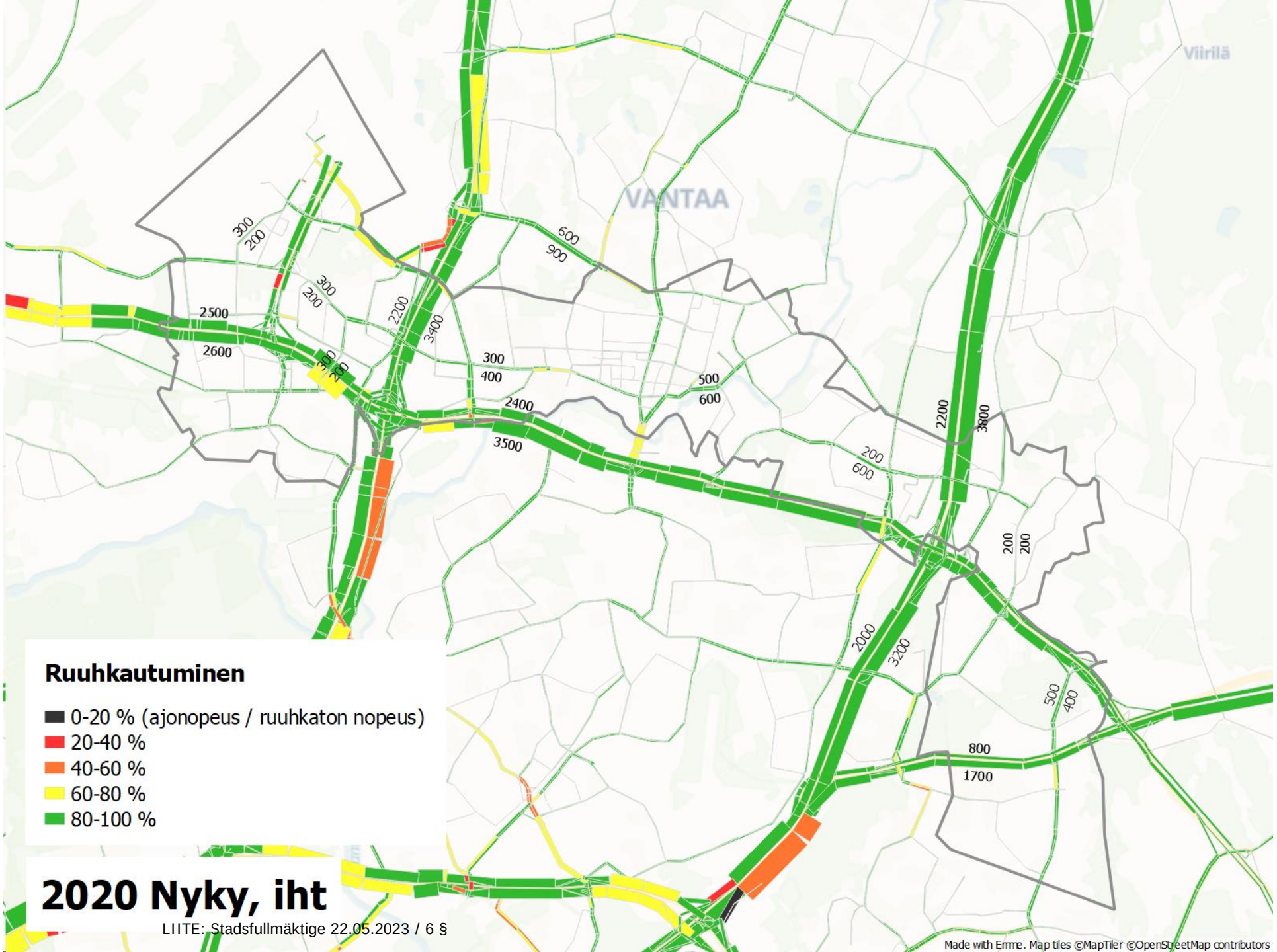
Tieverkon ruuhkautumisen analysointi liikenne-ennustemallilla ei huomioi todellista jonojen muodostumista risteysten eri saapumissuunnille, joten tulokset ovat yksittäisten katujen osalta yleispiirteisiä ja suuntaa-antavia.

Kaavarungon vaikutukset

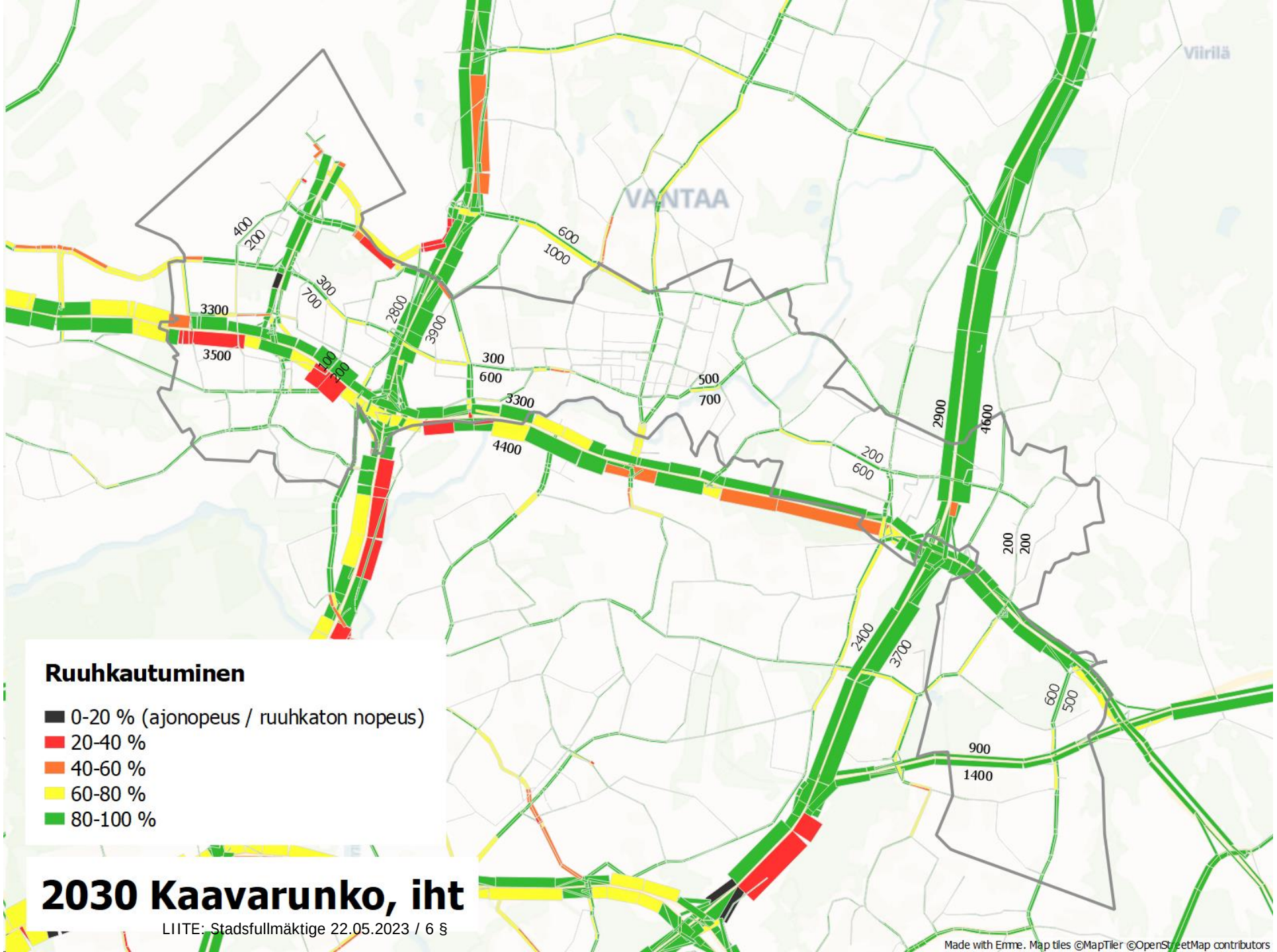
Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

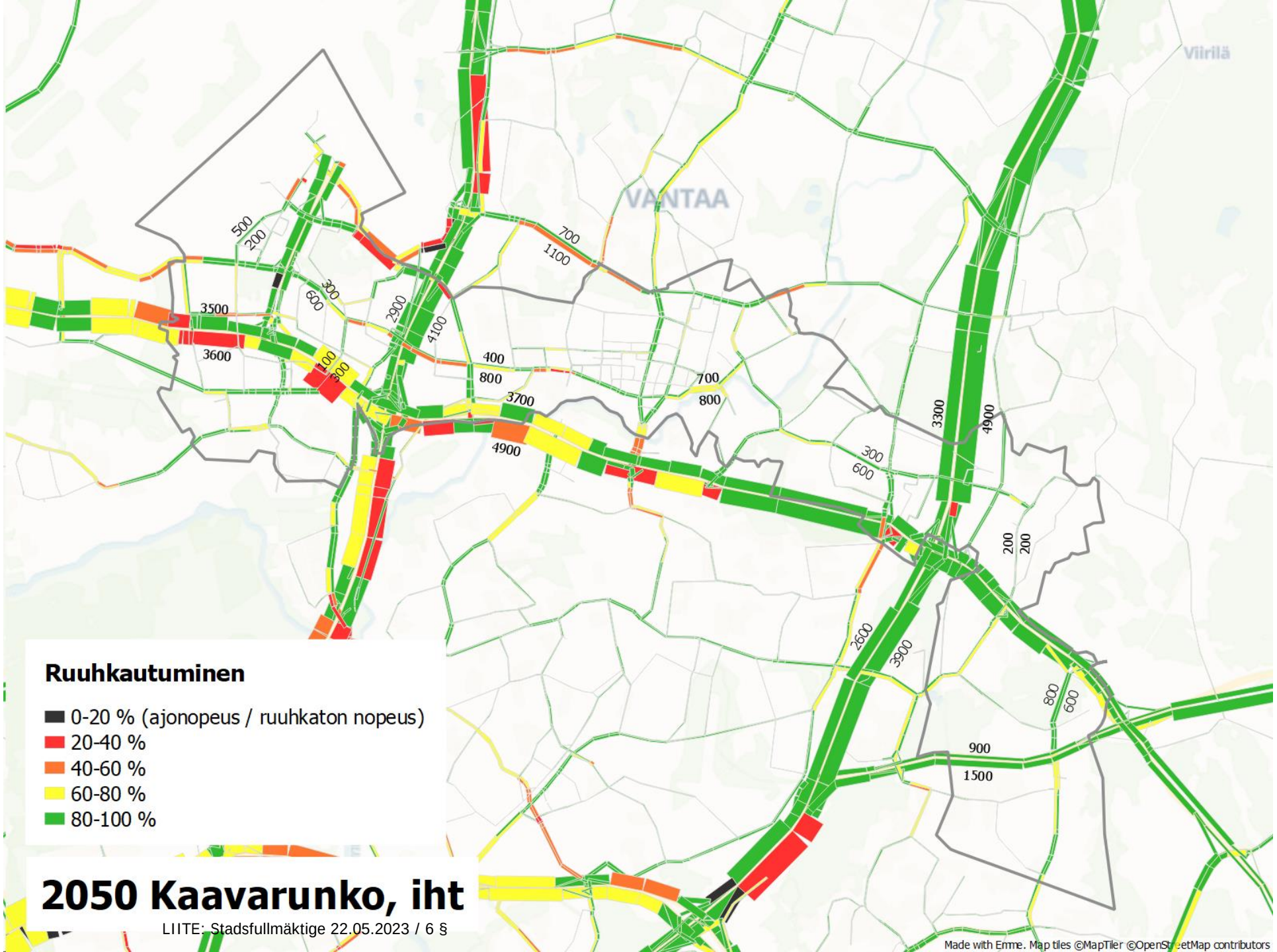
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.





LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §


Ruuhkautuminen
0-20 % (ajonopeus / ruuhkaton nopeus)
20-40 %
40-60 %
60-80 %
80-100 %
2030 Kaavarunko, iht
LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §
VANTAA
Viirilä
400
200
300
700
3300
3500
100
200
2800
3900
600
1000
300
600
3300
4400
500
700
2900
4600
200
600
200
200
2400
3700
600
500
900
1400
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors


Ruuhkautuminen
0-20 % (ajonopeus / ruuhkaton nopeus)
20-40 %
40-60 %
60-80 %
80-100 %
2050 Kaavarunko, iht
LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §
VANTAA
Viirilä
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Työvoiman saavutettavuus

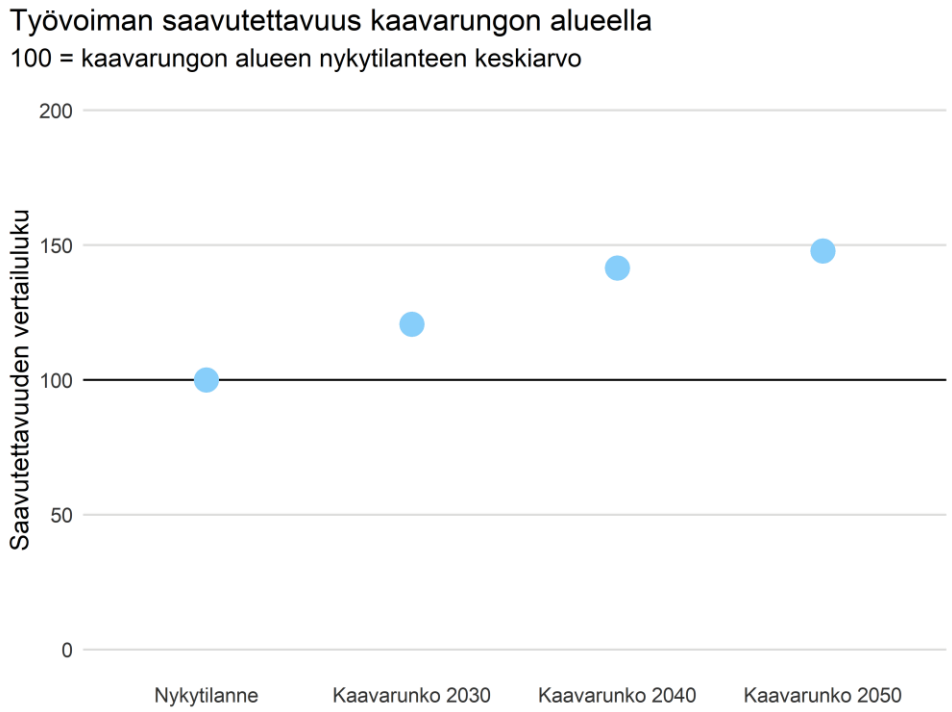
Työvoiman saavutettavuus

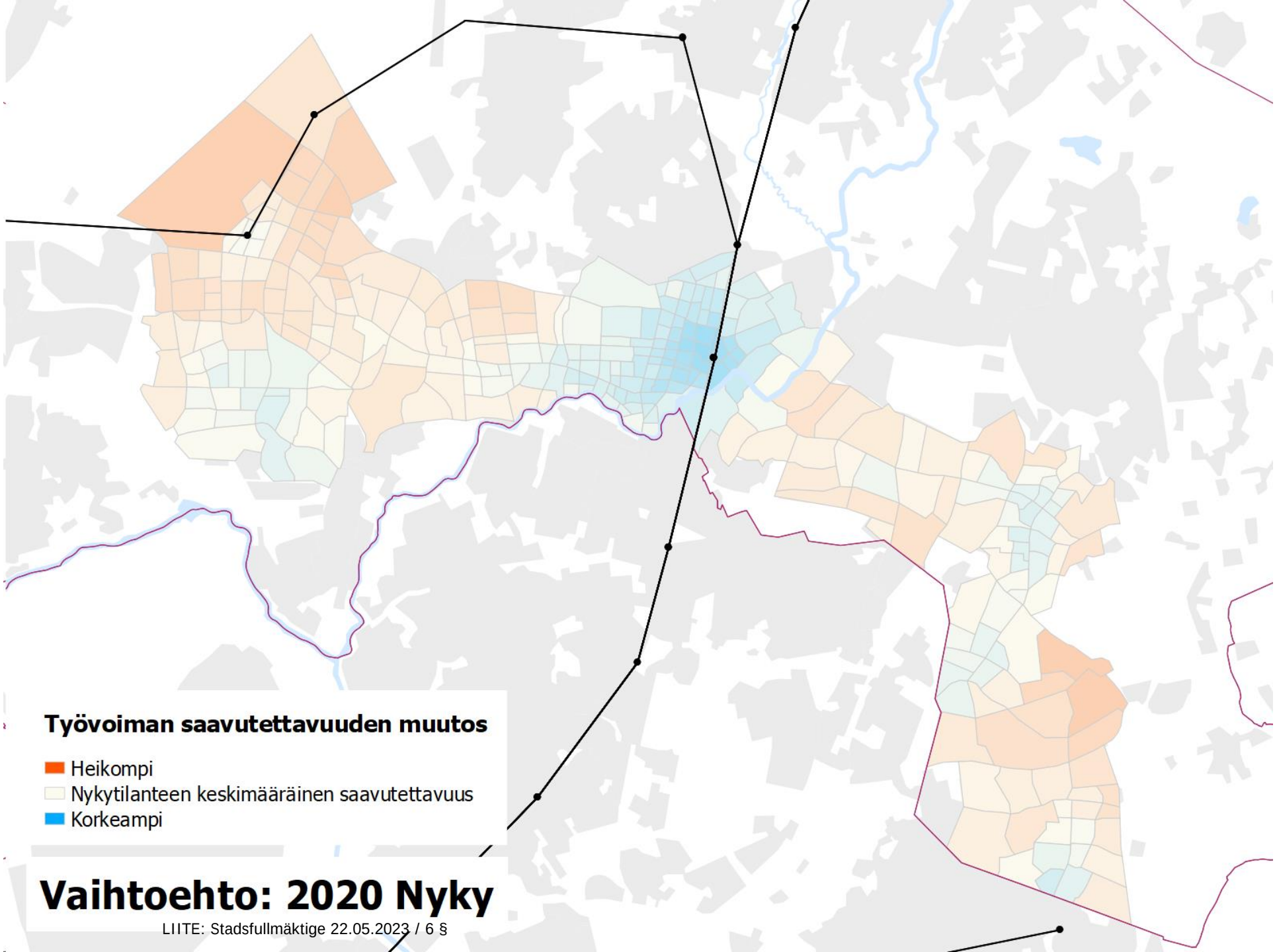
Työvoiman saavutettavuus kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta. Työvoiman saavutettavuutta mitataan asukasmääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä työpaikan ja asuinpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Työpaikan vieressä oleva asutus saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työperäiset matkat. Saavutettavuus huomioi eri kulkutavat niiden käytön suhteessa.

Työvoiman saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työvoiman saavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

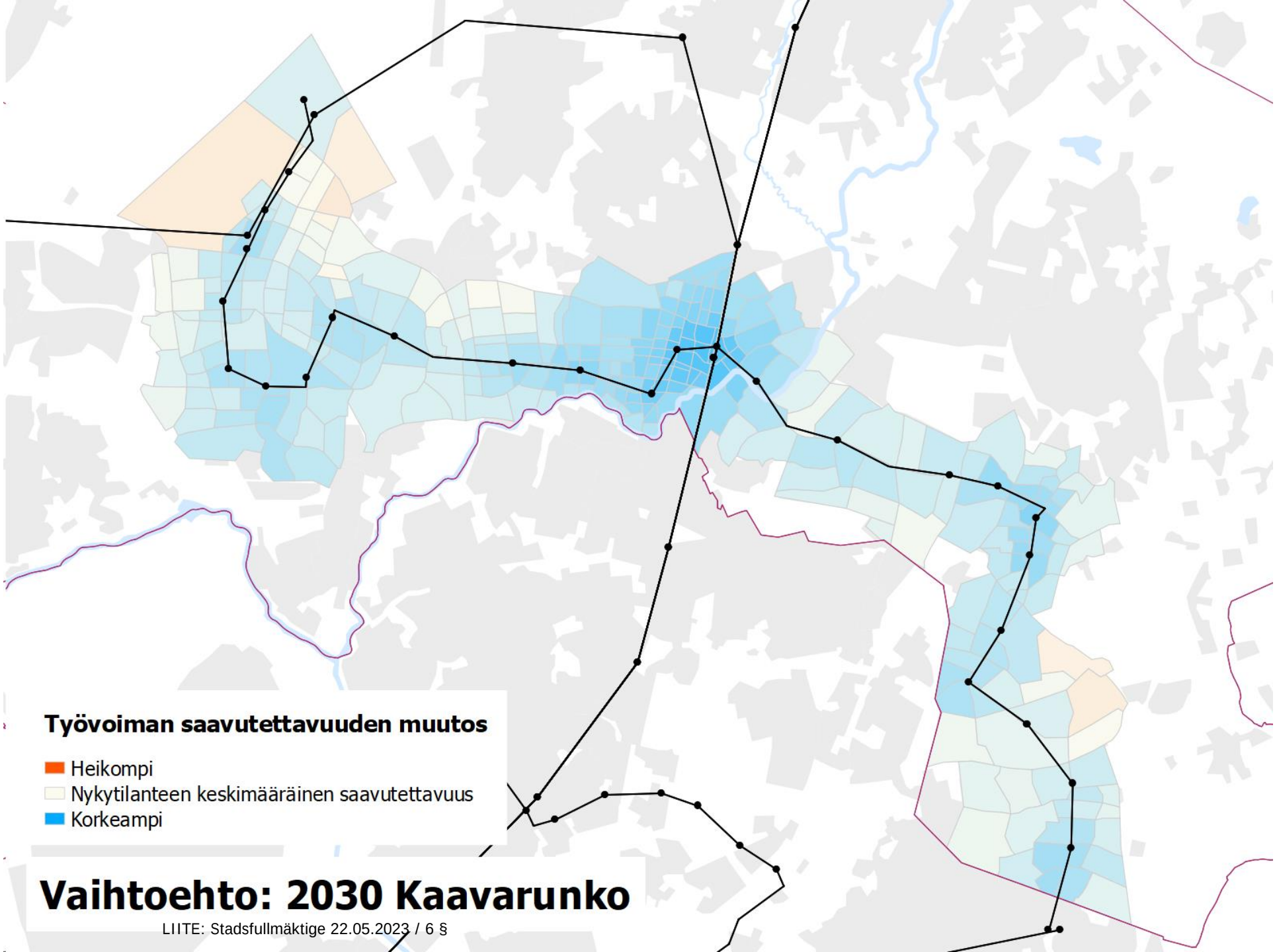
Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon vaikutuksesta työpaikka-alueiden läheisyyteen sijoittuu tulevaisuudessa enemmän asukkaita, mikä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen. Lisäksi raitiotien myötä joukkoliikenteen palvelutaso paranee, mikä tuo muun seudun asuinalueita lähemmäs työpaikkoja. Suhteessa muuhun seutuun kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus on nykyisin keskimääräistä heikompi ja tulevan kehityksen myötä pitkän aikavälin saavutettavuus on seudun keskiarvon mukainen. Kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus kehittyy siten muuta Helsingin seutua nopeammin.



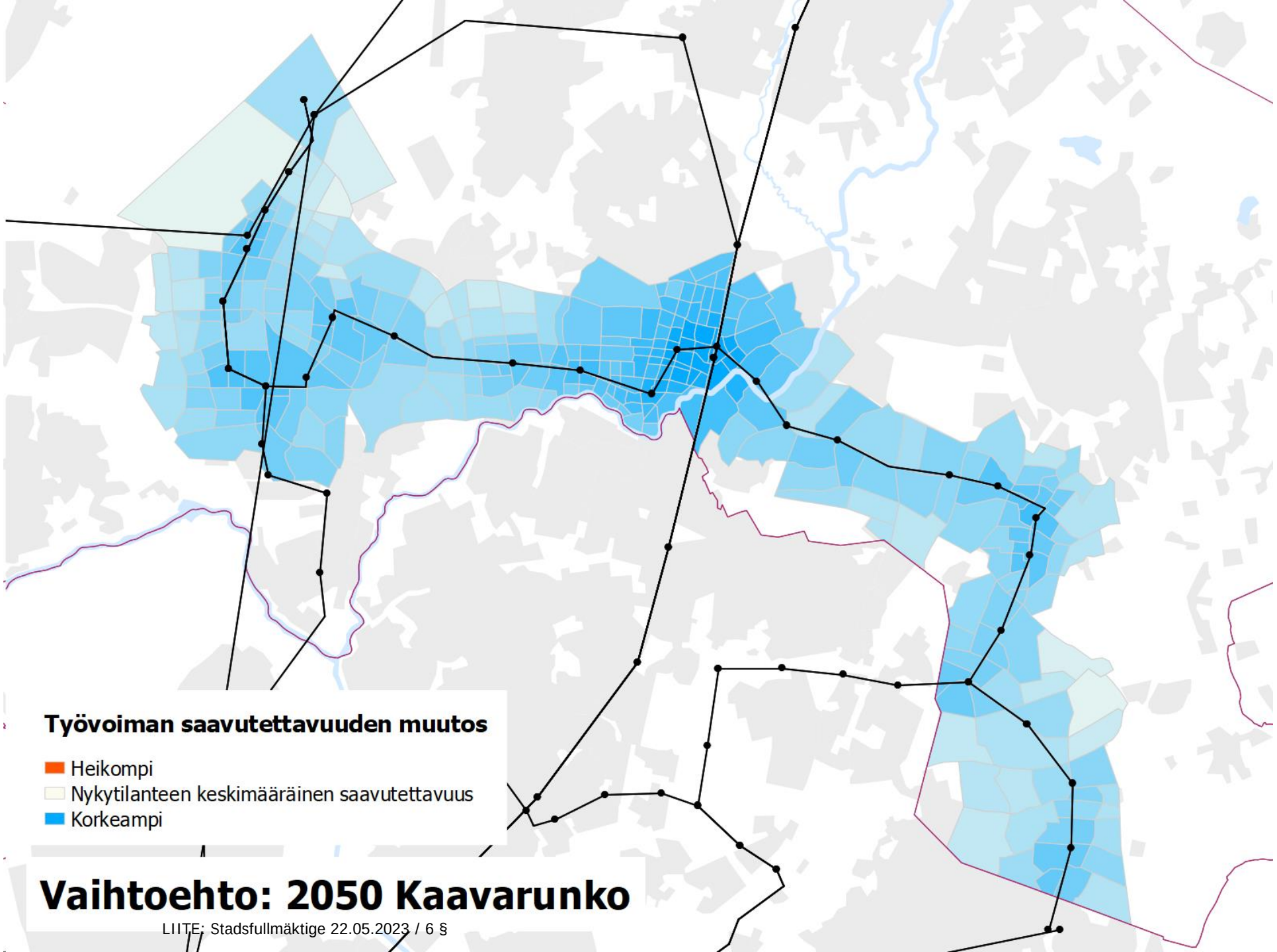


LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

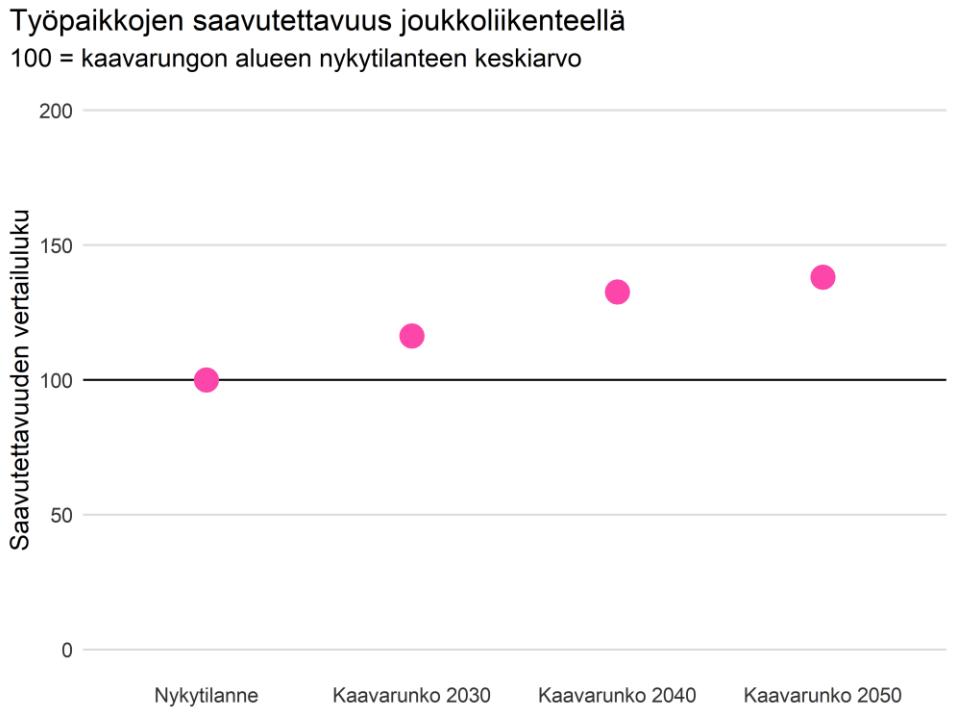
Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä on tärkeä sijoittumistekijä asukkaille. Saavutettavuutta mitataan tässä työpaikkamääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä asuinpaikan ja työpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Asutuksen vieressä oleva työpaikka saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työmatkat. Kulkutavoista huomioidaan vain joukkoliikenne.

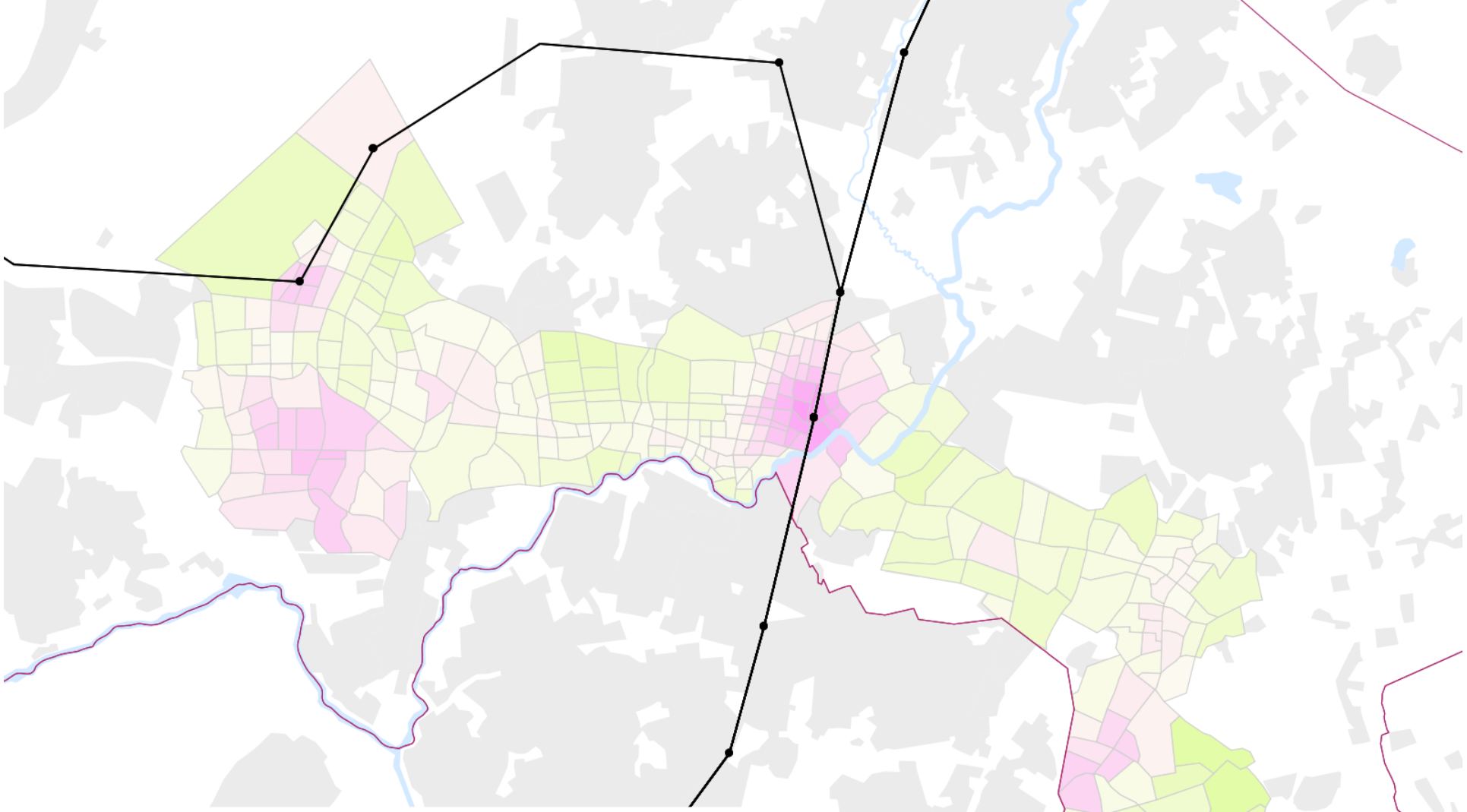
Saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työpaikkasaavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

Kaavarungon vaikutukset

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Työpaikkojen saavutettavuus ei kehity yhtä voimakkaasti kuin työvoiman saavutettavuus, koska asukasmäärien kasvu kaavarunkoalueella on suurempaa kuin työpaikkamäärien kasvu.

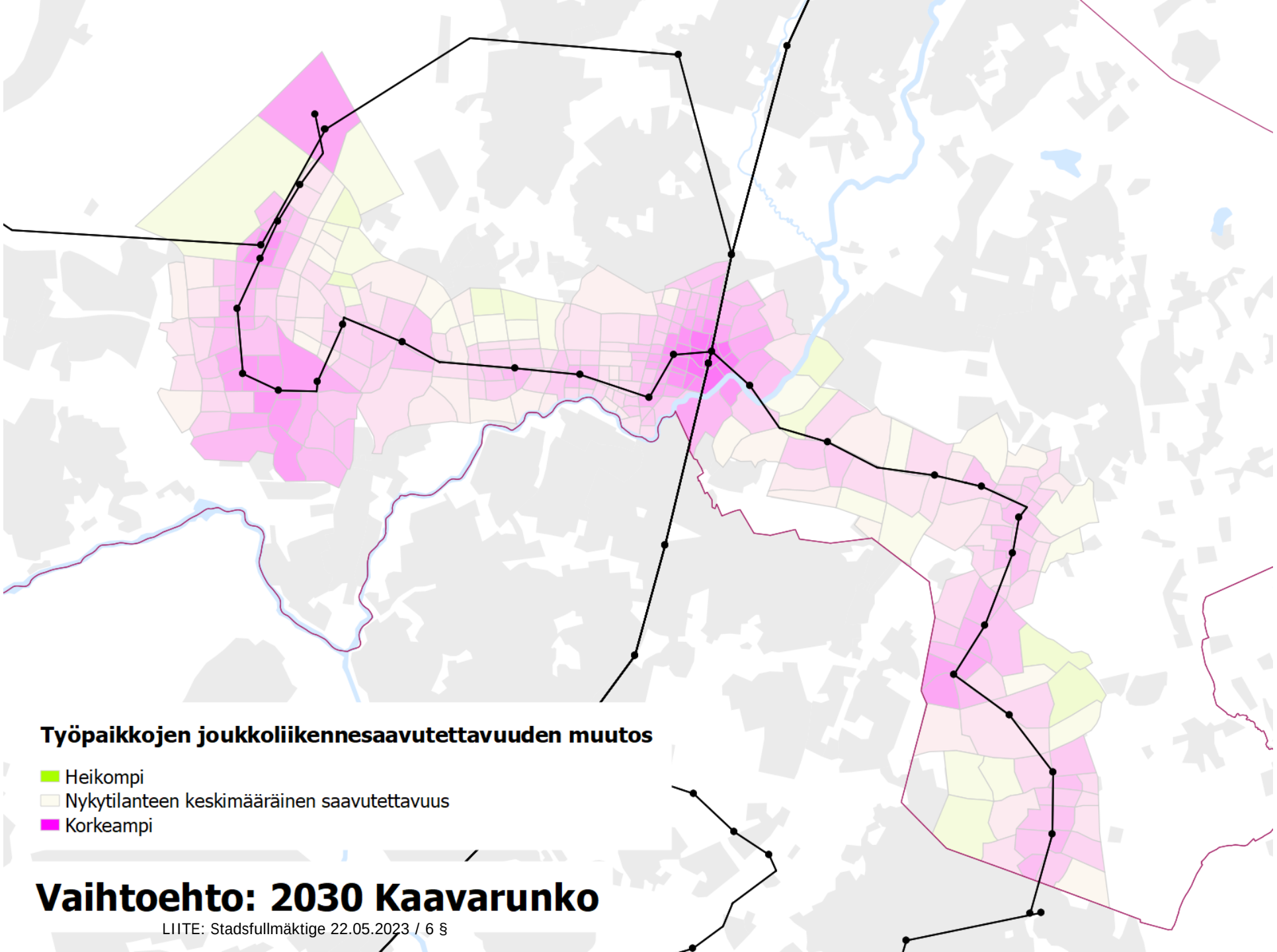
Alueellisesti tarkastellen työpaikkojen joukkoliikennesaavutettavuus on nykytilanteessa keskimääräistä parempi Tikkurilan alueella, Hakunilassa ja Pakkalassa. Raitiotien liikennöinnin aloituksen jälkeen nykytilanteen keskiarvoa parempia alueita ovat kaikki raitiotiepysäkkien ympäristöt ja pitkällä aikavälillä käytännössä koko käytävä.





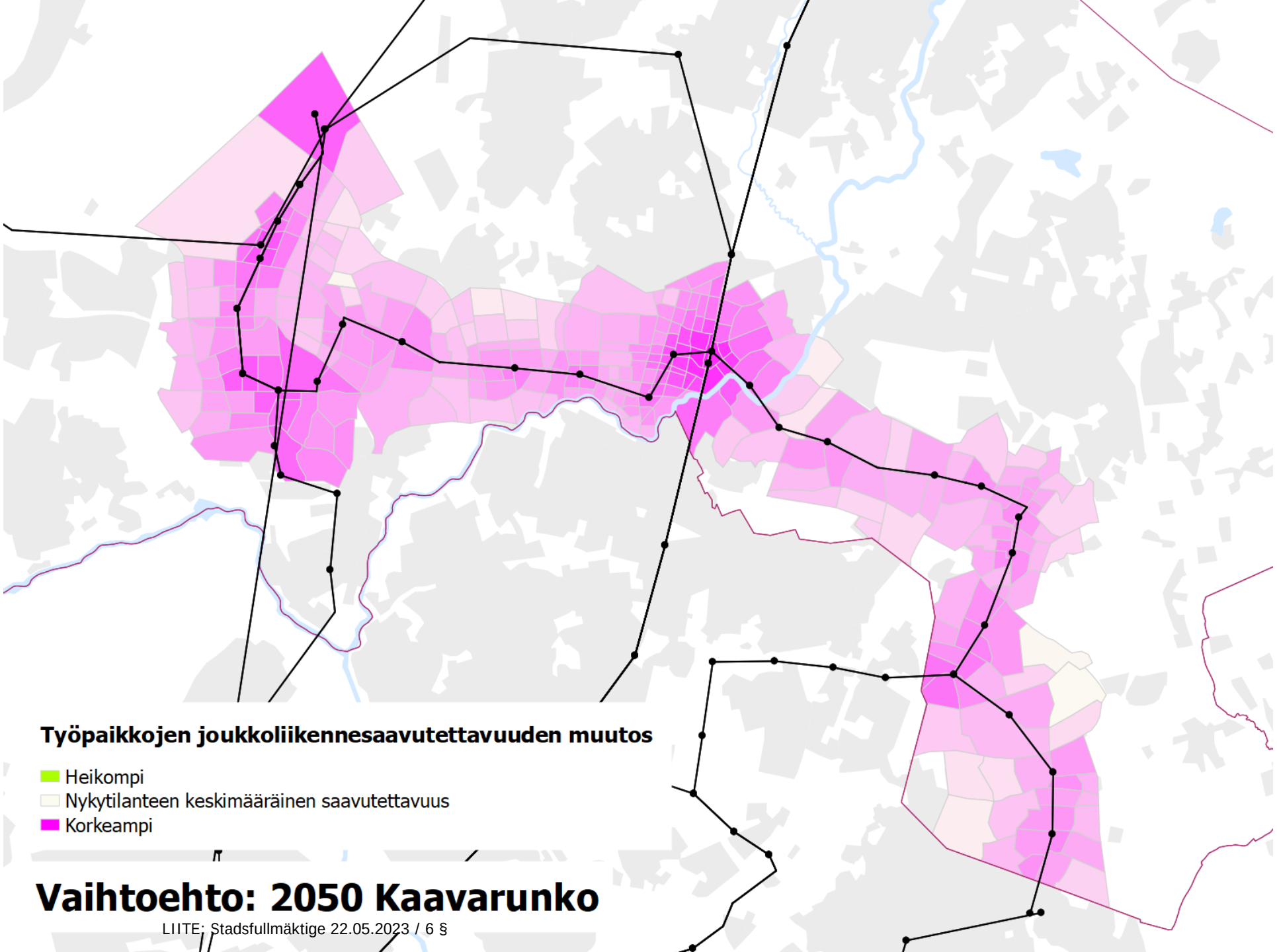
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Herkkyystarkastelut

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta on siksi testattu herkkyystarkastelulla.

Herkkyystarkastelut on tehty vuodelle 2050 ja niihin on valittu muuttujia, joilla tiedetään olevan voimakkain vaikutus liikkumisen ja liikenteen kehitykseen.

Tässä työssä toteutetut tarkastelut ovat:

1. **Ruuhkamaksujen käyttöönotto**. Perusennuste ei sisällä ruuhkamaksuja, joten tässä testataan miten MAL19-suunnitelman mukaiset porttimallilla toimivat ruuhkamaksut vaikuttavat tuloksiin.
2. **Pysäköintimaksujen poisto**. Perusennusteessa on mukana Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut yleiskaavan ennusteiden mukaisesti. Tässä tarkastelussa liikenne-ennusteet on ajettu nykyisillä pysäköintimaksuilla.
3. **Ei etätöiden yleistymistä**. Perusennusteessa on huomioitu pandemian pitkäaikaisvaikutukset etätyön yleistymisen osalta. Tässä on tehty tarkastelu ennen pandemiaa tehtyjen ennusteiden mukaisesti.

Kulkutapajakauman kehitys

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto

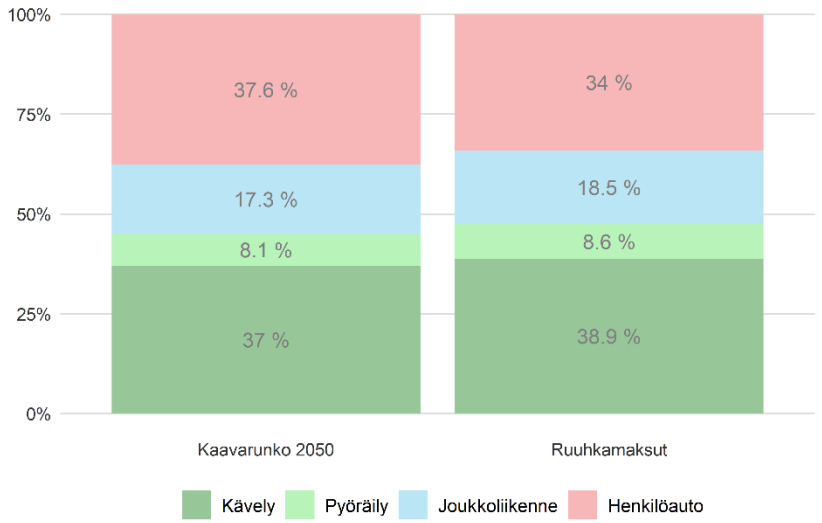
Ruuhkamaksut MAL19-suunnitelman mukaisella porttimallilla vaikuttavat erityisesti pääväylien kautta kulkeviin matkoihin (Kehä III, Tuusulanväylä ja Lahdenväylä).

Kulkutapajakauman muutos autoilusta muihin liikkumismuotoihin on merkittävä. Autolla tehtyjen matkojen määrä vähenee merkittävästi ja matkat korvautuvat tasaisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennematkoilla. Muutos kohdistuu liikenteen huipputunneille ja siten erityisesti työmatkoihin.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on vähäisempää ruuhkamaksujen myötä. Merkittävimmin autoliikenne vähenee pääväylien lisäksi Aviapoliksen alueella, mikä myös sujuvoittaa liikennettä. Suurimmalla osalla katuverkosta liikenne on sujuvaa myös perustarkastelussa vuonna 2050. Näillä kaduilla ruuhkamaksuilla on pienempi vaikutus liikennemäärään ja sujuvuuteen.

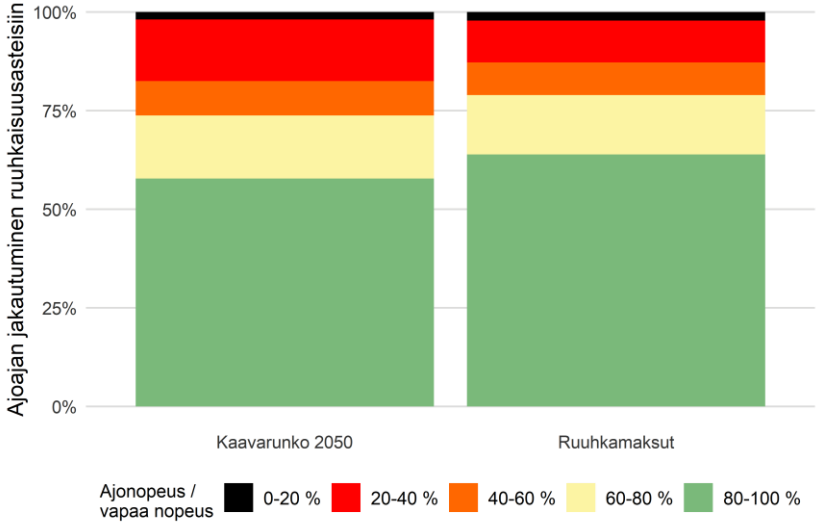
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)

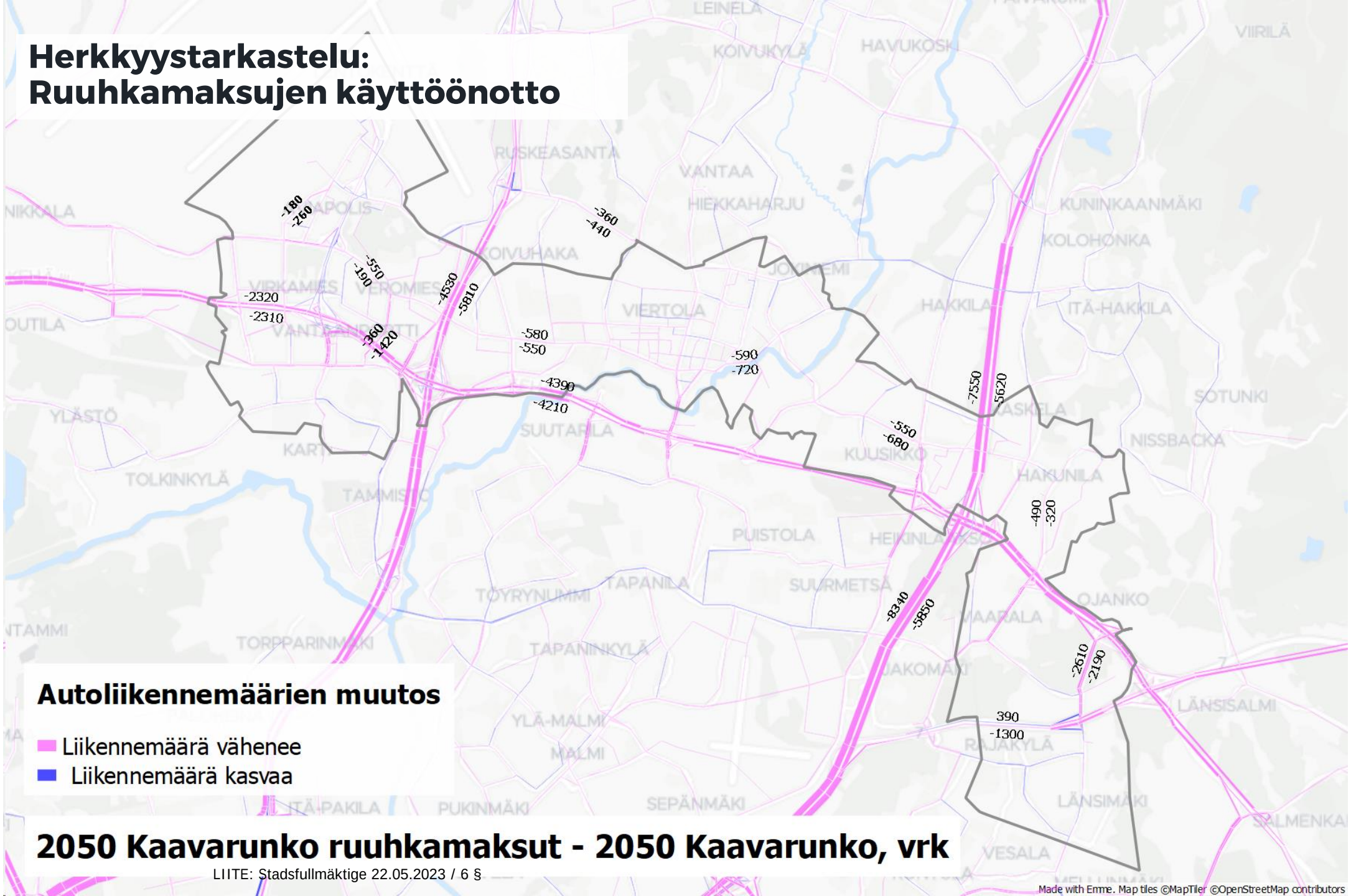


Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto



2050 Kaavarunko ruuhkamaksut - 2050 Kaavarunko, vrk

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Herkkyystarkastelu: Pysäköintimaksujen poisto

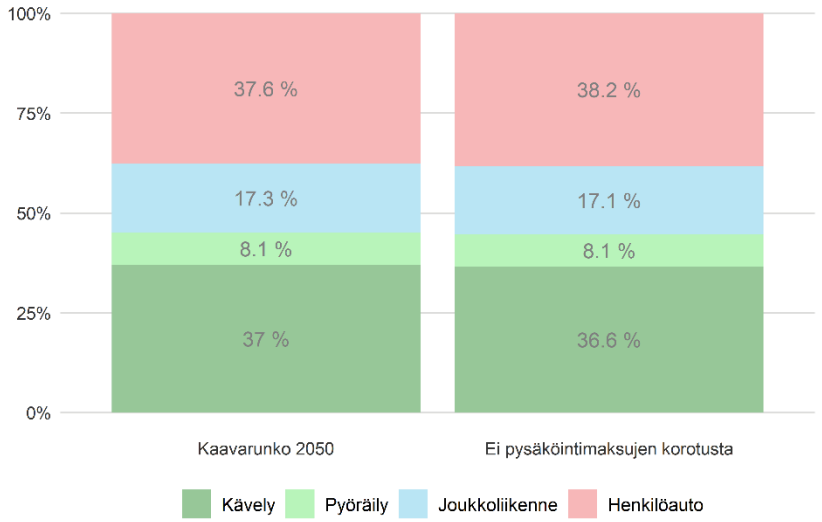
Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksujen poiston vaikutukset liikkumiseen ovat mallinnuksen perusteella vähäisiä kaavarungon alueella.

Kulkutapajakauman muutokset kaavarungon alueella ovat alle prosenttiyksikön suuruisia, vaikka paikallisesti keskustoissa (Tikkurila, Aviapolis) vaikutus autoliikenteen kulkutapaosuuteen on 3-5 %-yksikköä. Pääosaan kaavarungon autoliikennematkoista pysäköintimaksut eivät vaikuta.

Tie- ja katuverkon ruuhkautumisessa ei ole havaittavissa merkittäviä eroja, sillä pysäköintimaksut vaikuttavat lähinnä paikallisesti, mutta isommilla teillä liikennemäärät eivät juuri muutu.

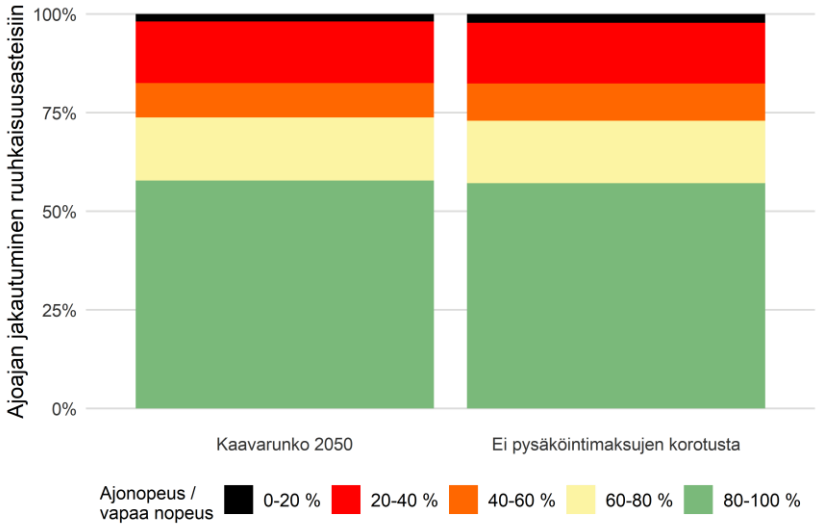
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ei etätöiden yleistymistä

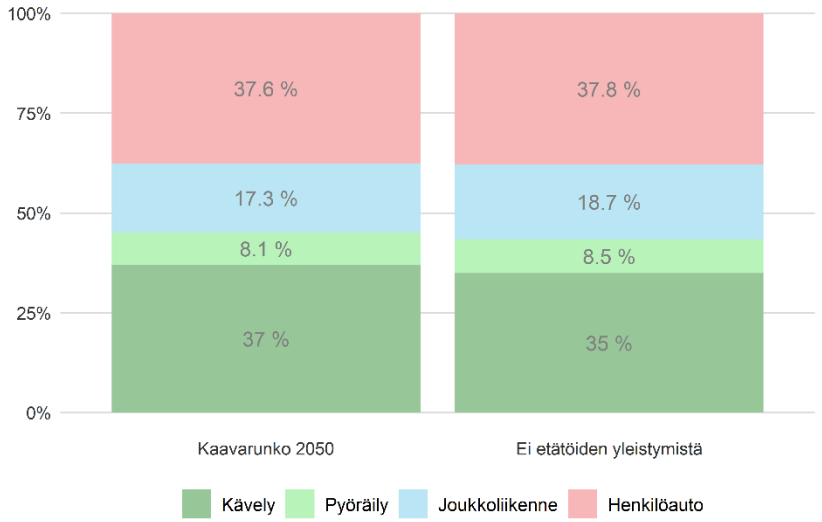
Tässä herkkyystarkastelussa on mallinnettu liikkuminen oletuksilla, jotka kuvaavat liikkumisvalintoja ennen koronapandemiaa. Tämänhetkisen käsityksen mukaan pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen koskevat erityisesti etätöiden yleistymistä ja ruuhkahuippujen tasaantumista, jolloin asiointi- ja vapaa-ajanmatkojen määrä kasvaa.

Kulkutapajakauman osalta herkkyystarkastelu ilman koronapandemian pitkäaikaisia vaikutuksia kasvattaa erityisesti joukkoliikennematkojen määrää ja vähentää kävelymatkojen määrää. Matkat painottuvat vapaa-ajan matkoista enemmän työmatkoihin, jotka suuntautuvat kauemmas kodista ja käyttävät näin harvemmin joukkoliikennettä. Autoilun ja pyöräilyn kulkutapaosuus ei juuri muutu herkkyystarkastelussa.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on suurempaa, jos pandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida. Autoilun kokonaismatkamäärä kasvaa hieman ja huipputuntien piikit ovat suurempia. Erityisesti Kehä III ruuhkautuu muutamalla osuudella perustarkastelua pahemmin, mikä näkyy suurien liikennemäärien vuoksi hyvin ruuhkautuneen ajoajan osuuden selkeänä kasvuna.

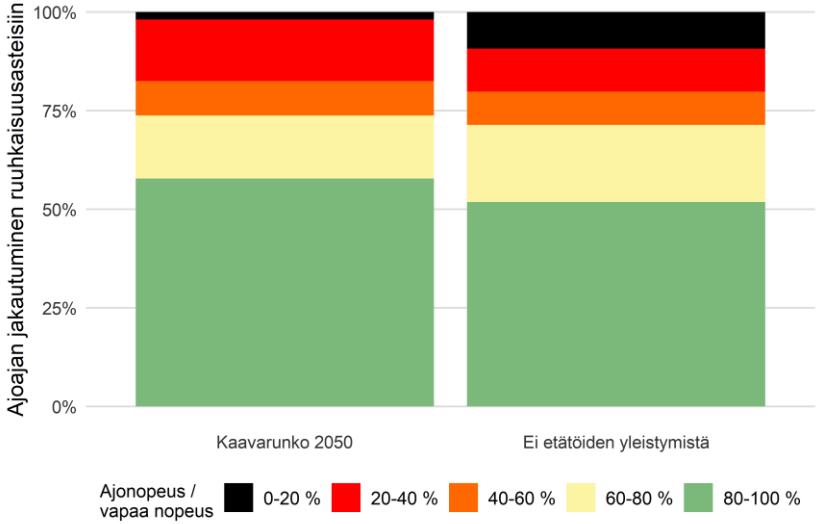
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Yhteenveto

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös tie- ja katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä.

Maankäytön tehostuminen tuottaa parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentää autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

LIITE: Stadsfullmäktige 22.05.2023 / 6 §

7 § **Detaljplaneändring 002485 och ändring av tomtindelningen, 64 Fastböle/Vandaspåran: Åkerbäcken**

VD/1123/10.02.04.00/2021
TeA/TLA/ MYL/ASA/VIK/EJ/KW

Genom detaljplaneändringen breddas gatuområdet på Skjutsvägen, Portmossvägen och Åkerbäcksvägen genom att delar av kvartersområdet samt park- och skyddsgrönområdet ändras till gatuområde. I detaljplaneändringen bereder man sig på Vandaspåran genom att anvisa ett tillräckligt gaturum för den infrastruktur som spårvagnen kräver samt för en förbättrad gatumiljö. Dessutom förbereder man sig på en passage till Lahtisledens byteshållplatser. Breddningen av gatuområdet baserar sig på de områdesreserveringar i gatuplanerna för Vandaspåran som färdigställdes 30.3.2022. Genom detaljplaneändringen ändras ett kvartersområde för affärsbyggnader (KM) delvis till gatuområde. Ett riktgivande område för byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll (et) för en pumpstation för fjärrvärme placeras i Skjutsvägens gatuområde i närheten av Åkerbäcksvägens korsning. I planen ges dessutom bestämmelser för gatuområdet i anslutning till vibrations- och stombullerskydd, bullerskydd, vegetationstak för eventuell spårvagnshållplats, dagvattenhantering och översvämningsrutter, hanteringen av byggplatsvatten samt kvaliteten på inomhusluften i byggnader. I planen anvisas inte något nytt byggande.

Detaljplaneändringen gäller en del kvarter 64070 samt gatu-, rekreations- och specialområden i stadsdel 64 Fastböle.
Ändringen gäller ett kvartersområde för affärsbyggnader samt gatu-, rekreations- och specialområden I den detaljplan som upphävs.

Ändringen av tomtindelningen gäller del av kvarteret 64070.

Området ligger i stadsdelarna Fastböle i storområdet Dickursby. Området omfattar Skjutsvägens, Portmossvägens och Åkerbäcksvägens gatuområden samt de fastigheter längs Skjutsvägen, vilkas areal påverkas av planändringen.

Markägande

Staden äger de gatu-, skyddsgrön- och parkområden som ligger i planändringsområdet. En liten del av skyddsgrönområdet är Vanda Energis arrendeområde. Kvarteret för affärsbyggnader (KM), fastigheten 92-64-70-1, ägs av Kiinteistö Oy Vantaan Kauppaportti.

Arealen för stadens markägande är sammanlagt cirka 3 ha, övrigt markägande i planområdet sammanlagt cirka 4 ha.

Beredning
Utöver stadens sakkunniga har Ramboll Finland Ab medverkat som Vanda stads konsult vid beredningen av planen.

Generalplanen

I den generalplan med rättsverkningar som godkänts av stadsfullmäktige 17.12.2007 är området norr om Skjutsvägen ett småhusområde (A3) och söder om Skjutsvägen ett område med kommersiell service (KM). Vid Skjutsvägen har det markerats ut en stamledning för naturgas (k). I Skjutsvägens riktning har angetts en riktgivande stamförbindelse för kollektivtrafik som kan förverkligas som spårväg.

I generalplanen 2020 som godkändes av stadsfullmäktige 25.1.2021 hör planeringsområdet till en zon för hållbar tillväxt. På området har i generalplanen markerats ett småhusdominerat bostadsområde (AP) och ett område för boende och kommersiell service (A/KM). I Skjutsvägens riktning har man anvisat en bana för cykeltrafik och en spårvägsrutt. Utöver detta går det en stamlinje för naturgas i området.

Detaljplaneändringen

Genom detaljplaneändringen breddas gatuområdet på Konvaljvägen genom att ändra delar av kvartersområdena, parkområdena och skyddsgrönområdet till gatuområde. Genom ändringen bereder man sig på Vandaspåran genom att anvisa ett tillräckligt gaturum för den infrastruktur som spårvagnen kräver och för en förbättrad gatumiljö. I detaljplanen anvisas utrymme för en spårväg och funktioner i anslutning till den, såsom fordonstrafik, cykeltrafik, gångtrafik, grönområden, planteringar och dagvattenlösningar genom att göra gatuområdena större och de andra områdena mindre. Dessutom förbereder man sig på en passage till Lahtisledens byteshållplatser. De fastigheter i kvartersområdena vars areal påverkas av förändringen är med i planändringen.

Breddningarna av gatuområdet baserar sig på de områdesreserveringar i gatuplanerna för Skjutsvägen som färdigställdes 30.3.2022. Utgångspunkten för gatu- och parkplaneringen har varit den översiktsplan för Vandaspåran som färdigställdes 2019 och godkändes av stadsfullmäktige 16.12.2019 och vars planeringslösningar har preciserats vid gatu- och parkplaneringen.

Genom detaljplaneändringen ändras ett kvartersområde för affärsbyggnader (KM), ett skyddsgrönområde (EV) och ett parkområde (VP) delvis till gatuområde. Kvarterets tomtindelning ändras och tomten ges ett nytt tomtnummer. Ett riktgivande område för byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll (et) för en pumpstation för fjärrvärme placeras i Skjutsvägens gatuområde. I planen anvisas områden för öppet dike, riktgivande dagvattenbassäng och områden som är viktiga med tanke på den biologiska mångfalden. Planen innehåller bestämmelser om buller- och vibrationsskydd, bullerskydd, byggnaders inomhusluftkvalitet, dagvattenhantering och hantering av dagvatten under byggarbetstiden samt stadsbilden. Till övriga delar förblir kvartersområdena oförändrade och överensstämmande med den gällande detaljplanen.

Byggandet av spårvägen kommer enligt prognoserna att påskynda effektiviseringspotentialen för markanvändningen inom spårvägens influensområde. I spårvagnens hållplatsmiljö finns potential för en tät och blandad struktur av centrumkaraktär. Spårvagnen gör området mer lockande och uppdaterar områdets identitet till att utgöra en del av en levande spårvagnsstad som utvecklas.

Vandaspåran är en snabb spårvägsförbindelse som planeras gå från Mellungsbacka metrostation via Håkansböle, Dickursby och Aviapolis till flygplatsen. Syftet med spårförbindelsen är att öka den hållbara och hinderfria rörligheten och göra det möjligt för staden att växa hållbart utmed kollektivtrafiken samt främja välfärden och attraktionskraften i områdena. Vandaspåran skulle om den förverkligas komma att utgöra en viktig del av det regionala spårvägsnätet.

Vandaspårans detaljplanering ingår i arbetsprogrammet för Vandas detaljplanering 2022.

Deltagande och växelverkan

Ett program för deltagande och bedömning i enlighet med MBL 63 § ”Vandaspåran – program för deltagande och bedömning – Spårvägens dispositionsplan (YK0049), Spårvägens detaljplaner (granskningsområde 062800) och meddelande om att planeringen av gator och parker inleds” har publicerats 23.11.2020 och uppdaterats 17.9.2021.

Det har kungjorts att planen blivit aktuell på Vanda stads webbsidor, i Vantaan Sanomat, Hufvudstadsbladet och per brev till markägare i planområdet och myndigheter i enlighet med MBL 62 §

och MBF 30 §. Intressenterna bereddes möjlighet att uttala sin åsikt om saken. Tre av de åsikter som kom in gällde stadsdelen Fastböle. De åsikter som gavs gällde dock inte området för detaljplaneändringen Åkerbäcken.

Om planeringen av spårvägen ordnades fyra webbmöten i områdena i december 2020, av vilka mötet för allmänheten i Dickursbyområdet ordnades 16.12.2020. Dessutom ordnades telefonjour och frågor och åsikter kunde också lämnas in per e-post. Ett nätmöte om planeringssituationen för hela spårvägslinjen har ordnats 23.9.2021, 6.4.2022 och 15.11.2022.

Materialet för växelverkan från detaljplanens beredningsskede har publicerats på stadens webbplats 11.10.2022 och under tiden 11.10–1.11.2022 har det varit möjligt att lämna en åsikt om det (MBL 62 § och MBF 30 §). Det har också skickats ett brev till markägarna i planläggningsområdet 11.10.2022, där man har meddelat om inledandet av inventeringsarbete vad gäller de områden som ändras till gatuområde och möjligheten att lämna en åsikt om materialet för växelverkan. Som bilaga till brevet medföljer detaljerade uppgifter om de förändringar som sker på fastigheterna. Telefontider ordnades under framläggningstiden 26.10 och 28.10. Inga åsikter lämnades in om beredningsskedets material för växelverkan.

Stadens mark- och bostadspolitiska riktlinjer
Planen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 18.6.2018 § 9), uppdaterad FGE 10.10.2022 § 7).

Planen gäller delvis mark som ägs av Vanda stad.

Avtal
Detaljplaneändringen omfattar inte något markanvändningsavtal.

Stadsmiljönämnden 13.12.2022 § 10

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Stadsplaneringsnämnden beslutar att

a) lägga fram förslaget till detaljplaneändring nr 002485 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 64 Fastböle/Vandaspåran: Åkerbäcken, som daterats 13.12.2022, i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
b) berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden.

Beslut:
Förslaget godkändes.

———

Framläggning
Förslaget till detaljplaneändring samt förslaget till tomtindelning och förlaget till ändring av tomtindelningen hölls framlagt 18.1–16.2.2023 med stöd av MBF 27 §. Under denna tid inlämnades inga anmärkningar.

Planutlåtanden
Stadsmiljönämnden beslutade 13.12.2022 berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden. Det begärdes 15 utlåtanden och 9 lämnades in.

Fingrid, Vanda stadsmuseum och Nylands förbund hade ingenting att påpeka om detaljplaneförslaget.

Helsingforsregionens Miljötjänster (HRM) konstaterar att ändringar i gatuområdet och tomterna samt spårlinjens läge medför behov av att flytta vattentjänstlinjer. Dessutom måste ett nytt dagvattenavlopp byggas. HRM säger i sitt utlåtande att längderna, fördelningarna och kostnadskalkylerna för nya och flyttade vattentjänstlinjer presenteras mer ingående i de vattentjänstplaner som utarbetas i samband med planeringen av spårvägsprojektet.

Helsingforsregionens Trafik (HRT) en understöder planering som satsar på hållbara färdsätt i området. I den fortsatta planeringen bör man också fästa uppmärksamhet vid tydliga, säkra och tillgängliga förbindelser. Enligt HRT bör busshållplatsnätet i området beaktas som en helhet. HRT föreslår att det för Åkerbäcksvägen (V6433) ska göras en reservering för motparet vid Portmossvägen. Detta skulle göra det möjligt att svänga västerut från Portmossvägen i en situation där hållplatsen Åkerbäcksvägen (V6410) flyttats till korsningens östra sida. HRT påpekar att ett bra hållplatsnät och fungerande förbindelser för lätt trafik underlättar skötseln av ärenden i stora butiker utan egen bil.

Vanda Energi och Vanda Energi Elnät vill att man i förslaget till detaljplaneändring beaktar jordkablarnas och fjärrvärmerörens läge. Om markkablar måste flyttas ska flyttkostnaderna ordnas enligt Vanda stads och Vanda Energi Ab:s samarbetsavtal som utarbetades 20.7.1993.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM) påpekar att ikraftträdandet av generalplanen för 2020 ska uppdateras i planbeskrivningen. NTM-centralen påpekar att planbestämmelsen för KM-kvarteret måste preciseras med en bestämmelse om affärernas art. Om det på området också finns ett varuhus med brett urval (Tokmanni) ska det också synas i bestämmelsen med antalet våningskvadratmeter. Enligt NTM-centralen ska man i den fortsatta planeringen säkerställa att material med låga utsläpp kommer att användas vid byggandet, så att projektet överensstämmer med målen i detaljplanen och i linje med stadens vägkarta för resurssmarthet och klimatmålen. NTM-centralen påpekar att man genom planbestämmelser kan förutsätta användning av återvunnet material och öka mängden växtlighet och på så sätt säkerställa att planens mål uppnås. NTM-centralen anser att man i konsekvensbedömningen av detaljplanen bör lägga till anpassnings- och riskgranskning. NTM-centralen konstaterar att om det sammanlagda bullret från gatu- och spårtrafiken ökar i och med planändringen ska behovet av bullerbekämpning bedömas och vid behov beaktas i planen, även om ökningen av bullernivån är liten. NTM-centralen påpekar att ljudisoleringen i de befintliga bostadsbyggnadernas ytterhölje bör utredas i planarbetet eller alternativt bör man i enlighet med försiktighetsprincipen använda en tillräckligt låg skillnad i ljudnivån. NTM-centralen säger att det i bestämmelsen om vibrations- och stombuller på gatuområdet har hänvisats till VTT:s rekommendationer. NTM-centralen vill att man i planmaterialet öppnar talvärdena för de maximala nivåerna för vibrationer och stomljud.

Gasgrid påpekar att Gasgrids överföringsledning för naturgas DN150/54 bar går genom planområdet och begränsar den omgivande markanvändningen i enlighet med förordning 551/2009 och att det på rörledningarna inte får bedrivas sådan verksamhet som medför olägenheter eller fara för naturgasledningen. Gasgrid påminner om att de skyddsavstånd för byggnader som anges i förordningen och andra bestämmelser i anslutning till naturgasrörsystemets säkerhet ska beaktas i samband med den mer ingående planeringen av området. Gasgrid säger att man låtit göra en grundläggande planering för flyttningen av naturgasöverföringsledningen, i vilken flyttningen av naturgasledningen i detta område har beaktats.

Säkerhets- och kemikalieverket (TUKES) ser inget hinder för planändringen. Värmecentralen i Håkansböle är belägen på tillräckligt skyddsavstånd från detaljplanens ändringsområde, spårvägen och den planerade nya linjen för naturgasöverföringsledningen. Tukes framhåller att när det gäller byggandet av spårvägen

ska dragningen av naturgasöverföringssystemet vid Skjutsvägen flyttas till ett tillräckligt skyddsavstånd från spårvägen.

Utförda justeringar
Till följd av de utlåtanden som tagits emot har justeringar gjorts i planbestämmelserna och planbeskrivningen. Till kvartersområdet för affärsbyggnader (KM) lades det till en bestämmelse som gör det möjligt att bygga affärslokaler som kräver mycket utrymme. I parken Lillstycket lades det till en beteckning för öppet dike. Justeringarna är inte väsentliga och därför behövs ingen ny framläggning.

Justeringar i planbeskrivningen
Detaljplaneändringens beskrivning har justerats till följd av en justering som gjort i plankartan och planbeskrivningstexten har justerats. I planbeskrivningen uppdaterades ikraftträdandet av generalplan 2020. I stycket om miljöstörningar vad gäller planens konsekvenser lade man till rekommendationer om riktvärden för vibrations- och stombuller och de ekonomiska konsekvenserna har uppdaterats i enlighet med den byggnadskostnadsrapport som publicerades 16.3.2023 och den uppdaterade fastighetsekonomiska utredningen 12.12.2022. Utöver detta klargjordes de ändringar som gjorts i planen.

Generalplanen
Generalplanen som godkändes av stadsfullmäktige 25.1.2021 trädde i kraft 11.1.2023.

Stadsmiljönämnden 18.4.2023 § 13

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

a) utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,
b) förslaget till detaljplaneändring 002485 samt förslaget till ändring av tomtindelningen, 64 Fastböle/ Vandaspåran: Åkerbäcken, som daterats 18.4.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande.

Behandling:
Stadsmiljönämndens ledamot Janne Hartikainen föreslog att ärendet återremitteras för ny beredning. Ledamoten Suvi Karhu understödde förslaget om återremittering.

Ordföranden konstaterade att det lagts fram ett understött ändringsförslag, om vilket man måste hålla omröstning och föreslog följande omröstningsförfarande: De som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder återremittering för ny beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 14 ja-röster (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) och två nej-röster (Hartikainen, Karhu). Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:
Stadsplaneringsdirektörens förslag godkändes.

Det antecknades att ledamöterna Janne Hartikainen och Suvi Karhu lämnade följande avvikande åsikt i ärendet:

”I 63 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs följande: när en plan utarbetas ska ett med avseende på planens syfte och betydelse nödvändigt program för deltagande och växelverkan samt för bedömning av planens konsekvenser utarbetas i ett tillräckligt tidigt stadium. När frågan om planläggning har väckts ska detta meddelas så att intressenterna har möjlighet att få information om utgångspunkterna för planläggningen, den planerade tidtabellen samt förfarandet för deltagande och bedömning.
Det beskrivna förfarandet för växelverkan och mötena gäller ett dokument som går under namnet Spårvägens dispositionsplan, vilket inte är den plan som nämns i markanvändnings- och bygglagen. I det har den plan som det nu är fråga om inte fastställts tillräckligt noggrant för att invånarna och andra rättsinnehavare hade kunnat ta ställning till eller påverka beredningen av den på det sätt som förutsätts i markanvändnings- och bygglagen. Planen har blivit anhängig i felaktig ordning.”

Det antecknades att de grönas nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av socialdemokraternas grupp och vänsterförbundets grupp: ”I samband med en noggrannare gatuplanering för spårvägen ska man i enlighet med NTM-centralens utlåtande fästa särskild uppmärksamhet vid anpassningen till klimatförändringen, till exempel i fråga om höga nivåer av dagvatten. I de slutliga gatuplanerna bör man prioritera material med låga utsläpp, såsom återvinningsmaterial, och säkerställa tillräcklig växtlighet.”

___

Stadsstyrelsen 8.5.2023 § 25

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:
Stadsstyrelsen beslutar att

a) utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs, och att
b) förslaget till detaljplaneändring 002485 samt förslaget till ändring av tomtindelningen, 64 Fastböle/ Vandaspåran: Åkerbäcken, som daterats 18.4.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande.

Behandling:
Stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell föreslog understödd av ersättaren Niilo Kärki att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder att ärendet godkänns enligt förslaget röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamoten Kai-Ari Lundells förslag om förkastande röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 12 ja-röster (Karinen, Abdi, Tammi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kaiju, Kasonen, Orpana, Seppänen, Valtanen, Luokkala) och 3 nej-röster (Lundell, Kärki, Niikko), varvid ordföranden konstaterade att förslaget om förkastande hade blivit förkastat.

Beslut:
Förslaget godkändes.

_____

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 7

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att godkänna förslaget till detaljplaneändring 002485 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 64 Fastböle/Vandaspåran: Åkerbäcken, som daterats 18.4.2023.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att bordlägga ärendet till sitt följande sammanträde.

Bilagor:
– Förslag till detaljplaneändring 18.4.2023
– Detaljplaneändringens beskrivning 18.4.2023
– Utlåtanden och svar 18.4.2023

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:
Marjaana Yläjääski, områdesarkitekt, tfn 040 591 3878,
Anna Sarikaya, detaljplanearkitekt, Vandaspåran, tfn 050 302 9028
fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002485

Päiväys
Datum

18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Pelto-oja

Kaupunginosa 64, KUNINKAALA

Vanda stad

Vandaspåran: Åkerbäcken

Stadsdel 64, FASTBÖLE

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet.

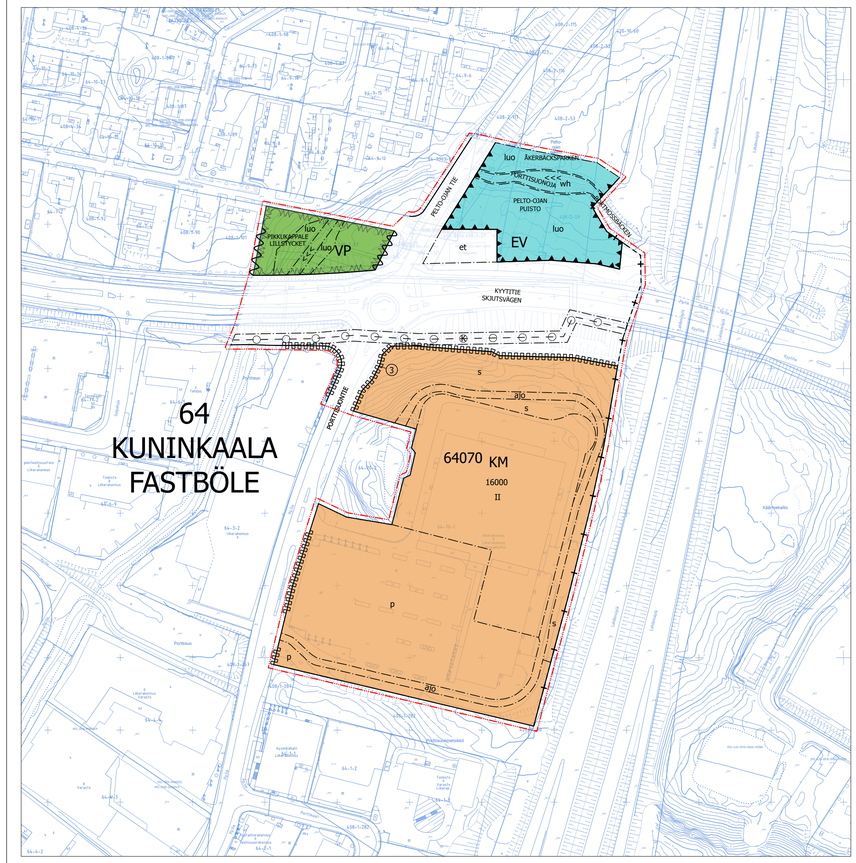
Tonttijaon muutos
Osa korttelia 64070.

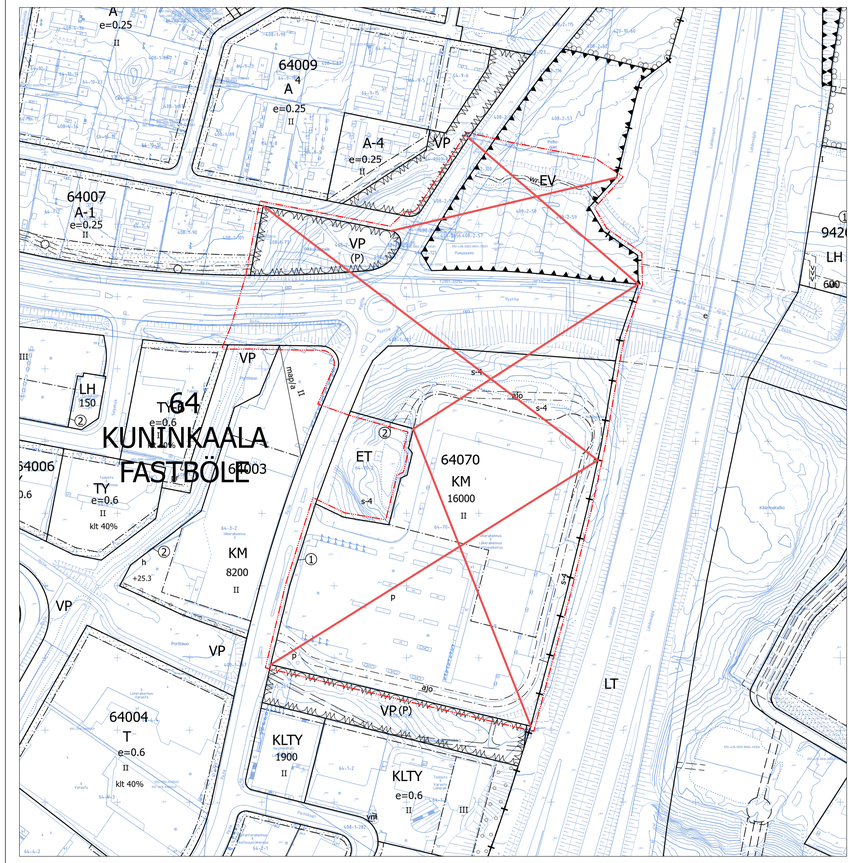
1:2000

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 64070 samt gatu-, rekreations- och specialområden.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 64070.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KM

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.

Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.

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

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

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

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

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

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

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Toimistot 1 autopaikka/50 k-m²
Liiketilat 1 autopaikka/35 k-m²

VP **Puisto.**

EV **Suojaviheralue.**

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Osa-alueen raja.

③ **Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

64 **Kaupunginosan numero.**

KUNIN **Kaupunginosan nimi.**

64070 **Korttelin numero.**

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.

På områden får inte placeras utrymmen för dagligvaruhandel.

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

Byggnadernas fasader och stenmaterialet i inhägnadena ska bestå av högklassigt material.
Ingångspartiet ska tydligt markeras.

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

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

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

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

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

Minimiantalet bilplatser:
Kontor 1 bilplats/50 m²-vy
Affärslokaler 1 bilplats/35 m²-vy

Park.

Skyddsgrönområde.

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Gräns för delområde.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

16000 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

II **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.

Rakennusala.

Byggnadsyta.

et **Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**

Alue on varattu kaukolämmön pumppaamoa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.

Området är reserverat för fjärrvärmepumpstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.

wh **Ohjeellinen hulevesialue.**

Riktgivande dagvattenområde.

luo **Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**

Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.

Katu.

Gata.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.

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

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

ajo **Ajoyhteys.**

Körförbindelse.

p **Pysäköimispaikka.**

Parkeringsplats.

Avo-oja.

Öppet dike.

Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.

För naturgasledning reserverad del av område.

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.

Område skall förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.

s **Suojeltava alueen osa.**

Alueen osa, jonka maastomuotoja ei saa muuttaa. Kasvillisuutta tulee kehittää kasvupaikalle sopivin lajein.

Del av område som ska skyddas.

Del av område där terrängformerna ej får ändras. Vegetationen bör på växtplatsen utvecklas genom att plantera lämpliga växtsorter.

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Porttisuonojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Portmossbäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.

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 planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Marjaana Yläjääski, Aluearkkitehti, 14.3.2023 9.20

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 26.4.2023 16.58

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002485 Vantaan ratikka:

PELTO-OJA

KUNINKAALA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

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

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

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

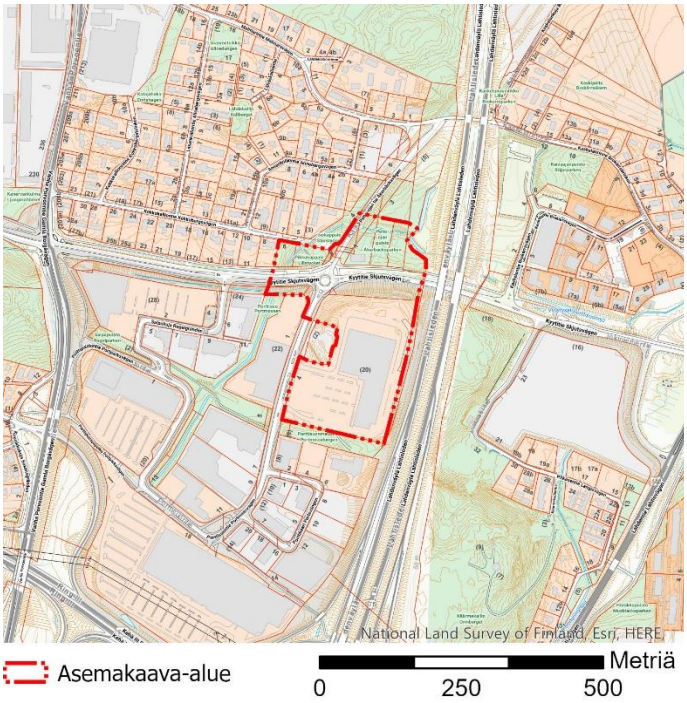
Tonttijaon muutos:

Osa korttelia 64070 kaupunginosassa 64, Kuninkaala.

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

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



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

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja 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.

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

SISÄLLYSLUETTELO

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

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 15.11.2022
- Asemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

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

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

1. TIIVISTELMÄ

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

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

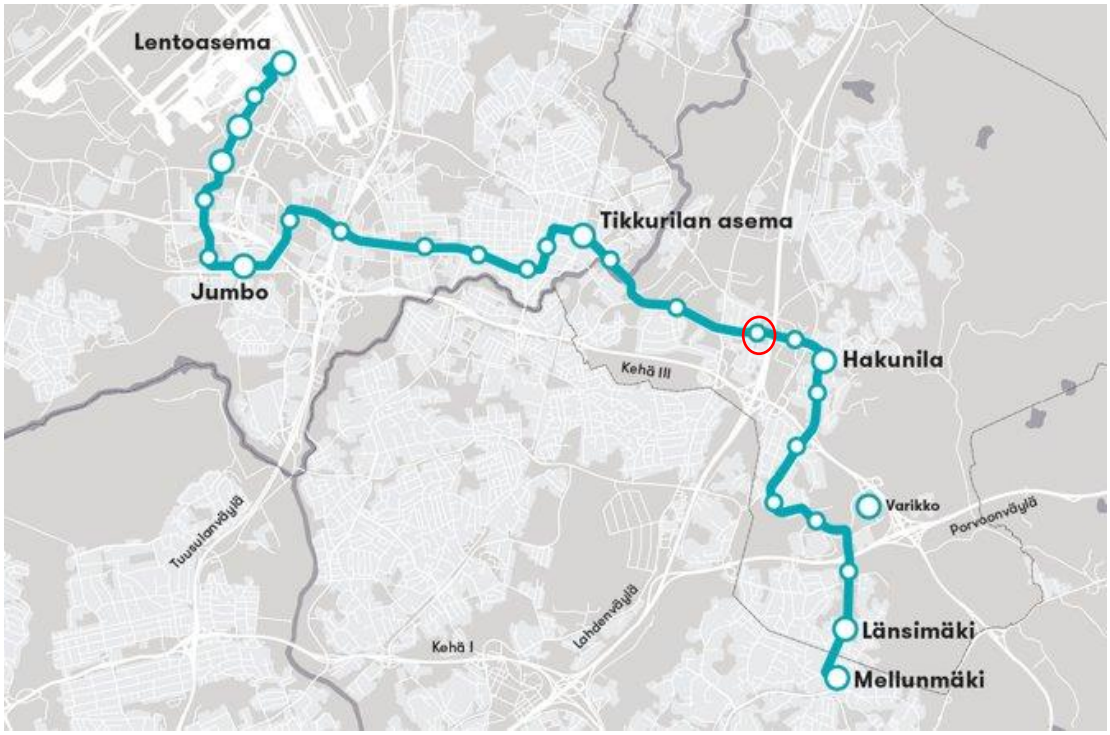
alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Pelto-ojan puistoon ja Pikkukappaleen puistoon osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Kaavassa on annettu katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen,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

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää 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 jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

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

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



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

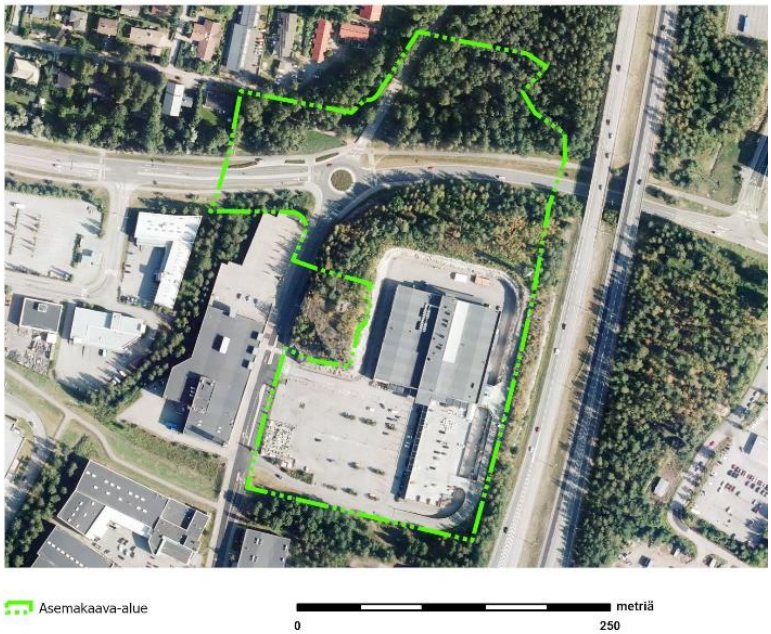
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

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

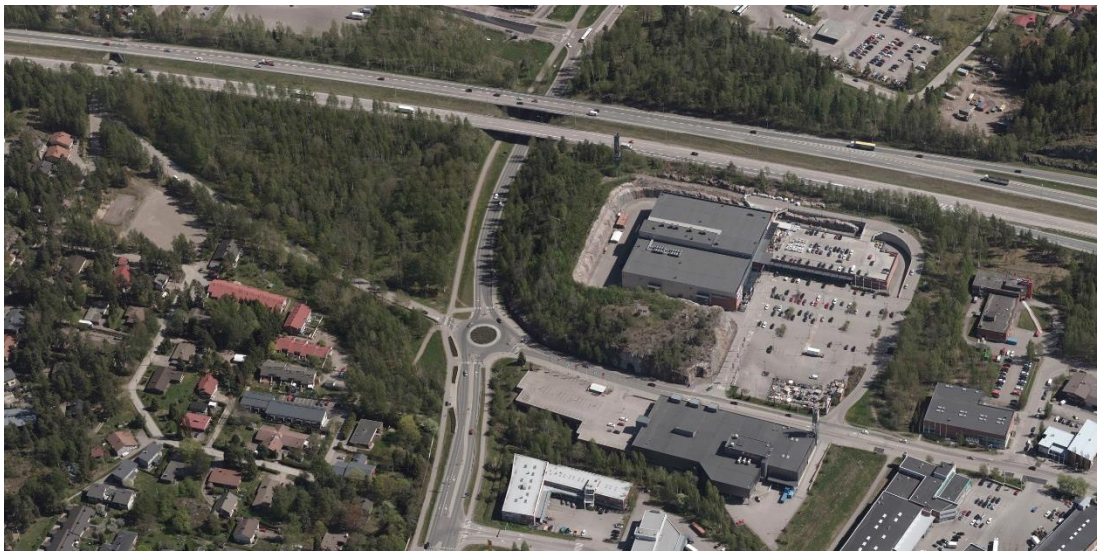


Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

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



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

Luonnon monimuotoisuus

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

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

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

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

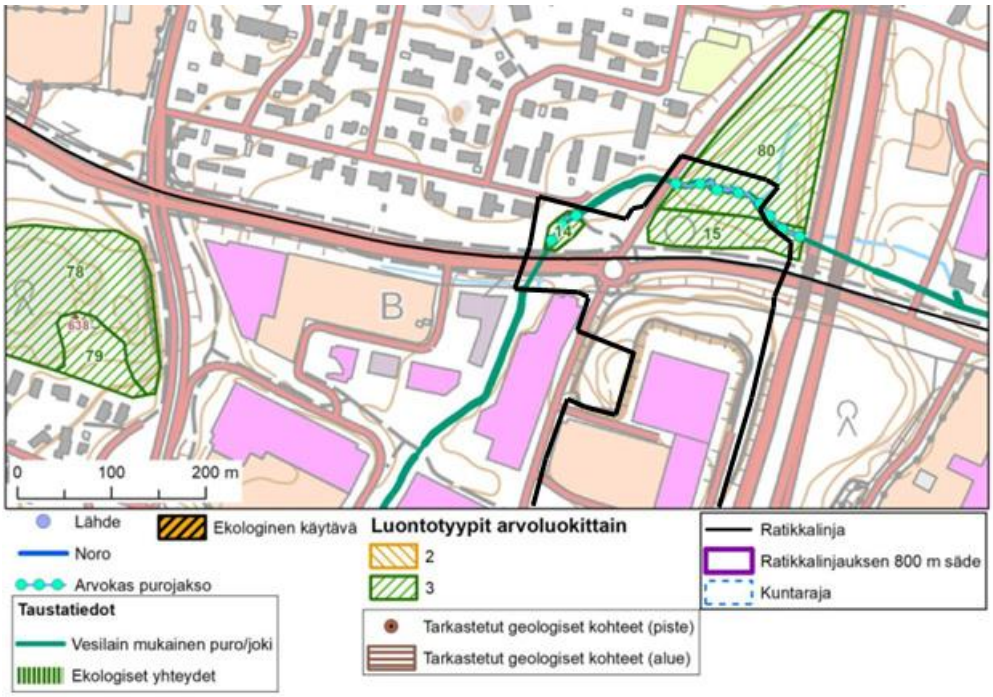
Kaava-alueen luoteiskulmaan sijoittuu arvokas luontokohde **nro 14** eli tuore runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti erittäin uhanalainen luontotyyppi) sekä savimaiden puro (valtakunnallisesti äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi). Alueen rajausperusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttäminen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

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

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

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

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



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

Vesistöt ja vesitalous

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

Maaperä

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

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

Porttipuistonmetsikön alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 2 m silttiä. Siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään pohjamoreeniin. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 4,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet määräsyvyyteen, tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.
Pikkukappaleen alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 5 m savea/silttiä. Saven ja siltin alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 10 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä.

Kuva 7. Maalajikartta ja pohjatutkimuspisteet.

Topografia

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

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

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

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

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

Asuminen

Suunnittelualueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Kaava-alueen luoteispuolelle sijoittuu Hakkilankallion pientaloalue.

Palvelut ja työpaikat

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

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

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

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

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

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kiinteät muinaisjäännökset

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

Virkistys

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

Liikenne

Suunnittelualueelle sijoittuva Kyytitie on alueen pääkatu, johon tonttikadut liittyvät.

Autoliikenne

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

Joukkoliikenne

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

Kävely ja pyöräily

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

Vesihuolto

Vedenjakelu

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

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

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

Jätevesiviemäröinti

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

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

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

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

Kaukolämpö, sähköverkko ja maakaasu

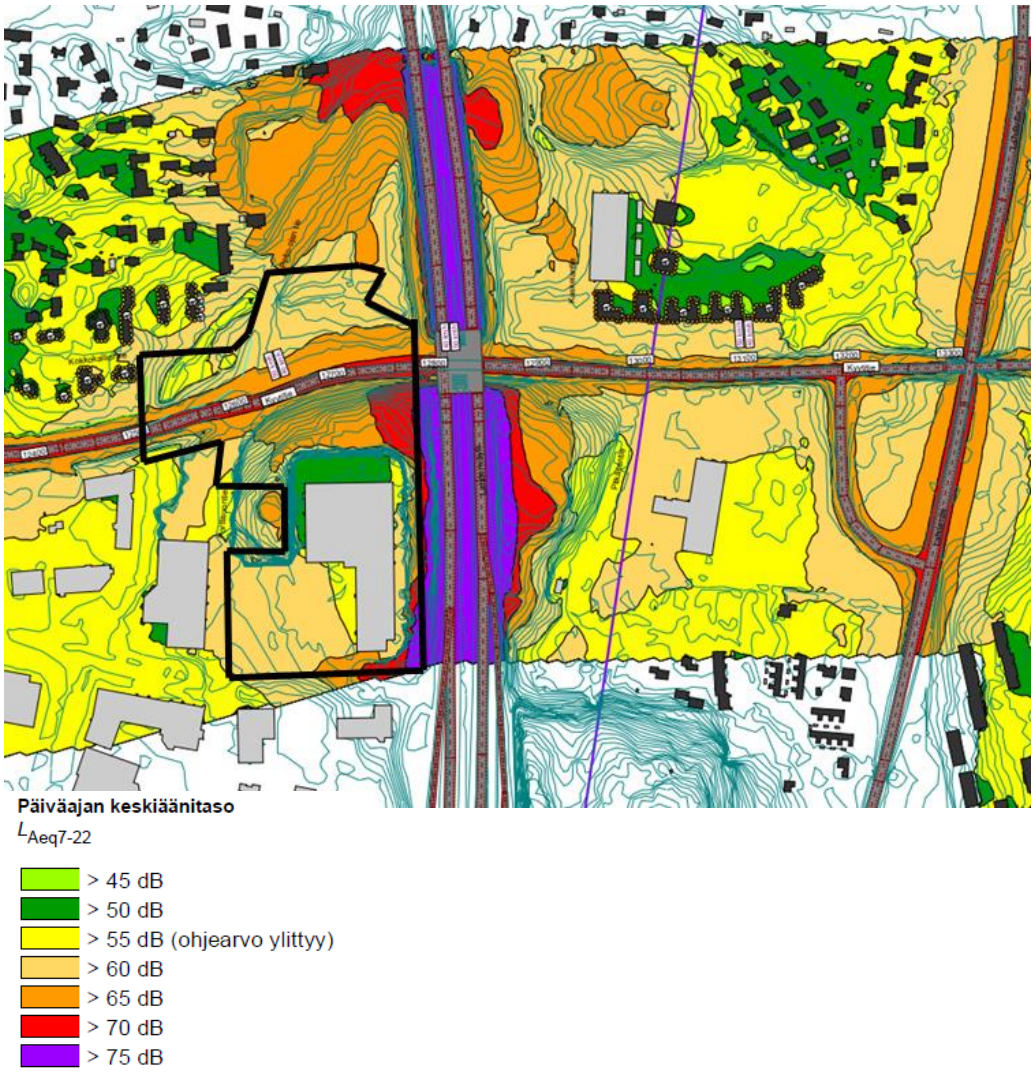
Kaava-alueella kulkee kaukolämpölinjat sekä kaukolämpöveden pumppaamo sekä kaasulinja ja sähkö- ja telekaapeleita. Kaukolämpölinja on sijoitettu Kyytien pohjoispuolelle; pääosin kevyenliikenteenväylän alle. Sähkö- ja telekaapelit kulkevat katualueen etelä reunalla.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Yleiskaavan 2020 mukainen lentomelualue ei ulotu suunnittelualueelle.

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



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

Pilaantuneet maa-alueet

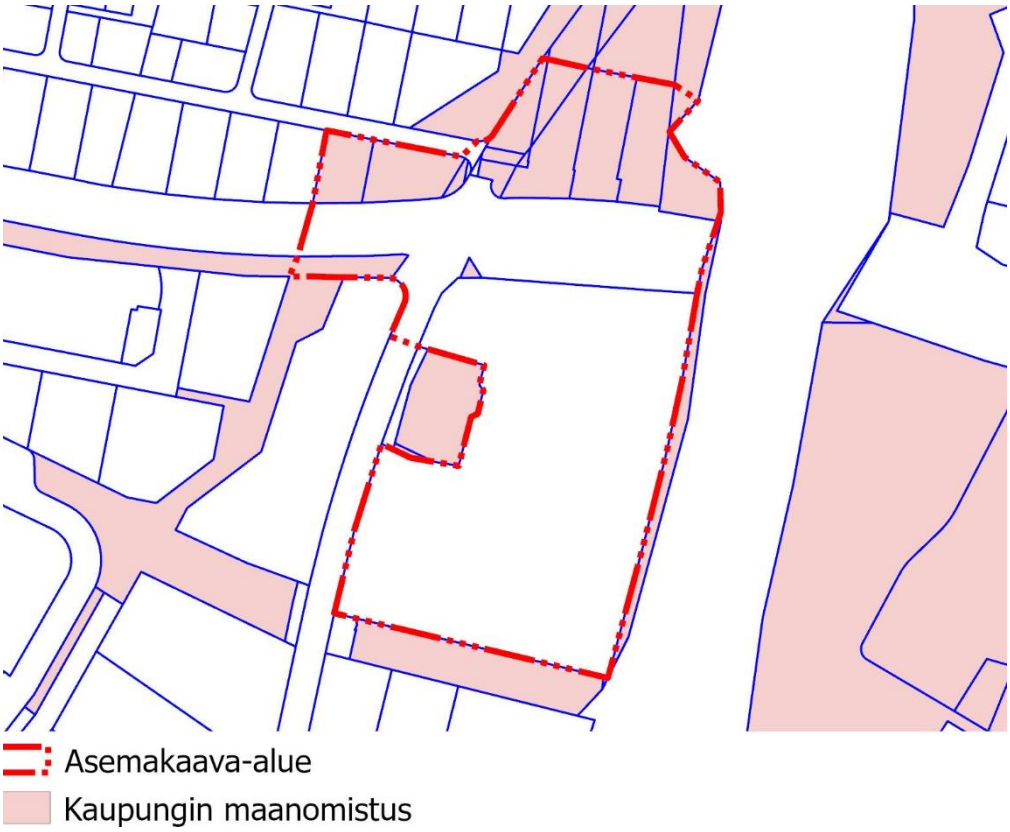
Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen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

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

2.1.4 Maanomistus

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

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



Kuva 9. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

Uusimaa-kaava 2050

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

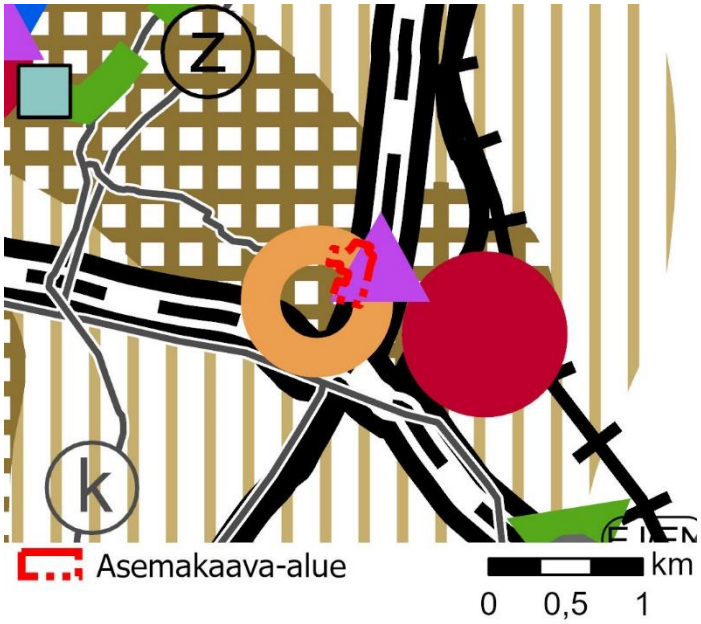
Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

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 rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Lahdenväylän ja Kyytitien risteysalueella sijaitsee joukkoliikenteen vaihtopaikka (lila kolmio). Alueen läheisyydessä sijaitsee merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö (oranssi rinkula).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

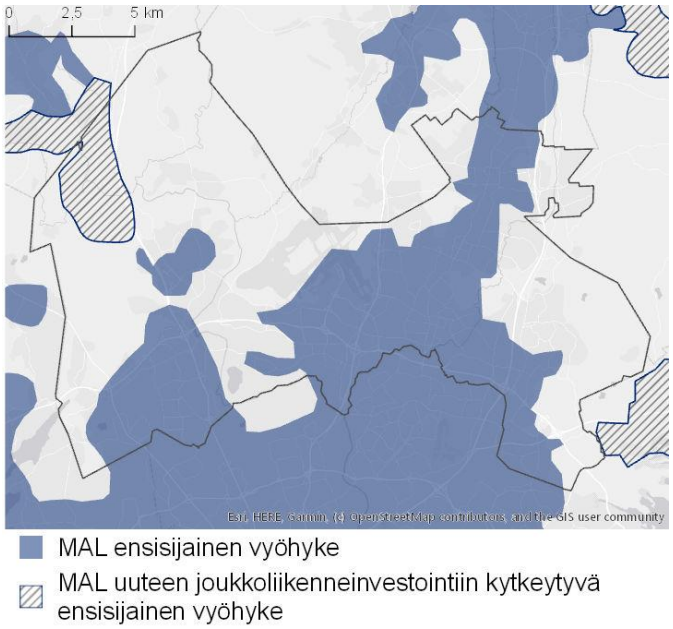


Kuva 10. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä ja kaava-alueen sijainti. Kaava-alue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

MAL 2019 -suunnitelma

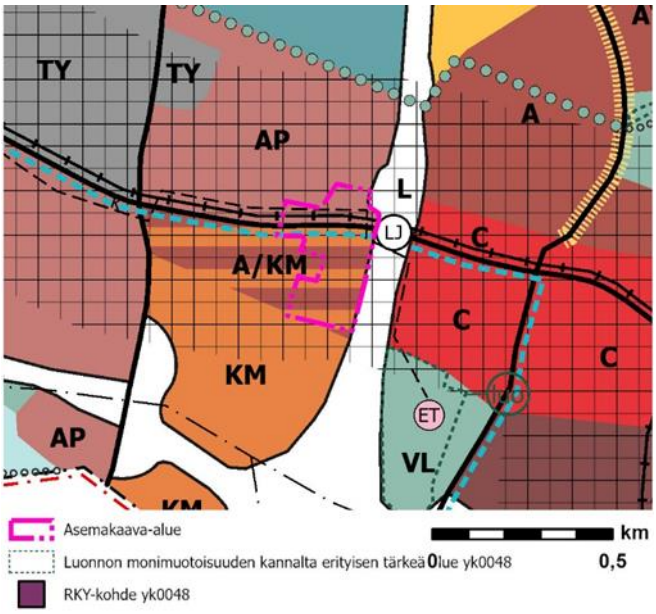
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti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

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



Kuva 11. Ote MAL 2019-suunnitelmasta.

Yleiskaava 2020

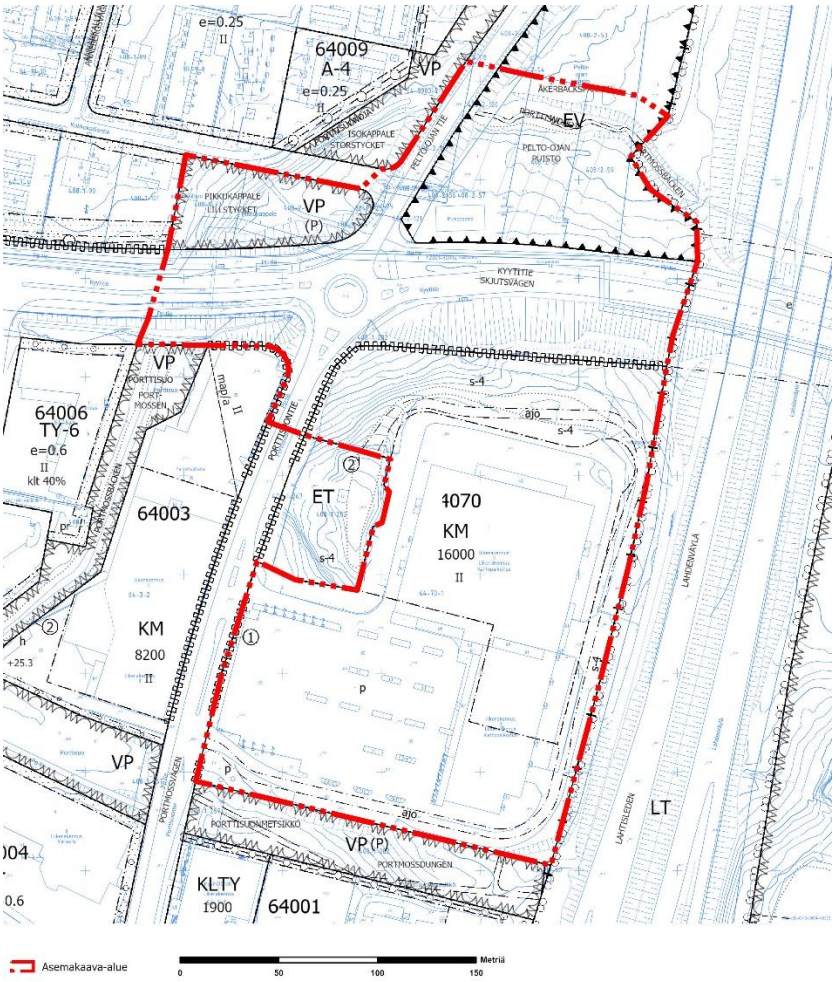


Kuva 12. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

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

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

Asemakaava



Kuva 13. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

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

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

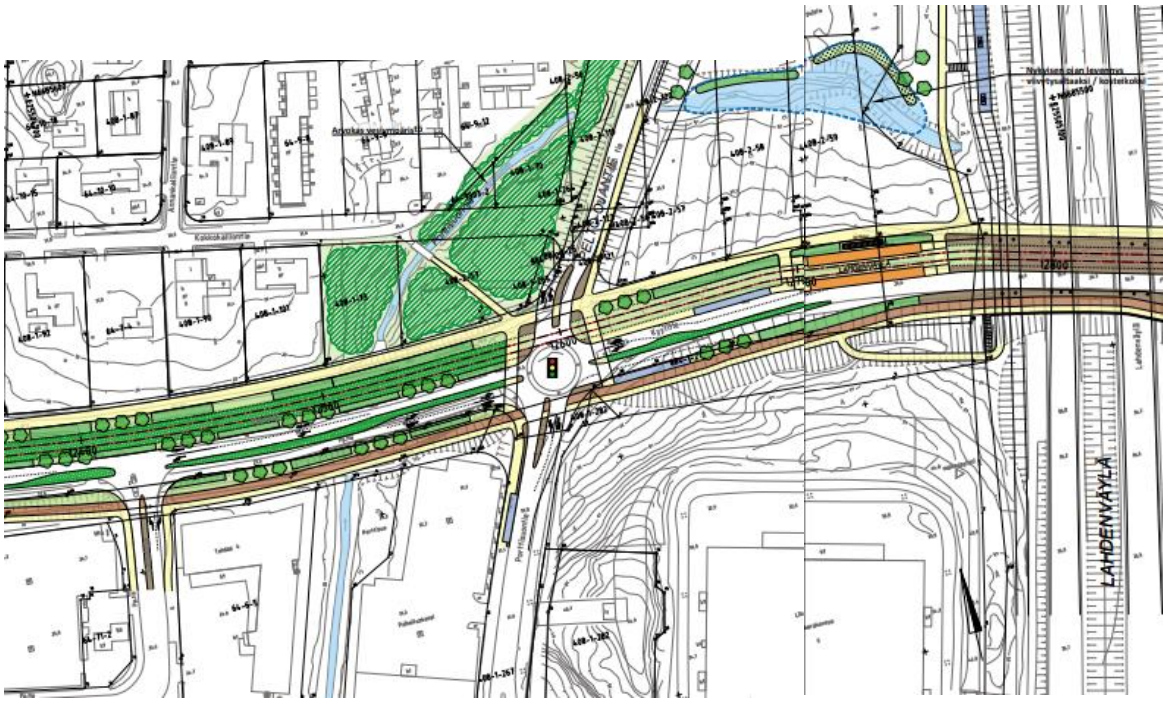
Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

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

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

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



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

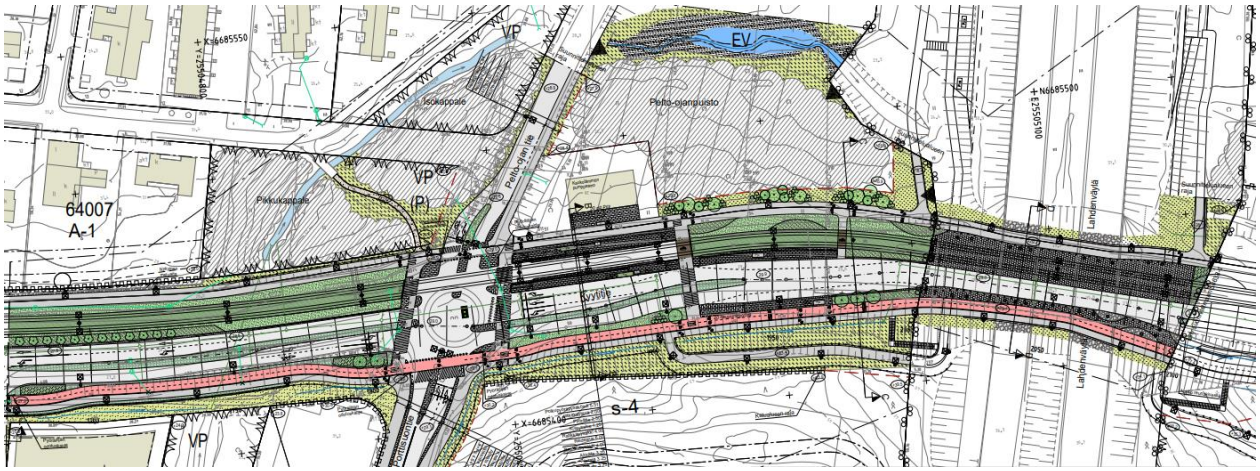
Katu- ja puistosuunnitelmat

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

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

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

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



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

Ratikan kaavarunko

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

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

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

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

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

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

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

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

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

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

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

Valmisteluvaiheen vuorovaikutus

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

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

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

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

Lausunnot:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY:
ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Asemakaavan selostuksen sivuilla 32-33 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

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

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

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

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

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

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

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

Vastine:

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

Uudenmaan liitto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden 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 vähähiilisyyteen tähtääviä 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 katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö 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 lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

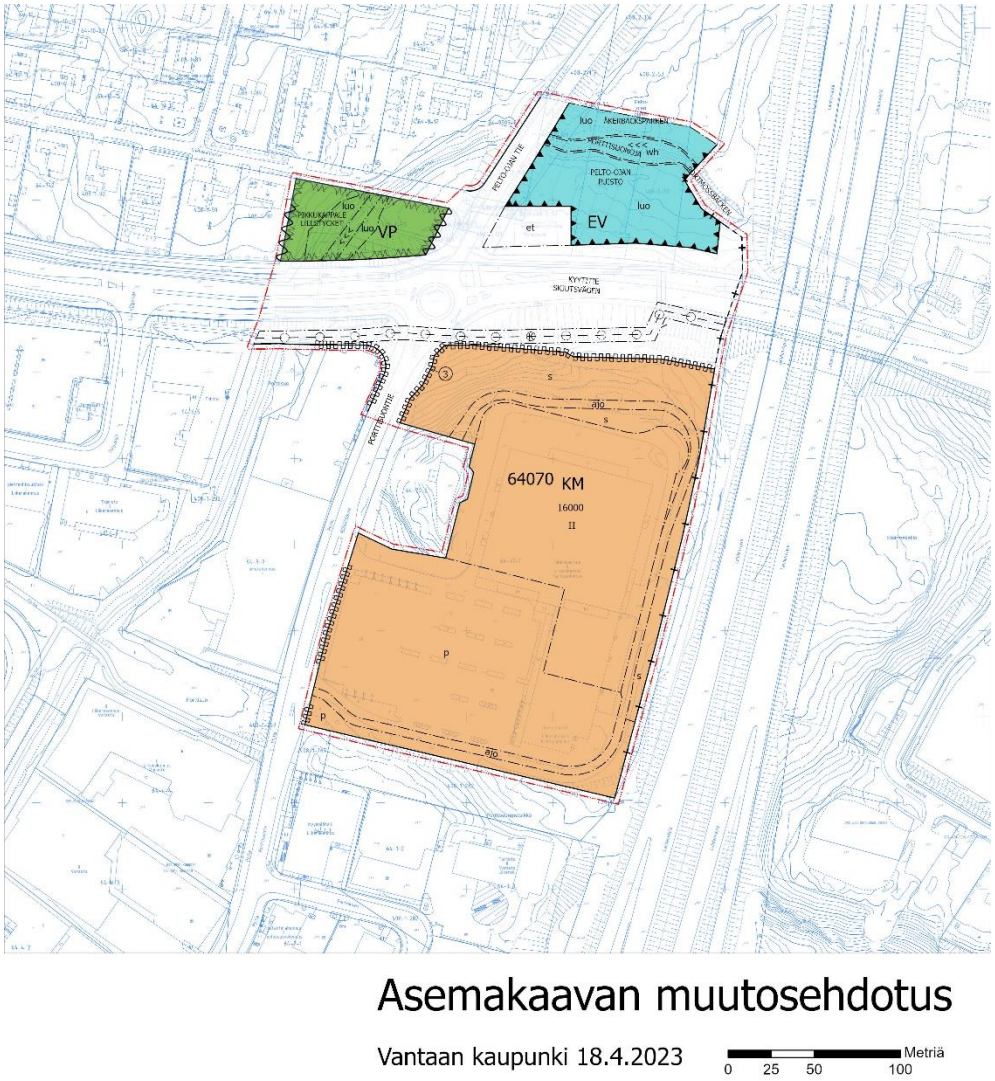
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan suuralueella ja Pelto-ojan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.3.2022.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

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

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



Kuva 16. Ote asemakaavan muutosehdotuksesta 18.4.2023

4.1.1 Mitoitus

Rakennusoikeuksiin tai pysäköintinormeihin ei tule muutoksia.

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

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

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

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

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

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden 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, liikerakennusten korttelialueeksi (KM), suojaviheralueeksi (EV) sekä puistoalueeksi (VP). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

KM, Liikerakennusten korttelialue.

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

4.3.2 Muut alueet

Katualue

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

VP, Puistoalue

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

EV, Suojaviheralue

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

et, ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue

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

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

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

Yhdyskuntarakenne

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

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m^2. *(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.

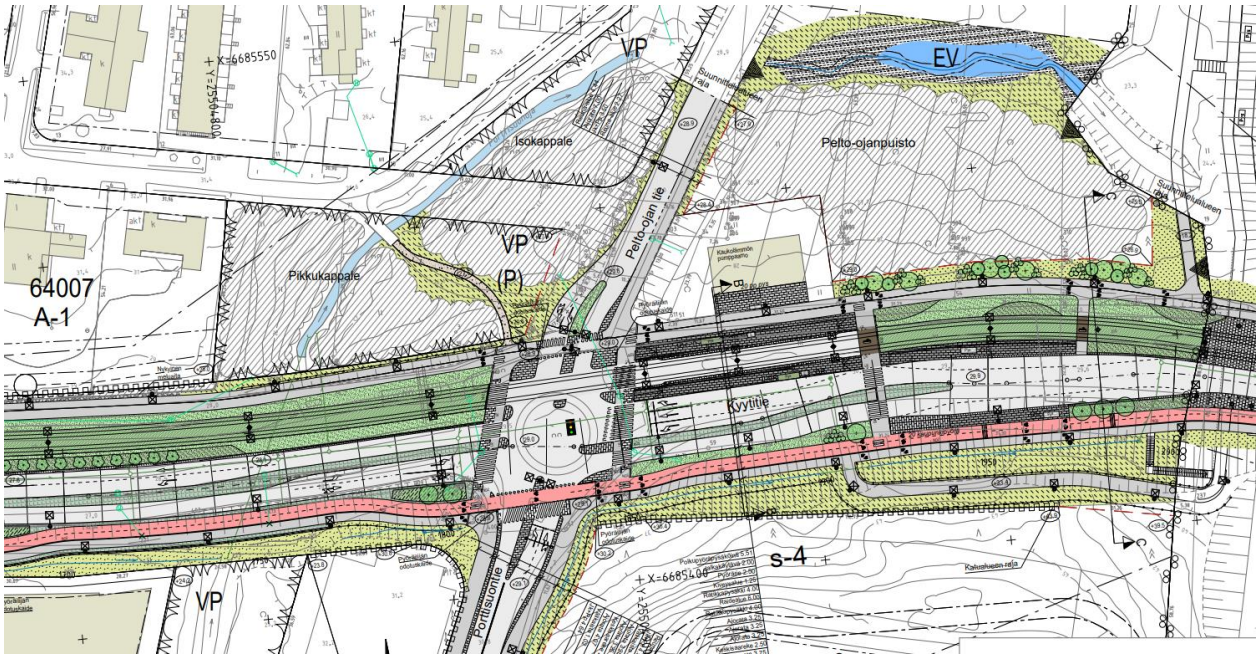
Kaupunkikuva

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

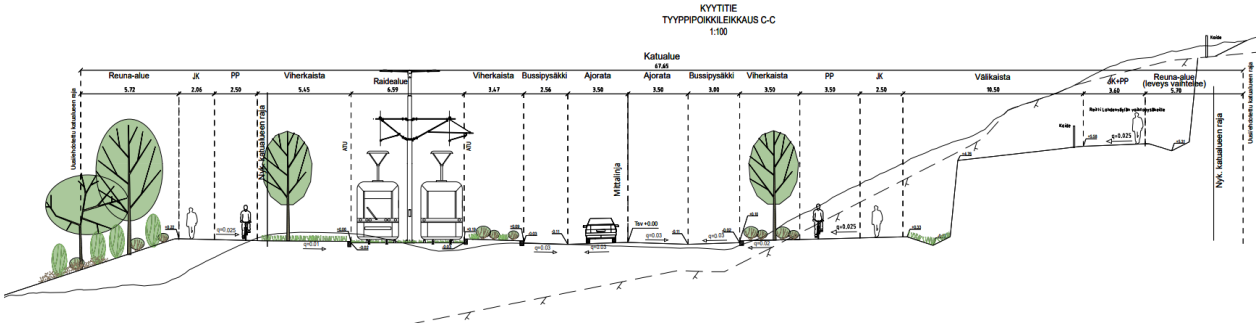
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

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

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



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



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

Asuminen

Alueelle ei sijoitu ennestään asumista eikä kaavamuutoksessa alueelle osoiteta asumista.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

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

Virkistys

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

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin.

Liikenne

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

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

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

Joukkoliikenne

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

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä 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 matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022).*

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

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

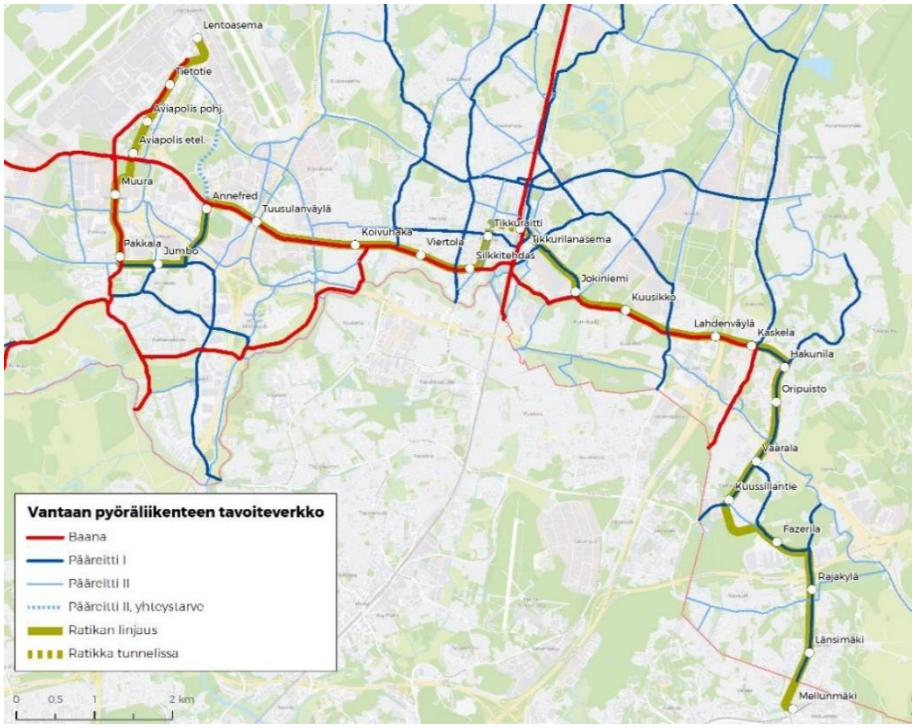
Kävely ja pyöräily

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 pyöräliikenteen 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. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

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



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

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

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

Vesihuolto

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

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

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

Ympäristöhäiriöt

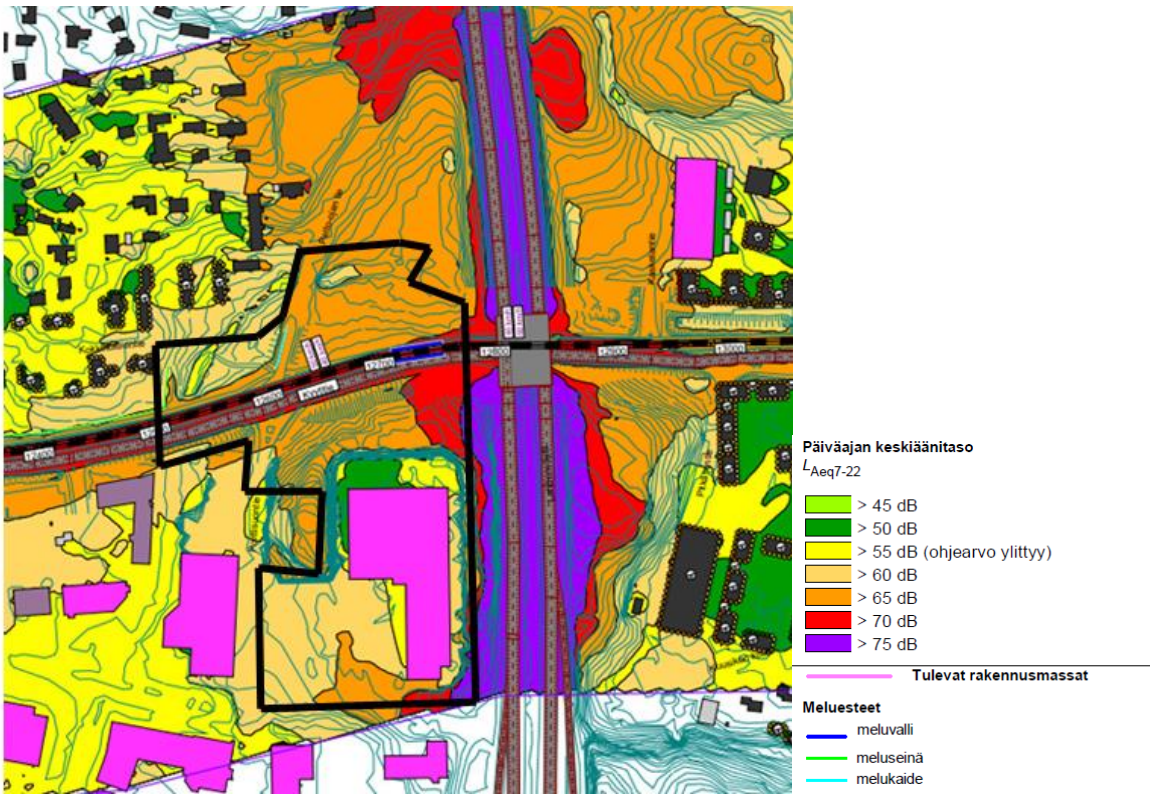
Melu

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

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

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

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

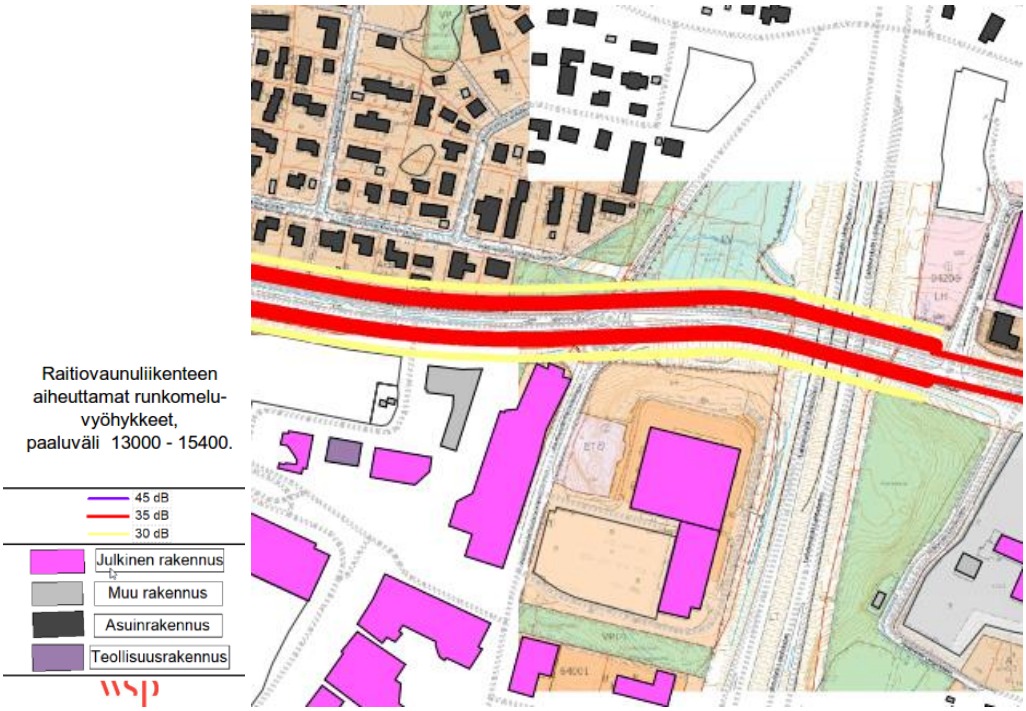


Kuva 20. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Kyytitiellä (Sitowise Oy 31.8.2022). Kuvassa on esitetty myös suunnitellut rakennusmassat.

Tärinä- ja runkomelu

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Ilmanlaatu

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

Maaperän pilaantuneisuus

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

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

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

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

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

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

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

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

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

Maa- ja kallioperä

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

Rakennettavuus maaperän suhteen
Alustavan arvion mukaan kitkamaa-alueella rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti.

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

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

Vesistöt ja vesitalous

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

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

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

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan *(Sitowise Oy, 13.5.2020)* resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. 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, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja

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

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

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

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali 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 tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

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

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja

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

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023

Marjaana Yläjääski aluearkkitehti	Anna Sarikaya asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

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

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

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

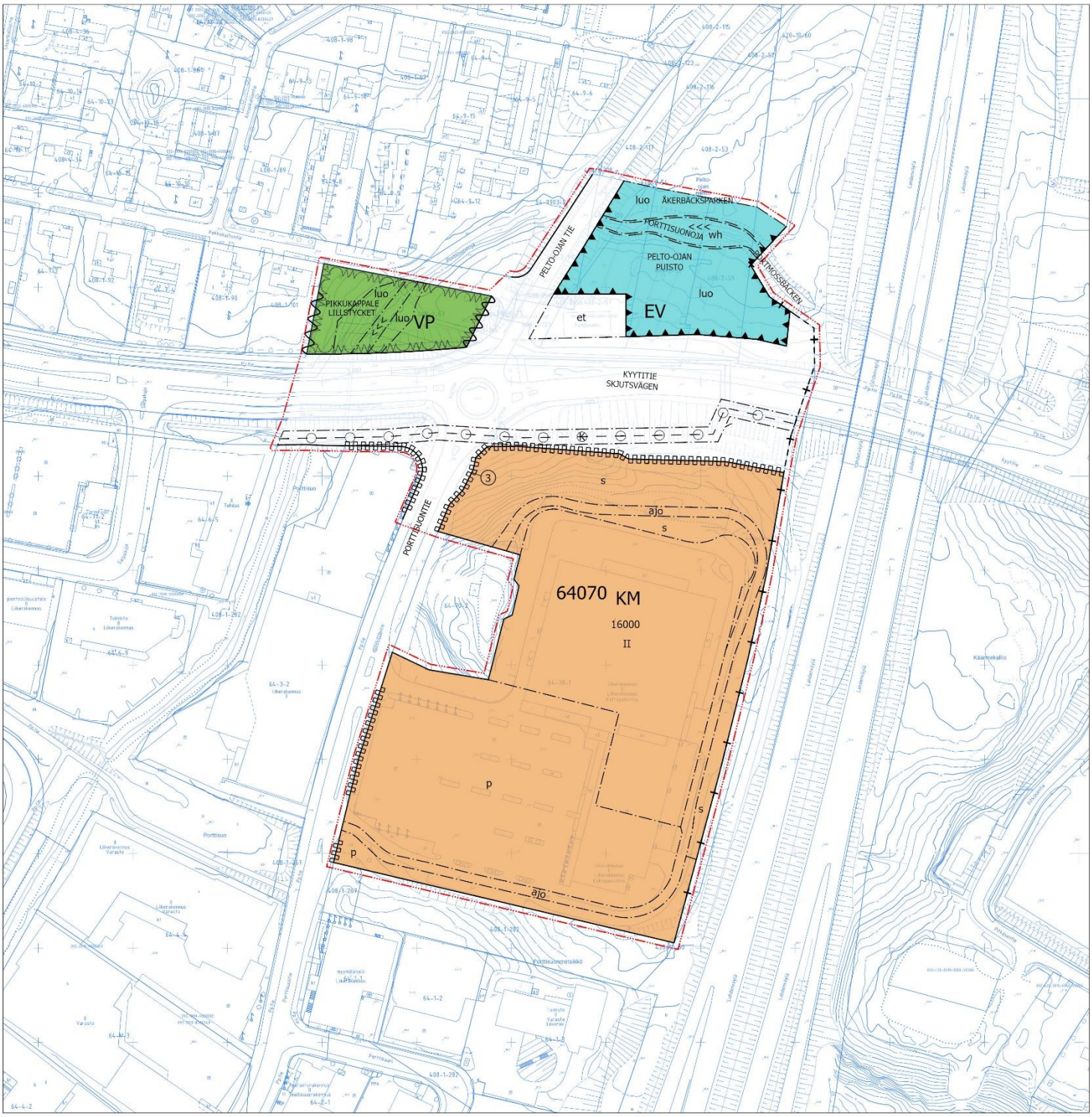
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**7,0704**	**100,0**	**16000**	**0,23**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,3380	4,8	0		-0,0213	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,9994	28,3	0		0,2938	0
E yhteensä	0,6964	9,8	0		-0,2526	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

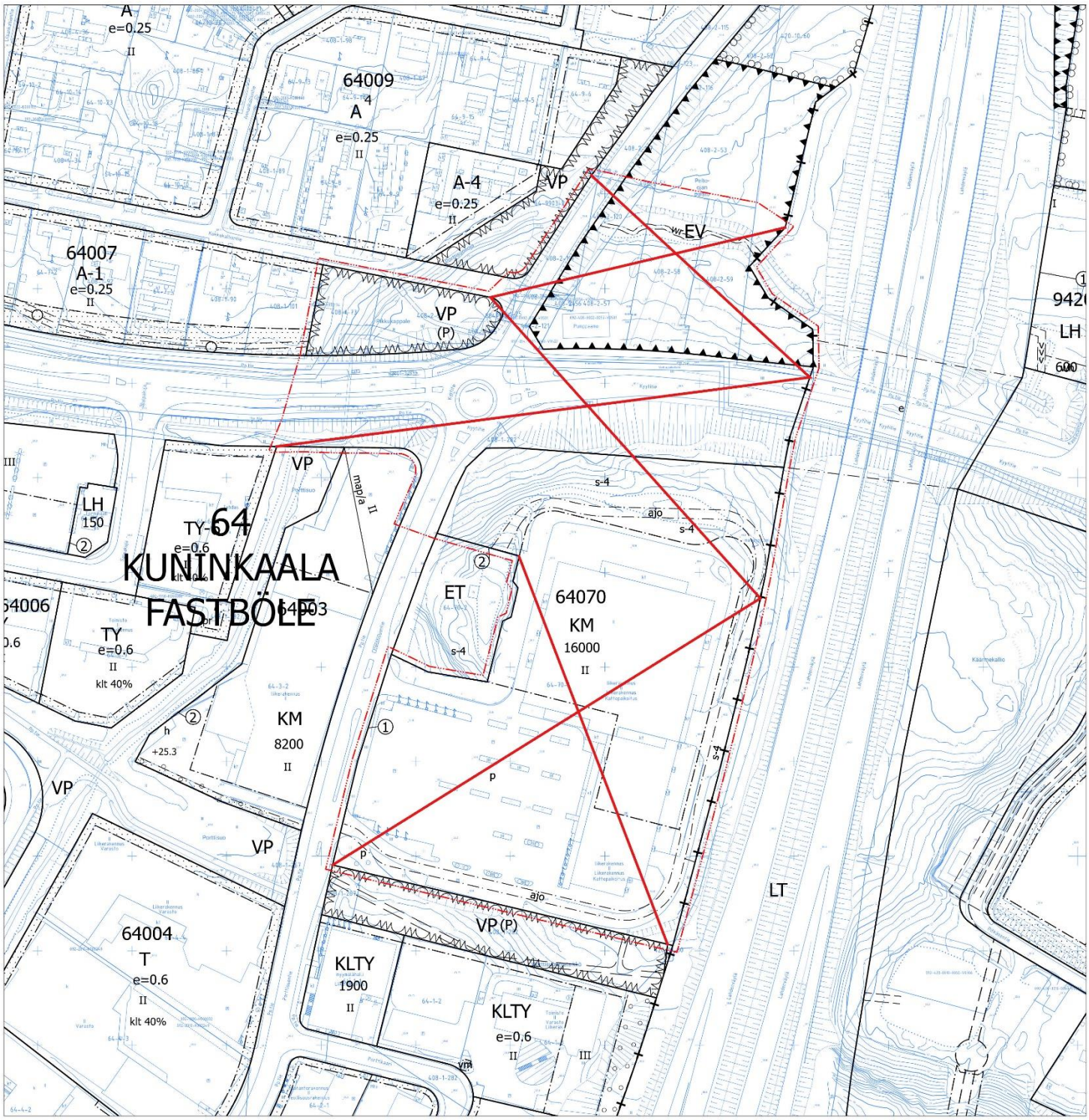
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m^2]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m^2 +/-]
Yhteensä	**7,0704**	**100,0**	**16000**	**0,23**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199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



Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 18.4.2023

Metriä
0 25 50 100



Poistettavat merkinnät

Metriä
0 25 50 100

002485	1/2
Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002485	18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Pelto-oja

Kaupunginosa 64, KUNINKAALA

Vanda stad

Vandaspåran: Åkerbäcken

Stadsdel 64, FASTBÖLE

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet.

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 64070 samt gatu-, rekreations- och specialområden.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 64070.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 64070.

1:2000

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
KM	**Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.**	**Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.**
	Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.	På områden får inte placeras utrymmen för dagligvaruhandel.
	Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.	Affärslokalerna för detaljhandel får vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.
	Rakennuksien julkisivuissa ja aidoissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja. Sisääntulo-osan tulee selvästi erottua.	Byggnadernas fasader och stenmaterialet i inhägnadena ska bestå av högklassigt material. Ingångspartiet ska tydligt markeras.
	Ilmastointi- tai muut tekniset tilat saavat ylittää suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden.	Ventilations- eller andra tekniska utrymmen får överskrida största tillåtna våningsantal eller byggnadsrätt.
	Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.	Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.
	Toimisto- ja ravitsemustilojen ulkokuoren ääneneristys tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.	Ljudisoleringen mot trafikbuller i arbetsrummens och näringsinrättningarnas yttre skal ska vara minst 30 dB.
	Rakennusta ympäröiville pysäköimispaikoille on tasaisesti jaoteltuna istutettava 1 puu ja pensaita 200 neliömetriä kohti.	På parkeringsplatserna runtom byggnaden ska jämnt fördelat planteras ett träd och buskar per 200 kvadrameter parkeringsyta.
	Korttelialueelle saa sijoittaa kaksi mainostornia, joiden korkeus ja muoto määritellään rakennusluvan yhteydessä.	I kvartersområdet får två reklamtorn placeras. Tornens höjd och utformning fastställs i samband med bygglovet.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Toimistot 1 autopaikka/50 k-m² Liiketilat 1 autopaikka/35 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Kontor 1 bilplats/50 m²-vy Affärslokaler 1 bilplats/35 m²-vy
VP	**Puisto.**	**Park.**
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**

002485 2/2

64	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KUNIN	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
64070	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
16000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**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.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
et	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.** Alue on varattu kaukolämmön pumppaamoa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	**Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** Området är reserverat för fjärrvärmepumpstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
luo	**Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**	**Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**
	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. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. 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 tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
>>>	**Avo-oja.**	**Öppet dike.**
k	**Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.**	**För naturgasledning reserverad del av område.**
	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.	**Området skall förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.**
s	**Suojeltava alueen osa.** Alueen osa, jonka maastomuotoja ei saa muuttaa. Kasvillisuutta tulee kehittää kasvupaikalle sopivin lajein.	**Del av område som ska skyddas.** Del av område där terrängformerna ej får ändras. Vegetationen bör på växtplatsen utvecklas genom att plantera lämpliga växtsorter.
	YMPÄRISTÖOLOSUHTEET Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Porttisuonojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.	MILJÖFÖRHÅLLANDEN Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten. Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Portmossbäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.
	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 planbeteckningar annat bestämts.

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus MYL, ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS 002485
Vantaan ratikka: Pelto-oja
LAUSUNNOT JA VASTINEET
18.4.2023

---

kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002485** /Vantaan ratikka: Pelto-oja. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 25.1.2023 Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti aiheuttavat vesihuoltolinjoille siirtotarpeita. Lisäksi on rakennettava uutta hulevesiviemäriä. HSY lausuu, että uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 1.2.2023 Helsingin Seudun Liikenne HSL	HSL kannattaa alueen kestäviin liikkumismuotoihin panostavaa suunnittelua, selkeisiin turvallisiin ja esteettömiin yhteyksiin tulee kiinnittää huomiota myös jatkosuunnittelussa. HSL:n mukaan alueen bussipysäkkiverkostoa tulee tarkastella kokonaisuutena. HSL esittää, että Pelto-ojan tie (V6433) vastinparille jätettäisiin varaus Porttisuontien varteen. Tämä mahdollistaisi kääntymisen Porttisuontieltä länteen päin tilanteessa jossa pysäkki Pelto-ojan tie (V6410) on siirtynyt	Bussipysäkit sijaitsevat Kyytitiellä Porttisuontien ja Pelto-ojan tien itäpuolella. Kyseiset pysäkit toimivat vaihtopysäkkeinä mahdollisille tuleville Lahdenväylän pysäkeille. Ratikan Lahdenväylän pysäkki sijaitsee Kyytitien pysäkkien läheisyydessä. Porttisuontien ja Pelto-ojan tien länsipuolella on rajallisesti tilaa saada mahdutettua toista pysäkkiä Kyytitielle länteenpäin. Tällainen ratkaisu vaatisi ajoväylien ja jalankulku-pyörätien siirtämistä Kyytitiellä pohjoisemmaksi pikkukappaleen puiston puolelle. Lisäksi muutos vaatisi osan Kyytitien pohjoispuoleisesta asuinkorttelista muutettavan katualueeksi. Ratikan linjausta jouduttaisiin laittamaan mutkalle, mikä vaikuttaisi liikennöintiin. Tällainen ratkaisu ei ole toivottava.

	risteyksen itäpuolelle. HSL tuo esille, että hyvä pysäkkiverkko ja toimivat kevyenliikenteenyhteydet helpottaisivat isoissa kaupoissa asiointia ilman omaa autoa. HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa.	Mahdollista olisi jatkossa tutkia yhtä uutta bussipysäkkiäparia Porttisuontien varteen lähelle Kyytitien risteystä, jolloin Porttipuiston liikealueelta tai sinne matkaavilta olisi lyhyempi matka Kyytitien ratikkapysäkille. Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 14.2.2023 Fingrid	Fingrid ei tee lausuntoa *002485, Ratikka: Pelto-oja-Porttisuo* -asemakaavanmuutoksesta, sillä tällä kyseisellä alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.	Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 14.2.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Vantaan kaupunginmuseo lausuu, että kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 5, 15.2.2023 Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot,	Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

NRO 6, 15.2.2023 Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY,	ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan. ELY-keskus huomauttaa, että KM korttelin kaavamääräystä on tarkennettava määräyksellä kaupan laadusta. Vuonna 2017 myös tilaa vaativan erikoistavaran kauppa tuli vähittäiskaupan erityisen ohjauksen piiriin. Kortteliin on pääasiassa toteutunut tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälöitä. Tämä tulee ELY-keskuksen mukaan näkyä kaavamääräyksessä. Mikäli alueella on lisäksi laajan valikoiman tavaratalo (Tokmanni) se tulee myös näkyä määräyksessä kerrosneliömetrimäärineen. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset. ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä	Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 13.12.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta. KM-korttelin kaavamääräystä muutetaan siten, että kortteliin sallitaan rakennettavan tilaa vaativien erikoistavarakaupan tiloja. Toteutuneen rakennuksen rakennusoikeudellinen kerrosala on 16024, mikä vastaa lähes täysin kaavamääräyksen mukaista sallittua rakennusoikeutta. Siltä osin ei ole tarpeen tehdä muutosta kaavaan. Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35. Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat. Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-

	materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista. ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei	manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavan selostuksen sivuilla 32-33 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja. https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Kyytitien varrelle on osoitettu meluseinät Hakkilan asuinalueen suojaksi. Suurinta osaa asuinalueelle tulevasta melusta ei kuitenkaan voida ratkaista Kyytitielle rakennettavin meluestein, sillä voimakasta melua tulee Lahdenväylältä, jonka melusuojauksen rakentamisesta vastaa Väylävirasto. Kaava-alueeseen rajoittuvan Hakkilan asuinalueen olemassa olevat rakennukset on huomioitu kaavaehdotuksessa Kyytitien varrelle osoitetuilla meluesteillä. Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen käydä mittaamassa. Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 33 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 34. Selostukseen lisätään suositukset Tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

	kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu. ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.	
NRO 7, 16.2.2023 Gasgrid	Kaava-alueella kulkee Gasgridin DN150 / 54 bar maakaasun siirtoputki, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaisesti. Gasgrid tuo esille, että putkilinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiselle. Gasgrid muistuttaa, että asetuksessa säädetyt rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä. Gasgrid sanoo, että maakaasun siirtoputken siirrosta on teetetty perussuunnittelu, jossa tämän alueen maakaasuputken siirto on huomioitu. Gasgrid huomauttaa, että maakaasun	Asemakaavan laadinnan yhteydessä on huomioitu kaasuputken sijainti ja tuleva siirto. Asemakaavoitukselle on toimitettu siirtoon liittyvä suunnitelma-aineisto, ja se on toiminut kaavan laadinnassa lähtötietona. Kaasuputken sijainti on merkitty suojaetäisyyksineen kaavakartalle rasitteena. Näin ollen kaasuputki tullaan huomioimaan myös alueen jatkosuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.

	siirtoputken asettamat rajoitukset on otettava kaavoituksessa huomioon niin, ettei asetuksen 551/2009 vastainen rakentaminen ole alueella mahdollista.	
NRO 8, 16.2.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES	Tukes ei näe estettä kaavamuutokselle. Hakunilan lämpökeskus sijaitsee riittävällä suojaetäisyydellä asemakaavan muutosalueesta, raitiotiestä ja maakaasun siirtoputken suunnitellusta uudesta linjauksesta. Tukes tuo esille, että raitiotien rakentamiseen liittyen tulee maakaasun siirtoputkiston linjaus Kyytitien kohdalla siirtää riittävälle suojaetäisyydelle raitiotiestä.	Kaasuputken uusi sijainti otetaan huomioon raitiotien katusuunnittelussa. Kaavassa on osoitettu kaasuputkelle suoja-alue. Ei toimenpiteitä.
NRO 9, 16.2.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY, 25.1.2023

Lausunto:
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. Katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti aiheuttavat vesihuoltolinjoille siirtotarpeita. Lisäksi on rakennettava uutta hulevesiviemäriä. Uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Helsingin Seudun Liikenne HSL, 1.2.2023

Lausunto:

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

Hyvä pysäkkiverkko ja toimivat kevyenliikenteenyhteydet helpottaisivat isoissa kaupoissa asiointia ilman omaa autoa. HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa.

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

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

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Fingrid, 14.2.2023

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

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Vantaan kaupunginmuseo, 14.2.2023

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002485 Vantaan ratikka: Pelto-oja. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on leventää katualuetta Kyytitiellä muuttamalla osia korttelialueesta, puistoalueista sekä suojaviheralueesta katualueeksi. Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2020 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020) sekä Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049) 28.6.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/073/2022).

Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot, 15.2.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 -2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia sekä kaukolämpöpumppaamo liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).
Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.
Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY, 15.2.2023

Lausunto:
Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Kaavaratkaisu tukee Vantaan yleiskaavassa esitettyä raitiotien varteen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen. Kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

Vähittäiskaupan suuryksikkö
KM korttelin kaavamääräystä on tarkennettava määräyksellä kaupan laadusta. Vuonna 2017 myös tilaa vaativan erikoistavaran kauppa tuli vähittäiskaupan erityisen ohjauksen piiriin. Kortteliin on pääasiassa toteutunut tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälöitä. Tämä tulee näkyä kaavamääräyksessä. Mikäli alueella on lisäksi laajan valikoiman tavaratalo (Tokmanni) se tulee myös näkyä määräyksessä kerrosneliömetrimäärineen. Seudullisuuden rajat on määrittelyssä pidettävä mielessä.

Ilmastovaikutukset
Vantaan kaupungin käyttöperusteisista päästöistä (Hinku-laskenta) 37 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Uudenmaan maakunnan ja Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, on liikenteen päästöjä vähennettävä runsain ja tehokkain keinoin. Yksi keskeisimmistä keinoista on kestävän liikenteen palvelutason parantaminen, johon myös Vantaan ratikka osaltaan tähtää. Haasteena kuitenkin on, että suurien rakennushankkeiden ilmastohyödyt saadaan vasta pidemmällä aikavälillä, sillä rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat tavanomaisesti suuret. Tämän takia on erityisen tärkeää, että rakentamisen päästöjä vähennetään kyseisessä hankkeessa. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnissa on ansiokkaasti tunnistettu ja arvioitu rakentamisen aikaisia päästöjä. Vertailluista rakennusmateriaalivaihtoehdoista hiilijalanjäljeltään selkeästi pienin on vaihtoehto B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään kyseisiä vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

ELY-keskus on aikaisemmin tuonut Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistoa koskevassa lausunnossaan esiin, että ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei kuitenkaan käsitellä kaava-aineistossa laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu.

Meluntorjunta
Kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon.

Kaavaselostuksen mukaan: "Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä

huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB)." Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene.

Kaavaselostuksen mukaan: "Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB." ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Tärinä ja runkomelu
Kaavamääräyksen mukaan: ”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.” Määräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaava-aineistossa on avattava lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

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

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

Ilmastovaikutukset
Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.

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

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

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

Meluntorjunta
Asemakaavan selostuksen sivuilla 32-33 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

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

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

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

Tarkistukset:
Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

KM-korttelin kaavamääräystä muutetaan siten, että kortteliin sallitaan rakennettavan tilaa vaativien erikoistavarakaupan tiloja.

Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

NRO 7
Gasgrid, 16.2.2023

Lausunto:

Maakaasun siirtoputkisto on kansallisesti tärkeä ja kallis infra, jonka sijoittamiseen on haettu lunastusmenettelyllä käyttöoikeus tai sijoituslupa. Maakaasun siirtoputkisto rajoittaa toimintaa ympäristössä merkittävästi. Putkiston määräaikaistarkastuksilla, ennakkohuollolla ja kaasulinjan merkinnöillä sekä ulkoisten hankkeiden valvonnalla varmistetaan putkiston turvallisuus. Putkiston tarkastukseen ja ylläpitoon liittyen alueella saattaa aiheutua ajoittain melua ja maanrakennustöitä.

Suunnitelmanne on toteutettavissa seuraavin huomioin:
• Kaava-alueella kulkee Gasgridin DN150 / 54 bar maakaasun siirtoputki, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaisesti. Putkilinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiselle. Asetuksessa säädetyt rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

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

• Kaasulinjalla ei saa kasvattaa puita tai muutakaan kasvustoa, eikä varastoida tai sijoittaa mitään, joka estää näkyvyyden merkintäpylväiden välillä. Kaasuputken omistajalla on velvoite raivata kasvillisuus linjalta 5 m leveydeltä, mutta linjalla sallitaan korkeintaan 0,5 m korkeuden saavuttava kasvusto.

• Kaasuputken sijainti on merkitty maastoon merkintäpylväillä ja -kilvillä. Jokaiselta merkinnältä on oltava esteetön näkyvyys edelliselle ja seuraavalle merkinnälle; tarvittaessa merkintöjä lisätään.

• Sähkökaapeleita tai eristämättömiä ja sähköä johtavia rakenteita (metalliputkistot, merkintälangat ja maadoituskaapelit) sijoitettaessa on noudatettava standardia SFS 5717. Rakenteita ei tulisi asentaa maakosketukseen alle 20 m etäisyydelle teräksisestä maakaasuputkistosta.

• Teräksisellä maakaasuputkella on katodinen korroosiosuojausjärjestelmä, jossa anodikentiltä syötetään heikkoa tasavirtaa 200- 800 metrin etäisyydeltä maakaasuputkelle maaperän kautta. Suojavirta kulkeutuu putken pinnoitevauriokohtiin. Alle 20 metrin etäisyydelle kaasuputkesta sijoitetut laajat sekä eristämättömät metalliset rakenteet saattavat toimia suojavirran kulkureitteinä; sen lisäksi, että tämä voi häiritä korroosiosuojauksen toimintaa, rakenne voi altistua katodisen suojavirran aiheuttamalle hajavirtakorroosiolle kohdassa, jossa suojavirta jättää rakenteen. Gasgrid ei ota vastuuta näiden rakenteiden mahdollisesta ennenaikaisesta syöpymisestä. Riski nopeutuneelle korroosiolle on tarvittaessa selvitettävä mittauksin.

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

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes, 16.2.2023

Lausunto:
Asemakaavan muutosalue ei sijoitu vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien tuotantolaitosten konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskus (noin 200 m päässä suunnittelualueesta) ei ole laajamittaisesti vaarallisia kemikaaleja käsittelevä ja varastoiva tuotantolaitos. Hakunilan lämpökeskuksella käytetään maakaasua polttoaineena, kohde kuuluu maakaasun käytön osalta Tukesin valvontaan.

Kaava-alueella Kyytitien varrella kulkee maakaasun siirtoputki (koko DN 150, paine 54 bar). Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Kyytitien katualueen pohjoisosassa. Kyytitien alueella maanalaiselle maakaasuputkelle osoitetaan kaavamuutoksessa uusi aluevaraus Kyytitien eteläpuolelle. Gasgrid Finland Oy:n tekemän perussuunnittelun mukaan maakaasuputkiston siirrolla saavutetaan riittävät suojaetäisyydet raitiotieliikenteen ja maakaasuputkiston välille.

Tukes ei näe estettä kaavamuutokselle. Hakunilan lämpökeskus sijaitsee riittävällä suojaetäisyydellä asemakaavan muutosalueesta, raitiotiestä ja maakaasun siirtoputken suunnitellusta uudesta linjauksesta. Raitiotien rakentamiseen liittyen tulee maakaasun siirtoputkiston linjaus Kyytitien kohdalla siirtää riittävälle suojaetäisyydelle raitiotiestä. Tukesilta tulee hakea rakentamislupa kyseiselle maakaasun siirtoputkiston muutokselle. Luvan hakee Gasgrid Finland Oy. Tukes tulee rakentamislupavaiheessa käsittelemään ja arvioimaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 390/2005 ja sen nojalla maakaasun käsittelyn turvallisuudesta annetun asetuksen 551/2009 vaatimusten täyttymisen sekä asettamaan tarvittaessa turvallisuuteen liittyviä ehtoja.

Vastine:
Kaasuputken uusi sijainti otetaan huomioon raitiotien katusuunnittelussa.
Kaavassa on osoitettu kaasuputkelle suoja-alue. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 9
Uudenmaan liitto, 16.2.2023

Lausunto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

8 § **Detaljplaneändring 002452 och ändring av tomtindelningen, 94 Håkansböle/Vandaspåran: Håkansbölebacken**

VD/7360/10.02.04.00/2020
TeA/TLA/MJA/AHE/VIK/EJ/KW

Genom detaljplaneändringen bereder man sig på Vandaspåran genom att anvisa ett tillräckligt gaturum för den infrastruktur som spårvagnen kräver och den gatumiljö som ansluter sig till den på Håkansbölevägen genom att förstora gatuområdena och förminska de övriga områdena. På Håkansbölevägen på avsnittet mellan Hästgränden och Hästhagsstigen ligger Hästgrändens spårvägshållplats. Ändringen bygger på spårvägens gatuplaner. I planen anvisas inte något nytt byggande. De totala byggrätterna för fastigheterna ändras inte i och med arealändringarna. Beteckningar om körförbud läggs till i kvarteren längs Håkansbölevägen.

Detaljplaneändringen gäller kvarteren 94005, 94020, 94028 och 94029 och delar av kvarteren 94007, 94008, 94016, 94024, 94031 och 94032, ett gatuområde i stadsdel 94 Håkansböle samt specialområdet i Kormängskanten.

Ändringen gäller ett kvartersområde för bilplatser (LPA), ett kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar (LPY), ett kvartersområde för flervåningshus (AK), ett kvartersområde för flervåningshus och/eller ett kvartersområde för anstalter och internat för social verksamhet (AK/YAS), ett kvartersområde för radhus och andra kopplade hus (AR) samt gatu- och skyddsgrönområde (EV).

Tomtindelningen gäller en del av kvarteret 94016.

Ändringen av tomtindelningen gäller kvarteren 94005, 94020, 94028 och 94029 samt delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031 och 94032 i stadsdel 94, Håkansböle.

Området ligger i stadsdelen Håkansböle, på norra sidan av Ring III. Området omfattar Håkansbölevägens gatuområde från Bruntegrändens/Hästhagsvägens korsning fram till Skimmelgrändens korsning. De fastigheter vars areal påverkas av ändringen är med i planändringen.

Markägande

De gatuområden som finns i planområdet ägs av Vanda stad. Dessutom äger staden kvarteret 94020 (92-94-20-1) som anvisats för parkering (LPY) och en liten av det område i kvarteret 94029 som omfattar ett serviceboende (AK/YAS).

Annat markägande inom området:

Fastigheterna 92-94-24-1, 92-94-28-2 och det outbrutna området 92-403-5-201-M2 ägs av Sato Oyj.

- Fastigheten 92-94-28-1 ägs av Asunto Oy Hiirakkotie 2.
- Fastigheterna 92-94-5-1 och 92-94-5-2 ägs av Kiinteistö Oy Hevoshaanpolku 1.
- Fastigheten 92-94-29-2 ägs av VAV Palvelukodit Oy.
- Fastigheten 92-94-7-1 ägs av Lumo Kodit Oy / Asunto Oy Hepokuja 6.
- Fastigheten 92-94-8-1 ägs av Asunto Oy Heposato / Asunto Oy Hepopolku.

- Fastigheten 92-94-31-4 ägs ava Kiinteistö Oy Oritie 1 / Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Vantaan Heporinne 2 / Asunto Oy Vantaan Valjakko / Asunto Oy Vantaan Ratsukko / Asunto Oy Vantaan Hakunilan Heporinne.
- Fastigheten 92-94-32-2 ägs av Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Orisato / Asunto Oy Oripuisto
- Fastigheten 92-403-5-62 ägs av Asunto Oy Kehä-Mäki.

Arealen för stadens markinnehav sammanlagt cirka 1,27 ha, övrigt markägande inom planområdet sammanlagt cirka 6,21 ha.

Beredning
Utöver stadens sakkunniga har Ramboll Finland Ab medverkat som Vanda stads konsult vid beredningen av planen.

Generalplanen

I den generalplan med rättsverkningar som godkänts av stadsfullmäktige 17.12.2007 är området till stor del ett effektivt bostadsområde (A1). I söder hör en del av området till ett småhusområde (A3), som är ett värdefullt område med avseende på stadsbilden. På Håkansbölevägen har i gatuområdet angetts en riktgivande stamförbindelse för kollektivtrafik som kan förverkligas som spårväg.

I generalplanen 2020 som godkändes av stadsfullmäktige 25.1.2021 är planeringsområdet huvudsakligen ett bostadsområde i ett stadscentrum (AC). Till en liten del hör den norra delen av området till stadscentrumområdet (C). Den södra delen av planområdet är placerad i ett bostadsområde (A) i generalplanen. I Håkansbölevägens riktning går en spårväg genom området, för vilken det ska göras en tillräcklig områdesreservering. Dessutom går en kraftledning genom den södra delen, genom vars ledningsgata det kan löpa kraftledningar på 110 kV och 400 kV. Ledningsområdet begränsar markanvändningen runtomkring. Planområdet hör till generalplanens zon för hållbar tillväxt, som stöder sig på kollektivtrafikens stamlinje.

Detaljplaneändringen
Genom detaljplaneändringen bereder man sig på Vandaspåran genom att anvisa tillräckligt utrymme för den infrastruktur som spårvagnen kräver och den gatumiljö som ansluter sig till den på Håkansbölevägen samt för Hästgrändens spårvägsshållplats som placeras mellan Hästgränden och Hästhagsstigen. Vid ändringen anvisas i detaljplanen utrymme för en spårväg och funktioner i anslutning till den, såsom fordonstrafik, cykeltrafik, gångtrafik, grönområden, planteringar och dagvattenlösningar genom att göra gatuområdena större och de andra områdena mindre. De fastigheter i kvartersområdena vars areal påverkas av förändringen är med i planändringen.

Genom detaljplaneändringen breddas Håkansbölevägens gatuområde genom att ändra delar av kvartersområdena och parkområdet till gatuområde. Gatuområdet breddas så mycket att spårvagnen, gatumiljön i anslutning till den samt de förbättrade förbindelser som reserverats för gång- och cykeltrafik ryms i gatuområdet.

Breddningen av gatuområdet baserar sig på områdesreserveringarna i de utkast till gatuplaner för Håkansbölevägen som färdigställdes 7.10.2021. Utgångspunkten för gatu- och parkplaneringen har varit den översiktsplan för Vandaspåran som färdigställdes 2019 och godkändes av stadsfullmäktige 16.12.2019 och vars planeringslösningar har preciserats vid gatu- och parkplaneringen.

I samband med planarbetet har man granskat att det faktiska antalet bilplatser i privata fastigheter kan ordnas trots att de områden som reserverats som parkeringsplatser har minskats.

Genom detaljplaneändringen ändras delvis ett kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar (LPY), ett kvartersområde för bilplatser (LPA), kvartersområden för flervåningshus (AK och AK/YAS) samt ett kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AR) till gatuområde. Hästhagsstigens överfart (y) som går över Håkansbölevägen anvisas som en förbindelse för lättrafik som går över gatan. Ett riktgivande område för byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll (et) för en elförsörjningsstation placeras i Håkansbölevägens gatuområde. Beteckningar om körförbud läggs till mot Håkansbölevägen i alla kvarter inom planläggningsområdet. De nuvarande körförbindelserna bevaras. De byggrätter som anvisats med exploateringstal ändras till kvadratmeter våningsyta, så att tomternas totala byggrätt inte ändras i och med att fastigheternas arealer ändras. Till övriga delar föreslås kvartersområdena stämma överens med den gällande detaljplanen och genom detaljplaneändringen anvisas inget nytt byggande.

I detaljplanen har angetts bestämmelser i ansluting till bullerskydd, stadsbilden, planteringen av träd och fördröjningen av dagvatten.

Byggandet av spårvägen kommer enligt prognoserna att påskynda effektiviseringspotentialen för markanvändningen inom spårvagnens influensområde. I spårvägens hållplatsmiljö finns potential för en tät och blandad struktur av centrumkaraktär. I östra Vanda gör spårvagnen området mer lockande och uppdaterar områdets identitet till att utgöra en del av en levande spårvagnsstad som utvecklas.

Vandaspåran är en snabb spårvägsförbindelse som planeras gå från Mellungsbacka metrostation via Håkansböle, Dickursby och Aviapolis till flygplatsen. Syftet med spårförbindelsen är att öka den hållbara och hinderfria rörligheten och göra det möjligt för staden att växa hållbart utmed kollektivtrafiken samt främja välfärden och attraktionskraften i områdena. Vandaspåran skulle om den förverkligas komma att utgöra en viktig del av det regionala spårvägsnätet.

Vandaspårans detaljplanering ingår i arbetsprogrammet för Vandas detaljplanering 2022.

Deltagande och växelverkan

Ett program för deltagande och bedömning i enlighet med MBL 63 § ”Vandaspåran – program för deltagande och bedömning – Spårvägens dispositionsplan (YK0049), Spårvägens detaljplaner (granskningsområde 062800) och meddelande om att planeringen av gator och parker inleds” har publicerats 23.11.2020 och uppdaterats 17.9.2021.

Det har kungjorts att planen blivit aktuell på Vanda stads webbsidor, i Vantaan Sanomat, Hufvudstadsbladet och per brev till markägare i planområdet och myndigheter i enlighet med MBL 62 § och MBF 30 §. Intressenterna bereddes möjlighet att uttala sin åsikt om saken. En av de åsikter som kom in gällde Håkansböleområdet

Om planeringen av spårvägen ordnades fyra webbmöten i områdena i december 2020, varav mötet för allmänheten i Håkansböleområdet ordnades 9.12.2020. Dessutom ordnades telefonjour och frågor och åsikter kunde också lämnas in per e-post.

Materialet för växelverkan från detaljplanens beredningsskede har publicerats stadens webbplats 3.2.2022 i enlighet med MBL 62 § och MBF 30 § och under tiden 3.2–24.2.2022 har det varit möjligt att lämna en åsikt om det. Publiceringen av materialet för växelverkan har meddelats i Vantaan Sanomat. Det har också skickats ett brev till markägarna 3.2.2022 där man har meddelat om inledandet av inventeringsarbete vad gäller de områden som ändras till gatuområden och möjligheten att lämna en åsikt om materialet för växelverkan. Som bilaga till brevet medföljer detaljerade uppgifter om de

ändringar som sker på fastigheterna. Planeraren var anträffbar per telefon 11.2. och 18.2.2022. Om beredningsskedets material för växelverkan mottogs sammanlagt två åsikter och en åsikt om spårvagnen i allmänhet.

Stadens mark- och bostadspolitiska riktlinjer
Planen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 18.6.2018 § 9).

Planen gäller delvis mark som ägs av Vanda stad.

Avtal
Detaljplaneändringen omfattar inte något markanvändningsavtal.

Stadsmiljönämnden 5.4.2022 § 9

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar att
a) lägga fram förslaget till detaljplaneändring nr 002452 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 94 Håkansböle/Vandaspåran: Håkansbölebacken, som daterats 5.4.2022, i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
b) berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden.

Beslut:
Förslaget godkändes.

_____

Framläggning
Detaljplaneförslaget samt förslaget till tomtindelning och förslaget till ändring av tomtindelningen hölls framlagt 20.4–19.5.2022 med stöd av MBF 27 §. Under denna tid inlämnades inga anmärkningar.

Planutlåtanden
Stadsmiljönämnden beslutade 20.4.2022 berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden. Det begärdes 19 utlåtanden och 8 lämnades in.

Föreningen Hakunilan MML, Helsingforsregionens trafik (HRT), Tukes, Nylands förbund och Fingrid hade ingenting att påpeka om planen.

Vanda Energi föreslog i sitt utlåtande att markkablarnas och fjärrvärmerörens läge ska beaktas i förslaget till detaljplaneändring. Om markkablar eller fjärrvärmerör måste flyttas ska flyttkostnaderna ordnas enligt Vanda stads och Vanda Energi Ab:s samarbetsavtal som utarbetades 20.7.1993.

Vanda stadsmuseum konstaterade att det på Berglundsgränden 1 finns en del av en radhushelhet som planerats av Kaija och Heikki Siren och färdigställts 1968. Området i fråga är ett betydande byggnadsarvsobjekt i Vanda (R2-klassificering). Dessutom är området i generalplanen för Vanda ett område värdefullt med avseende på stadsbilden, vars byggnads- och kulturhistoriska värden samt stadsbild måste skyddas. Ur museets synvinkel har man under planläggningsprocessen inte undersökt detaljplaneringens inverkan på kulturmiljön i tillräcklig utsträckning (MBL 9 §), och detaljplanens krav på

innehållet uppfylls inte med tanke på värnandet om kulturmiljön (MBL 54 §). För att målen för den områdesbeteckning som anvisas i generalplanen ska överföras till detaljplanen på ett ändamålsenligt sätt, bör det enligt Vanda stadsmuseum göras en byggnadshistorisk utredning om området, där byggnadernas och områdeshelhetens särdrag och värden undersöks närmare.

Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) konstaterade att det inom området för tomten 94028/4 finns en huvudvattenledning NS 400, för vilken det i detaljplanen har markerats en ledningsgränd. Områdesreserveringen för ledningsgränden och dess placering ska enligt HRM ses över, så att ledningsgrändens kant ligger på minst 3 meters avstånd från vattenledningens mittlinje. Väster om LPA-tomten 94032/3 ligger en anlagd avloppsledning mycket nära tomtgränsen. HRM konstaterar att det för avloppsledningen ska markeras en ledningsgränd på tomten 94032/3, så att ledningsgrändens kant ligger på minst 2,5 meters avstånd från avloppsledningens mittlinje.

Utförda justeringar Justeringar har gjorts i plankartan till följd av de utlåtanden som mottagits. Gränsen för det område som ändras till gatuområde har justerats så att fastigheten 92-403-5-62 inte berörs av några ändringar. Planområdet minskas och den bebyggda fastigheten i fråga lämnas utanför planläggningsområdet, och därför behöver det inte göras någon sådan byggnadshistorisk utredning om de byggnader som ligger på fastigheten i fråga som stadsmuseet begärt i sitt utlåtande. På LPA-tomten 94032/3 har det lagts till en områdesreservering för underjordiska rör för en avloppsledning på 3 meters avstånd från avloppsledningens mittlinje.

Justeringarna är inte väsentliga och därför behövs ingen ny framläggning.

Justeringar i planbeskrivningen
Detaljplanebeskrivningen har justerats till följd av de justeringar som gjorts i plankartan. I beskrivningen har man uppdaterat ikraftträdandet av generalplan 2020 samt texten i vägkartan för resurssmarthet (fge 28.2.2022). Till planens avsnitt om konsekvensbedömningen lades det till rekommendationer om riktvärden för vibrations- och stombuller i kapitlet om miljöstörningar.

Generalplanen
Generalplanen som godkändes av stadsfullmäktige 25.1.2021 trädde i kraft 11.1.2023.

Stadens mark- och bostadspolitiska riktlinjer
Planen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 18.6.2018 § 9), uppdaterad FGE 10.10.2022 § 7).

Stadsmiljönämnden 18.4.2023 § 15

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

a) utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,
b) förslaget till detaljplan 002452 samt förslaget till tomtindelning och förslaget till ändring av tomtindelningen, 94 Håkansböle/Vandaspåran: Håkansbölebacken, som daterats 18.4.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande.

Behandling:
Stadsmiljönämndens ledamot Janne Hartikainen föreslog att ärendet återremitteras för ny beredning. Ledamoten Suvi Karhu understödde förslaget om återremittering.

Ordföranden konstaterade att det lagts fram ett understött ändringsförslag, om vilket man måste hålla omröstning och föreslog följande omröstningsförfarande: De som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder återremittering för ny beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 14 ja-röster (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) och två nej-röster (Hartikainen, Karhu). Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:
Stadsplaneringsdirektörens förslag godkändes.

Det antecknades att ledamöterna Janne Hartikainen och Suvi Karhu lämnade följande avvikande åsikt i ärendet:
”I 63 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs följande: när en plan utarbetas ska ett med avseende på planens syfte och betydelse nödvändigt program för deltagande och växelverkan samt för bedömning av planens konsekvenser utarbetas i ett tillräckligt tidigt stadium. När frågan om planläggning har väckts ska detta meddelas så att intressenterna har möjlighet att få information om utgångspunkterna för planläggningen, den planerade tidtabellen samt förfarandet för deltagande och bedömning.
Det beskrivna förfarandet för växelverkan och mötena gäller ett dokument som går under namnet Spårvägens dispositionsplan, vilket inte är den plan som nämns i markanvändnings- och bygglagen. I det har den plan som det nu är fråga om inte fastställts tillräckligt noggrant för att invånarna och andra rättsinnehavare hade kunnat ta ställning till eller påverka beredningen av den på det sätt som förutsätts i markanvändnings- och bygglagen. Planen har blivit anhängig i felaktig ordning.”

___

Stadsstyrelsen 8.5.2023 § 26

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:
Stadsstyrelsen beslutar att

a) utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,
b) förslaget till detaljplan 002452 samt förslaget till tomtindelning och förslaget till ändring av tomtindelningen, 94 Håkansböle/Vandaspåran: Håkansbölebacken, som daterats 18.4.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande.

Behandling:
Stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell föreslog understödd av ersättaren Niilo Kärki att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder att ärendet godkänns enligt förslaget röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamoten Kai-Ari Lundells förslag om förkastande röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 12 ja-röster (Karinen, Abdi, Tammi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kaiju, Kasonen, Orpana, Seppänen, Valtanen, Luokkala) och 3 nej-röster (Lundell, Kärki, Niikko), varvid ordföranden konstaterade att förslaget om förkastande hade blivit förkastat.

Beslut:
Förslaget godkändes.

———

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 8

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att godkänna förslaget till detaljplan 002452 samt förslaget till tomtindelning och förslaget till ändring av tomtindelningen, 94 Håkansböle/Vandaspåran: Håkansbölebacken, som daterats 18.4.2023.

Beslut:
Stadsstyrelsen beslutade att bordlägga ärendet till sitt följande sammanträde.

Bilagor:
– Förslag till detaljplaneändring 18.4.2023
– Detaljplaneändringens beskrivning 18.4.2023
– Utlåtanden och svar 18.4.2023

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:
Mari Jaakonaho, områdesarkitekt, tfn 050302 9411,
Anna Sarikaya, detaljplanearkitekt, Vandaspåran, tfn 050 302 9028
fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002452

Päiväys
Datum

18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Hakunilanmäki

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Vanda stad

Vandaspåran Håkansbölebacken

Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

Asemakaavan muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 sekä osat korttelеista 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 ja katualuetta.

Tonttijaon muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028, 94029 sekä osat korttelеista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032.

1:2000

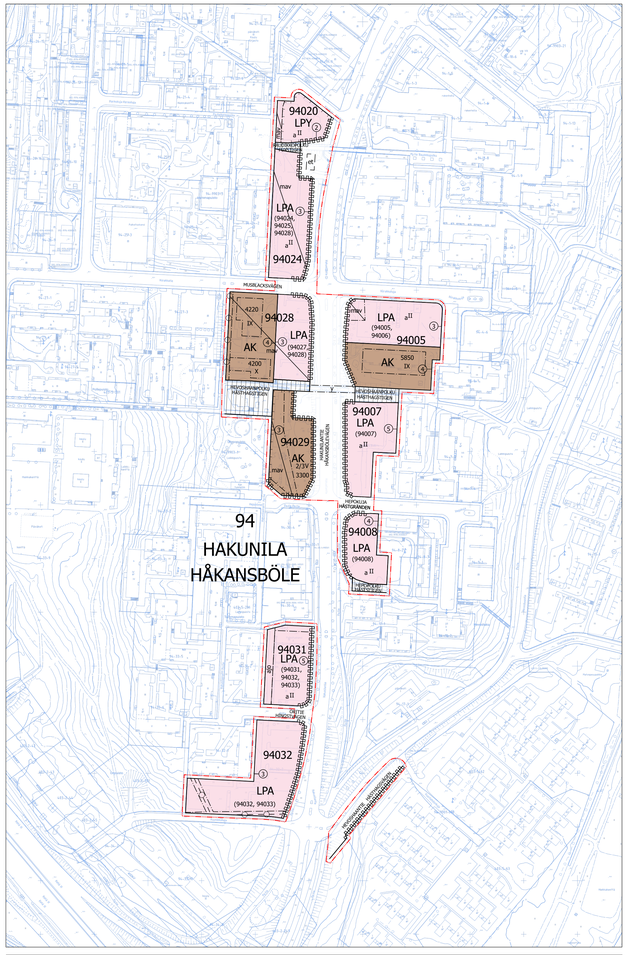
Ändring av detaljplanen

Kvarteren 94005, 94020, 94028 och 94029 samt delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 och gatuområde.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 94005, 94020, 94028, 94029 och delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031 och 94032.

1:2000


94020
LPY
94024
LPA
(94024, 94025, 94028)
94028
AK
4220
4200
LPA
(94027, 94028)
94005
AK
5850
LPA
(94005, 94006)
94007
LPA
(94007)
94029
AK
3270
1300
94008
LPA
(94008)
94031
LPA
(94031, 94032, 94033)
94032
LPA
(94032, 94033)
94
HAKUNILA
HÅKANSBÖLE
MUSIKACKSVÄGEN
RÖSTÖSMÄNNINKUJA
HÄSTHAGSSTIGEN
HÄSTHAGSVÄGEN
HEVOSKUJA
HÄSTGRÄNDEN
HÄSTGRÄNDEN
HÄSTGRÄNDEN

002452 Vantaan ratikka: HAKUNILANMÄKI

HAKUNILA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002452. 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:

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 ja osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032, katualuetta kaupunginosassa 94 Hakunila.

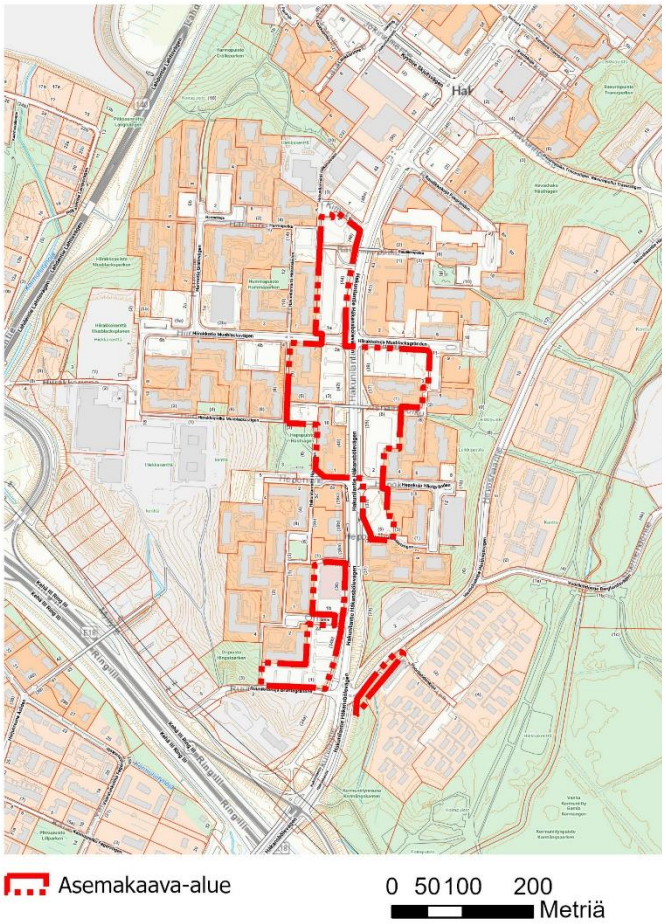
Tonttijaon muutos:

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 ja osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032.

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

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Hakunilan keskustassa Kehä III:n pohjoispuolella. Alueeseen kuuluu Hakunilantien katualuetta Ruunikkokujan / Hevoshaantien risteyksestä Kimokujan risteykseen asti sekä kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Kuva 1. Kaava-alueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvai-

heessa 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.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saaduista palautteista voitiin tulkita yhden mielipiteen koskevan Hakunilanmäen kaavamuutosaluetta.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne).
- 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 3.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 10.2.-24.2.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 11.2. sekä 18.2.2022. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.2.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Tänä aikana vastaanotettiin 2 mielipidettä. 15.3.2022 vastaanotettiin vielä yksi ratikkaa yleisesti koskeva mielipide.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 5.4.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 20.4-19.5.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 19 kappaletta ja vastaanotettiin 8 kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.
- Asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat tarkistukset:
    - Kaava-alueesta on poistettu rivitaloasuntojen korttelialue (AR) kiinteistö nro. 92-403-5-62 kaava-alueen eteläosasta. Kiinteistölle kohdistuvat Hakunilantien ja Hevoshaantien risteyksessä tapahtuvat katusuunnittelun muutokset ratkaistaan kiinteistönomistajan ja kaupungin välisin sopimuksin. Kaavamuutosta ei ole tarpeen tehdä kiinteistön alueelta.
    - Korttelin 94032 LPA-tontille numero 3 lisättiin maanalaisen johdon aluemerkintä.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat tarkistukset:
    - kaava-alueen pienenemisen seurauksena selostuksen karttoja on korjattu ja kaavan mitoitustiedot on muutettu.
    - päivitetty Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot Suunnittelutiedot -kohtaan.
    - päivitetty resurssiviisauden tiekartan teksti (kv 28.2.2022) Asemakaavan tavoitteet -kohtaan
    - Lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista Kaavan vaikutukset -kohtaan.
    - Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 18
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 28
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 28
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 28
3.3. Asemakaavan tavoitteet 31
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 32
4. Asemakaavan kuvaus 33
4.1 Kaavan rakenne 33
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 35
4.3 Aluevaraukset 35
4.4 Kaavan vaikutukset 37
4.5 Ympäristön häiriötekijät 50
5. Asemakaavan toteutus 50
6. Kaavatyöhön osallistuneet 50
7. Asemakaavan seurantalomake 52
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 7.3.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2022: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021.
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017

- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportti 22.3.2021
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka itä; Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP, 12.8.2021
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan raitiotie tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022.
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021
- WSP Finland Oy (7.10.2021) Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Kyytitie-Raudikkokuja, Hakunilantie 58628_1.
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022
- Vantaan ratikan rakentamiskustannukset, kustannusraportti 16.3.2023. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä sekä Hepokujan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Hepokujan ja Hevoshaanpolun välille. Muutoksessa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Asemakaavamuutoksella muutetaan osin yleisten pysäköintilaitosten korttelialuetta (LPY), autopaikkojen korttelialueita (LPA), asuinkerrostalojen korttelialueita (AK ja AK/YAS) ja rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialuetta (AR) katualueeksi ja osoitetaan uusia liittymäkieltoja. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jot-

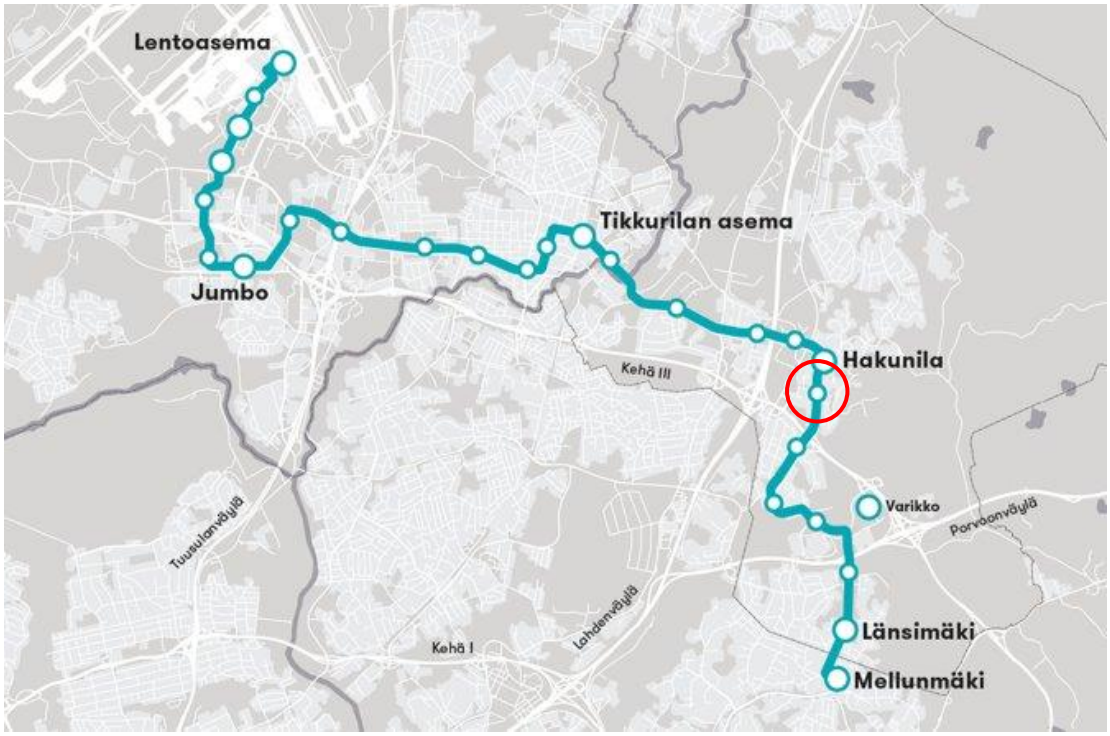
ta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

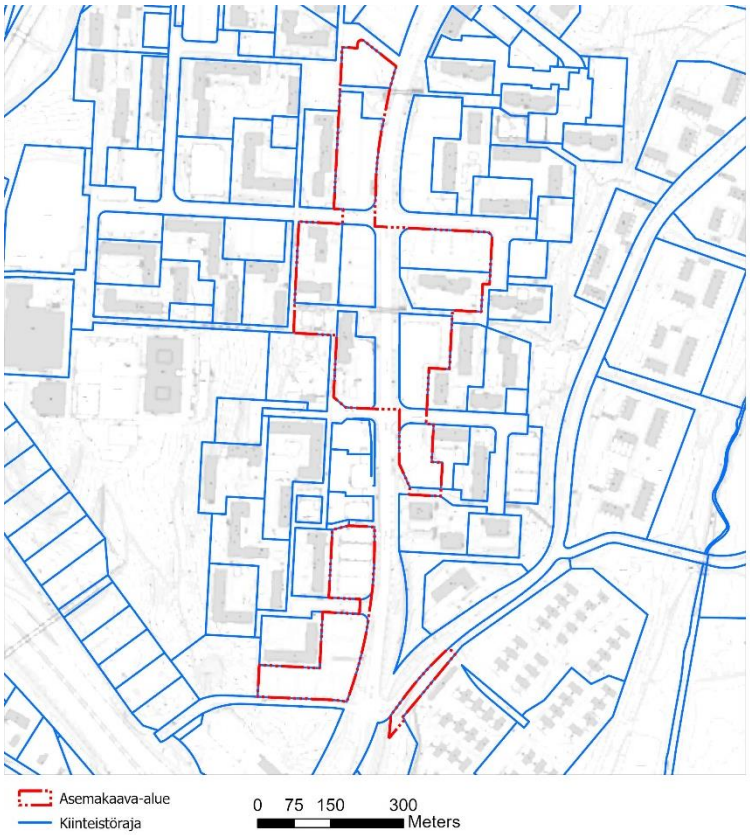
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

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

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2.Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy punaisen ympyrän osoittamassa kohdassa.



Kuva 3. Asemakaava-alue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Itä-Vantaalla, Hakunilan suuralueella, Hakunilan kaupunginosassa. Hakunilan suuralueeseen kuuluu Lahdenväylän itäinen puoli Vantaasta. Hakunilan kaupunginosan keskusta-alue sijoittuu Kehä III:n ja Lahdenväylän risteyksen koilliskulmalle. Lentokentälle matkaa alueelta on noin yhdeksän kilometriä ja Tikkurilan juna-asemalle hieman yli neljä kilometriä. Hakunilantie on alueen halkova pääkokoojakatu, johon tonttikadut liittyvät. Hakunilantietä rajaavat laajat pysäköintialueet sekä kerrostaloalueet. Asemakaava-alueen yhteenlaskettu pinta-ala on noin 5 ha.

Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä. Asemakaava-alueen rajaus on esitetty vihreällä.

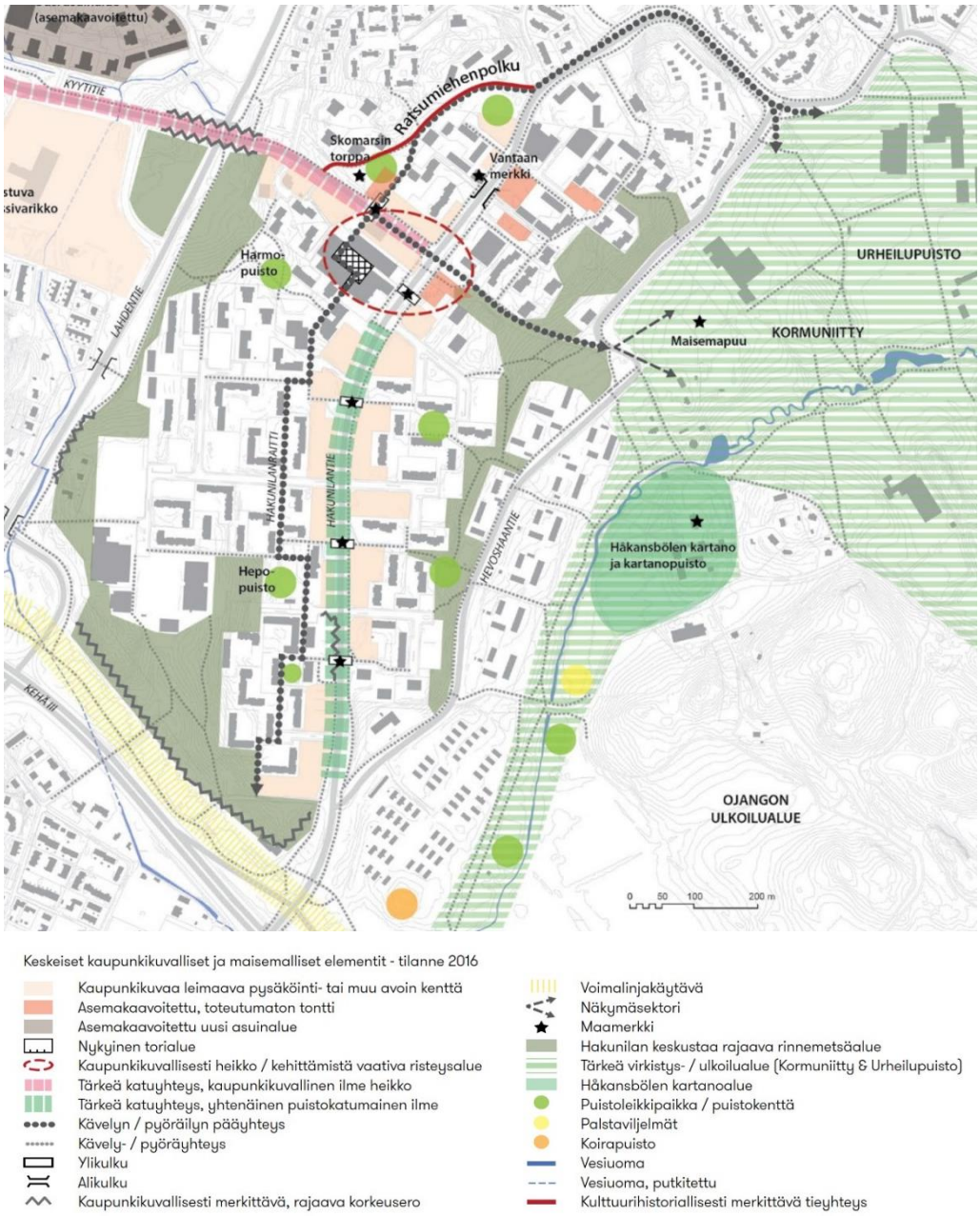
2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Hakunilantien varteen rakennettuun ympäristöön. Kaava-alueella ja sen ympärillä on useita asfalttipäällysteisiä pysäköintialueita sekä kerrostaloja. Hakunilantie on keskeinen maisemaa rajaava elementti alueella. Kadun reunoille sijoittuvat pysäköintikentät tekevät katukuvasta väljän. Kävelysillat ylittävät Hakunilantien kahdesta kohtaa. Rakennukset alueella ovat pääasiassa asemoitu pohjois-etelä suuntaisesti. Kasvillisuus alueella on suurelta osin istutettua lehtipuustoa ja nurmea asfalttialueiden lomassa.

Alue on vielä 1950-luvulla ollut metsän peitossa. Nykyinen maisemarakenne on muodostunut 1970-luvulla, jolloin suurin osa kerrostaloista ja pysäköintialueista ovat rakentuneet. Vanhaa metsää on säilynyt kaava-alueen ulkopuolella, Hakunilan keskusta-alueen reunamilla.

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitse valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita.



Kuva 5. Ote Hakunilan keskustan kaavarunkotyön (2017) yhteydessä laaditusta analyysikartasta. Kaavamuutosalue sijoittuu Hakunilantien varteen, joka on esitetty tärkeänä katuyhteytenä, jolla on yhtenäinen, puistokatumainen ilme. Kadun varret on kaupunkikuvaa leimaavia pysäköintikenttiä.

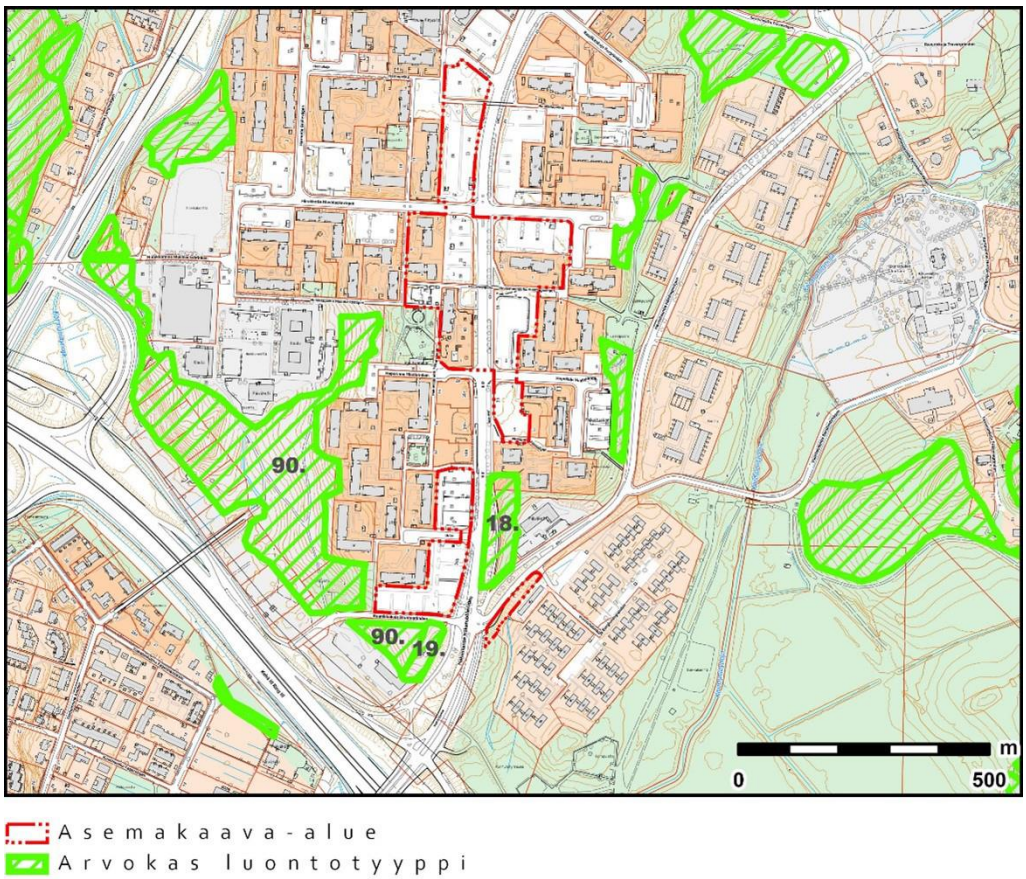
Luonto

Kaava-alueen luontoarvoja on selvitetty ratikan kaavarungon luontoselvitystyössä vuonna 2020 (*Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020*). Selvityksessä kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet 50 m säteellä raitiotien linjauksesta ja ratikkalinjaan liittyvät asemakaava-alueet sekä lepakoiden todennäköiset ruokailualueet 800 m säteellä ratikkalinjasta. Lisäksi tarkastettiin alueella sijaitsevien geologisten kohteiden tila ja arvioitiin kaavan mukaisten ekologisten yhteyksien säilyvyys. Selvitystä on täydennetty luontoselvityksen koosteraporttiin (*Nieminen, M.,*

Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021).

Kaavamuutosalueen välittömään läheisyyteen sijoittuu kolme arvokasta luontotyyppikohdetta nro 18, 19 ja 90 (kuva 6). Kohteet 18 ja 19 ovat tuoreita, runsasravinteisia lehtoja, joiden arvoluokka on III. Molempien kohteiden luonnontilaisuuden katsotaan heikentyneen. Kohde 90 on lehto, joka myös kuuluu arvoluokkaan III. Selvityksessä arvoluokan III luontotyypit suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista.

Kaava-alueella ei Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvityksessä tehty lepakkohavaintoja.



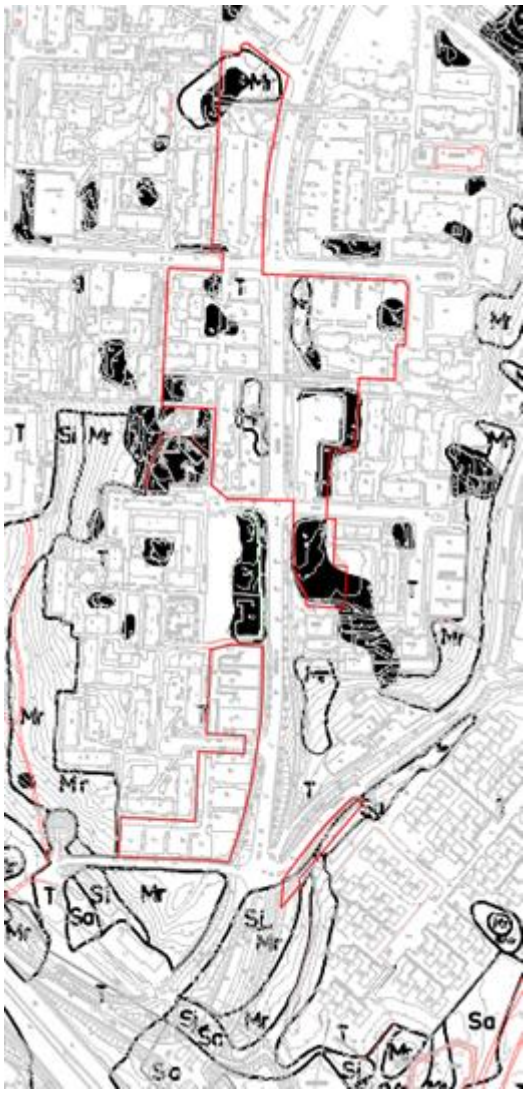
Kuva 6. Alueen läheisyyteen sijoittuvat arvokkaat luontotyyppikohteet. Kohteiden numerointi vastaa luontoselvityksessä 2021 käytettyä numerointia.

Vesistöt ja vesitalous

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

Maaperä

Maalajikartan (kuva 7) mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin täyttömaata. Kartalla näkyy myös moreeni- ja avokallioalueita. Pohjatutkimusten mukaan täyttökerroksen alla on hiekkaa ja moreenia. Kairaukset ovat ulottuneet n. 0,4–5,74 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.



Kuva 7. Maalajikartta.

Alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä. Kaava-alue ei sijaitse määritellyllä pohjavesialueella.

Rakennettavuus maaperän suhteen
Alustavan arvion mukaan rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti. Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Alueella on jonkin verran korkeusvaihtelua. Hakunilantie laskee etelään kohti Kehä III:a mentäessä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa, sosiaalinen ympäristö

Vuoden 2019 lopussa Hakunilan kaupunginosassa asui 12 099 asukasta. Asuntoja Hakunilan kaupunginosassa oli vuonna 2019 yhteensä 6 098 kpl ja rakennuksia puolestaan 778 kpl. Alueen väes-

tömäärä kasvoi vuosien 2018 ja 2020 välillä noin 200 asukkaan verran. Asukasluvun ennustetaan kasvavan tulevina vuosina siten, että vuoteen 2029 mennessä Hakunilassa olisi hieman yli 12 500 asukasta. Vuonna 2020 tehdyn ennusteen mukaan, Hakunilan suuralueen rakentaminen alkaa vilkastua 2023. Rakentaminen keskittyy suuralueen Hakunilan, Länsimäen ja Vaaralan kaupunginosiin. Hakunilaan ja Länsimäkeen rakentuu pääasiassa kerrostaloja, Vaaralaan on tulossa myös omakoti- ja rivitaloja. *(Vantaan väestöennuste 2020)*

Asuminen

Hakunilan kaupunginosassa asuminen on keskittynyt kerrostaloihin, joissa alueen asuntokannasta sijaitsee yli 80 %. Omakotitaloissa sijaitsee kaupunginosassa noin 5 % asunnoista, rivitaloissa noin 10 %.

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee neljä asuinkerrostaloa, joista yksi on Heporinteen palvelutalo. Eteläosassa sijaitsee viisi rivitaloa. Kaava-alueen ympärillä sijaitsee useita asuinkerrostaloja ja rivitaloja.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueella sijaitsee Heporinteen palvelutalo. Muita palveluita tai työpaikkoja kaava-alueella ei ole. Aivan kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee Hepopuiston päiväkoti. Hakunilan keskustan palvelut ja työpaikat sijoittuvat kaava-alueen pohjoispuolelle.

Vuonna 2015 Hakunilan suuralueella oli 6631 työpaikkaa. Määrä kasvoi vuosien 2009–2015 aikana yhteensä 102 työpaikalla. Pääosa Hakunilan suuralueen työpaikoista on teollisuustoimintaan liittyvää.

Hakunilan kalliosuoja sijoittuu osittain kaava-alueen kortteleihin 94028 ja 94024. Kulku maanalaiseen tilaan tapahtuu Heporinteen ja Harmotien kautta.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijaitsee Hakunilan ydinkeskustan eteläpuolella. Keskustan palvelut painottuvat Hakunilantien ja Kyytitien risteyksen tuntumaan, mistä on matkaa suunnittelualueelle noin 250 m. Hakunilantie on alueen pääakseli, josta on yhteys Kehä III pääväylälle. Hakunilantieltä on yhteys Kyytitien kautta myös Lahdentielle, Lahdenväylälle sekä Tikkurilan keskustan suuntaan.

Hakunilantien ympäristö on muotoutunut nykyiselleen pitkälti 1970-luvulla. Alueen ympäristö koostuu pääasiassa väljästä kerrostalorakentamisesta. Kadunvarsi on avaraa ja korkeiden kerrostalojen rajaamaa. Laajat paikoitusalueet ovat esillä kaupunkikuvassa. Rakennusten ja paikoitusalueiden lomaan sijoittuu kasvillisuutta. Hakunilantien ylittävät useat kävelysillat.

Kuva 8. Katunäkymä Hakunilantien varrelta etelään kohti Heporinne-Hepokujan risteystä.

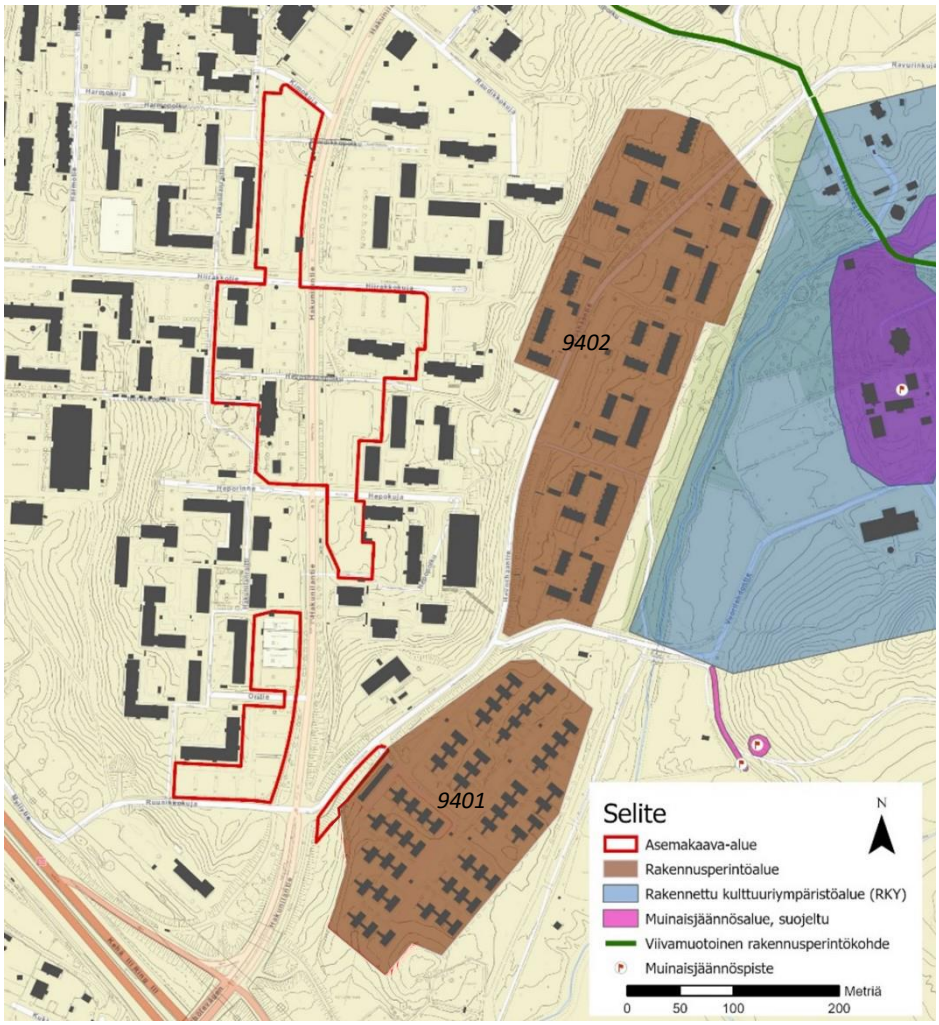
Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alue on ollut 1970-luvulle asti pääosin metsää, jonka nykyinen Hevoshaantie rajasi pelto-alueista. Alueen nykyinen ilme on yhä pitkälti 1970-luvulla rakentunutta ja sen aikainen kaupunki-rakenne on säilynyt hyvin. Vanhaa metsäaluetta on säilynyt Hakunilan keskusta-alueen reunamilla.

Kaava-alue rajautuu rakennusperintökohteeseen As. Oy:t Kehälaakso ja Kehä-Mäki, kohdenro. 9401. Kohde on rakentunut vuonna 1968 ja se on määritelty luokkaan R2 eli inventoitu kohde, jo-ka on kulttuurihistoriallisesti merkittävä.

Kaava-alueelta itään, noin 200 metrin päähän sijoittuu toinen rakennusperintökohteeksi merkitty alue (As. Oy:t Satohevonen, Hevoshaantie 5, 9, 10 ja 13, kohdenro. 9402). Sen asuinalueet ovat rakentuneet vuosien 1970–1972 aikana.

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.



Kuva 9. Kaava-alueen (punainen viiva) läheisyyteen sijoittuvat historialliset rakennuskohteet. Eteläisempi ruskealla merkitty rakennusperintökohde (As. Oy:t Kehälaakso ja Kehä-Mäki, kohdenro. 9401) rajautuu aivan kaava-alueeseen. Kuvan oikeaan laitaan sijoittuu Sotungin kylä ja Håkansböle kartanon RKY-alue (sinisellä) sekä toinen rakennusperintökohteeksi merkitty alue (ruskealla, As. Oy:t Satohevonen, Hevoshaantie 5, 9, 10 ja 13, kohdenro. 9402). Håkansböle on lisäksi merkitty muinaisjäännös alueeksi (lila).

Virkistys

Kaava-alueelle ei sijoitu virkistysalueita. Alueen läheisyydessä sijaitsee useita erikokoisia puistoalueita, mm. Hepopuisto ja Hevoshaka. Hakunila on tunnettu hyvistä ulkoiluun liittyvistä virkistysmahdollisuuksista. Suunnittelualueelta on yhteys yleiskaavassa 2020 esitettyihin laajoihin virkistysalueisiin.

Liikenne

Autoliikenne

Kaava-alue sijoittuu Hakunilantien varteen, joka on alueen pääkokoojakatu. Hakunilantietä jaksottaa itä-länsi-akselin suuntaiset tonttikadut sen molemmin puolin. Hakunilan kadut ovat väljästi mitoitetut. Alueelta on hyvät yhteydet etelään Kehä III:lle, pohjoiseen Lahdenväylälle ja Kyytitietä itään kohti Tikkurilan keskustaa.

Joukkoliikenne

Suunnittelualueelta lentokentälle aikaa kuluu alle 40 minuuttia ja Tikkurilan keskustaan reilut 20 minuuttia linja-autolla. Suunnittelualueella sijaitsee Kehä III:n, Hepopolun, Hevoshaanpolun ja Raudikkopolun linja-autopysäkit.

Kävely ja pyöräily

Hakunilantien itäpuolella kulkee yhdistetty kävely- ja pyörätie. Hakunilantien länsipuolella yhdistetty kävely- ja pyörätie jatkuu Kehä III:lta Hepopolun linja-autopysäkille asti. Hakunilantien ylittää suunnittelualueella kolme jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettua ylikulkusiltaa, Hepopolun, Hevoshaanpolun ja Raudikkopolun kohdalla. Alue liittyy paikallispyörätieverkostoon.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen länsi- ja itäpuolelle on rakennettu vesihuolto. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohdot sijaitsevat Hakunilanraitilla (400 V 1972) ja Heporinne-Hepokujalla (200 V 1972).

Lisäksi keskellä kulkee Hiirakkotien vesijohto (225M 1994), joka on liitetty Hakunilanraitin vesijohtoon.

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

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

Jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Hakunilanraitilla ja Oritiellä (300 B 1972) ja Hiirakkotiellä (300 B 1971).

Alueen länsi- ja itäpuolelle on rakennettu jätevesiviemäröinti. Alueen jätevedet kootaan d300 keräilyviemäreillä alueen itä- ja eteläpuolelle rakennettuun d800 jätevesien runkoviemäriin.

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

Hulevesiviemäröinti ja hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Hakunilantien eteläpäässä (225 B 1972) ja Hakunilantien pohjoispäässä (300 B 1972).

Hulevedet johdetaan alueen Hakunilantien pohjois- ja eteläpuolelta hulevesiviemäreiden kautta kahdesta purkupisteestä kaavamuutosalueen vieressä virtaavaan Kormuniitynojaan. Puro yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingin Kapellviken'in lahdessa.

Kaukolämpö

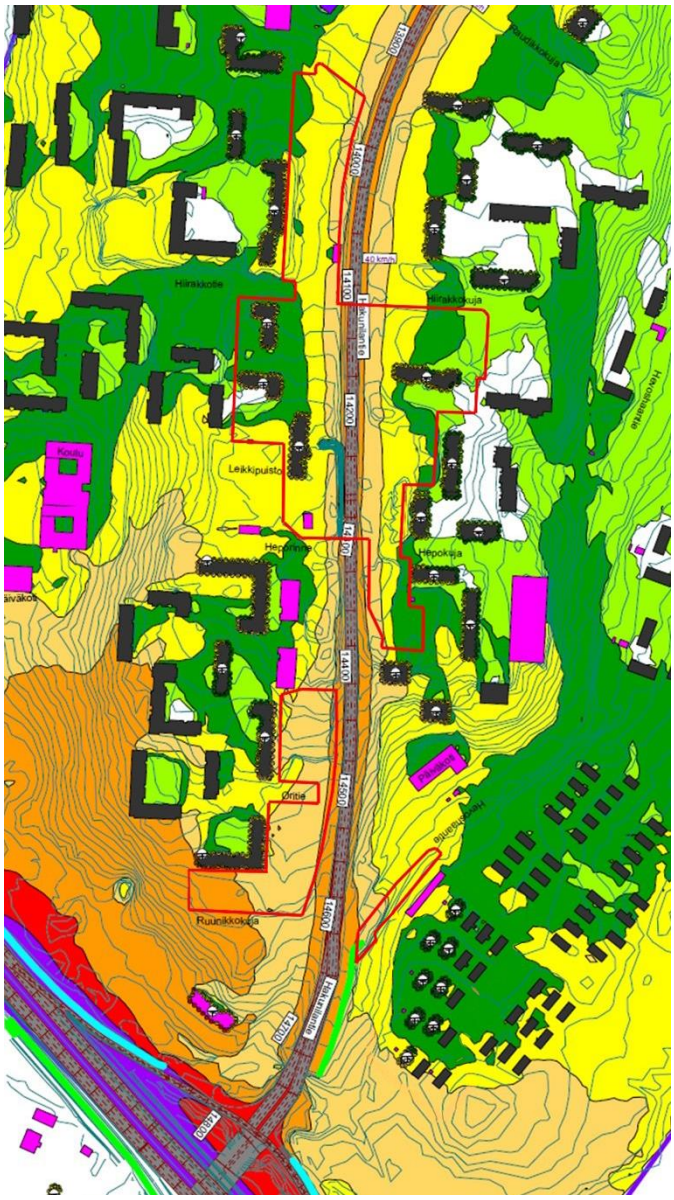
Kaukolämpölinja kulkee Hakunilantien kevyenliikenteenväylän alla.

Sähköverkko

Sähkö- ja telekaapelit kulkevat Hakunilantien länsireunaa.

Ympäristöhäiriöt

Melu



Uuden yleiskaavan 2020 mukaisesti Helsinki-vantaan lentoaseman lentomelu ei ulotu suunnittelualueelle.

Vantaan raitioradan Hakunilan kaupunginosan alueen meluselvityksen (*Sitowise 18.2.2022)* mukaisesti suunnittelualueen merkittävin melulähde on Hakunilantie, jonka tiemelu nousee päiväsaikaan 65–70 dB:n, paikoin tien keskilinjalla 70–75 dB:n. Kehä III -väylä on myös suuri melunlähde suunnittelualueen eteläpuolella, jossa päiväaikainen melu nousee yli 75 dB.

Kuva 10. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 18.2.2022).

Pilaantuneet maa-alueet

Ratikkalinjalta tehdyn pima-riskiarvioinnin mukaan suunnittelualueelle ei sijoitu saastuneita maaperäkohteita. (*Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy 2020)*

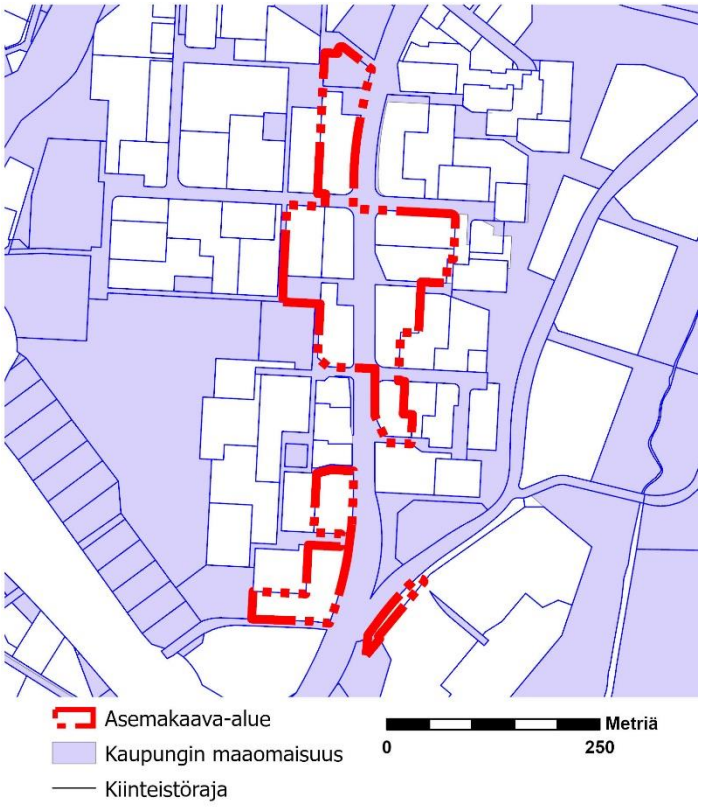
2.1.4 Maanomistus

Kaava-alueelle sijoittuvat katualueet ovat Vantaan kaupungin omistuksessa. Lisäksi kaupunki omistaa pysäköinnille osoitetun (LPY) korttelin 94020 (92-94-20-1) sekä pienen osan palveluasumista (AK/YAS) sisältävän korttelin 94029 alueesta.

Muut kiinteistöt omistajineen:

- Kiinteistöt 92-94-24-1, 92-94-28-2 sekä määräalan 92-403-5-201-M2 omistaa Sato Oyj.
- Kiinteistön 92-94-28-1 omistaa Asunto Oy Hiirakkotie 2.
- Kiinteistöt 92-94-5-1 ja 92-94-5-2 omistaa Kiinteistö Oy Hevoshaanpolku 1.
- Kiinteistön 92-94-29-2 omistaa VAV Palvelukodit Oy.
- Kiinteistön 92-94-7-1 omistaa Lumo Kodit Oy / Asunto Oy Hepokuja 6.
- Kiinteistön 92-94-8-1 omistaa Asunto Oy Heposato / Asunto Oy Hepopolku.
- Kiinteistön 92-94-31-4 omistaa Kiinteistö Oy Oritie 1 / Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Vantaan Heporinne 2 / Asunto Oy Vantaan Valjakko / Asunto Oy Vantaan Ratsukko / Asunto Oy Vantaan Hakunilan Heporinne.
- Kiinteistön 92-94-32-2 omistaa Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Orisato / Asunto Oy Oripuisto

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 1,3 ha, yksityisessä omistuksessa on noin 3,7 ha. Kaupungin omistaman alan osuus koko kaava-alueesta on noin 26 %.



Kuva 11. Kaupungin omistamat maat (lilalla). Sinisellä on esitetty alueen kiinteistörajat.

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

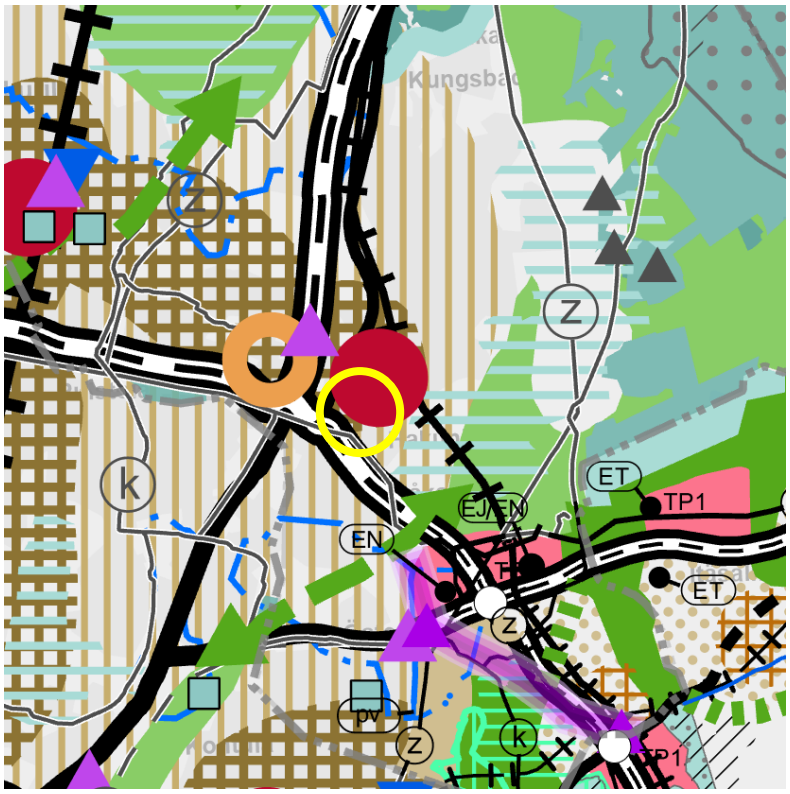
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma.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

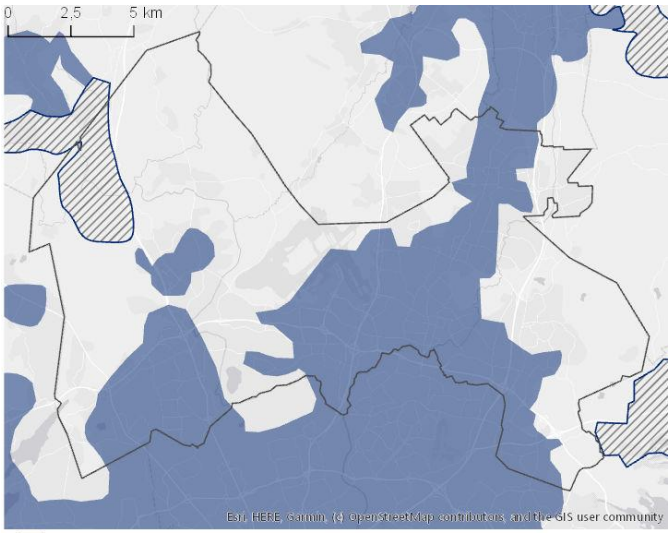
Uusimaa-kaava 2050:ssa suunnittelualue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea ruudukko) sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (vaaleanruskea pystyviivoitus). Hakunilan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnällä. Suunnittelumääräysten mukaan aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 12. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella ympyrällä kuvan keskellä.

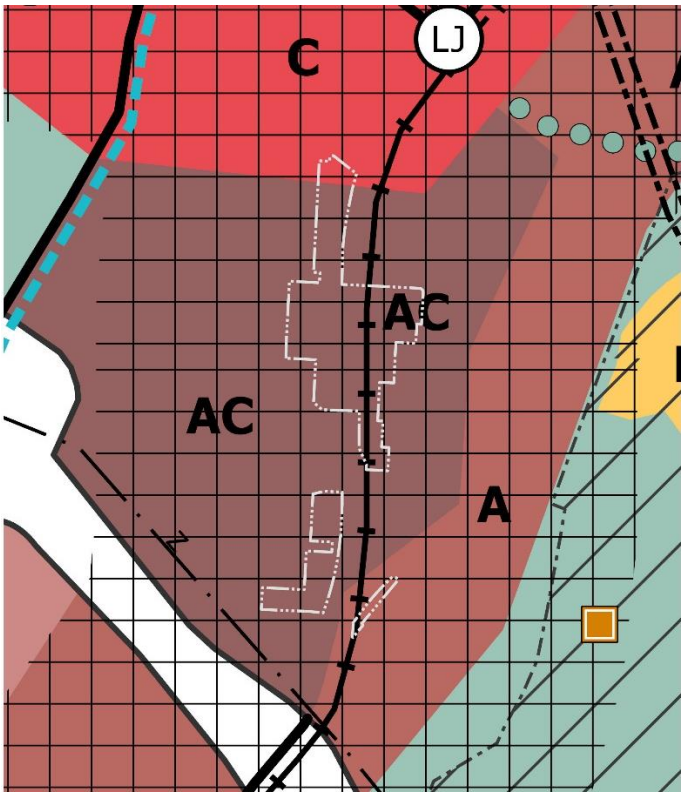
MAL 2019 -suunnitelma



Kuva 13. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta.

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn 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.

Yleiskaava 2020



Kuva 14. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

Koko alue kuuluu yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeeseen ( ). Se on joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentuminen raitiotien vaikutusalueella tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen. Pientaloalueilla tehokkuuden muutos tulee suunnitella useiden tonttien kokonaisuuksina.

Asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Raitiotien reitillä kestävän kasvun vyöhyke on ensisijaisesti pysäkkien kohdalla. Pysäkkien paikat määritellään raitiotien suunnittelun yhteydessä.

Kaava-alue on yleiskaavassa pääosin kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC). Pieneltä osin alueen pohjoisosa kuuluu kaupunkikeskustan alueeseen (punaisella, C). Eteläinen osa kaava-alueesta sijoittuu yleiskaavassa asuinalueelle (A). Hakunilantien suuntaisesti alueen halki kulkee raitiotie ( ), jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Lisäksi eteläosan halki kulkee voimajohto ( ), jonka johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä.

Asemakaava on yleiskaavan mukainen.

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

Asemakaava

Kuva 15. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Kaava-alueella on voimassa useita asemakaavoja.

Kaavan 000379 (KV 24.9.1990) osalta muutosalueelle sijoittuu yleisten pysäköintilaitosten korttelialue (LPY) 94020.

Kaavan 000126 (SM 7.8.1979) osalta muutosalueelle sijoittuu autopaikkojen korttelialuetta (LPA(AP)) 94024 kortteleille 94024, 94025 ja 94028.

Kaavan 000088 (KV 26.9.1977) osalta kaavamuutosalueelle sijoittuu asuinkerrostalojen korttelialue (AK) 94028, autopaikkojen korttelialuetta (LPA(AP)) kortteleille 94027 ja 94028 sekä katualuetta.

Kaavan 941000 (KV 9.3.1970) osalta muutosalueelle sijoittuu asuinkerrostalojen korttelialue (AK) 94005 ja kolme erillistä autopaikkojen korttelialuetta (LPA (AP)) sekä katualuetta.

Kaavan 001223 (KV 10.2.1997) osalta kaavamuutosalueelle sijoittuu asuinkerrostalojen ja/tai sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloinen korttelialue (AK/YAS) 94029.

Kaava 001785 (KV 14.6.2004) sijoittuu kokonaisuudessaan kaavamuutosalueelle ja sisältää autopaikoille varatun korttelin (LPA) 94301.

Kaavan 940200 (KV 27.9.1971) osalta muutosalueelle sijoittuu autopaikkojen korttelialue (LPA(AP)) 94032 kortteleille 94032 ja 94033 sekä katualuetta.

Kaavan 000018 (kauppalanvaltuusto 19.3.1973) osalta kaavamuutosalueelle sijoittuu osa rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialuetta (AR) 94016.

Kaavan 930900 (YM 8.11.1990) osalta muutosalueelle sijoittuu suojaviheraluetta (EV) ja katualuetta.

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 16. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland 30.4.2019), joka koskee pohjoisosaa kaavamuutosalueesta. Raitiotiepysäkin odotustilan on merkitty oranssilla ja bussipysäkin odotustila sinisellä.

Kuva 17. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland 30.4.2019), joka koskee eteläosaa kaavamuutosalueesta. Raitiotiepysäkin odotustilan on merkitty oranssilla ja bussipysäkin odotustila sinisellä.

Katu- ja puistosuunnitelmat

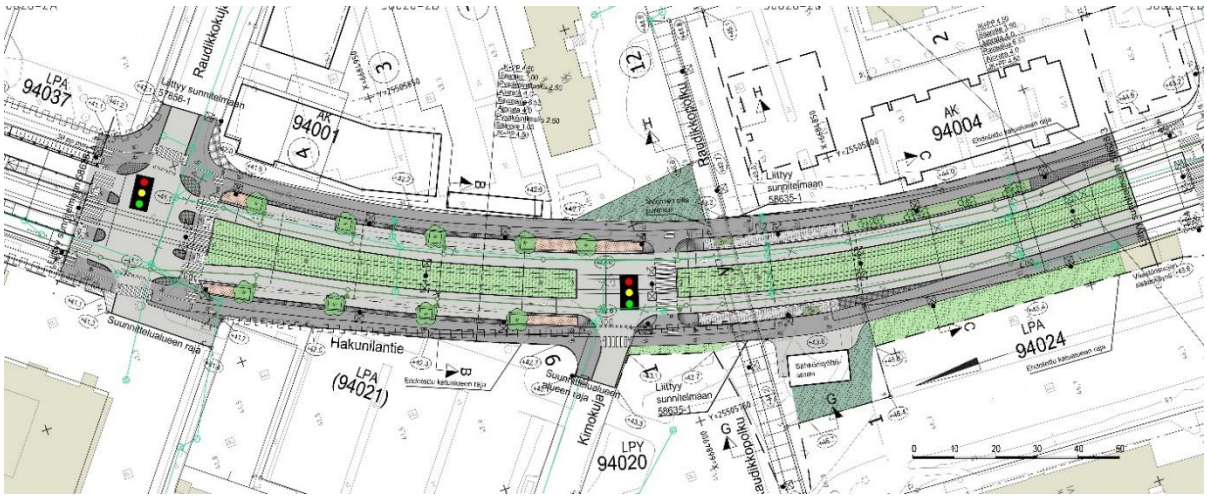
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitel-

laan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Jalankulun ja pyöräilyn siltoihin tulee muutoksia: osaa muokataan, osa poistetaan ja korvataan suojateillä tai reittimuutoksilla ja osa suunnitellaan korvattavaksi uusilla silloilla. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

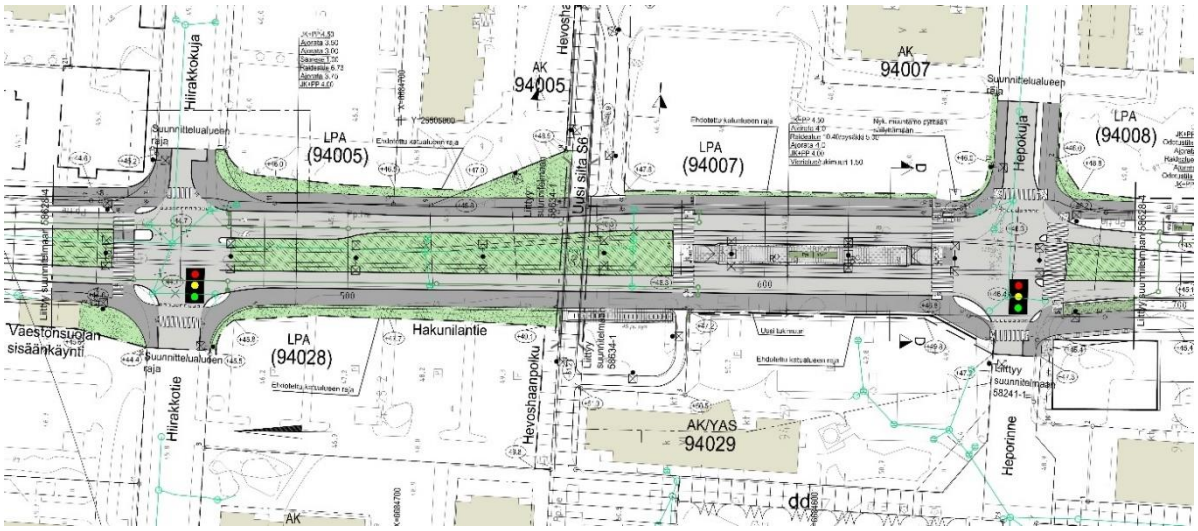
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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 2021–2023 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

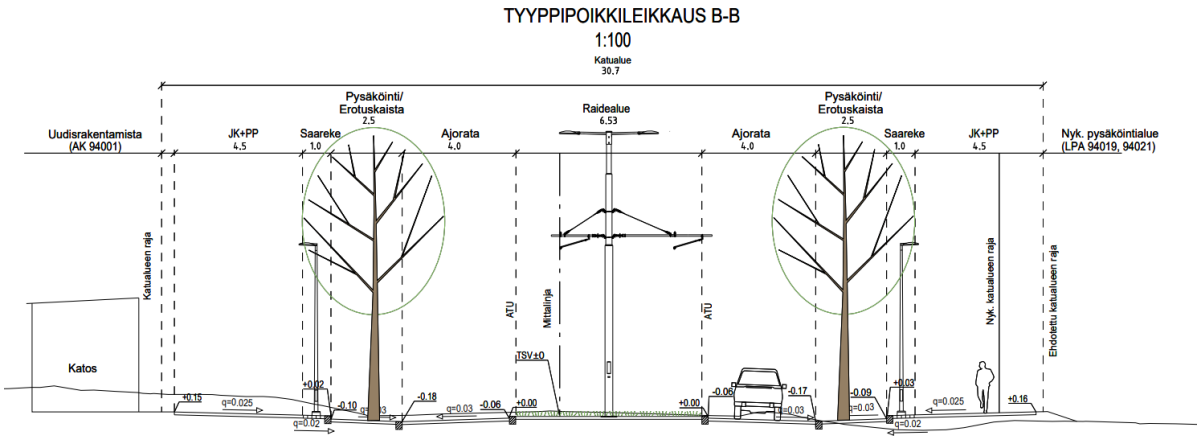
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Hakunilanmäen kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021 ja 7.10.-20.10.2021 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 18. Hakunilantie välillä Raudikkokuja – Hiirakkokuja (WSP, luonnos 7.10.2021).



Kuva 19. Hakunilantie välillä Hiirakkokuja – Heporinne (WSP, luonnos 7.10.2021).



Kuva 20. Tyyppipoikkileikkaus Hakunilantieltä välillä Raudikkokuja – Hiirakkokuja (WSP, 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 ratikkakaupungista, 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 kevään aikana.

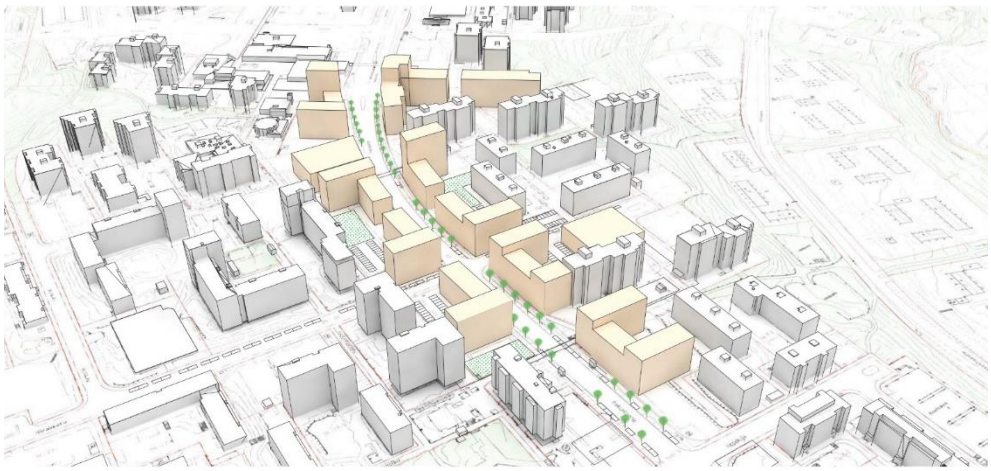
Hakunilan keskustan kaavarunko 2017

Hakunilan keskustan alueelle on laadittu vuonna 2017 kaavarunko (091600) yleis- ja asemakaavojen valmisteluaineistoksi (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy ja Ramboll Finland Oy). Kaavarungossa on esitetty maankäytön, liikenteen ja palveluiden kokonaisuuden yleispiirteinen tavoitetila. Kaavarungossa Hakunilantien varsi on merkitty ensisijaisen ja tehokkaimman täydennysrakentamisen alueeksi, jolla sijaitsee pääasiassa kerrostaloja. Täydennysrakentaminen vaatii pysäköinnin uudelleenjärjestämistä. Kaava-alueen pohjoisosassa kaavarunkoon on merkitty keskustatoimintojen aluetta sekä keskitetyn pysäköinnin likimääräinen sijainti. Hakunilantielle on merkitty raitiotieyhteys sekä kävelyn ja pyöräilyn pääreitti, pikapyörätie ja ylikulkuyhteydet.

Kuva 21. Ote Hakunilan kaavarungosta (Arkkitehdit Anttila ja Rusanen Oy ja Ramboll Finland Oy). Kaava-alueen rajaus on esitetty punaisella viivalla.

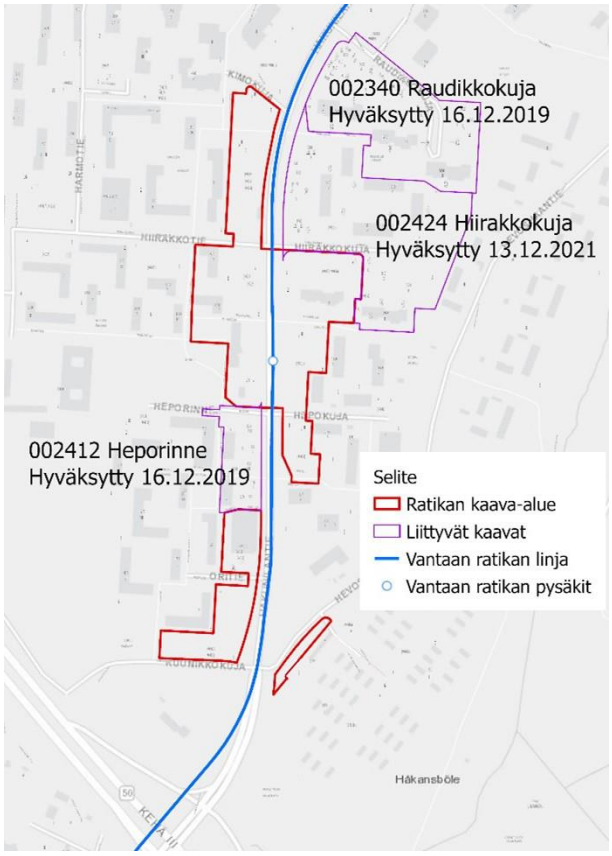
Hakunilan kehityssuunnitelma

Hakunilan kaavarunkoon pohjautuen on laadittu suunnitelma Hakunilan keskustan kehityksestä (YIT ja Sato, 2017). Suunnitelmassa on luonnosteltu muun muassa Hakunilantien varren täydennysrakentamista kaupunkibulevardiksi. Suunnitelman keskeisiä ajatuksia ovat viihtyisä jalankulkuympäristö, katutilan rajaaminen rakentamisella, elävä maantasokerros, joka sisältää liike- ja yhteistiloja sekä mahdollisesti myös julkisia palveluita. Suunnitelma hahmottelee Hakunilaan tehokasta rakentamista ja paljon uusia asukkaita. Suunnitelmassa Hakunilantie rajataan 6-kerroksisilla lamellikerrostaloilla. Poikittaiset korkeammat lamellit (kerroskorkeudet välillä VI-XII) tuovat rytmiä ja tehokkuutta katunäkymään.



Kuva 22. Kuva Hakunilan kehittämissuunnitelmasta (YIT ja Sato, 2017).

Muut kaavat



Hakunilanmäen suunnittelualue rajautuu kaupunginvaltuuston 13.12.2021 hyväksymään Hiirakkokujan asemakaavamuutosalueeseen (nro 002424) ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymään Hiirakkokujan asemakaavamuutosalueeseen (nro 002412). Lisäksi Hakunilantien varrella lähellä nyt muuttuvaa Hakunilanmäen asemakaava-aluetta sijaitsee kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä Raudikkokujan asemakaavamuutosalue (002340). Näissä kolmessa asemakaavamuutoksissa on jo huomioitu Hakunilantien katualueen laajennus pikaraitiotien rakentamista ennakoiden.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002452.

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

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- 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. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yksi aluetta koskeva mielipide, jossa ratikkaa pidettiin hyvänä asiana Hakunilan kehittymiselle.

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.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 10.2.-24.2.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.2.2022 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 2; 11.2. sekä 18.2.2022. Tänä aikana vastaanotettiin 1 puhelu. Mielipiteitä vastaanotettiin yhteensä 2. Yksi ratikkaa yleisesti koskeva mielipide vastaanotettiin 15.3.2022.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatiin kaksi mielipidettä. Ensimmäisessä mielipiteessä ratikkaan suhtauduttiin negatiivisesti ja huomioitiin, että Hakunilasta pääsee Tikkurilaan ja lentoasemalle hyvin jo nykytilanteessakin. Toisessa mielipiteessä huomautettiin valmisteluaineiston mukana lähetetyn pysäköintijärjestelyiden muutoksen ehdotuksen ratkaisun olevan hankala runsaslumisina talvina, sillä nykyiset autopaikat on ratikan seurauksena ehdotettu siirrettäväksi siten, että pysäköintialueen lumitila poistuisi. Lisäksi pyydettiin huomioimaan pysäköintipaikkojen työaikainen käyttömahdollisuus ja kysyttiin korvaako ratikkahanke tarvittavat muutokset vai suorittaako ratikkahanke muutokset pysäköintipaikkoihin osana hanketta.

Pysäköintiselvityksessä on tarkasteltu katualueen laajentamisen seurauksena poistuvien pysäköintipaikkojen määrä ja annettu ehdotus niiden uudelleenjärjestämiseksi. Kyseessä on nimenomaisesti ehdotus, taloyhtiöt päättävät sisäisesti pysäköintialueidensa uudelleenjärjestelystä. Taloyhtiö voi ratkaista pysäköintialueensa järjestämisen myös ehdotuksesta poikkeavalla tavalla. Parkkipaikkojen muutoksista ja niiden korvaamisesta sovitaan taloyhtiöiden kanssa tapauskohtaisesti. Menetykset korvataan taloyhtiöille. Katualueen rakentamisen aikana saattaa ilmetä hetkellisiä liikennejärjestelyiden muutoksia alueella.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 5.4.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 20.4-19.5.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 19 kappaletta ja vastaanotettiin 8. kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.

Hakunilan MML yhdistys
Ei kommentoitavaa. Hyvältä vaikuttaa suunnitelmat, näin tavallisen ihmisen näkökulmasta.

HSL
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Tukes
Asemakaavamuutokset eivät sijoitu Tukesin valvomien, vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien laitosten, konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskuksessa (noin 500 m päässä kaavamuutosalueelta) ei varastoida enää polttoöljyä toiminnanharjoittajan kumottua polttoöljyn käsittelyä ja varastointia koskevat luvat vuonna 2017. Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksiin liittyen.

Vantaan Energia
Sähköverkko:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee VES muuntamot M2857 Oritiellä ja M2727 Hepokujalla. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.
Kaukolämpöverkko:
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 2). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine: Merkitään tiedoksi. Sähkökaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavassa.

Vantaan kaupunginmuseo
Vuorilehdonkuja 1:ssä sijaitsee osa rivitalokokonaisuudesta, jotka ovat Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemia ja valmistuneet vuonna 1968. Kyseinen alue on Vantaan merkittävä rakennusperintökohde (R2-luokitus). Lisäksi alue on Vantaan yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Museon näkökulmasta kaavaprosessin aikana ei ole tutkittu asemakaavoituksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön riittävällä tavalla (MRL 9§), eikä asemakaavan sisältövaatimukset kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta täyty (MRL 54 §). Jotta yleiskaavassa osoitetun aluemerkinnän tavoitteet siirtyisivät tarkoituksenmukaisella tavalla asemakaavaan, olisi alueelta tehtävä rakennushistoriallinen selvitys, jossa rakennusten ja aluekokonaisuuden ominaispiirteitä ja arvoja tutkittaisiin tarkemmin. Selvityksen tulisi olla riittävän laaja, jotta rakennusten suojeluperusteet pystyttäisiin määrittelemään ja alueella olevien rakennusten mahdollinen suojelu turvaamaan niille sopivin suojelumerkinnöin- ja määräyksin.

Vastine: Katusuunnittelussa on tarkistettu katualueeksi muuttuvan alueen rajaa ja on päädytty siihen, ettei kiinteistölle 92-403-5-62 kohdistu muutoksia. Kaava-aluetta pienennetään siitä syystä ja kyseinen rakennettu kiinteistö jätetään kaava-alueen ulkopuolelle. Kaava-alueelta ei ole tarpeen suorittaa rakennushistoriallista selvitystä, sillä pienennetyllä kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, jotka vaatisivat selvityksen laatimista.

Uudenmaan liitto
Emme näe tarvetta antaa lausuntoa otsikon mukaisesta asiasta.

HSY
Asemakaavaselostuksen mukaan vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään Hakunilantiellä. Johtosiirtojen laajuus ja kustannukset tarkentuvat ratikkahankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Tontin 94028/4 alueella sijaitsee päävesijohto NS 400, jota varten asemaakaavaan on merkitty johtokuja. Johtokuja-aluevarausta ja sen sijaintia tulee tarkistaa siten, että johtokujan reunan etäisyys vesijohdon keskilinjasta on vähintään 3 metriä. LPA-tontin 94032/3 länsipuolella sijaitsee rakennettu jätevesiviemäri hyvin lähellä tontin rajaa. Jätevesiviemäriä varten tulee tontille 94032/3 merkitä johtokuja siten, että johtokujan reunan etäisyys jätevesiviemärin keskilinjasta on vähintään 2,5 metriä.

Vastine: Tontin 94028/4 alueella sijaitsevan maanalaisen johdon aluevaraus on merkitty 4 metrin etäisyydelle päävesijohdon keskilinjasta. LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.

Fingrid
Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole lausuttavaa asemakaavasta.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja ja asemakaavamuutoksia 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, kestävyyden 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 vähähiilisyyteen tähtääviä 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 katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö 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 tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana 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 Hakunilan suuralueilla. Hakunilanmäen kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

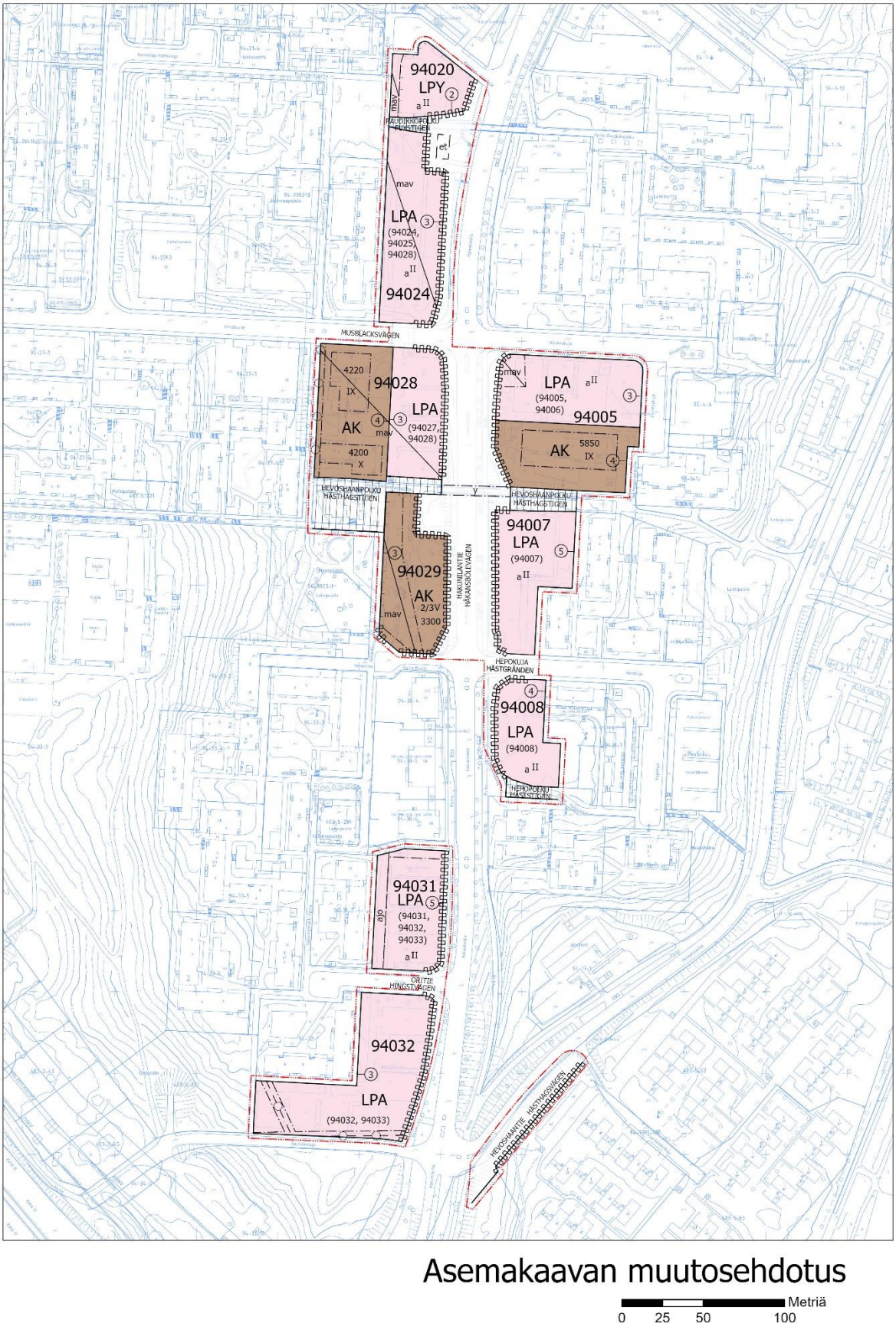
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella levennetään nykyistä Hakunilantien katualuetta muuttamalla osia korttelialueita katualueeksi.

Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 3 468 m². Katualueiden leventämisen seurauksena pysäköintijärjestelyitä joudutaan muuttamaan alueella. Alueella on suoritettu katusuunnittelun yhteydessä pysäköintijärjestelyiden tarkastelua, jonka pohjalta pysäköintijärjestelyitä ehdotetaan muutettavan *(Vantaan ratikka itä. Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP 2021)*. Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Hakunilantien ylittävä Hevoshaanpolun ylikulkusilta (y) osoitetaan kadun ylittäväksi kevyen liikenteen yhteydeksi. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Hakunilantien katualueelle. Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Hakunilantietä vasten kaikkiin kaava-alueen kortteleihin. Nykyiset ajoyhteydet säilyvät. Melumääräyksiä on lisätty AK-kortteleille. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 23. Ote kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 5 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 14 270 k-m². Kaava-alueen rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia.

Asuinkerrostalojen korttelialueen (AK) pinta-ala kasvaa 3 217 m². Pinta-alan muutos johtuu osin siitä, että AK/YAS on muutettu AK-korttelikSi. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 14 270 k-m². Tehokkuusluvuksi AK-korttelialueille muodostuu siten e= 1,40.

Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialueen (AR) pinta-ala pienenee 944 m².

Katualueen pinta-ala kasvaa 3 468 m².

Autopaikkojen korttelialueiden (LPA) pinta-ala vähenee 2 418 m² ja yleisten pysäköintilaitosten korttelialueiden (LPY) pinta-ala vähenee 238 m². Kaava-alueen pohjoisosassa LPA-korttelin 94024 osa pysäköintipaikoista voidaan osoittaa LPY-kortteliin 94020. Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä säilyy ennallaan.

Kaavamuutoksella poistuu erityisaluetta (EV) 257 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, rakennusten julkisivuihin, hulevesien hallintaan ja puiden istuttamiseen liittyviä määräyksiä. Lisäksi yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueelle (et) on annettu kaupunkikuvaan 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

Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle. Suurin osa kaavassa mukana olevista korttelialueista on autopaikkojen korttelialueita.

4.3.1 Korttelialueet

AK, Asuntokerrostalojen korttelialueet

Korttelialueen **94005 tontin 4** rajausta on tarkistettu ja kortteliin on lisätty ajoneuvoliittymäkielto Hakunilantielle. Muutoin kortteli määräyksineen säilyy ennallaan. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94028 tontin 4** rajausta on tarkistettu sen eteläosasta. Muuten kortteli määräyksineen säilyy ennallaan. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94029 tontin 3** rajausta on tarkistettu. Kortteliin on lisätty ajoneuvoliittymäkielto Hakunilantielle ja osin Heporinteen puoleiselle rajalle. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan

asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB. Pyörätien taittuminen kohti Heporinnettä vie 3 pysäköintipaikkaa. Korttelin sisäisellä pysäköintipaikkojen järjestelyllä autopaikkojen kokonaismäärä säilyy ennallaan.

LPY, Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue

Korttelialueen **94020** rajausta on tarkistettu ja ajoneuvoliittymäkielto on ulotettu osin myös Raudikkopolun puoleiselle rajalle. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee hieman. Eteläpuoleiselta LPA-alueelta siirretään 25 paikkaa tälle korttelille, jolloin vapaasti käytettävissä olevien paikkojen määrä vähenee. Muuten kortteli määräyksineen säilyy ennallaan.

LPA, Autopaikkojen korttelialueet

Korttelialueiden rajauksia on tarkistettu.

Korttelialueen **94024** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee. Osa pysäköintipaikoista (25 kpl) voidaan osoittaa korttelin pohjoispuoleiseen LPY-kortteliin 94020.

Korttelialueen **94028** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94005** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee hieman. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene. Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu.

Korttelialueen **94007** tontista **5** osa muutetaan katualueeksi. Hevoshaanpolun puolelta tontti pienenee uuden Hakunilantien ylittävän sillan eteläpuolelle rakennettavan kevyen liikenteen väylän johdosta. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle sekä osin Hevoshaanpolun ja Hepokujan rajoille on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee. Vasemman kamman alaosan taittamisella ja oikean alakamman siirrolla lähemmäs kalliota saadaan määrä pysymään ennallaan.

Korttelialueen **94008** tontista **4** osa muutetaan katualueeksi. Hakunilantien puoleiselle rajalle sekä osin Hepokujan rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94031** tontista **5** osa muutetaan katualueeksi. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94032** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Tontille on lisätty maanalaisen putken aluemerkintä. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

4.3.2 Muut alueet

Liikennealueet

Hakunilantien katualuetta on laajennettu nykyisestä. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 7.10.2021 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle.

Hakunilantien ylittävä Hepopolun kevyen liikenteen yhteys (y) poistuu.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa 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

Kaavamuutoksella ei osoiteta uutta rakentamista alueelle.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Hakunilan kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 450 00 kerrosalaneliömetriä, joka keskittyy pääasiassa Hakunilan keskustaan, kaavamuutosalueen pohjoispuolelle. *(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.

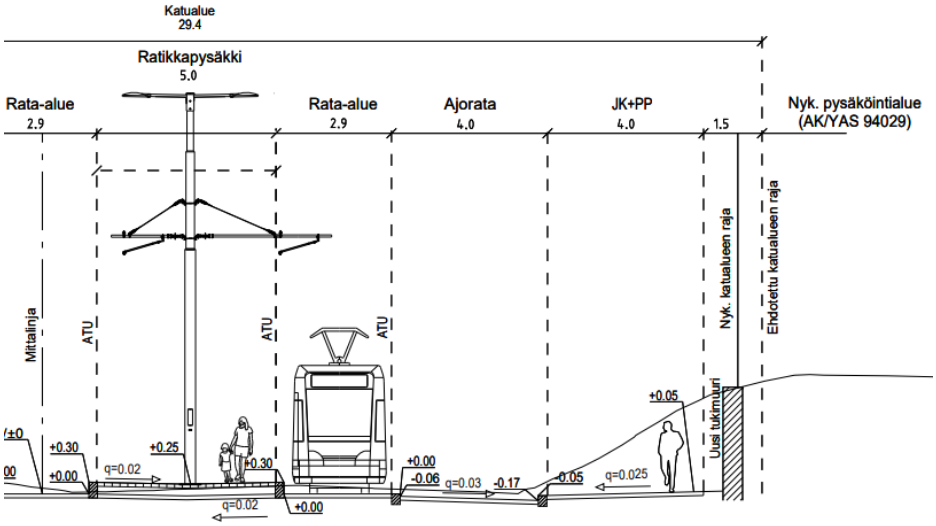
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Alustavien katusuunnitelmaluonnosten *(WSP Finland Oy 7.10.2021)* perusteella katualueen leventämisen myötä ja suurehkon korkeuseron takia Hakunilantien länsipuolelle korttelin 94029 kohdalle rakennetaan noin 68 metriä pitkä tukimuuri. Nykyisin kyseessä olevassa kohdassa on jyrkkä kallioinen rinne, jossa kasvaa puita. Korkean ja pitkän tukimuurin rakentaminen nykyisen rinteen paikalle muuttaa kaupunkikuvaa kyseisessä kohdassa rakennetummaksi ympäristöksi. Jatkosuunnittelussa tukimuurin materiaalivalinnoilla ja kasvillisuudella voidaan pehmentää katunäkymää ja lisätä viihtyisyyttä kevyen liikenteen väylällä kulkijoille. Luiskan rakentaminen kyseiseen paikkaan

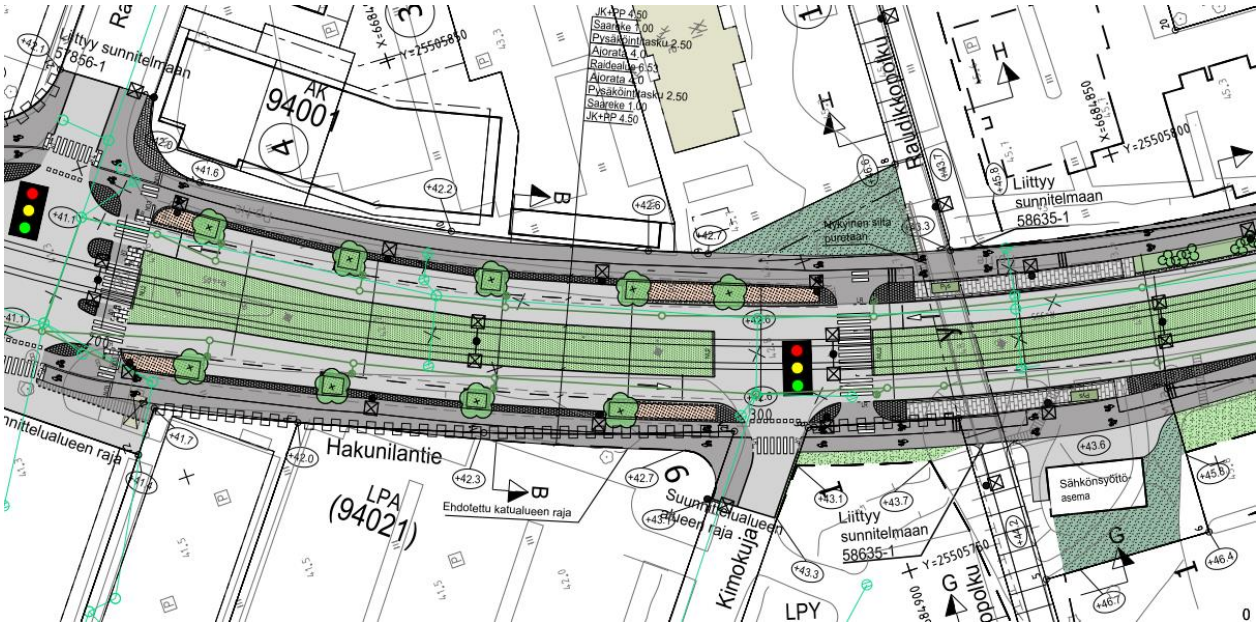
olisi vienyt viereiseltä asuinkorttelilta 94029 huomattavan määrän autopaikkoja. Hevoshaan päiväkodin kohdalla tehdään Hakunilantiellä maanpinnan täyttöä.

Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä ja luonnonkiveä), jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Hakunilantien ja jalankulkuväylien välisiä puita joudutaan poistamaan. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on katusuunnitelmaluonnoksissa lisätty katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet. Hevoshaan päiväkodin puoleiselle katualueelle on osoitettu istutettavaksi niittyä sekä lehtipuita. Raudikkokujan ja Raudikkopolun välille on osoitettu istutettavaksi kadun molemmin puolin lehtipuita sekä perennavaltaisia istutuksia.

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



Kuva 24. Ote poikkileikkauspiirustuksesta Hakunilantieltä korttelin 94029 kohdalta (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021). Kuvassa oikealla näkyy uusi tukimuuri.



Kuva 25. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Raudikkokuja-Raudikkopolku. (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021). Pinnoitteiden ja istutusten käyttö on vaihtelevaa.

Kuva 26. Havainnekuva Hakunilantieltä etelään kohti Heporinne-Hepokujan risteystä. Taustalla näkyy Heporinteen tulevat uudet asuinrakennukset. WSP Finland Oy, 18.3.2022.

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista. Nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

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 asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa *(Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset).* Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

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

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

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

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

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

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

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei ole vaikutuksia sosiaaliseen ympäristöön, sillä alueelle 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

Kaava-alueeseen ei sisälly virkistysalueita. Hanke kehittää alueen liikenneyhteyksiä, minkä myötä kulkuyhteydet läheisille virkistysalueille, kuten suunnittelualueen länsipuolelle Kormuniitynpuistoon ja Ojangon ulkoilualueelle, parantuvat.

Kaava-alueen eteläosasta pieni osa voimassa olevan kaavan mukaista suojaviheraluetta (EV) muuttuu katualueeksi. Tällä alueella on nykyisin Hakunilantien ja Hevoshaantien risteyksen melumuuri ja sen taakse laskeva penger. Aluetta ei käytetä virkistykseen, joten kaavamuutoksella ei ole vaikutuksia virkistykseen.

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin.

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. Toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Hakunilantiellä, jossa raitiotie kulkee kadun keskellä omilla kaistoillaan.

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)*

Katualueiden leventämisen seurauksena pysäköintijärjestelyitä joudutaan muuttamaan alueella. Alueella on suoritettu katusuunnittelun yhteydessä pysäköintijärjestelyiden tarkastelua, jonka pohjalta pysäköintijärjestelyitä ehdotetaan muutettavan *(Vantaan ratikka itä. Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP 2021)*. Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Kortteli 94007:
Pohjakartan ja ilmakuvan perusteella tehty arvio nykyisestä pysäköinnistä on 94 autopaikkaa. Vasemman kamman alaosan taittamisella ja oikean alakamman siirrolla lähemmäs kalliota saadaan määrä pysymään ennallaan.

Kortteli 94024:
Oikeanpuoleisin paikkarivi (25 ap) jää katusuunnitelman mukaan katualueelle. Kimokujan eteläinen pysäköintialue (LPY 94020) voidaan ottaa kiinteistön 94-24-1 käyttöön.

Kortteli 94029:

Arvio nykyisestä pysäköinnistä on 39 autopaikkaa. Pyörätien taittuminen kohti Heporinnettä vie 3 paikkaa. Korvaavat saadaan hyödyntämällä oikeanpuoleisessa kammassa olevat viheralueet ja lisäämällä yksi paikka vasempaan yläpuoliseen kampaan.

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle sijoittuu Hepokujan raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Hakunilantiellä Hepokujan / Heporinteen ja Hevoshaanpolun välillä. Ratikka on eriytetty muusta liikenteestä hyvin suurelta osin ja kulkee yli 90 prosenttia reitistään omalla ajoradalla. Tämä vähentää muusta liikenteestä aiheutuvia haittoja ja parantaa liikenneturvallisuutta.

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 joukkueliikennepalvelun 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).* Hepokujalta ratikan matka-ajat tulevat olemaan Tikkurilaan arviolta 11-12 minuuttia, Lentoasemalle arviolta 37-40 minuuttia ja Mellunmäen metroasemalle arviolta 11-13 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).

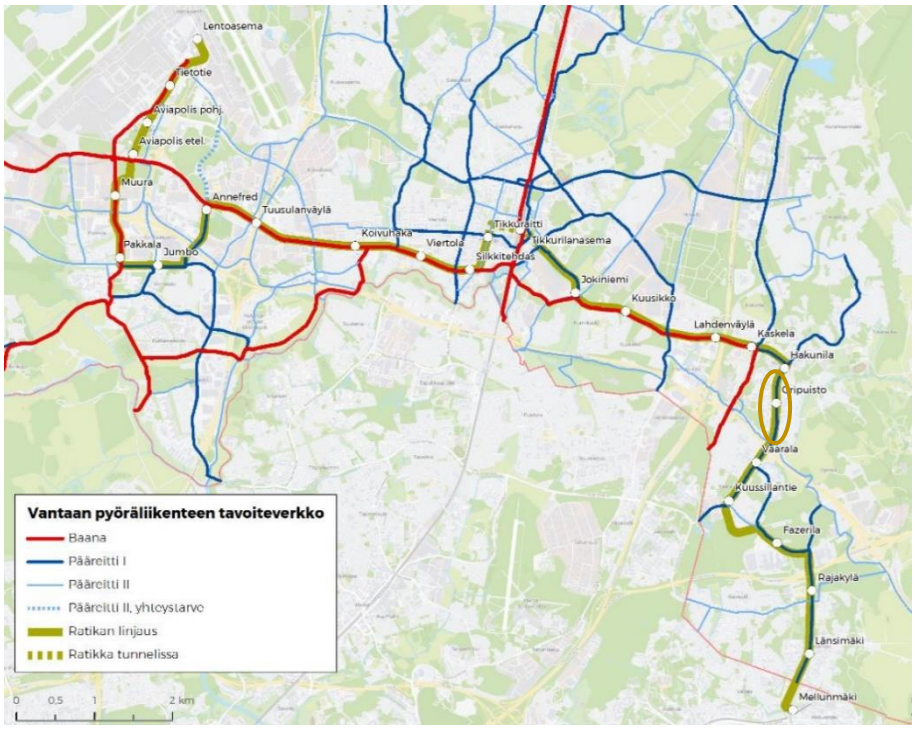
Kävely ja pyöräily

Hakunilan ylikulkukäytäviä on nykyisellään neljä kappaletta, jotka kaikki puretaan liikenneteknisten syiden takia eli alikulkukorkeudet ovat liian matalia ja kulkuaukot liian kapeita. Kaava-alueelle sijoittuva Hevoshaanpolun ylikulkusilta korvataan uudella edellä mainitut liikennetekniset mitat täyttävällä sillalla. Hepopolun ylikulkusillan tilalle toteutetaan suojatieylitys, joka palvelee kulkua joukkoliikennepysäkeille siltoja paremmin. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa. Raitiotien ajonopeus on sama ajoneuvoliikenteen kanssa, joten raitiontien ylitys jalankulkijoille ja pyöräilijöille vertautuu kadun ylitykseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Ratikan yleissuunnitelman yhteydessä on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Hakunilantien itäpuolelle on määritelty pääpyöräreitti I, jonka kriteerinä on korkea pyöräliikenteen nykyinen tai tavoiteltu määrä. Pääpyöräreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia reittejä, mutta niiden ei tarvitse muodostaa yhtenäistä verkkoa. Suunnittelussa tavoitteena on sujuva geometria erityisesti risteyksissä. Hakunilantien varren reitillä on eroteltu jalankulku- ja pyörätie, joka parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta. Hepopuiston pysäkin kohdalle on esitetty paikka pyöräpysäköinnille, jossa on 15 pyöräpaikkaa.

Nykytilanteessa Hakunilantien länsipuolella ei ole kevyen liikenteen väylää välillä Heporinne-Raudikkokuja. Katusuunnitelmaluonnoksissa (7.10.2021) on varauduttu kevyen liikenteen väylän rakentamiselle myös näille puuttuville osuuksille.



Kuva 27. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Asemakaava-alueen sijainti on esitetty keltaisella soikiolla.

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

Vedenjakelu sekä jätevesi- ja hulevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueen vesihuoltoa Hakunilantien katurakenteessa on uusittava ratikkareitin varrella. Vesijohto 200 V ja hulevesiviemäri 300 B sijaitsevat 30 m kaava-alueella Hepokujan ja Hakunilantien risteyksessä. Lisäksi Hakunilantien varren hulevesiviemärit 300 B kulkevat kaavamuutosalueen pohjoisosassa 110 m ja eteläosassa 60 m matkan. Vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään katualueella. Johtosiirtotarve tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Tonttien hulevesijärjestelmät

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

Ympäristöhäiriöt

Melu

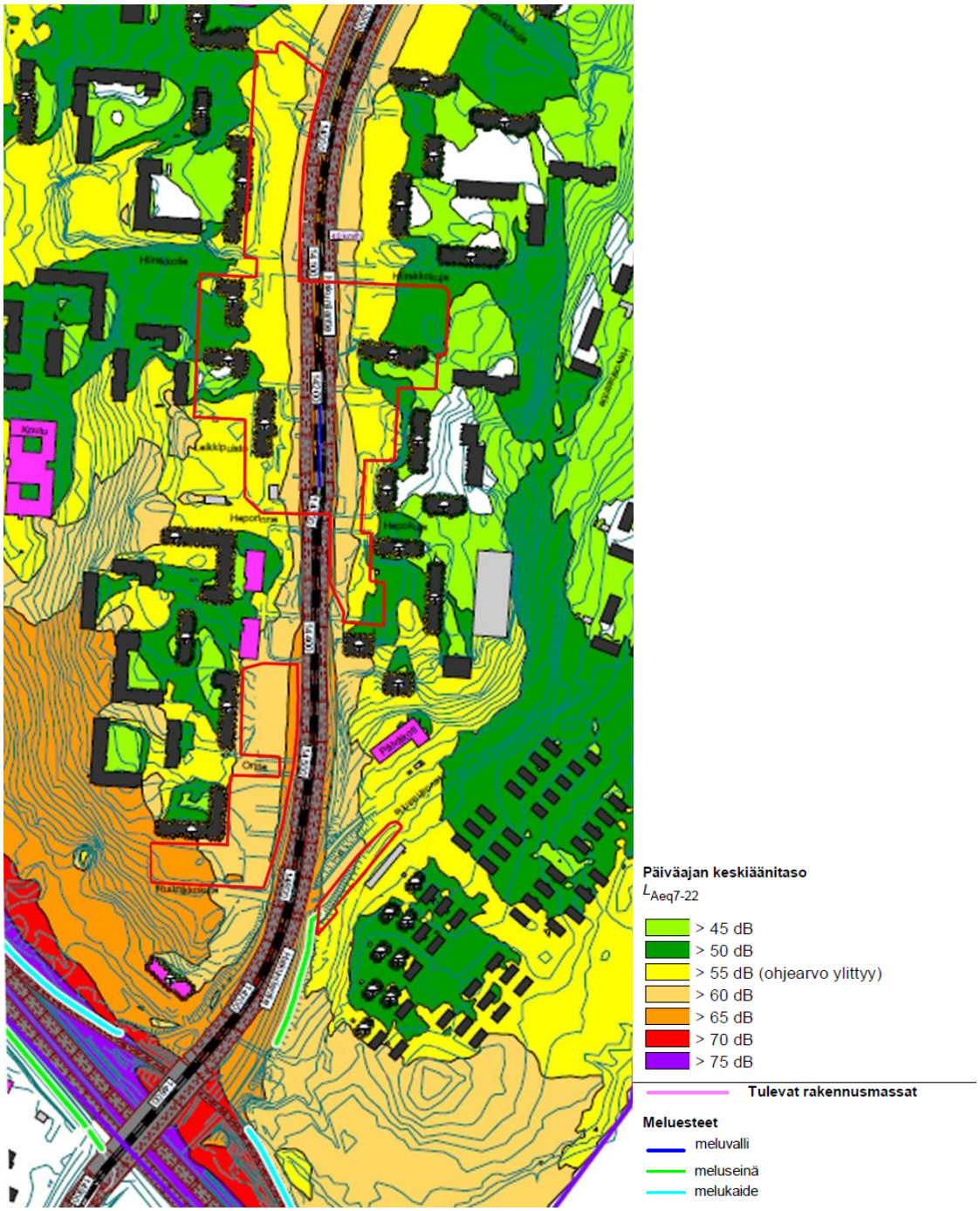
Raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on lähtökohtaisesti tieliikenteen melua alhaisempi. Suoralla osuudella ajettaessa merkittävin melun aiheuttaja on pyörän ja kiskon kontaktista aiheutuva vierintämelu, joka on tyypiltään tasaista. Ristikoiden ja vaihteiden kohdalla melu voi olla kolinatyyppistä 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 Hakunilan kaupunginosan alueen meluselvitys on valmistunut 18.2.2022 *(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).

Hakunilantiellä Kyytitien ja Kehä III:n välillä molemmin puolin on kerrostaloja, joiden oleskelupihat ovat talojen takana kadulta katsottuna. Välillä sijaitsee Hepopuiston päiväkoti ja leikkipuistoja. Nykytilanteessa 55 dB ei ylity asuinrakennusten oleskelupihoilla, mutta ylittyy Hepopuiston päiväkodin pihalla, Heporinan leikkipuistossa ja tien länsipuolella paalun 14200 sijaitsevan kerrostalon oleskelualueella.

Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on välillä 60–69 dB. Raitiovaunun melu ei ylitä 55 dB lähimpien asuinrakennusten pihoilla eikä leikkipuistoissa. Ennustetilanteessa raitioliikenteen melun suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) asuinrakennuksen tai muun herkän kohteen julkisivulla on välillä 51–55 dB ja enimmäisäänitaso (LAmax) 70 dB. Sisämelun tavoitearvo 45 dB sekä ohjearvot toteutuvat tavanomaisilla seinärakenteilla saavutettavalla äänitasoerolla (Δ L = 30 dB). Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. *(Vantaan raitioradan meluselvitys Hakunilan kaupunginosan alueelta 18.2.2022)*

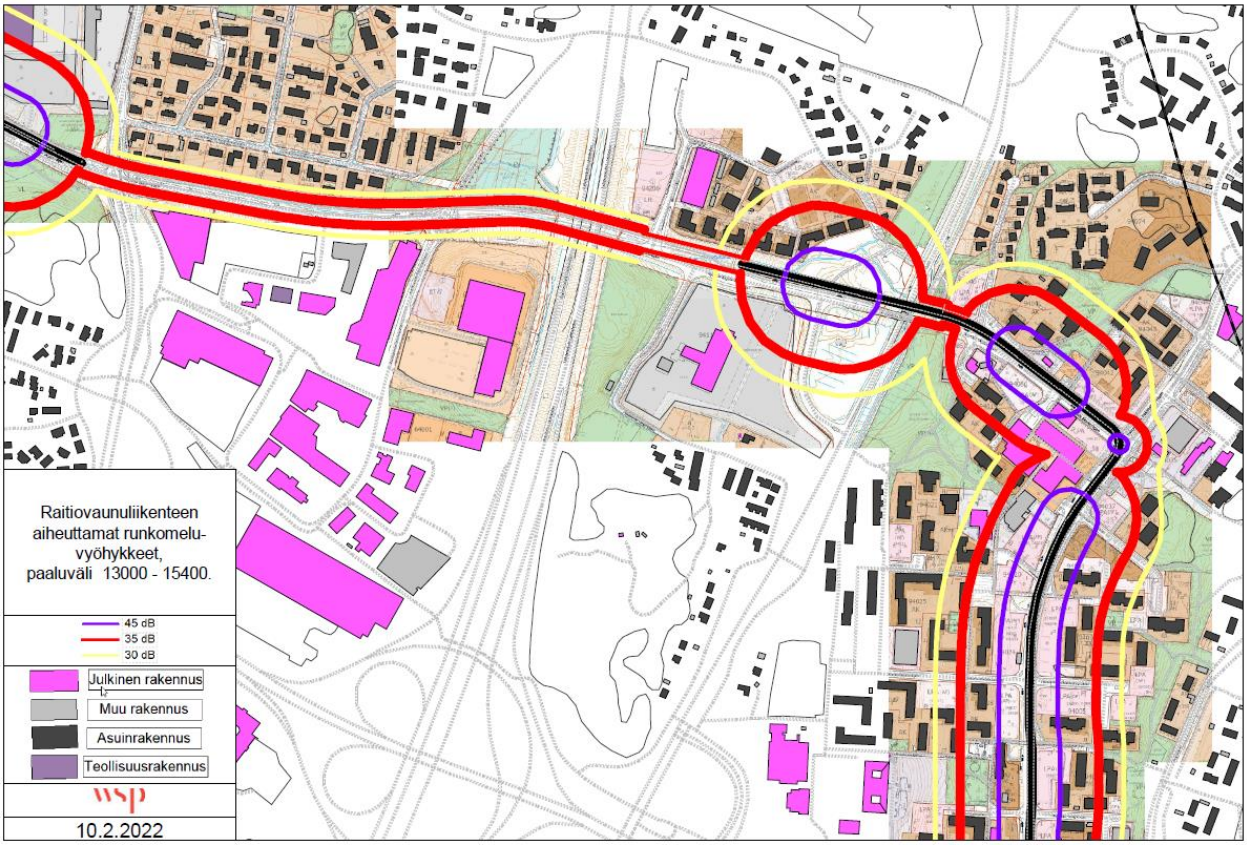
Rakennusten julkisivuihin kohdistuvia melutasoja on tarkisteltu meluselvityksessä määriteltyjen tieliikennemelun ja raitiotien ennusteliikenteen enimmäisäänitasojen perusteella. Tarkastelun perusteella asemakaavassa mukana olevien kortteleiden, joille on voimassa olevassa asemakaavassa annettu määräys julkisivun ääneneristävyydestä liikennemelua vastaan, määräysten riittävyys on tarkistettu vastaamaan uutta melutilannetta. Asuin- ja työtiloja sisältäviin kortteleihin, joilla ei ole ennestään ollut määräystä julkisivun ääneneristävyydestä liikennemelua vastaan, on lisätty tarvittavat uuden melutilanteen mukaiset määräykset. Kaavamääräysten mukaan asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.



Kuva 28. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Hakunilantiellä (Sitowise Oy 18.2.2022). Kaava-alue on osoitettu punaisella viivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselvityksen (*WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022*) mukaan Kyytitien itäpäässä ja Hakunilantien pohjoispäässä raitiotielinjaus sijoittuu kallioalueille ja alueille, joissa kallionpinnan yläpuoliset maakerrokset ovat ohuita. Raitiovaunuliikenteen aiheuttaman 35 dB runkomeluvyöhykkeen arvioidaan ulottuvan noin 100 metrin etäisyydelle uloimmasta kiskosta. Kyytitien itäpään ja Kehä III:n välisellä raitiotieosuudella noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 30–35 dB runkomelualueelle ja noin 40 asuinkerrostalon yli 30 dB runkomelualueelle.



Kuva 29. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Kyytitien itäpäässä ja Hakunilantien pohjoispäässä, paaluväli 13000–15400 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022).

Kuva 30. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Hakunilantien eteläosassa ja Vaaralan pohjoisosissa, paaluväli 15400–16600 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022).

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.

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 raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.

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

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

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

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

*Kuva 31. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla 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.

Pilaantuneet maat

Suunnittelualueelle ei sijoitu saastuneita maaperäkohteita.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön 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)*

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Katusuunnitelmaluonnoksissa *(WSP Finland Oy, 7.10.2010)* Hakunilantien varrelle on osoitettu istutettavaksi lehtipuita ja pensaita. Perennavaltaisia istutusalueita on osoitettu Kimokujan ja Raudikkokujan risteysten tuntumaan.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen vaatii maanpinnan leikkauksia AK-korttelin 94029 Hakunilantien puoleisella rajalla sekä maanpinnan täyttöä Hevoshaan päiväkodin kohdalla. Kokonaisuudessaan kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

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

Kaava-alueen eteläpuolelle, Kehä III:n eteläpuolelle ja Hakunilantien itäpuolelle on yleissuunnitelmassa esitetty viivytysalue / kosteikko, jonka pinta-ala on noin 3300 m^2. Valuma-alueen koko on noin 0,9 km^2 sisältäen 2,1 km ratikkalinjaa. (*Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy 2019)*

Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varteen istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

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, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

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

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

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali 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 tärinä 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:	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Merja Hokkanen	kaavoitusteknikko
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	Hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
Ramboll Finland Oy:	Heta Tuunanen	projektipäällikkö 22.9.2021 asti
	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö alk. 23.9.2021
	Tero Iikkanen	kaavasuunnittelija
	Lari Jaakkola	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023

Mari Jaakonaho
aluearkkitehti

Anna Sarikaya
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	07.03.2023
Kaavan nimi	002452 Hakunila 94 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002452
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	4,9933	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	1,2280	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	4,9933

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**4,9938**	**100,0**	**14270**	**0,29**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	1,0228	20,5	14270	1,40	-0,1143	0
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	3,9710	79,5	0		0,1390	0
E yhteensä	0,0000		0		-0,0247	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

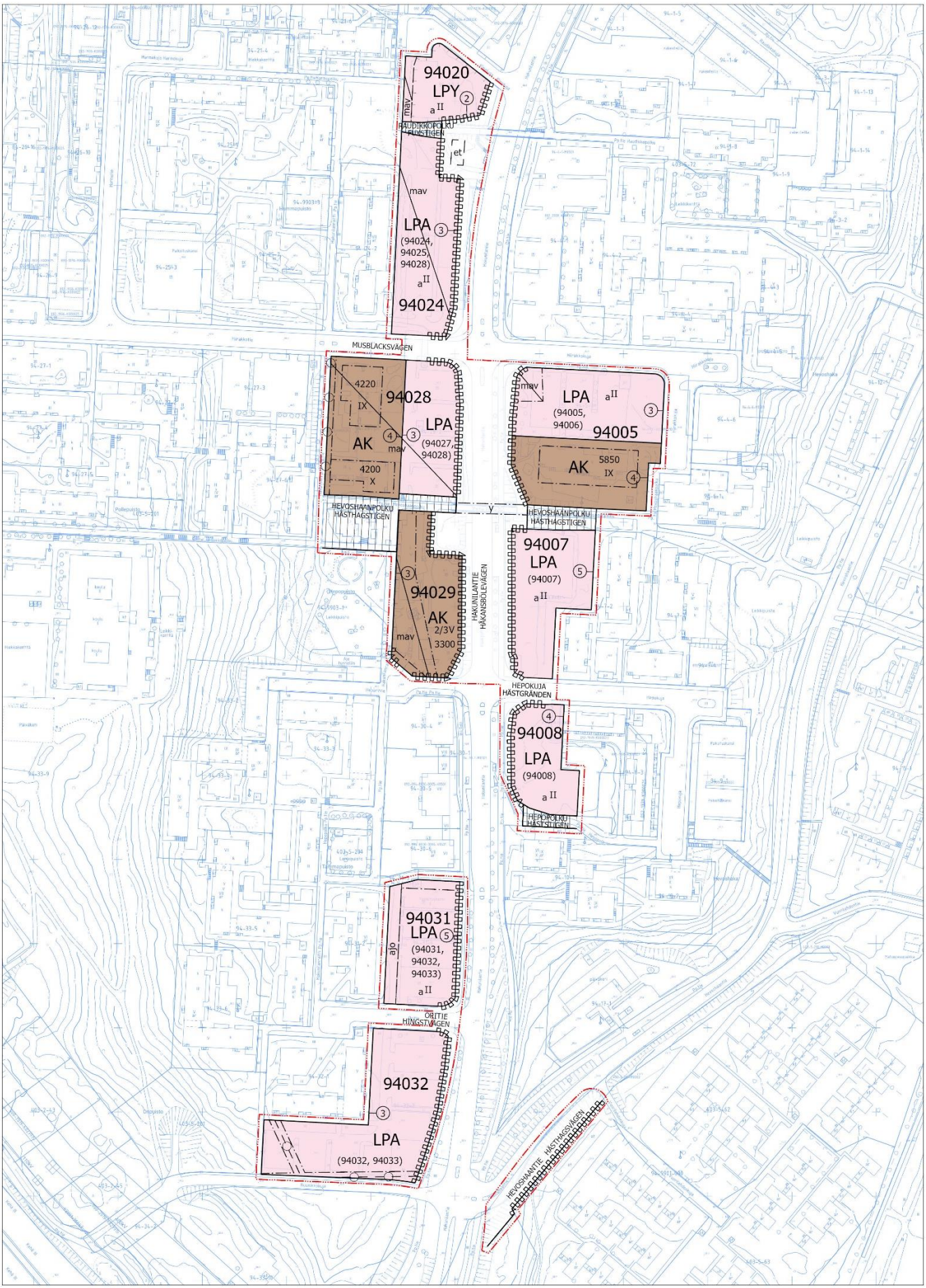
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,2280**	**24,6**	**0**	**-0,1143**	**0**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

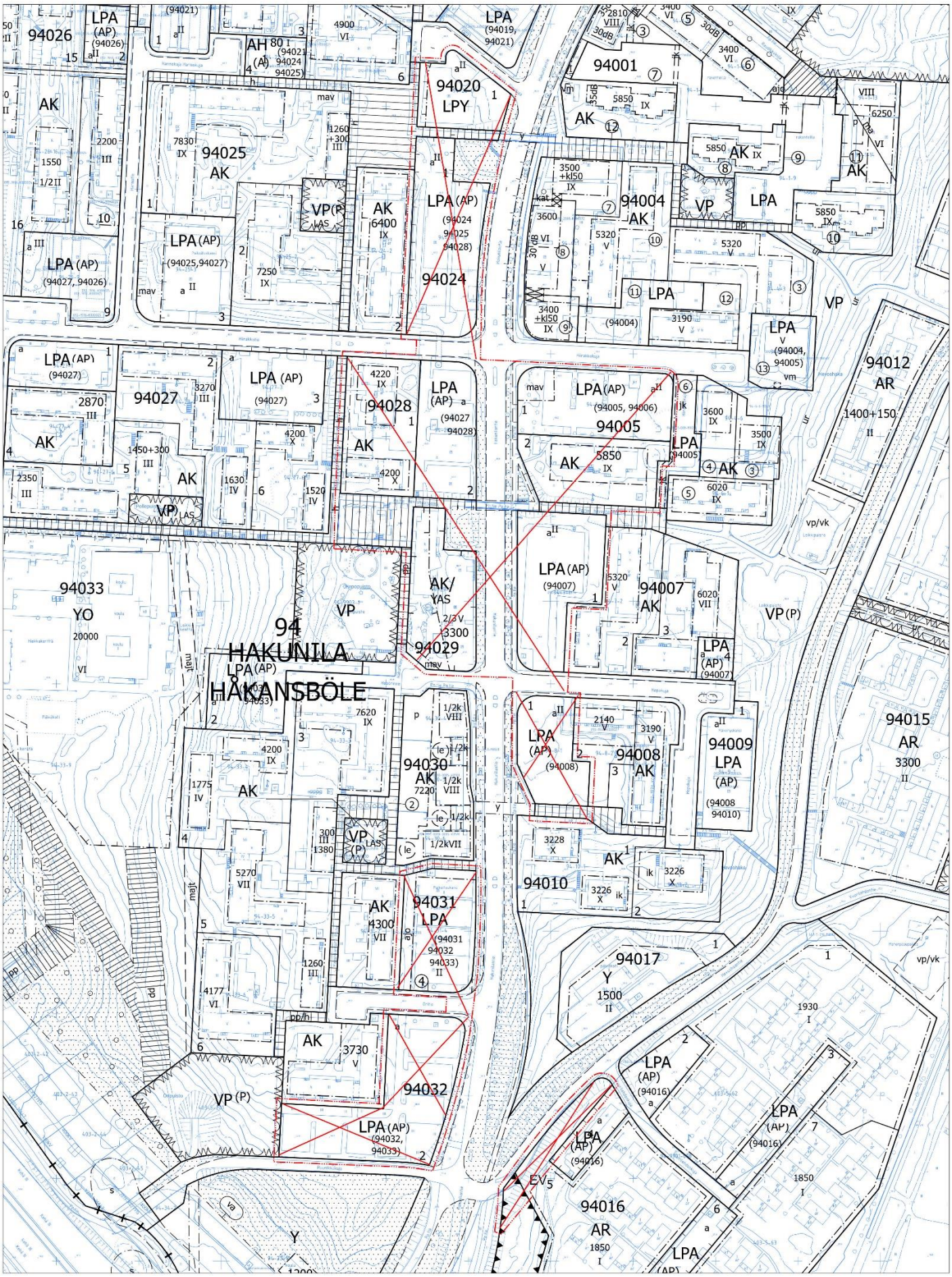
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**4,9938**	**100,0**	**14270**	**0,29**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	1,0228	20,5	14270	1,40	-0,1143	0
AK/YAS	0,0000		0		-0,3416	-3300
AK	1,0228	100,0	14270	1,40	0,3217	3300
AR	0,0000				-0,0944	
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	3,9710	79,5	0		0,1390	0
Kadut	1,1005	27,7	0		0,3468	0
Kev.liik.kadut	0,2765	7,0	0		0,0578	0
LPY	0,1790	4,5	0		-0,0238	0
LPA	2,4150	60,8	0		-0,2418	0
E yhteensä	0,0000		0		-0,0247	0
EV	0,0000		0		-0,0247	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,2280**	**24,6**	**0**	**-0,1143**	**0**
mav	1,2280	100,0	0	-0,1143	0



Asemakaavan muutosehdotus

Metriä
0 25 50 100


94
HAKUNILA
HÅKANSBÖLE
94033
YO
20000
94027
94026
94025
AK
94024
94028
94029
94030
94031
94032
94020
LPY
94001
94004
94005
94007
94008
94009
94010
94012
AR
94015
AR
94016
AR
94017
Y
VP
VP(P)
LPA
LPA(AP)
AK/
YAS
Poistettavat merkinnät
Metriä
0
25
50
100

002452 1/4

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002452	18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Hakunilanmäki

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Vanda stad

Vandaspåran Håkansbölebacken

Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

Asemakaavan muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 sekä osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 ja katualuetta.

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 94005, 94020, 94028 och 94029 samt delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 och gatuområde.

Tonttijaon muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028, 94029 sekä osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 94005, 94020, 94028, 94029 och delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031 och 94032.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Kvartersområde för flervåningshus.

AK-aluetta korttelissa 94005 koskevat määräykset:

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94005:

Asuinkerrostalojen korttelialueilla saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi tiloja palvelutarkoituksiin kerrosalaltaan enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta. Lisäksi saa asuntokerrostalojen ullakolla sisustaa talon asukkaiden käyttöön tarkoitettuja sauna-, vaatehuolto- ym. tiloja.

Inom kvartersområden för flervåningshusen får man, utan hinder av vad i stadsplanen anvisats angående byggnadsrätt och antal våningar, dessutom bygga utrymmen för serviceändamål högst 10 % av i stadsplanen anvisad byggnadsrätt. Ytterligare får i bostadshöghusens vindsvåning inredas bastu-, klädvårds m. fl. utrymmen för husets invånare.

Asuinkerrostalojen korttelialueilla on rakennukset pihamaajärjestelyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteuttava samanaikaisesti rakennusten kanssa.

Inom kvartersområdena för flervåningshusen bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarnas planteringar anläggas samtidigt med byggnaderna.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens
och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

AK-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94028:

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94028 saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi tiloja myymäläksi, lasten päivähoitotiloiksi, kerhohuoneistoksi tai vastaaviin palvelutarkoituksiin enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta, mikäli vastaavanlaista rakennusoikeutta ei ole osoitettu erikseen rakennusaloille.

Inom kvartersområde för flervåningshus 94028 får man utan hinder av vad i stadsplanen anvisats angående byggnadsrätt och antal våningar dessutom bygga utrymmen för affärer, barnagvård, klubblokaler, eller motsvarande serviceändamål högst 10 % av i stadsplanen anvisad byggnadsrätt om motsvarande byggnadsrätt inte skilt har anvisats på byggnadsytorna.

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94028 on rakennukset pihamaajärjestelyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteutettava samanaikaisesti rakennusten kanssa.
Asuntokerrostaloissa tulee jokaisesta porrashuoneesta olle välitön uloskäynti asemakaavassa määrätylle oleskelu- ja leikkialueeksi rakennettavalle alueelle, jolle ei saa sijoittaa autopaikkoja.

Inom kvartersområden 94028 för flervåningshus bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarna anläggas och planteras samtidigt med byggnaderna. I bostadshöghus bör varje trapphus ha omedelbar utgång till det i stadsplanen bestämda området för vistelse och lek, där bilplatser inte får placeras.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhattta neliökilometriä kohti.	Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.
Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.
Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.
AK-aluetta korttelissa 94029 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94029:**
Asuinkerrostalojen korttelialueella 94029 saa rakentaa sosiaalitointa palvelevia laitoksia ja asuntoloita.	Inom kvartersområde för flervåningshus 94029 får byggas byggnader för social verksamhet och internat.
Tontin Hakunilantien puoleiset leikki- ja oleskelualueet on suojattava pohjois-, itä- ja eteläsivulta noin 1 metrin korkuisella liikennemelua estävällä tiiviillä aidalla.	Tomtens lek- och vistelseområden mot Håkansbölevägen ska skyddas mot trafikbuller längs norr-, öster- och västersidorna med ett en meter högt tätt bullerstaket.
Rakennusoikeuden estämättä saa rakentaa ulkovarastoja ja katoksia.	Utan hinder av byggnadsrätten får byggas uteförråd och skärmtak.
Maanpäällinen kellarikerros on verhoiltava julkisivun tapaan.	Källarvåning ovan markytan ska beklädas såsom fasaden.
Saunan saa sijoittaa ullakolle.	På vindvåningen får placeras bastu.
Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.
Tontit on aidattava katua tai muuta yleistä aluetta vastaan puu- tai pensasaidalla.	Tomterna ska mot gatusidan eller mot annat allmänt område inhägnas med trästaket eller häckar.
Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.
Rakennusoikeudesta saa 10 % käyttää sellaisina toimisto- työ- ja liiketiloina, jotka eivät häiritse asumista.	Av byggnadsrätten får 10 % användas som sådana kontors-, arbets- eller affärsutrymmen som inte stör boendet.

Autopaikkojen vähimmäismäärät korttelialueilla:		**Minimiantalet bilplatser i kvartersområden:**	
Asunnot	1 autopaikka/asunto	Bostäder	1 bilplats/bostad
Asuntolat	1 autopaikka/100 k-m²	Internat	1 bilplats/ 100 m²-vy
Kioski	3-5 autopaikkaa	Kiosk	3-5 bilplatser
Liiketilat	1 autopaikka/35 k-m²	Affärslokaler	1 bilplats/ 35 m²-vy
Sosiaalitointa palvelevat laitokset	1 autopaikka/100 k-m²	Byggnader för social verksamhet	1 bilplats/ 100 m²-vy
Toimistot	1 autopaikka/35 k-m²	Kontor	1 bilplats/ 35 m²-vy

LPY

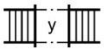
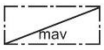
Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue.	**Kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar.**

LPA

Autopaikkojen korttelialue.	**Kvartersområde för bilplatser.**
LPA-aluetta korttelissa 94005, 94007 ja 94008 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteren 94005, 94007 och 94008:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti, kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.	Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti.	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta.
Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti.	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta.
Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti.	Läroanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande.
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti.	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser.
LPA-aluetta korttelissa 94024 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94024:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta
Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.	60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart.
Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.	Då bilplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa bilplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.	Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.
LPA-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94028:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti	Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta
Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser
Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.	Då bilplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa bilplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.
Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.	Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.	60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart.
Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.	Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst 5 stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.
LPA-aluetta korttelissa 94032 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94032:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti	Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta
Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti	Läroanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
④ **Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
94 **Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HAKU **Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
94005 **Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
HAKUNILANTIE **Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
5850 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
IX **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.**
2/3V **Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kaavassa lukumäärältään mainittujen kerrosten alapuolella olevasta tilasta kerrosluvun estämättä käyttää kerroslaan laskettavaksi tilaksi.**	**Brutet tal framför romersk siffra anger hur stor del av byggnads största vånings yta som, utan hinder av våningsantalet, får användas för utrymme som inräknas i våningsytan av det utrymme, som är beläget under de i planen till antalet angivna våningarna.**

002452 4/4

	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Auton säilytyspaikan rakennusala.	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
	**Kadun tai liikennealueen ylittävä kevyen liikenteen yhteys.**	**Gång- och cykelförbindelse över gata eller trafikområde.**
	Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue. Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia.	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden.
	Ajoyhteys.	**Körförbindelse.**
	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. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. 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 högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före 31.12.2021. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Jalankululle varattu katu/tie.	**Gata/väg reserverad för gångtrafik.**
	**Maanalainen väestönsuojaksi tarkoitettu tila.**	**Underjordiskt utrymme avsett att användas som skyddsrum.**
	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.**
(94032,94033)	**Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja tulee sijoittaa korttelialueelle.**	**Siffrorna inom parentesen anger de kvarter vilkas bilplatser bör förläggas på kvartersområdet.**
	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 planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus MJA / ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002452
Hakunilanmäki
LAUSUNNOT JA VASTINEET
18.4.2023

Kaupunkiympäristölautakunta 20.4.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002452** /**Hakunilanmäki**. Lausuntoja pyydettiin 19 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 13.4.2022 Hakunilan MML yhdistys	Ei kommentoitavaa. Hyvältä vaikuttaa suunnitelmat, näin tavallisen ihmisen näkökulmasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 29.4.2022 HSL	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002452, Ratikka - Hakunilanmäki.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 4.5.2022 Tukes	Asemakaavamuutokset eivät sijoitu Tukesin valvomien, vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien laitosten, konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskuksessa (noin 500 m päässä kaavamuutosalueelta) ei varastoida enää polttoöljyä toiminnanharjoittajan kumottua polttoöljyn käsittelyä ja varastointia koskevat luvat vuonna 2017. Kohteessa käytetään maakaasua. Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksiin liittyen.	Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 11.5.2022 Vantaan energia	**Sähköverkko:** Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee VES muuntamot M2857 Oritiellä ja	Sähköverkko: Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä. Kaukolämpöverkko: Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä. Sähkökaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavassa.

	M2727 Hepokujalla. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. **Kaukolämpöverkko:** Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 2). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	
NRO 5, 11.5.2022 Vantaan kaupunginmuseo	Vuorilehdonkuja 1:ssä sijaitsee osa rivitalokokonaisuudesta, jotka ovat Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemia ja valmistuneet vuonna 1968. Sirenit ovat Suomen sodanjälkeisen arkkitehtuurin keskeisiä vaikuttajia. Kyseinen alue on Vantaan merkittävä rakennusperintökohde (R2-luokitus). Lisäksi alue on Vantaan yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Museon näkökulmasta kaavaprosessin aikana ei ole tutkittu asemakaavoituksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön riittävällä tavalla (MRL 9§), eikä asemakaavan sisältövaatimukset kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta täyty (MRL 54 §). Jotta yleiskaavassa osoitetun aluemerkinnän tavoitteet siirtyisivät tarkoituksenmukaisella tavalla asemakaavaan, olisi alueelta tehtävä	Katusuunnittelussa on tarkistettu katualueeksi muuttuvan alueen rajaa ja on päädytty siihen, ettei kiinteistölle 92-403-5-62 kohdistu muutoksia. Kaava-aluetta pienennetään siitä syystä ja kyseinen rakennettu kiinteistö jätetään kaava-alueen ulkopuolelle. Kaava-alueelta ei ole tarpeen suorittaa rakennushistoriallista selvitystä, sillä pienennetyllä kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, jotka vaatisivat selvityksen laatimista.

	rakennushistoriallinen selvitys, jossa rakennusten ja aluekokonaisuuden ominaispiirteitä ja arvoja tutkittaisiin tarkemmin. Selvityksen tulisi olla riittävän laaja, jotta rakennusten suojeluperusteet pystyttäisiin määrittelemään ja alueella olevien rakennusten mahdollinen suojelu turvaamaan niille sopivin suojelumerkinnöin- ja määräyksin.	
NRO 6, 19.5.2022 Uudenmaan liitto	Emme näe tarvetta antaa lausuntoa otsikon mukaisesta asiasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 7, 19.5.2022 HSY	Asemakaavaselostuksen mukaan vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään Hakunilantiellä. Johtosiirtojen laajuus ja kustannukset tarkentuvat ratikkahankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Tontin 94028/4 alueella sijaitsee päävesijohto NS 400, jota varten asemaakaavaan on merkitty johtokuja. Johtokuja-aluevarausta ja sen sijaintia tulee tarkistaa siten, että johtokujan reunan etäisyys vesijohdon keskilinjasta on vähintään 3 metriä. LPA-tontin 94032/3 länsipuolella sijaitsee rakennettu jätevesiviemäri hyvin lähellä tontin rajaa. Jätevesiviemäriä varten tulee tontille 94032/3 merkitä johtokuja siten, että johtokujan reunan etäisyys jätevesiviemärin keskilinjasta on vähintään 2,5 metriä.	Tontin 94028/4 alueella sijaitsevan maanalaisen johdon aluevaraus on merkitty 4 metrin etäisyydelle päävesijohdon keskilinjasta. LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.
NRO 8, 19.5.2022 Fingrid	Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole lausuttavaa asemakaavasta.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Hakunilan MML, 13.4.2022

Lausunto:
Ei kommentoitavaa. Hyvältä vaikuttaa suunnitelmat, näin tavallisen ihmisen näkökulmasta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
HSL, 29.4.2022

Lausunto:
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002452, Ratikka - Hakunilanmäki.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Tukes, 4.5.2022

Lausunto:
Asemakaavamuutokset eivät sijoitu Tukesin valvomien, vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien laitosten, konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskuksessa (noin 500 m päässä kaavamuutosalueelta) ei varastoida enää polttoöljyä toiminnanharjoittajan kumottua polttoöljyn käsittelyä ja varastointia koskevat luvat vuonna 2017 (diaarinumero 5869/36/2017). Kohteessa käytetään maakaasua. Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksiin liittyen.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Vantaan energia, 11.5.2022

Lausunto:
Sähköverkko:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee VES muuntamot M2857 Oritiellä ja M2727 Hepokujalla. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.
Kaukolämpöverkko:
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 2). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Sähköverkko:
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Kaukolämpöverkko:
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Sähkökaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavassa.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Vantaan kaupunginmuseo, 11.5.2022

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002453 Vantaan ratikka: Hakunilanmäki. asemakaavamuutoksen tavoitteena on varautua Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä ja Kyytitiellä. Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020).

Museo toi esiin mielipiteessään tarpeen reitin varrella sijaitsevien rakennusperintökohteiden huomioimisen ja suojeluperusteiden tutkimisen kaavatyön aikana. Kaavoitettavien alueiden joukossa, Vuorilehdonkuja 1:ssä sijaitsee osa rivitalokokonaisuudesta, jotka ovat Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemia ja valmistuneet vuonna 1968. Alueen asemakaavan laati aikanaan Pentti Riihelä. Sirenit ovat Suomen sodanjälkeisen arkkitehtuurin keskeisiä vaikuttajia. Rakennukset on valmistettu tilaelementeistä ns. ”Polar-kansantalojen” mallin mukaan. Aluetta määrittelee sen pienimittakaavaisuus ja viihtyisyys. Rakennusten muotokieli on horisontaalinen ja detaljit ovat tummia ja pelkistettyjä.

Kyseinen alue on Vantaan merkittävä rakennusperintökohde (R2-luokitus). Lisäksi alue on Vantaan yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Museon näkökulmasta kaavaprosessin aikana ei ole tutkittu asemakaavoituksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön riittävällä tavalla (MRL 9§), eikä asemakaavan sisältövaatimukset kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta täyty (MRL 54 §). Jotta yleiskaavassa osoitetun aluemerkinnän tavoitteet siirtyisivät tarkoituksenmukaisella tavalla asemakaavaan, olisi alueelta tehtävä rakennushistoriallinen selvitys, jossa rakennusten ja aluekokonaisuuden ominaispiirteitä ja arvoja tutkittaisiin tarkemmin. Selvityksen tulisi olla riittävän laaja, jotta rakennusten suojeluperusteet pystyttäisiin määrittelemään ja alueella olevien rakennusten mahdollinen suojeli turvaamaan niille sopivin suojelumerkinnöin- ja määräyksin. Kaavaselostuksen sivulla 39 kerrotaan, että muuttuvalla kaavalla ei ole vaikutusta kulttuuriympäristöön. Arvokkaan rakennusperinnön suojelematta jättäminen asemakaavassa kuitenkin vaikuttaa kulttuuriympäristön vaalimiseen siten, että asemakaavan ollessa juuri uusittu ajantasaiseksi, ei ole MRL:n mukaan estettä muuttaa tai purkaa näitä rakennuksia.

Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Vastine:
Katusuunnittelussa on tarkistettu katualueeksi muuttuvan alueen rajaa ja on päädytty siihen, ettei kiinteistölle 92-403-5-62 kohdistu muutoksia. Kaava-aluetta pienennetään siitä syystä ja kyseinen rakennettu kiinteistö jätetään kaava-alueen ulkopuolelle. Kaava-alueeseen jää määräala 92-403-5-201-M2, joka on voimassa olevassa asemakaavassa merkitty AR-alueeksi (rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialue), mutta jolla nykytilanteessa sijaitsee Hevoshaantien luiska-aluetta.

Kaava-alueelta ei ole tarpeen suorittaa rakennushistoriallista selvitystä, sillä pienennetyllä kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, jotka vaatisivat selvityksen laatimista.

Tarkistukset:
Katualueen rajausta on tarkistettu. Kaava-alueen rajausta pienennetään.

NRO 6
Uudenmaan liitto, 11.5.2022

Lausunto:
Emme näe tarvetta antaa lausuntoa otsikon mukaisesta asiasta.

Vastine:
-
Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 7
HSY, 19.5.2022

Lausunto:
Asemakaavaselostuksen mukaan vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään Hakunilantiellä. Johtosiirtojen laajuus ja kustannukset tarkentuvat ratikkahankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Tontin 94028/4 alueella sijaitsee päävesijohto NS 400, jota varten asemaakaavaan on merkitty johtokuja. Johtokuja-aluevarausta ja sen sijaintia tulee tarkistaa siten, että johtokujan reunan etäisyys vesijohdon keskilinjasta on vähintään 3 metriä.

LPA-tontin 94032/3 länsipuolella sijaitsee rakennettu jätevesiviemäri hyvin lähellä tontin rajaa. Jätevesiviemäriä varten tulee tontille 94032/3 merkitä johtokuja siten, että johtokujan reunan etäisyys jätevesiviemärin keskilinjasta on vähintään 2,5 metriä.
Vastine:
Tontin 94028/4 alueella sijaitsevan maanalaisen johdon aluevaraus on merkitty 4 metrin etäisyydelle päävesijohdon keskilinjasta.

LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.

Tarkistukset:
LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.

NRO 8
Fingrid, 19.5.2022

Lausunto:
Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole lausuttavaa asemakaavasta.

Sinänsä Ratikka-hankkeessa on ollut teknistä yhteensovitettavaa Fingridin voimajohtojen kanssa ja yhteistyö suunnittelussa jatkuu tarpeen mukaan. Kaavoja koskevassa lausunnoissa ei voida ottaa kantaa ratikkahankkeeseen eikä muutoinkaan liikennejärjestelyjen teknisiin ratkaisuihin. Fingridin toimintojen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

9 § **Detaljplaneändring 002458 och ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 63 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby**

VD/7368/10.02.04.00/2020
TeA/TLA/ MYL/ASA/VIK/EJ/EA

Genom detaljplaneändringen bereder man sig på Vandaspåran genom att anvisa ett tillräckligt gaturum för den infrastruktur som spårvagnen kräver och den gatumiljö som ansluter sig till den på Dickursbyvägen genom att förstora gatuområdena och förminska de övriga områdena. På Konvaljvägen ändras dessutom gatuområdet i Nejlikvägens korsning delvis till gågata och anslutningen från Nejlikvägen till Konvaljvägen stängs på grund av de nya trafikarrangemang som spårvägen medför. Detaljplaneändringen bygger på spårvägens gatuplaner. Genom detaljplaneändringen ändras kvartersområdet för offentliga byggnader (Y), kvartersområdena för bostadshus (A), kvartersområdet för industri- och/eller lagerbyggnader (TK), kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY), kvartersområdet för affärs- och industribyggnader (KLT), kvartersområdet för servicestationer för motorfordon (LH/AM) samt parkområdet (P) delvis till gatuområde. De totala byggrätterna för fastigheterna ändras inte i och med arealändringarna. KLT-kvarterets beteckning för användningsändamål ändras till beteckningen KTY som allmänt används i Vanda. Den ändrade beteckningen för användningsändamål påverkar inte funktionerna som tillåts i kvarteret. Det riktgivande området för byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll (et) för en elförsörjningsstation placeras i Dickursbyvägens gatuområde i närheten av Malörtsvägen. För att skydda kvartersområdet för offentliga byggnader 63119 har ett bullerskydd anvisats i Dickursbyvägens gatuområde. Beteckningarna om köranslutningsförbud ändras i kvarteret 61104. Bullerbestämmelser har lagts till i kvarteret 61104. I planen anvisas inte något nytt byggande.

Detaljplaneändringen gäller kvarteren 63108, 63111 och 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 och gatuområden i stadsdelen 63 Bäckby samt delar av kvarteret 61104 och gatuområdet i stadsdelen 61 Dickursby.

I den detaljplan som upphävs gäller ändringen kvartersområdet för offentliga byggnader, kvartersområdena för bostadshus, kvartersområdet för industri- och/eller lagerbyggnader, kvartersområdet för verksamhetsbyggnader, kvartersområdet för affärs- och industribyggnader, kvartersområdet för servicestationer för motorfordon samt gatu- och parkområdet.

Tomtindelningen och ändringen av tomtindelningen gäller kvarteret 63108, 63111 och 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 i stadsdel 63, Bäckby samt delar av kvarteret 61104 i stadsdel 61 Dickursby.

Området ligger i stadsdelarna Dickursby och Bäckby i Dickursby storområde. Till området hör en del av Dickursbyvägens gatuområde från Kaveldunsvägens korsning till Konvaljvägens korsning samt Konvaljvägens och Nejlikvägens korsningsområde. Planläggningsområdet omfattar fastigheter längs gatan, vars areal påverkas av planändringen.

Markägande

Staden äger gatuområdena i planändringsområdet samt kvartersområdet för offentliga byggnader (Y) 92-63-119-1. De övriga kvarteren är privatägda.

Annat markägande inom området:

92-63-105-2 Evä-Kara Oy
92-421-12-85 Evä-Kara Oy / Rakennusliike Evälahti Oy
92-63-107-1 Kiinteistö Oy Tikkurilantie 68
92-421-12-419 K ja R Tammela Oy
92-63-108-10 Asunto Oy Saratie 2
92-63-108-11 Asunto Oy Vantaan Saratie 4
92-421-12-78 YIT Suomi Oy
92-63-109-7 Asunto Oy Viertolansara
92-63-109-8 Asunto Oy Paadenkulma
92-63-110-1 Asunto Oy Kuriirinpuisto
92-63-111-1 Asunto Oy Talvikkitie 18
92-61-104-4 Kiinteistö Oy Vantaan Tikkurilantie 48
92-61-104-7 BC Real Estate Oy

Arealen för stadens markinnehav är sammanlagt cirka 3,01 ha, övrigt markägande inom planområdet sammanlagt cirka 3,46 ha.

Beredning
Utöver stadens sakkunniga har Ramboll Finland Ab medverkat som Vanda stads konsult vid beredningen av planen.

Generalplanen

I den generalplan med rättsverkningar som godkänts av stadsfullmäktige 17.12.2007 är området ett effektivt bostadsområde (A1). En historisk väg och en riktgivande stamförbindelse för kollektivtrafik har markerats för Dickursbyvägen. Västra delen av området hör till flygbullerzon 3, LDEN 50-55 dB.

I generalplanen 2020 som godkändes av stadsfullmäktige 25.1.2021 är planeringsområdet ett stadscentrumområde (C), bostadsdominerat centrumområde (AC) och bostadsområde (A). Dessutom har hela området har betecknats som zon för hållbar tillväxt. Vid Dickursbyvägen har man anvisat en bana för cykeltrafik, en spårvägslinje, Stora Strandvägen och för en del av planområdet en zon för utveckling av gatubilden. Dessutom genomkorsas planändringsområdet i nord-sydlig riktning av ett rekreationsområdesförbindelsebehov och flygbullerzon 3 (LDEN 50–55dB).

Detaljplaneändringen
Genom detaljplaneändringen bereder man sig på Vandbanan genom att anvisa ett tillräckligt gaturum för den infrastruktur som spårvagnen kräver och den gatumiljö som ansluter sig till den på Dickursbyvägen och Konvaljvägen. På Dickursbyvägen i närheten av Konvaljvägens placeras Silkesfabrikens spårvägshållplats och vid Viertolan koulu Bäckbys spårvägshållplats. Vid ändringen anvisas i detaljplanen utrymme för en spårväg och funktioner i anslutning till den, såsom fordonstrafik, cykeltrafik, gångtrafik, grönområden, planteringar och dagvattenlösningar genom att göra gatuområdena större och de andra områdena mindre. De fastigheter vars areal påverkas av ändringen är med i planändringen.

Med detaljplaneändringen breddas Dickursbyvägens gatuområde genom att ändra delar av kvartersområdena och parkområdet till gatuområde. På Konvaljvägen ändras dessutom gatuområdet i Nejlikvägens korsning delvis till gågata och anslutningen från Nejlikvägen till Konvaljvägen stängs på grund av de nya trafikarrangemang som spårvägen medför. Gatuområdet breddas så mycket att spårvägen, gatumiljön i anslutning till den samt de förbättrade förbindelser som reserverats för gång- och cykeltrafik ryms i gatuområdet.

Ändringen av gatuområdet baserar sig på områdesreserveringarna i utkasten till gatuplaner för Dickursbyvägen och Konvaljvägen som färdigställdes 12.1.2022. Utgångspunkten för gatu- och parkplaneringen har varit den översiktsplan för Vandaspåran som färdigställdes 2019 och godkändes av stadsfullmäktige 16.12.2019 och vars planeringslösningar har preciserats vid gatu- och parkplaneringen.

Genom detaljplaneändringen ändras kvartersområdet för offentliga byggnader (Y), kvartersområdena för bostadshus (A), kvartersområdet för industri- och/eller lagerbyggnader (TK), kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY), kvartersområdet för affärs- och industribyggnader (KLT), kvartersområdet för servicestationer för motorfordon (LH/AM) samt parkområdet (P) delvis till gatuområde. De totala byggrätterna för fastigheterna ändras inte i och med arealändringarna. Kvarterens tomtindelning ändras och tomterna ges nya tomtnummer. KLT-kvarterets beteckning för användningsändamål ändras till beteckningen KTY som allmänt används i Vanda. Den ändrade beteckningen för användningsändamål påverkar inte funktionerna som tillåts i kvarteret. Det riktgivande området för byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll (et) för en elförsörjningsstation placeras i Dickursbyvägens gatuområde i närheten av Malörtsvägen. I slutet av Vassgränden i Dickursbyvägens gatuområde har en riktgivande byggnadsyta anvisats där en transformatorstation får placeras (vm). För att skydda kvartersområdet för offentliga byggnader 63119 har ett bullerskydd anvisats i Dickursbyvägens gatuområde. Beteckningarna om köranslutningsförbud ändras i kvarteret 61104. I detaljplanen har bestämmelser getts i anslutning till vibrations- och stombuller, stadsbilden, hanteringen av dagvatten och luftkvaliteten inomhus. Till övriga delar föreslås kvartersområdena stämma överens med den gällande detaljplanen och genom detaljplaneändringen anvisas inget nytt byggande.

Byggandet av spårvägen kommer enligt prognoserna att påskynda effektiviseringspotentialen för markanvändningen inom spårvägens influensområde. I spårvagnens hållplatsmiljö finns potential för en tät och blandad struktur av centrumkaraktär. Spårvagnen gör området mer lockande och uppdaterar områdets identitet till att utgöra en del av en levande spårvagnsstad som utvecklas.

Vandaspåran är en snabb spårvägsförbindelse som planeras gå från Mellungsbacka metrostation via Håkansböle, Dickursby och Aviapolis till flygplatsen. Syftet med spårförbindelsen är att öka den hållbara och hinderfria rörligheten och göra det möjligt för staden att växa hållbart utmed kollektivtrafiken samt främja välfärden och attraktionskraften i områdena. Vandaspåran skulle om den förverkligas komma att utgöra en viktig del av det regionala spårvägsnätet.

Vandaspårans detaljplanering ingår i arbetsprogrammet för Vandas detaljplanering 2022.

Deltagande och växelverkan

Ett program för deltagande och bedömning i enlighet med MBL 63 § ”Vandaspåran – program för deltagande och bedömning – Spårvägens dispositionsplan (YK0049), Spårvägens detaljplaner (granskningsområde 062800) och meddelande om att planeringen av gator och parker inleds” har publicerats 23.11.2020 och uppdaterats 17.9.2021.

Det har kungjorts att planen blivit aktuell på Vanda stads webbsidor, i Vantaan Sanomat, Hufvudstadsbladet och per brev till markägare i planområdet och myndigheter i enlighet med MBL 62 § och MBF 30 §. Intressenterna bereddes möjlighet att uttala sin åsikt om saken. Inga åsikter inlämnades från planändringsområdet i Bäckby.

Om planeringen av spårvägen ordnades fyra webbmöten i områdena i december 2020, av vilka mötet för allmänheten i Dickursbyområdet ordnades 16.12.2020. Dessutom ordnades telefonjour och frågor

och åsikter kunde också lämnas in per e-post. Ett webbmöte om planeringssituationen för hela spårvagnslinjen ordnades 23.9.2021 och 6.4.2022.

Materialet för växelverkan från detaljplanens beredningsskede har publicerats på stadens webbplats 3.6.2022 i enlighet med MBL 62 § och MBF 30 § och under tiden 3.6–24.6.2022 var det möjligt att lämna en åsikt om det. Publiceringen av materialet för växelverkan har meddelats i Vantaan Sanomat. Det har också skickats ett brev till markägarna 3.6.2022 där man har meddelat om inledandet av inventeringsarbete vad gäller de områden som ändras till gatuområden och möjligheten att lämna en åsikt om materialet för växelverkan. Som bilaga till brevet medföljer detaljerade uppgifter om de förändringar som sker på fastigheterna. Planeraren var anträffbar per telefon 10.6.2022 och 16.6.2022 och dessutom under Aviapolis temadag på Flygmuseet 9.6.2022 kl. 14.00–19.00. Under evenemanget kunde man bekanta sig med planerna för spårvägen och beredningsmaterialet för detaljplaneändringen i Bäckby. Om beredningsfasens material om växelverkan mottogs totalt tre åsikter. Åsikterna och planläggarens svar på dessa har presenterats i planbeskrivningen. Utgående från de inlämnade åsikterna gjordes en ändring i beteckningen om förbud mot anslutning till Konvaljvägen i kvarteret 61104.

Stadens mark- och bostadspolitiska riktlinjer
Planen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 18.6.2018 § 9, uppdaterad FGE 10.10.2022 § 7).

Planen gäller delvis mark som ägs av Vanda stad.

Avtal
Detaljplaneändringen omfattar inte något markanvändningsavtal.

Stadsmiljönämnden 15.11.2022 § 9

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Stadsmiljönämnden beslutar att

a) lägga fram förslaget till detaljplaneändring 002458 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 61 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby, som daterats 15.11.2022, i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
b) berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden.

Behandling:
Stadsmiljönämndens ordförande Anssi Aura föreslog att ärendet bordläggs. Förslaget godkändes enhälligt.

Beslut:
Nämnden beslutade att bordlägga ärendet till stadsmiljönämndens följande sammanträde.

_____

Stadsmiljönämnden 13.12.2022 § 9

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Stadsmiljönämnden beslutar att

a) lägga fram förslaget till detaljplaneändring 002458 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 61 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby, som daterats 15.11.2022, i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
b) berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden.

Behandling:
Det antecknades att stadsmiljönämndens ledamot Jari Jääskeläinen avlägsnade sig från sammanträdet på grund av anställningsjäv för den tid som detta ärende behandlades och beslut fattades.

Beslut:
Förslaget godkändes.

_____

Framläggning
Förslaget till detaljplaneändring samt förslaget till ändring av tomtindelningen hölls framlagt 18.1–16.2.2023 med stöd av MBF 27 §. Under denna tid inlämnades 3 anmärkningar.

Anmärkning 1:

Den som lämnat in anmärkningen lyfter fram att det också i nuläget är svårt att parkera på Nejlikvägen och Violgränden. Hela tiden sker felparkeringar vilket leder till farliga situationer både för bilister och gående. Den som lämnat in anmärkningen vill att en förbättring ska göras såväl för Nejlikvägen som Violgränden oavsett om Vandaspåran kommer eller inte. Den som lämnat in anmärkningen konstaterar att Nejlikvägens och Pyrolavägens korsning inte ligger i planområdet men att den är en alldeles väsentlig del av spårvägsplanen om det efter planförslaget inte längre kommer att vara tillåtet att svänga av från Pyrolavägen till Konvaljvägen. Redan i nuläget är det nästintill omöjligt att i Pyrolavägens korsning svänga av från Nejlikvägen till vänster till Pyrolavägen mot Ring III under rusningstid. Den som kommer med anmärkningen befarar att när antalet körfält minskas på Konvaljvägen kommer en stor del av den genomgående trafiken att flytta till Pyrolavägen, vilket skulle göra det omöjligt att svänga från Nejlikvägen till Dickursbyvägen särskilt under rusningstid. Den som lämnat in anmärkningen vill att det i Pyrolavägens och Nejlikvägens korsning byggs en rondell eller trafikljus för en smidigare fordonstrafik och för att öka säkerheten för gång- och cykeltrafiken.

Anmärkning 2 och 3:
De som lämnat in anmärkningen ber att anslutningsförbudsområdena på Konvaljvägens sida i förslaget till detaljplaneändring ändras så att tankbilar kan lämna tomten i sydlig riktning från distributionsstationen för flytande bränslen. Dessutom ber de som lämnat in anmärkningen att man i planförslaget tar hänsyn till skyddsavstånden mellan tomten och de nuvarande underjordiska cisternerna för flytande bränslen.

Planutlåtanden
Stadsmiljönämnden beslutade 13.12.2022 berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden. Det begärdes 13 utlåtanden och 8 lämnades in.

Tukes och Nylands förbund hade ingenting att påpeka om planförslaget.

Helsingforsregionens miljötjänster HRM konstaterar att vattentjänstnätverket i planändringsområdena längs Dickursbyvägen och Konvaljvägen kommer att ändras delvis på grund av det utrymme som spårvägen behöver, delvis på grund av behovet av att öka kapaciteten i det nuvarande

vattentjänstnätverket samt delvis på grund av behoven att sanera vattentjänstnätverket. Längderna, fördelningarna och kostnadskalkylerna för nya vattentjänstlinjer, vattentjänstlinjer som ska saneras och flyttas presenteras närmare i samband med de planer som görs upp för vattentjänsterna i samband med planeringen av spårvagnsprojektet.

Mellersta Nylands räddningsverk framhåller att om det inom de gatuområden som berörs av detaljplaneändringen har placerats räddningsvägar, lyftplatser eller andra körleder som är avsedda att användas av räddningsverket, ska detta beaktas i planeringen och det slutliga genomförandet av gatuområdena i fråga.

Ur Vanda stadsmuseums synvinkel ska omnämnandena om att lyfta fram historien i bakgrundsmaterialet för spårvägens planer samt generalplanens bestämmelse om utveckling av Stora Strandvägen föras till en bestämmelsenivå i detaljplanen. Stadsmuseet konstaterar att detaljplanebestämmelser har utfärdats till exempel om de bullerskydd som byggs i området, elförsörjningsstationen och de hållplatser som placeras i gatuområdet, ett sammanhang där en bestämmelse om att ta med ett historiskt tema i planeringen av miljön skulle passa bra.

Helsingforsregionens trafik HRT ber att man ännu kontrollerar minimikraven på cykelplatser i planändringsområdenas A-kvarter. HRT konstaterar att det i Vandas anvisning om dimensioneringen av parkeringen i bostadsområden nämns att är den minimala dimensioneringen är minst 2 cykelplatser/bostad i områden som stöder sig på närtåg eller metro högst 1000 meter från stationen och i andra områden som stöder sig på ett starkt kollektivtrafikutbud och där det också finns tjänster. Dessutom minst 1 cykelplats/30 m2 i övriga områden.

Närings-, trafik- och miljöcentralen NTM anmärkte om uppdateringen av uppgifterna ur generalplanen 2020 i planbeskrivningen. Enligt NTM-centralen ska man i den fortsatta planeringen säkerställa att material med låga utsläpp kommer att användas i byggandet så att projektet överensstämmer med målen i detaljplanen och är i linje med stadens vägkarta för resurssmarthet och klimatmålen. NTM-centralen påpekar att man genom planbestämmelser kan förutsätta användning av återvunnet material och öka mängden växtlighet och på så sätt säkerställa att planens mål uppnås. NTM-centralen anser att man i konsekvensbedömningen av detaljplanen bör lägga till anpassnings- och riskgranskning. NTM-centralen konstaterar att om det totala bullret från gatu- och spårtrafiken ökar i och med planändringen ska behovet av bullerbekämpning bedömas och vid behov beaktas i planen, även om ökningen av bullernivån skulle vara liten. Dessutom bör man enligt NTM-centralen utreda de befintliga bostadsbyggnadernas ytterhölje under planarbetet eller alternativt bör man i enlighet med försiktighetsprincipen se till att använda en tillräckligt låg ljudnivåskillnad. Enligt NTM-centralen är det bra att bullerskyddets ungefärliga placering har märkts ut vid Viertolan koulu. NTM-centralen konstaterar att det bullerskydd som märkts ut på kartan dock ser ut att vara något kortare vid daghemmet än vad som anges i bullerutredningen och bör uppdateras. NTM-centralen vill att man i planmaterialet öppnar talvärdena för de maximala nivåerna för vibrationer och stomljud.

Vanda Energi och Vanda Energi Elnät vill att man i förslaget till detaljplaneändring beaktar jordkablarnas och fjärrvärmerörens lägen. I detaljplaneområdet ska de områdesreserveringar som behövs bevaras för kablar och transformatorstationer. Vanda Energi konstaterar att det vid transformatorstationen M281 i slutet av Vassgränden i Dickursbyvägens gatuområde [on] finns en riktgivande byggnadsyta där en transformatorstation får placeras (vm).

Utförda justeringar Justeringar har gjorts i plankartan till följd av de utlåtanden och anmärkningar som mottagits. Kvartersgränsen för kvartersområdet för en servicestation (LH) har flyttats mer norrut på

Dickursbyvägens sida. Norra anslutningen till servicestationskvarteret (LH) på Konvaljvägens sida har flyttats längre norrut. Bullerskyddet vid Viertolan koulu har förlängts. I den stadsbildsmässiga bestämmelsen om bullerhinder och elförsörjningsstationer lägger man till att man vid planeringen av konstruktionernas utformning kan lyfta fram områdets historia genom till exempel konst.

Dessutom har den del av TK-kvarteret bredvid Bäckbygränden som ändras till gatuområde strukits ur detaljplaneförslaget. Den ifrågavarande gatuområdesändringen har godkänts i anslutning till plan nr 002428 (FGE 30.1.2023).

Justeringarna är inte väsentliga och därför behövs ingen ny framläggning.

Justeringar i planbeskrivningen
Detaljplaneändringens beskrivning har justerats till följd av en ritningsteknisk justering som gjort i plankartan och beskrivningstexten har justerats. Ikraftträdandet av generalplanen 2020 har uppdaterats i beskrivningen. I stycket om miljöstörningar i planens konsekvensbedömningsdel lade man till rekommendationer om riktvärden för vibrations- och stombuller och de ekonomiska konsekvenserna har uppdaterats i enlighet med den byggnadskostnadsrapport som publicerades 16.3.2023 och den uppdaterade fastighetsekonomiska utredningen 12.12.2022. I beskrivningens bilder har plangränserna bytts på grund av en ändring av planområdets gräns. Utöver detta berättas vilka ändringar som gjorts i planen i beskrivningens text.

Generalplanen
Generalplanen som godkändes av stadsfullmäktige 25.1.2021 trädde i kraft 11.1.2023.

Stadsmiljönämnden 18.4.2023 § 14

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

a) anmärkningarna och utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och att de föreslagna justeringarna utförs,
b) förslaget till detaljplaneändring 002458 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 63 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby, som daterats 18.4.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande

Behandling:
Det antecknades att stadsmiljönämndens ledamot Jari Jääskeläinen avlägsnade sig från sammanträdet på grund av anställningsjäv för den tid som ärendet behandlades och beslut fattades.

Stadsmiljönämndens ledamot Janne Hartikainen föreslog att ärendet remitteras för ny beredning. Ledamoten Suvi Karhu understödde förslaget om remittering.

Ordföranden konstaterade att det lagts fram ett understött remitteringsförslag om vilket det bör röstas och gav följande omröstningsförslag: De som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder remittering för ny beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 13 ja-röster (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) och 2 nej-röster (Hartikainen, Karhu). Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:
Stadsplaneringsdirektörens förslag godkändes.

Det antecknades att ledamöterna Janne Hartikainen och Suvi Karhu lämnade följande avvikande åsikt i ärendet:
”I 63 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs följande: när en plan utarbetas ska ett med avseende på planens syfte och betydelse nödvändigt program för deltagande och växelverkan samt för bedömning av planens konsekvenser utarbetas i ett tillräckligt tidigt stadium. När frågan om planläggning har väckts ska detta meddelas så att intressenterna har möjlighet att få information om utgångspunkterna för planläggningen, den planerade tidtabellen samt förfarandet för deltagande och bedömning.
Det beskrivna förfarandet för växelverkan och mötena gäller ett dokument som går under namnet Spårvägens dispositionsplan, vilket inte är den plan som nämns i markanvändnings- och bygglagen. I det har den plan som det nu är fråga om inte fastställts tillräckligt noggrant för att invånarna och andra rättsinnehavare hade kunnat ta ställning till eller påverka beredningen av den på det sätt som förutsätts i markanvändnings- och bygglagen. Planen har blivit anhängig i felaktig ordning.”

_____

Tekniska justeringar
Efter stadsmiljönämndens beslutsfattande har en teknisk justering gjorts i plankartan och beskrivningen: i plankartan har en detaljplanesammanställning lagts till på en krysskarta och beskrivningens text och kartbilagor har uppdaterats i fråga om den utförda ändringen. Detaljplanesammanställningen har dock presenterats på den krysskarta över detaljplaneförslaget som varit framlagd. På grund av tekniska problem har detaljplanesammanställningen fallit bort från krysskartan i det detaljplaneförslag som förts till godkännande.

___

Stadsstyrelsen 8.5.2023 § 27

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:
Stadsstyrelsen beslutar att

a) anmärkningarna och utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och att de föreslagna justeringarna utförs,
b) förslaget till detaljplaneändring 002458 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 63 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby, som uppdaterats 18.4.2023, justerats 8.5.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande

Behandling:
Stadsstyrelseledamoten Kai-Ari Lundell föreslog understödd av ersättaren Niilo Kärki att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder att ärendet godkänns enligt förslaget röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamoten Kai-Ari Lundells förslag om förkastande röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 12 ja-röster (Karinen, Abdi, Tammi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kaiju, Kasonen, Orpana, Seppänen, Valtanen, Luokkala) och 3 nej-röster (Lundell, Kärki, Niikko), varvid ordföranden konstaterade att förslaget om förkastande blivit förkastat.

Beslut:
Förslaget godkändes.

———

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 9

Stadsstyrelsens förslag:
Fullmäktige beslutar godkänna förslaget till detaljplaneändring 002458 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 63 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby, som daterats 18.4.2023, justerats 8.5.2023

Beslut:
Stadsstyrelsen beslutade att bordlägga ärendet till sitt följande sammanträde.

Bilagor:
– Förslag till detaljplaneändring 18.4.2023, justerat 8.5.2023
– Detaljplaneändringens beskrivning 18.4.2023, justerad 8.5.2021
– Anmärkningar och svar 18.4.2023
– Utlåtanden och svar 18.4.2023

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:
Marjaana Yläjääski, områdesarkitekt, tfn 040 591 3878,
Anna Sarikaya, detaljplanearkitekt, tfn 050 302 9028
fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002458

Päiväys
Datum

18.4.2023
Tarkistettu, korrigerat
8.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Viertola

Vanda stad

Vandaspåran: Bäckby

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 61104 ja katualueet.

Kaupunginosa 63, VIERTOLA

Asemakaavan muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 61104, 63107, 63109 ja 63110.

1:2000

Stadsdel 61, DICKURSBY

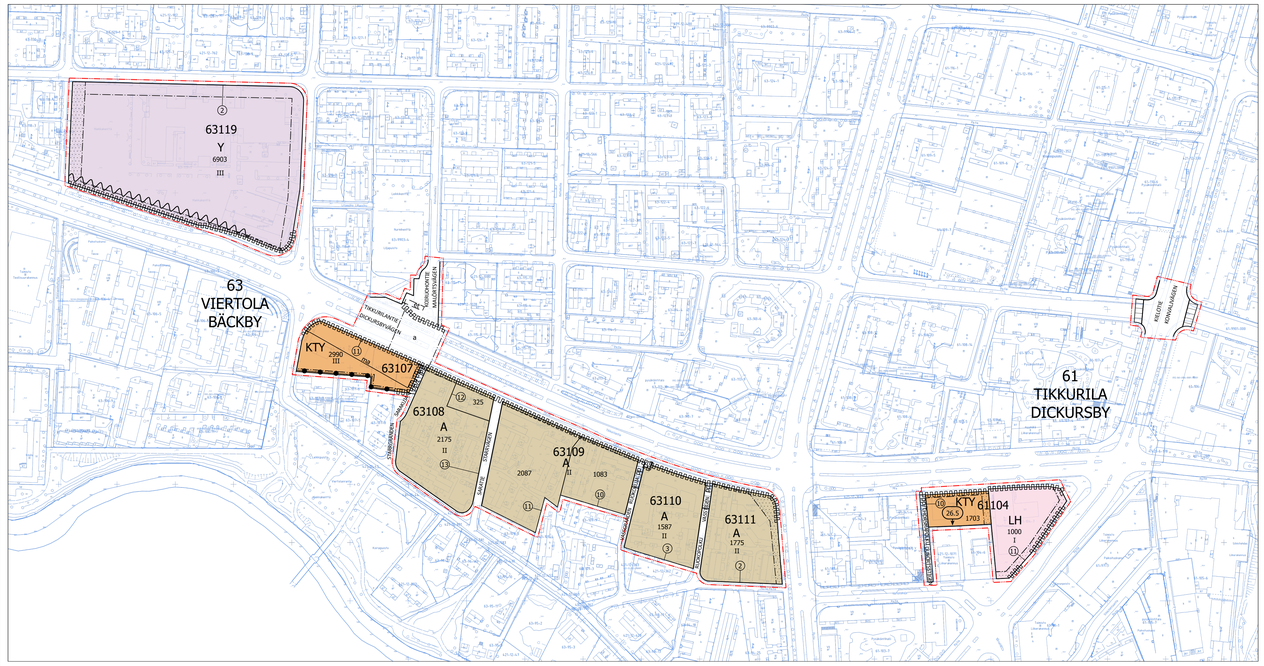
Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 61104 och gatuområde.

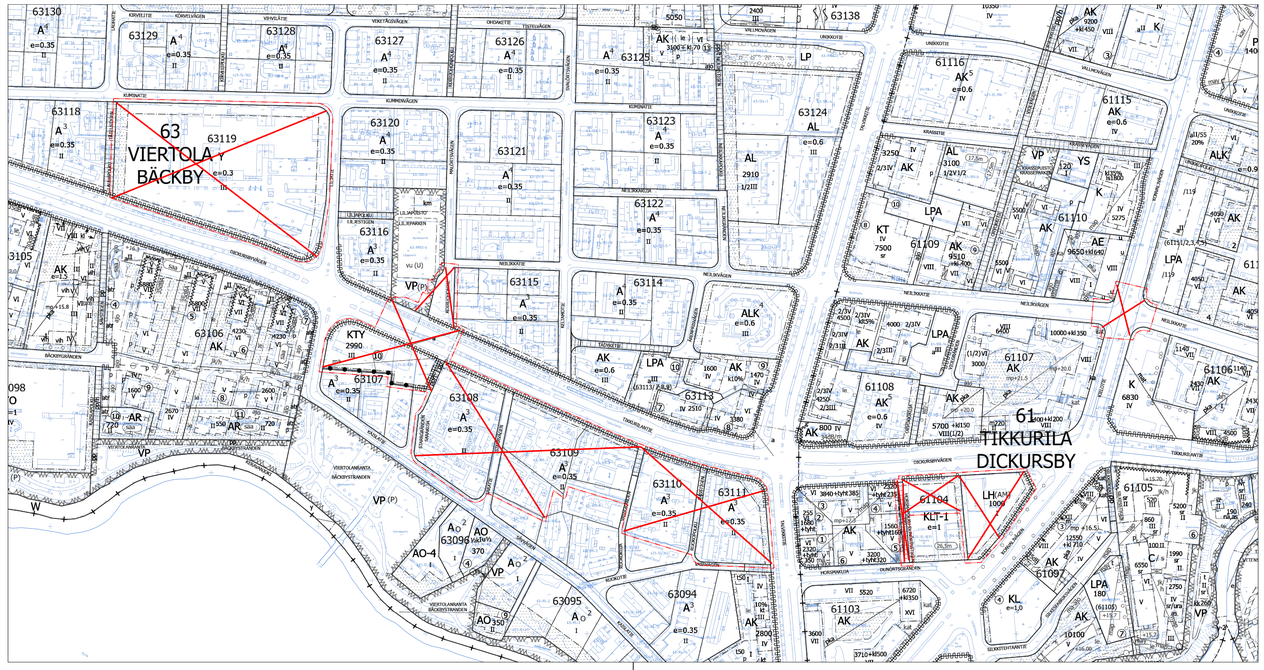
Stadsdel 63, BÄCKBY

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 61104, 63107, 63109 och 63110.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Asuinrakennusten korttelialueella saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten, pääväylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB(A).

Asuinrakennusten julkisivujen välisen kotisuoran etäisyyden tulee olla eri kerrosluvuilla vähintään seuraavaa:

Kerrosluku:	etäisyys metreissä:
3	25
4	30
6	35

Sen estämättä, mitä edellä on määrätty, saadaan kaksi rakennusta sijoittaa enintään 15 metrin julkisivun pituudelta vähintään 20 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osalle sijoiteta asuinhuoneiden pääikkunoita. Sekä enintään 15 metrin pituudelta vähintään 10 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita. Sekä 10 metriä lähemmäskin toisistaan, mikäli kummankaan rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita, tai jos rakennuksissa ei tällä osin ole ikkunoita.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m.

Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on tontilla vähintään 5 kpl / 1000 m².

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot: 1 ap/50 k-m²

Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²

Asunnot:
korttelissa 63108 ja 63109 1,5 ap/ asunto
korttelissa 63110 ja 63111 1 ap/85 k-m²

Kortteleissa 63108 ja 63109: Pientalotontteilla 1,5 ap / asunto. Kerrostalotonteilla 1 ap/70m², kuitenkin vähintään 1 ap/ asunto.

Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän korkeustason oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.

A-aluetta kortteleissa 63110 ja 63111 koskevat määräykset:

Rakennuslupajaosto voi myöntää lykkäystä 25 %:lle autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkaitarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

A-aluetta kortteleissa 63108 ja 63109 koskevat määräykset:

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuuleilta että liikennemelulta.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuuleilta että liikennemelulta.

Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on tontilla vähintään 5 kpl/ 1000 m².

Opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 24 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot: 1 ap/ 50 m²

Oppi- ja hoitolaitokset: 1 ap/ 5 toimihenkilöä, sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti

Kokoushuoneet: 1 ap/ 6 istumapaikkaa

Vapaa-ajan tilat: 1 autopaikka 5 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti

Urheilutilat: 1 autopaikka 3 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti

Asuntolat, vanhusten talot: 1 ap/ 3 asuntoa

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.

Kvartersområde för bostadshus.

På kvartersområderna för bostadsbyggnaderna får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

Bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB(A).

Vinkelräta avståndet mellan bostadsbyggnadernas fasader med olika våningsantal bör vara minst följande:

Våningsantal:	avstånd i meter:
3	25
4	30
6	35

Det oaktat, vad som ovan förordnats, kan två byggnader förläggas på ett avstånd av minst 20 meter från varandra, dock icke mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke bostadsrums huvudfönster förläggs till denna del av den andra byggnaden. Samt på ett avstånd av minst 10 meter från varandra, dock inte mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke andra, än fönster till kläde- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av den andra byggnaden. Samt även på ett avstånd mindre än 10 meter, såvitt icke andra, än fönster till kläde- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av båda byggnaderna, eller såvitt fönster saknas i denna del av byggnaderna.

Varje bostad bör ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat, utrymme för utomhusvistelse, vars kortaste sida bör vara minst 3 m.

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².

Minimiantalet bilplatser utgör:

Kontor: 1 bp/50 m²-vy

Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy

Bostäder:
I kvarteren 63108 och 63109 1,5 bp/ bostad
I kvarteren 63110 och 63111 1 bp/85 m²-vy

I kvartererna 63108 och 63109: På tomterna för småhus 1,5 bp/ bostad. På tomterna för bostadshöghus 1 bp/ 70m², dock minst 1 bp/ bostad.

Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63110 och 63111:

Bygglovssektionen kan efter bilplatsbehovet ge uppskov till 25 % angående skyldigheten att bygga bilplatser med högst fem år per gång.

Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63108 och 63109:

60 % av bilplatserna bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i undervisnings- och samlingslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetslokaler minst 24 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Kontor: 1 bp/ 50 m².

Läro- och vårdanstalter: 1 bp/ 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande

Konferensrum: 1 bp/ 6 sittplatser

Fritidsplatser: 1 bilplats per 5 besökare eller publikplatser

Idrottsplatser: 1 bilplats per 3 besökare eller publikplatser

Internat, hus för äldringar: 1 bp/ 3 bostäder

60 % av bilplatser bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja.

KTY-aluetta korttelissa 63107 koskevat määräykset:

Yleistä

Tontteja ei saa käyttää ulkovarastointiin.

Rakennusoikeudesta enintään 800 k-m2 saa käyttää ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja varten.

Maan alle saa sijoittaa autopaikkoja.

Teknisiä tiloja saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ne eivät mitoita autopaikkoja.

Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys teliikennemelua vastaan on oltava 30 dB.

Uudisrakennuksen tulee sijoittua Tikkurilantien ja Kaislatien reunaan rajaamaan katutilaa.

Arkkitehtuuri

Räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset tilat ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.

Rakennusten, rakennelmien ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja moderneja.

Yritysten mainoslaitteet on sijoitettava esteettisellä tavalla osaksi julkisivua. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä yleissuunnitelma yritysten mainoslaitteiden sijoittamisesta.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

Affärs- och kontorslokaler samt ickemiljöstörande industri- och lagerlokaler får placeras i området.

Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 63107:

Allmänt

Tomterna får inte användas som utomhuslager.

Högst 800 m2-vy av byggrätten får användas för icke-miljöförstörande industri- och lagerlokaler.

Bilplatser får placeras under jorden.

Utöver byggrätten får tekniska utrymmen byggas. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.

Ljudisoleringen mot trafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum vara 30 dB.

Nybyggnaden ska placeras i kanten av Dickursbyvägen och Sävvägen för att avgränsa gatuområdet.

Arkitektur

Tekniska utrymmen och anordningar som placeras ovanför takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Byggnader, konstruktioner och staket ska till sin arkitektur och till sina material hålla hög kvalitet och vara moderna.

Företagens reklamanordningar ska utplaceras på ett estetiskt sätt så att de bildar en del av fasaden. I samband med bygglovet ska en översiktsplan presenteras om placeringen av företagens reklamanordningar.

Pihat, auto- ja polkupyöräpaikat

Naapuritonteihin rajautuvilla tontin osilla tulee olla vähintään 1,7 m korkea aita.

Katualueisiin rajautuvat tontin osat on kivettävä ja/tai istutettava.

Istutettavalle tontin osalle tulee istuttaa aidanteeksi vähintään 3 m korkuisiksi kasvavia pensaita tai pienpuita.

Jätesäiliöt tulee sijoittaa jätesuojiin.

Polkupyöräpaikkoja on varattava vähintään 1 pp/100 k-m².

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

-liiketilat: 1 ap/35 k-m²

-toimistotilat: 1 ap/50 k-m²

-teollisuus- ja varastotilat: 1 ap/120 k-m²

KTY-aluetta korttelissa 61104 koskevat määräykset:

Korttelialue, jonka asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta saadaan vähittäiskaupan myymälätilojen rakentamiseen käyttää enintään 500 m² kerrosalaa.

Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.

Autopaikat

Autopaikkojen vähimmäismäärät

Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²

Teollisuus: 1 ap/150 k-m²

Gårdsplaner, bil- och cykelplatser

Tomtdelar som gränsar till granntomterna ska ha ett minst 1,7 m högt staket.

Tomtdelar som gränsar till gatuområden ska stenläggas och/eller förses med planteringar.

På den del av tomten som ska förses med planteringar ska buskar eller småträd som blir mints 3 meter höga planteras i form av en häck.
Avfallsbehållare ska placeras i sopskydd.

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst 1 cp / 100m²-vy.

Minimiantalet bilplatser:

-affärslokaler 1 bp/35 m²-vy

-kontorlokaler: 1 bp/50 m²-vy

-industri- och lagerlokaler: 1 bp/120 m²-vy

Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 61104:

Kvartersområde av vars i stadsplanen anvisad byggnadsrätt får som affärsutrymmen för detaljhandel byggas högst 500m ² våningsyta.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum uppgå till minst 30 dB.

Bilplatser

Minimiantalet bilplatser

Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy

Industri: 1 bp/150 m²-vy

Autopaikoista on 75 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi antaa autopaikkojen rakentamiseen lykkäystä muilta osin siksi ajaksi, kun autopaikkoja ei tarvita.

Istutukset

Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä tontilla on vähintään 5 kpl/1000 m².

LH **Huoltoaseman korttelialue.**

Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä tontilla on vähintään 5 kpl/ 1000 m².

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
- autohuoltoasemat 5 ap/huoltopaikka ja 1 ap/1,5 työntekijää

Rakennuslupajaosto voi myöntää lykkäystä 25 %:lla autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkaitarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Konttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

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

Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Rakennuksen julkisivun enimmäiskorkeus metreinä.

Rakennusala.

Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.

Maanalainen tila

Rakennettava aita.

Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.

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. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

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

Jalankululle varattu katu.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.

Istutettava alueen osa.

Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa osteen liikimäärläisen sijainnin.

Melusteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeataosoisiksi. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

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

Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Fasadens högsta höjd i meter.

Byggnadsyta.

Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.

Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa in i stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet. I byggandet av strukturen kan områdets historia lyftas fram till exempel genom konst.

Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.

Underjordiskt utrymme

Ett staket som ska byggas.

Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.

Gata.

Om en spärväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.

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

Gata reserverad för gångtrafik.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.

Del av område som ska planteras.

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

Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller en hög nivå stadsbildsmässigt. I byggandet av strukturen kan områdets historia lyftas fram till exempel genom konst.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareliit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Keravanjokeen aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

TONTTIJAKO

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

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör företrås vid hantering och ledandet av dagvatten.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Kervo än, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.

Byggnaderna ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

TONTTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Marjaana Yläjääski, Aluearkkitehti, 27.4.2023 12.42

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 27.4.2023 10.10

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002458 Vantaan ratikka:

VIERTOLA

TIKKURILA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä ja 8.5.2023 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 002458. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueita kaupunginosassa 63 Viertola sekä osat korttelista 61104 ja katualuetta kaupunginosassa 61 Tikkurila.

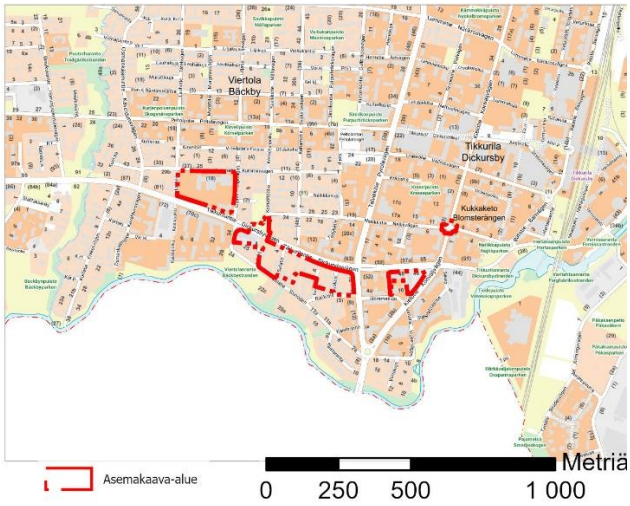
Tonttijaon muutos:

Korttelit 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 kaupunginosassa 63, Viertola sekä osat korttelista 61104 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

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

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

Suunniteltava alue sijaitsee Tikkurilan ja Viertolan kaupunginosissa, Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Osmankäämintien risteyksestä Kieltotien risteykseen sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalue. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

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.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei nähty tulleen yhtäkään Viertolan kaavamuutosaluetta 002458 koskevaa palautetta.
- 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 12.1.2022 ja ne esiteltiin 27.1.-9.2.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 ja syysinfo 15.11.2022 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 10.6.2022 ja 16.6.2022. Kaavamuutosalueen 002458 maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 3 mielipidettä.
- Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin ja Viertolan asemakaavamuutoksen valmisteluaineistoon.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 8 kappaletta. Muistutuksia vastaanotettiin kolme (3) kappaletta.
- Saatujen lausuntojen ja muistutusten perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Huoltoaseman korttelialueen korttelirajaa on siirretty Tikkurilantien puolella pohjoisemmaksi.
    - Kielotien puolella olevaa huoltoasemakorttelin pohjoista liittymää on siirretty pohjoisemmaksi.
    - Viertolan koulun kohdalla olevaa meluestettä on pidennetty.
    - Meluesteiden ja sähkönsyöttöaseman kaupunkikuvalliseen määräykseen lisätään, että rakenteiden ulkoasun suunnittelussa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.
    - Viertolankujan viereisestä TK-korttelista katualueeksi muuttuva osa on poistettu asemakaavaehdotuksesta. Kyseinen katualuemuutos on hyväksytty kaavan nro 002428 yhteydessä (KV 30.1.2023)
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Päivitettiin Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot.
    - Vaihdettiin selostuksen kuvien kaavarajaukset
    - Avattiin kaavaan tehdyt muutokset.
    - Lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

  - Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi.
- Kaavakarttaan ja selostukseen on tehty tekninen tarkistus 8.5.2023; kaavakartalla on lisätty ajantasa-asemakaava ruksikartalle ja selostuksen tekstiä ja liitekarttoja on päivitetty tehdyn muutoksen osalta. Ajantasa-asemakaava on ollut nähtävillä olleen asemakaavaehdotuksen ruksikartalla. Teknisistä ongelmista johtuen ajantasa-asemakaava on tippunut ruksikartalta pois hyväksyntään menneessä asemakaavaehdotuksessa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 8
2.2 Suunnittelutilanne 15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 25
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 25
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 25
3.3. Asemakaavan tavoitteet 33
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 34
4. Asemakaavan kuvaus 34
4.1 Kaavan rakenne 34
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 36
4.3 Aluevaraukset 36
4.4 Kaavan vaikutukset 38
4.5 Ympäristön häiriötekijät 50
5. Asemakaavan toteutus 50
6. Kaavatyöhön osallistuneet 50
7. Asemakaavan seurantalomake 52
8. Asemakaavakartta ja määräykset 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 7.3.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kielotiellä välillä Virnatie-Neilikkatie, Kielotie 58656-1.

- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Talvikkitie-Kielotie, Tikkurilantie 58661-4.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Liljatie-Talvikkitie, Tikkurilantie 58661-3.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Osmankäämintie-Liljatie, Tikkurilantie 58661-2.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Kuriirikuja-Osmankäämintie, Tikkurilantie 58661-1.
- 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.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- 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
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006
- Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 23.5.2022.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022
- Vantaan ratikan rakentamiskustannukset, kustannusraportti 16.3.2023. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalueella muuttamalla osia korttelialueista ja lähivirkistysalueista katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualueen levennykset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialueita (A), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT), moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta (LH/AM) sekä puistoaluetta (P) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin.

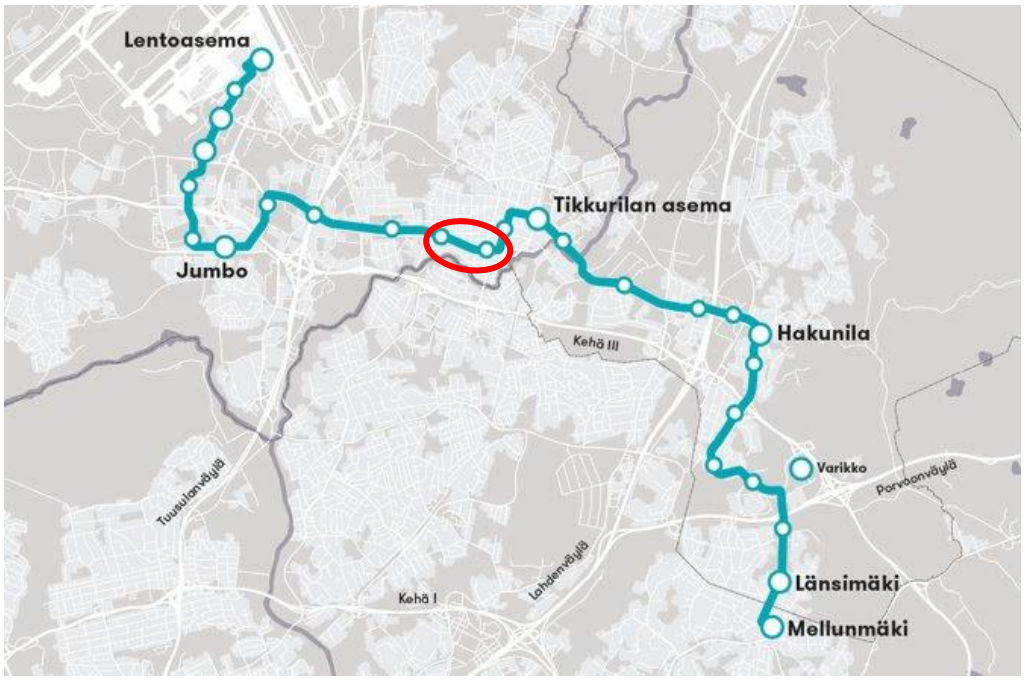
Kortteliin 61104 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Viertolan koulun tontille esitetään meluestettä. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

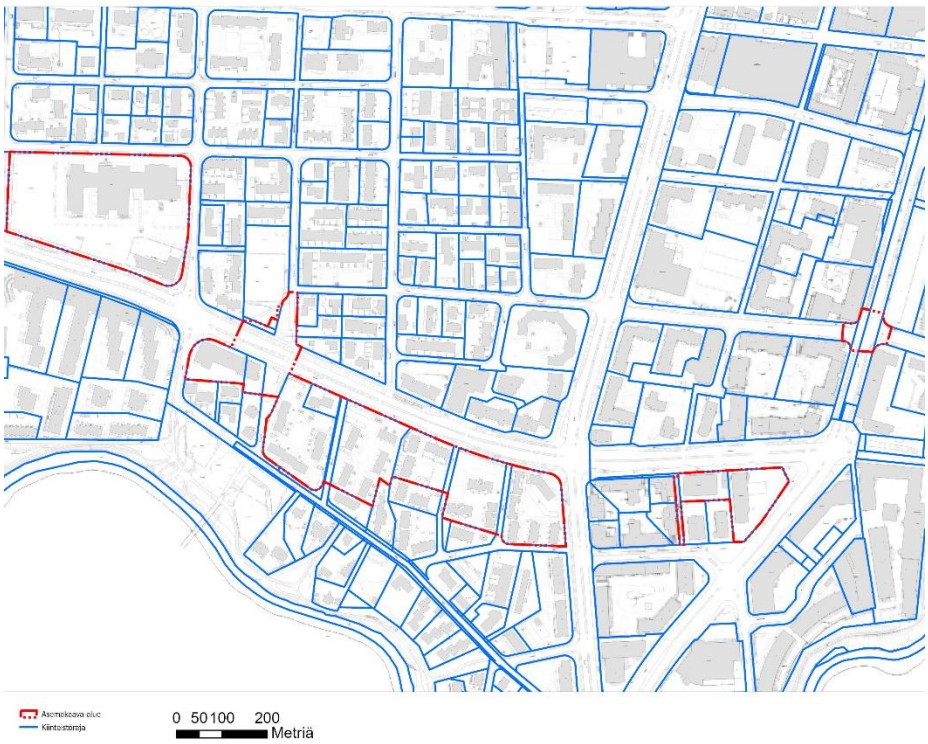
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

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

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



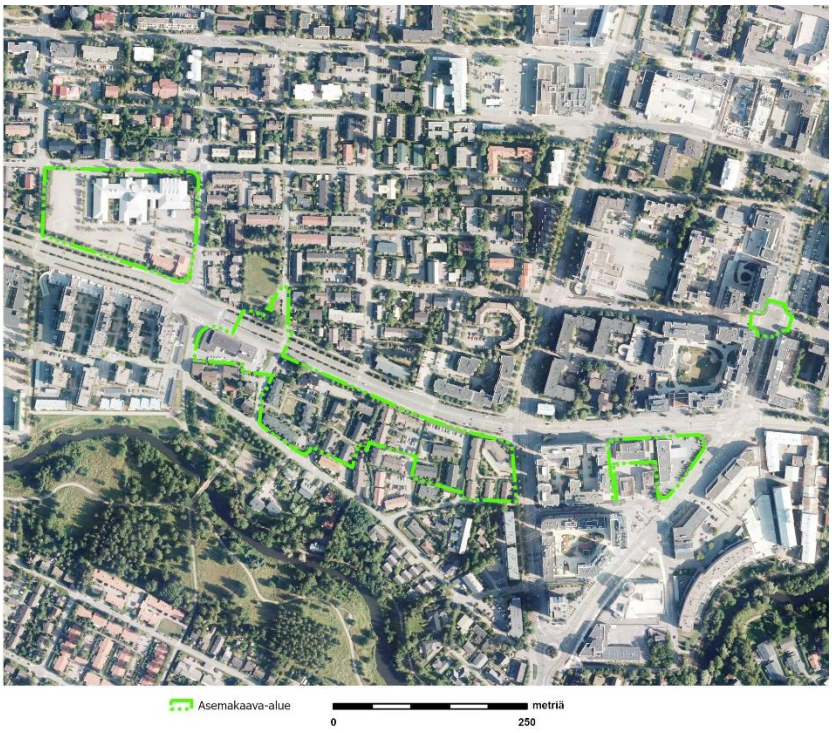
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee noin puolen kilometrin etäisyydellä Tikkurilan asemalta länteen. Helsingin kaupungin raja on lähimmillään noin 150 metrin etäisyydellä. Alueelta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle alle viisi kilometriä. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 6,5 hehtaaria.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

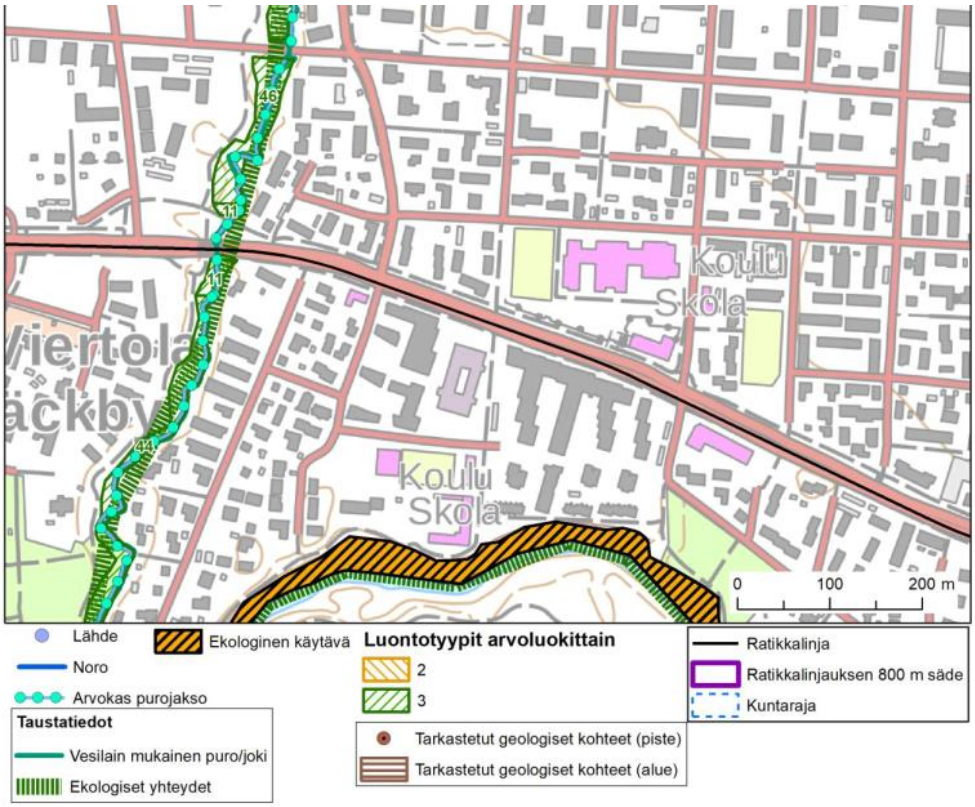
Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Tikkurilantien varteen tiiviisti rakennettuun ympäristöön. Tikkurilantie on maisemallisesti merkittävä tielinja, jonka ympärille muu alue on muodostunut. Tielinjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin sitä ympäröivät alueet olivat pääasiassa peltoa. Peltomaisema on nähtävillä vielä 1970-luvun ilmakuvissa, mutta nykyisin alue on suurelta osin asfalttipäällysteistä ja rakennettua. Puustoa on rakennusten lomassa ja teiden reunamilla.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021*).

Asemakaavamuutosalueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu luontoselvityksen mukaisia arvokkaita luontokohteita.



Kuva 5. Arvokkaat luontokohteet kaava-alueen lähiympäristössä. (Faunatican raportteja 38/2021)

Vesistöt ja vesitalous

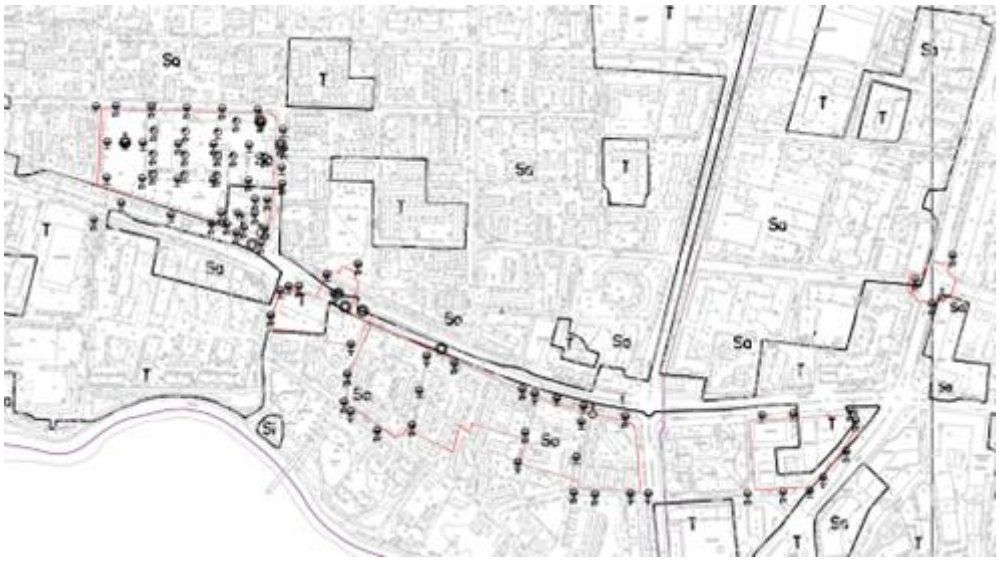
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsee Kylmäoja (pienvesikohde), joka laskee kaavamuutosalueen eteläpuolella virtaavaan Keravanjokeen. Kylmäoja on nostettu esille vesilain mukaisena purona tai jokena Vantaan ratikan luontoselvityksessä (*Faunatican raportteja 38/2021*).

Kaavamuutosalueen hulevedet laskevat Tikkurilan ja Viertolan alueiden hulevesijärjestelmien kautta suoraan Keravanjokeen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan (kuva 6) mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin savikkoa ja täyttöä. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään n. 20 m kerros savea. Saven alla maaperä vaihtuu siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 23,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu viimeisimpien mittausten mukaan korkeimmillaan n. 2,4 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 6. Maalaji- ja pohjatutkimuskartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

Topografia

Katualue ja rakennetut alueet ovat pääosin melko tasaisia. Kylmäojan kohdalla maasto hieman laskee.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Viertolassa asui vuoden 2019 alussa noin 6100 asukasta ja Tikkurilassa noin 5000. Molempien kaupunginosien väkiluku on kasvanut tasaisesti viimevuosien aikana. Vuoteen 2025 mennessä Viertolan väkiluvun ennustetaan kasvavan noin 7700 asukkaaseen ja Tikkurilassa noin 9000 asukkaaseen. Nykyisin Tikkurilan ja Viertolan alueilla väestö painottuu aikuisiin.

Viertolaan sekä Tikkurilaan rakentui vuoden 2018 aikana molempiin noin 270 uutta asuntoa. Tikkurilan suuralueella asuntotuotannon ennustetaan tulevaisuudessa painottuvan kerrostaloihin.

Asuminen

Kaavamuutos alueella sijaitsee useita asuinrakennuksia. Alueelle sijoittuu yhteensä 19 rivi- ja ketjutaloa tai kerrostaloa.

Sosiaalinen ympäristö

Vantaan alueista Tikkurilan suuralueella on Myyrmäen suuralueen ohella vähiten alle 16-vuotiaita asukkaita. Suuralueella perheitä on vähän ja perheiden koko on Vantaan pienimpiä. Tikkurilan kaupunginosassa asuntokuntien keskikoko on Vantaan alhaisin ja alueella asuu eniten yksinasuvia. Viertolan kaupunginosassa asuu keskimääräistä enemmän yli 65-vuotiaita ja vähemmän alle 16-vuotiaita ja useat alueen asukkaista on lapsettomia pariskuntia.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueella sijaitsee huoltoasema, useampia toimistoja, pizzerioita ja kauneudenhoidon palveluita. Alueelle sijoittuu Viertolan koulun Liljatien toimipiste ja Jokirannan toimipiste sijaitsee alueen läheisyydessä. Myös Tiedekeskus Heureka sijaitsee muutosalueen läheisyydessä. Tikkurilan keskustan monipuoliset palvelut sijaitsevat alueen välittömässä läheisyydessä.

Tikkurilan suuralue on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Vuonna 2018 tilaston mukaan työpaikat painottuivat eniten tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkoihin.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan keskustan läheisyydessä ja kaavamuutosalueella on pääasiassa asuinrakennuksia. Palvelut sijaitsevat Tikkurilan aseman tuntumassa. Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitsee laaja asumiselle varattu alueen osa. Myös eteläpuolella sijaitsee asumiselle varattuja alueita, jotka rajautuvat Keravanjokeen.

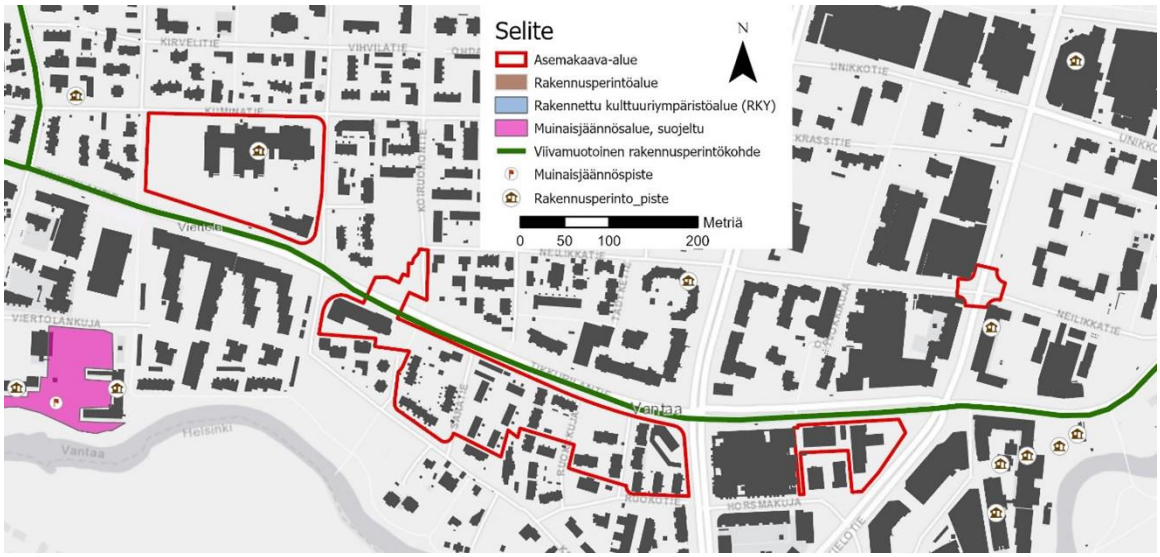
Kaavamuutosalueen kaupunkikuva on pääasiassa tiivistä rakennettua ympäristöä. Rakennuskannasta suurin osa on rivitaloja. Rakentaminen sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittävän Tikkurilantien varteen ja sitä ympäröiville alueille. Alueen eteläpuolella sijaitseva rakentaminen rajautuu Keranvanjoen verralla oleviin viheralueisiin.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Tikkurilantien nykyinen linjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin alue on ollut avointa peltomaisemaa, joka on hiljalleen täydentynyt. Alue oli vielä 1970-luvulle asti selkeästi peltovaltaista, mutta 1980-luvulta lähtien alue on alkanut rakentua nykyiselleen. Vanhoja tielinjoja lukuun ottamatta alueella on vähän historiallista kerrostumaa nähtävissä. Tikkurilantien linja on osa historiallista Suurta Rantatietä (Kuninkaantie). Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla. Tikkurilantie on inventoitu luokkaan R1 eli kohde on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä. Tikkurilantieltä pohjoiseen suuntautuva Osmankäämintie on vanha kylätie.

Viertolan koulu on kaupungin karttapalvelussa inventoitu luokkaan K eli kohteen arvottaminen on kesken. Syksyllä 2022 on suoritettu Vantaan 1980-1990-lukujen rakennuskannan inventointityö, jonka tuloksena Viertolan koulu poistettiin rakennusperintölistaukselta. Kohteella ei ole merkittäviä suojeluarvoja, joiden perustella rakennus tulisi asemakaavassa suojella.

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.



Kuva 7. Kaava-alueen (punainen viiva) läheisyyteen sijoittuvat historialliset rakennuskohteet. Viertolan koulun rakennus näkyi selostuksen kirjoittamisen aikaan vielä keskeneräisenä inventointikohteena.

Virkistys

Kaavamuutosalueelle sijoittuu osa Liljanpuistoa. Kaava-alueelta on yhteydet Vantaan virkistysalueja latuverkostoon, kuten Keravanjoen jokirantaan alueen eteläpuolelle. Tikkurilan keskuspuisto sijaitsee alueen pohjoispuolella.

Liikenne

Autoliikenne

Tikkurilantie on alueen pääkatu. Alueelta on yhteydet Kehä III -väylälle.

Julkinen liikenne

Tikkurilan juna-asema sijaitsee reilun puolen kilometrin päästä alueelta. Julkisella liikenteellä sinne pääsee reilussa kymmenessä minuutissa. Lentokentälle aikaa kuluu vajaa puoli tuntia julkisen liikenteen kulkuvälineillä. Tikkurilantien varrella sijaitsee useita paikallisliikenteen bussipysäkkejä.

Kävely ja pyöräily

Tikkurilantien eteläpuolella kulkee pyöräbaana. Alueella on monipuolisesti myös muita kevyenliikenteen reittejä, kuten paikallispyöräteitä.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueet sijaitsevat kokonaan vesihuollon toiminta-alueella.

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 + 80. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

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

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalueiden kuivatus perustuu hulevesiviemäröintiin. Hulevedet johdetaan Viertolan ja Tikkurilan alueiden hulevesiviemäreitä pitkin suoraan Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle Kielotietä, Talvikkitietä ja Tikkurilantietä sekä Horsmakujaa, Saratietä, Liljatietä ja Ruokokujaa pitkin.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Kielotietä, Talvikkitietä ja Tikkurilantietä sekä Horsmakujaa, Saratietä, Liljatietä ja Ruokokujaa pitkin.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Alueen läntinen osa on merkitty yleiskaavassa 2020 lentomelun lentomeluvyöhykkeeksi 3 (LDEN 50-55dB). Itäpuoli alueesta ei ole lentomelualuetta.

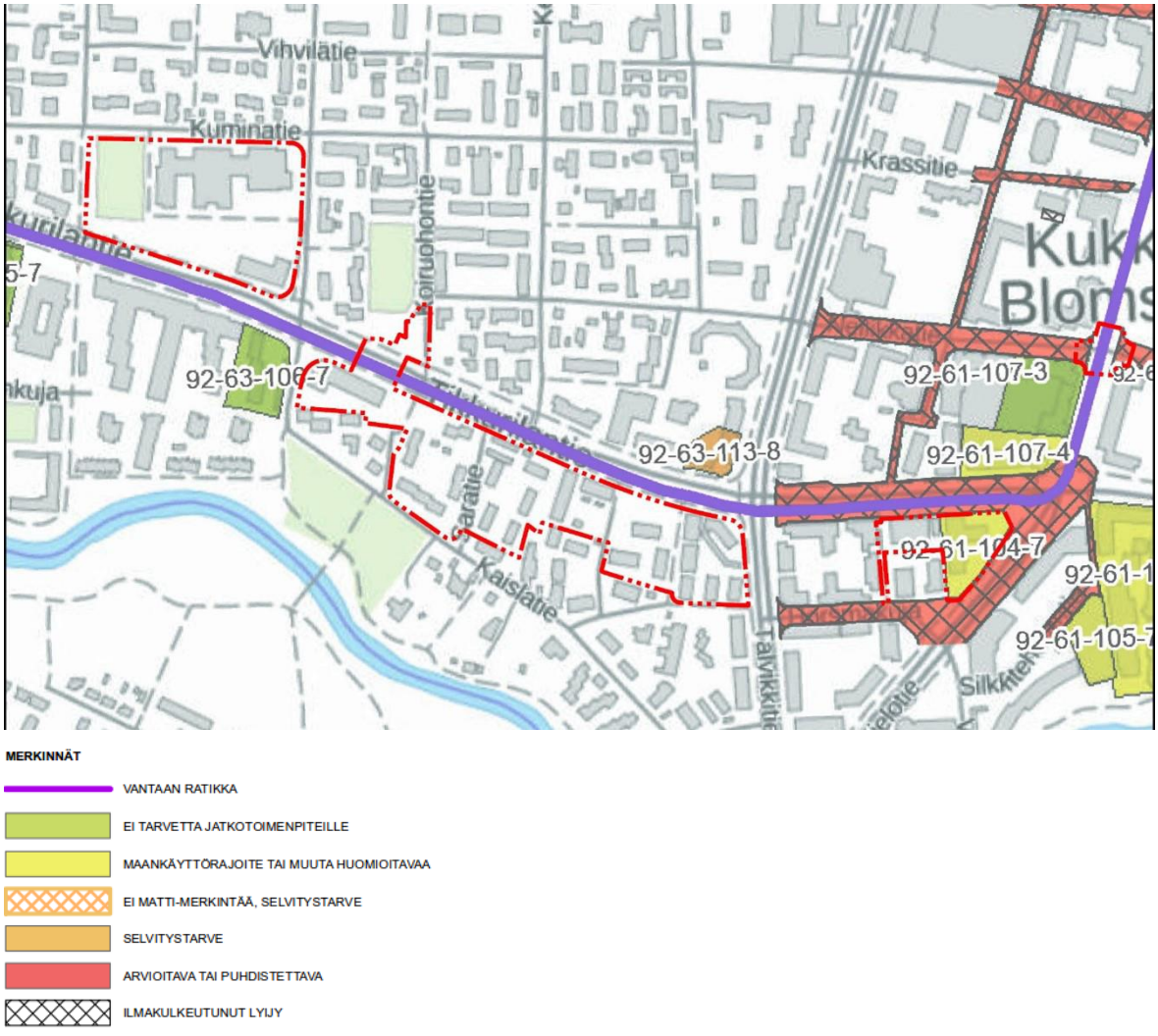
Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.8.2022*) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on Tikkurilantie ja Kielotie. Tikkurilantien tiemelu päiväaikaan nousee 60–65 dB:n ja Kielotien päivämelu 65–70 dB:n.

Kuva 8. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

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.

Kiinteistöllä 92-61-104-7 on toiminut huoltoasema 1950-luvulta lähtien. Kohteessa on tehty kunnostustöitä vuonna 2000. Kohteesta tulee tarkistaa selvitystarve. Tikkurilantielle välillä Talvikkitie-Kielotie on osoitettu selvitystarve ja tälle alueelle on ilmakulkeutunut lyijyä.

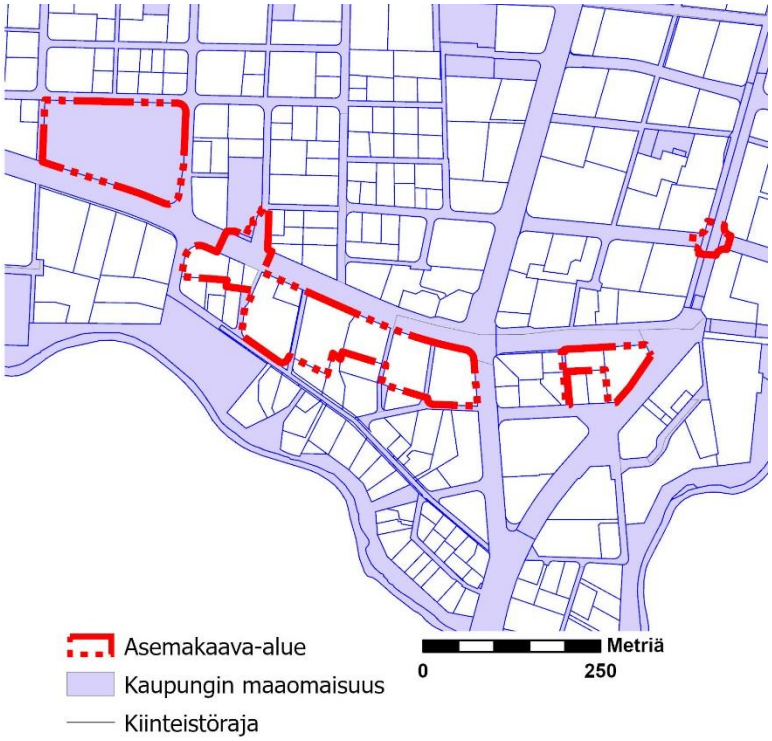


Kuva 9. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä yleisten rakennusten (Y) korttelialueen 92-63-119-1. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 3,01 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 3,46 ha.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
92-63-105-2 Evä-Kara Oy
92-421-12-85 Evä-Kara Oy / Rakennusliike Evälahti Oy
92-63-107-1 Kiinteistö Oy Tikkurilantie 68
92-421-12-419 K ja R Tammela Oy
92-63-108-10 Asunto Oy Saratie 2
92-63-108-11 Asunto Oy Vantaan Saratie 4
92-421-12-78 YIT Suomi Oy
92-63-109-7 Asunto Oy Viertolansara
92-63-109-8 Asunto Oy Paadenkulma
92-63-110-1 Asunto Oy Kuriirinpuisto
92-63-111-1 Asunto Oy Talvikkitie 18
92-61-104-4 Kiinteistö Oy Vantaan Tikkurilantie 48
92-61-104-7 BC Real Estate Oy



Kuva 10. Kaupungin maanomistus lilalla.

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

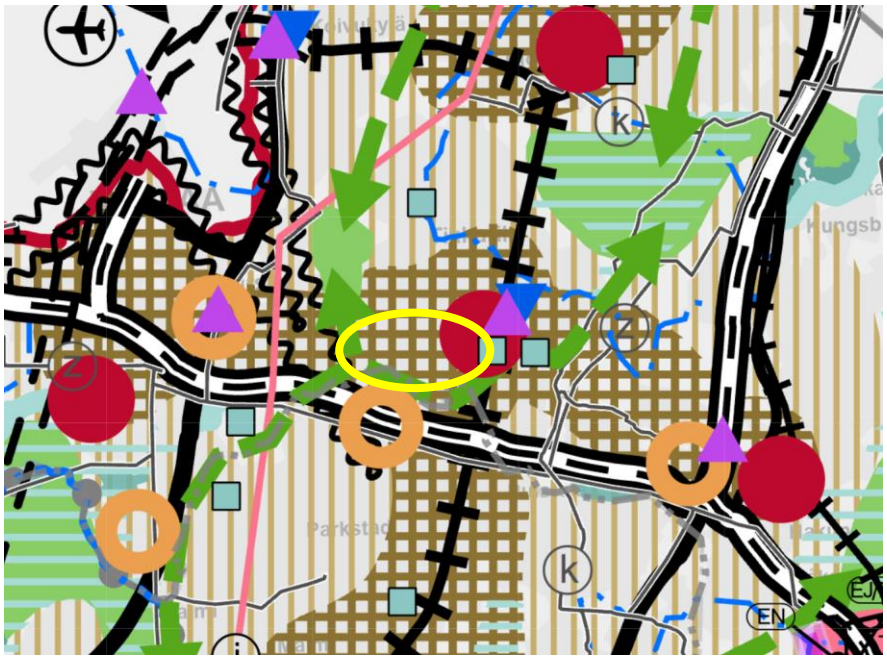
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. 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 rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen eteläpuolella kulkee Keravanjoen viheryhteystarve.

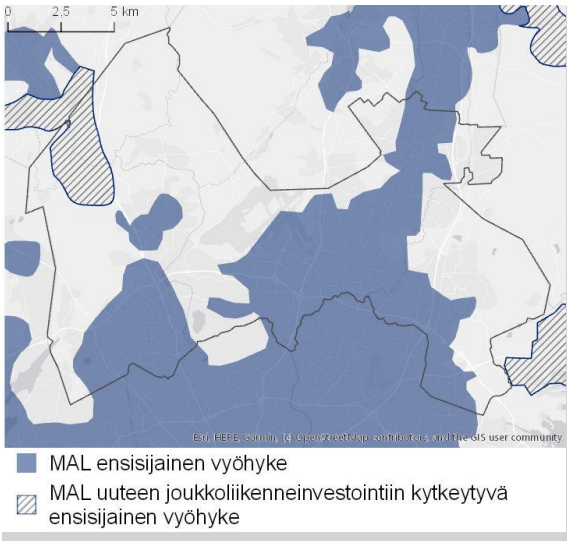
Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 11. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

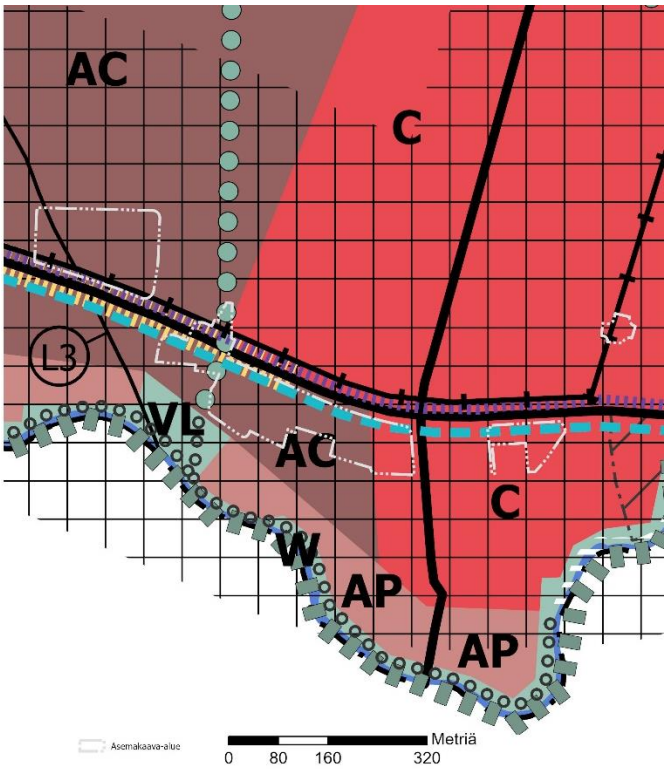


Kuva 12. *Ote MAL 2019 -suunnitelmasta*.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C), asuntovaltaista keskusta-aluetta (AC) sekä asuinaluetta (A). Lisäksi koko alue on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi ( ). Tikkurilantielle on osoitettu pyöräliikenteen baana ( ), raitiotien reitti ( ), suuri rantatie ( ) sekä osalle matkaa katukuvan kehittämisvyöhyke ( ). Lisäksi kaavamuutosalueen halki kulkee pohjois-etelä suuntaisesti virkistysalueyhteystarve ( ) ja lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55dB) ( ). Kaavahanke on yleiskaava 2020 mukainen.

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



Kuva 13. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

Asemakaava

Kuva 14. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, moottoriajoneuvojen huoltoaseman korttelialuetta (LH/AM), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT-1), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialuetta (A) sekä puistoaluetta (VP).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava Tikkurila-Viertola 630100 (KV 18.6.1973).
- Asemakaava kortteli 63110-63111 ja katualueet 630200 (KV 16.11.1979).
- Asemakaava Tikkurila VIII 610400 (KV 15.3.1982).
- Asemakaavan muutos kortteli 61104 000342 (KV 30.7.1984).
- Asemakaavan muutos kortteli 63106 sekä katu- ja virkistysalueet 001788 (KV 13.6.2005).
- Asemakaavan muutos kortteli 61141 sekä katualueita 001945 (KV 2.3.2009).
- Asemakaavan muutos osa korttelia 63107 sekä katualuetta 002045 (KV 15.11.2010)
- Asemakaavan muutos osa korttelia 61110 sekä katualuetta 002142 (KV 7.4.2014).

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

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.

Erkkolankaari
Erkkolankaari
Liikennemaa
Liikennemaa
Liikennemaa

Kuva 16. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä (WSP Finland 2019). Viertolan raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.*

Kuva 17. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä ja Kielotiellä (WSP Finland 2019). Silkkitehtaan raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

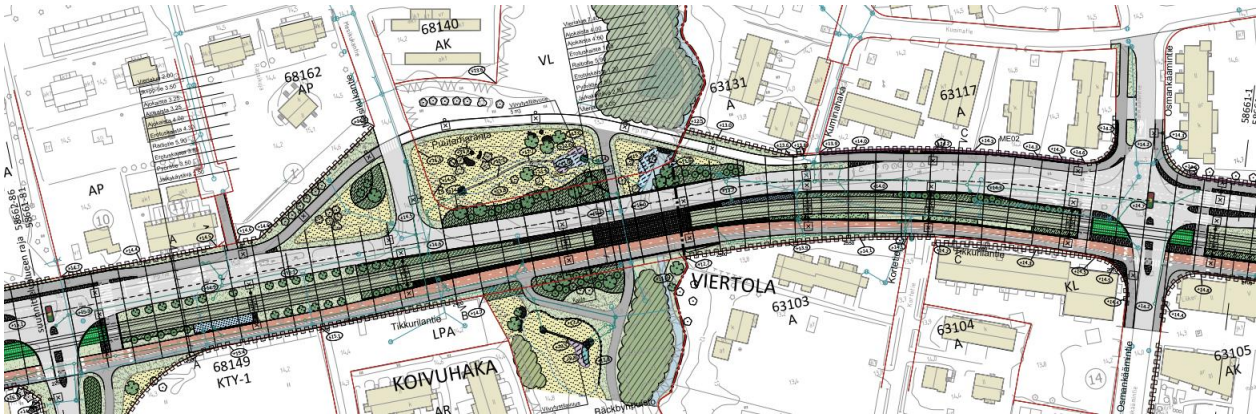
Katu- ja puistosuunnitelmat

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

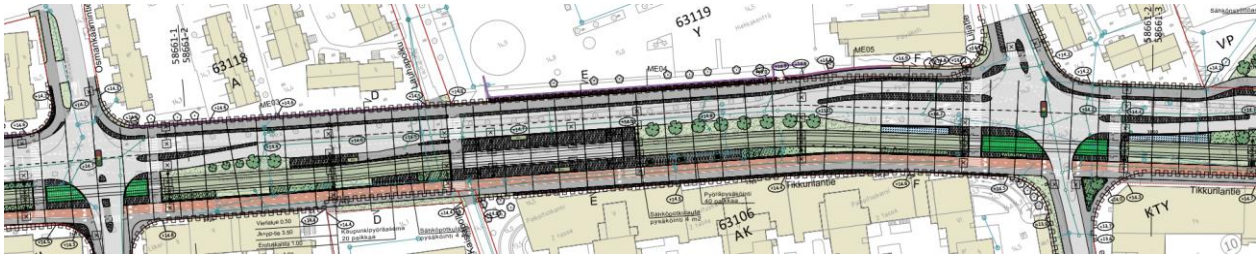
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Viertolan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 12.1.2022 ja 27.1.-9.2 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.

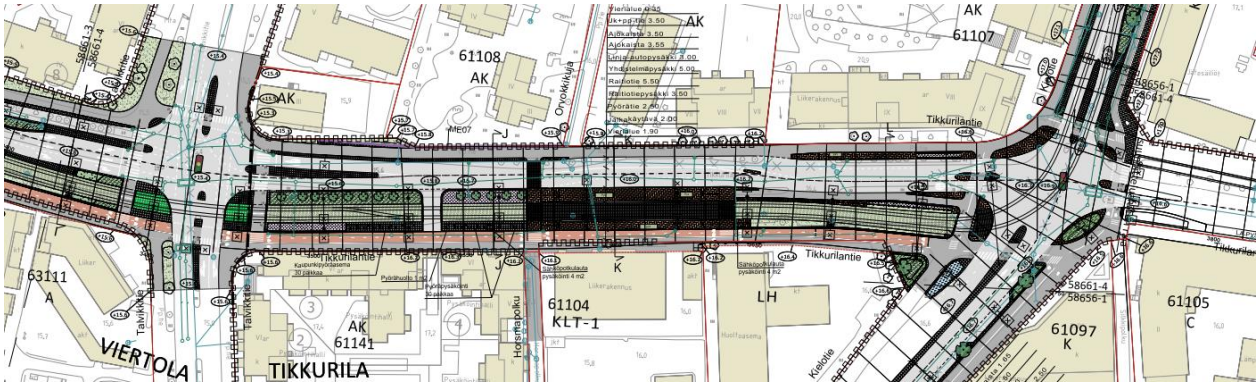


Kuva 18. Tikkurilantie välillä Kuriirikuja – Osmankäämintie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

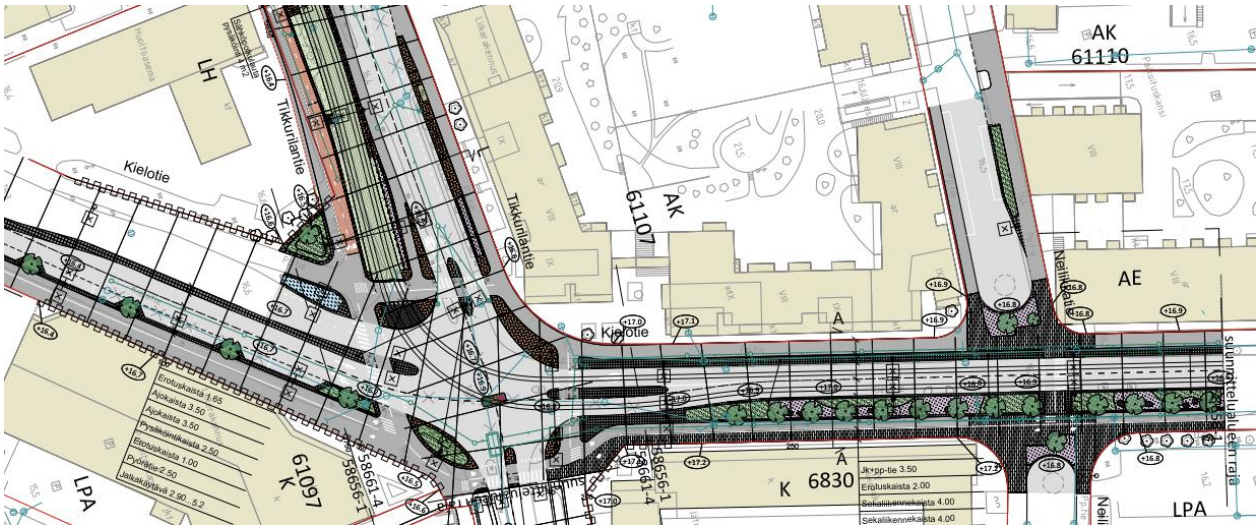


Kuva 19. Tikkurilantie välillä Osmankäämintie – Liljatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Kuva 20. Tikkurilantie välillä Liljatie – Talvikkitie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



Kuva 21. Tikkurilantie välillä Talvikkitie – Kielotie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



Kuva 22. Kielotie välillä Virnatie – Neilikkatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Ratikan kaavarunko

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

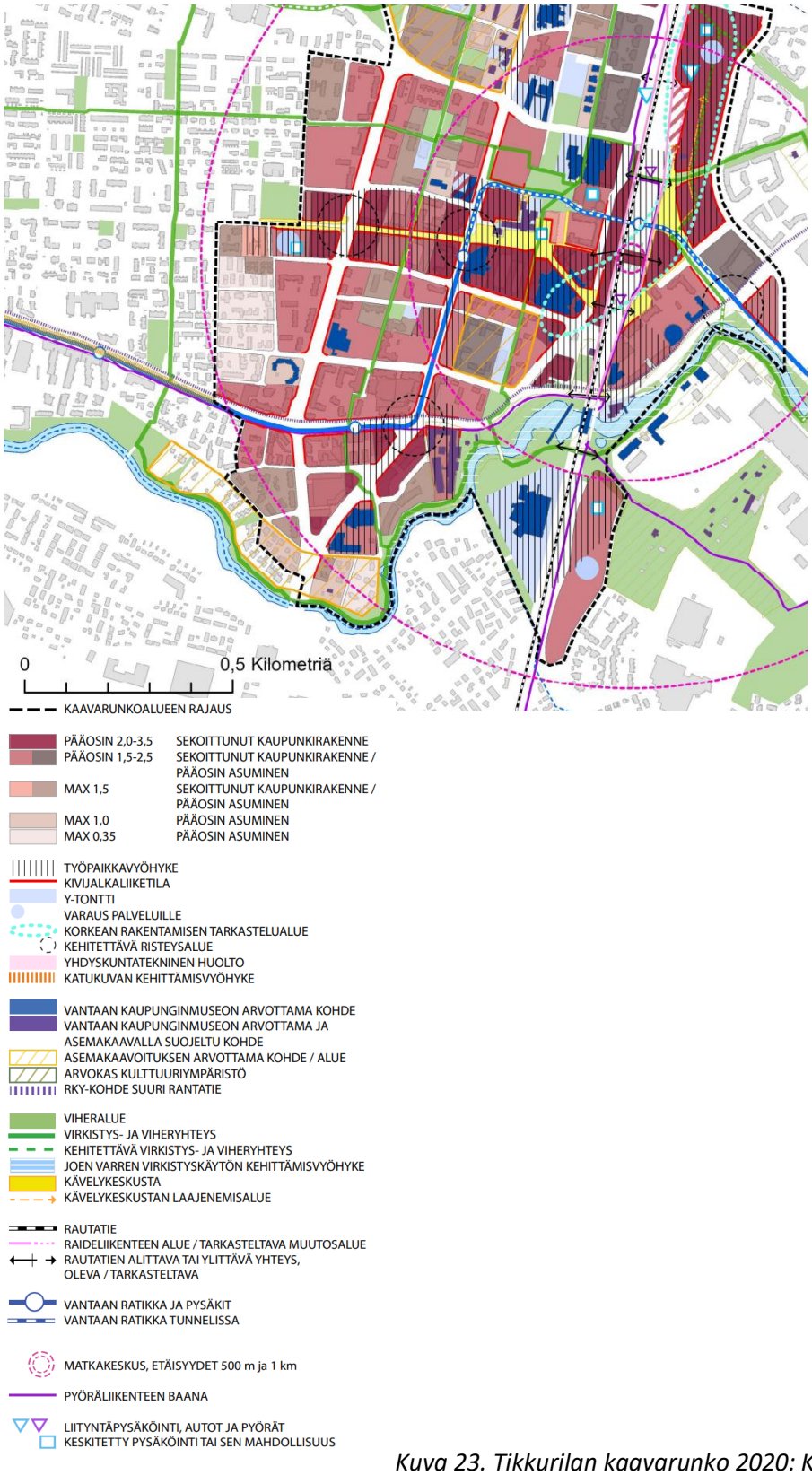
Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä kevään 2023 aikana.

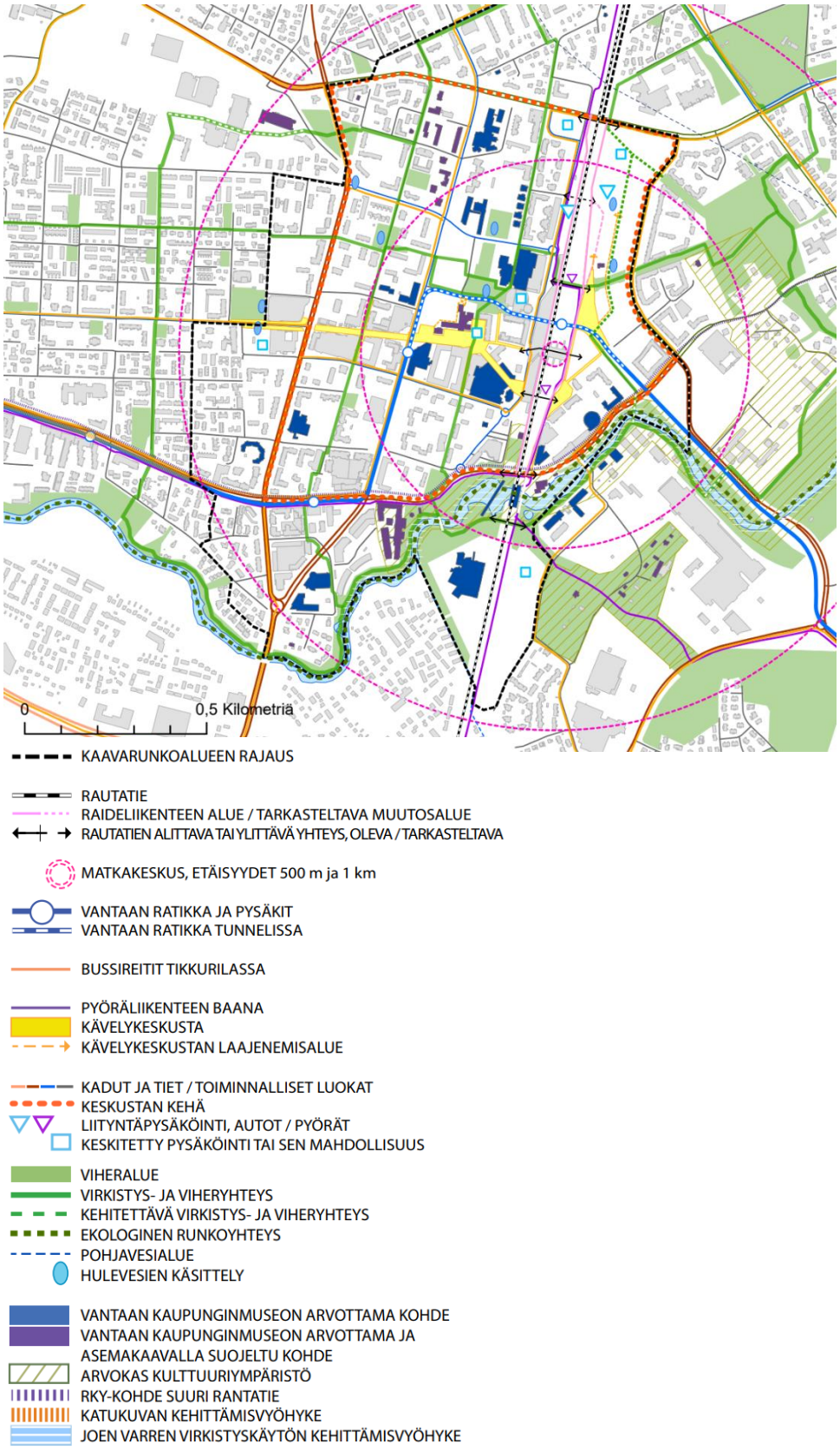
Tikkurilan kaavarunko

Tikkurilan kaavarungon päivitys on käynnissä. Kaavarunko ohjaa asemakaavoitustyötä ja antaa suuntaa alueen kehitykselle. Kaavarungon suunnittelualue kattaa Tikkurilan kaupunginosan ja osan Hiekkaharjusta, Jokiniemestä, Kuninkaalasta ja Viertolasta. Kaavamuutosalueen itäosa kuuluu Tikkurilan kaavarungon alueelle. Kaavarunko tarkastelee Tikkurilan keskustan kehitystä vuoteen 2040 saakka. Se mahdollistaa 10 000 asukkaan ja 4 000 työpaikan lisäyksen alueelle.

Tikkurilan kaavarungossa (9.8.2021) on osoitettu Vantaan ratikan linjaus sekä pysäkit. Tikkurilantien ja Kielotien risteys on osoitettu kehitettävänä risteysalueena. Tikkurilantien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana. Horsmapolun ja Orvokkikujan välillä kulkee virkistys- ja viheryhteystarve.



Kuva 23. Tikkurilan kaavarunko 2020: Kaupunkikuva ja –rakenne, asuminen ja työ. (Vantaan kaupunki)



Kuva 24. Tikkurilan kaavarunko 2020: Liikenne, viheralueet ja hulevedet. (Vantaan kaupunki)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002458.

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

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

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

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

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

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. Viertolan kaavamuutoksen alueelta ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

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.

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

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 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 2; 10.6.2022 ja 16.6.2022. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin yhteensä 3.

Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin ja Viertolan asemakaavamuutoksen valmisteluaineistoon.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettyinä)

BC Real Estate Oy:
BC:llä on omistuksessaan huoltoasemakäyttöön kaavoitettu (LH) tontti. Neste-K- konseptin käytössä oleva tontti toimii huoltoasemakiinteistönä. Mikäli ehdotettu liittymäkielto toteutusisi, pääsisi tontille kulkemaan ajoneuvoilla ainoastaan yhdestä suunnasta. Tikkurilantielle esitetty liittymäkielto heikentää merkittävästi tontilla olevan Neste-K- huoltoaseman toimintaedellytyksiä.

Katualueeksi muutettavaksi ehdotetulla alueella sijaitsevat tällä hetkellä Nesteen omistamat ja sen liiketoiminnan käytössä olevat polttoainesäiliöt. Niiden siirtäminen toisaalle aiheuttaisi merkittävän kustannuksen säiliöiden omistajalle Neste Markkinointi Oyj:lle.

BC:n näkökulmasta tontin pienenemisellä on huomattava kiinteistön arvoa alentava vaikutus myös kiinteistön rakennusoikeuden pienenemisen vuoksi.

Kaavoittajan vastaus:

Liittymät ja liikennöinti tontille ja sieltä kadulle on tarkistettu katusuunnittelun toimesta. Katualueen raja on tarkistettu ja säiliöt mahtuvat kaavassa osoitetulla tontille kokonaisuudessaan. Kielotien puolelta avataan tontille toinen liittymä korvaamaan Tikkurilantien puoleisen liittymän poistumista. Tontin pinta-alan pieneneminen ei vähennä tontin rakennusoikeutta, sillä tontin tehokkuusluku on muutettu rakennusoikeusluvuksi.

Neste Markkinointi Oy:
Neste Markkinointi Oy hallinnoi pitkäkestoisen vuokraoikeuden perusteella määräalaa huoltoasemakäyttöön kaavoitetusta tontista osoitteessa ….. . Tontin omistaa BC Real Estate Oy. Tontilla harjoitetaan polttonesteiden jakelun lisäksi myymälä-, kahvila- ja autonpesuliiketoimintaa.

Nesteen tarkoituksena on ollut jatkaa ja kehittää polttonesteiden jakelua nykypaikalla pitkälle tulevaisuuteen. Esitetyssä asemakaavan muutoksessa huoltoasemakiinteistön Tikkurilantien puoleiselle kiinteistön sivulle on esitetty liittymäkieltoa, josta tällä hetkellä on voimassa olevan asemakaavan sallima ajoliittymä. Huoltoasematoiminnan kannalta molempien ajoliittymien säilyttäminen on aivan olennainen asia. Kielotien kaistoja jakaa keskikoroke eikä kehätieltä lähestyttäessä huoltoasemakiinteistölle ole mahdollista kääntyä vasemmalle.

Säiliöautologistiikka toimittaa polttoaineet jakeluasemalle ja se edellyttää toimivia, turvallisia liikenneyhteyksiä katuverkolta tontille ja sieltä pois. Säiliöauto käyttää Tikkurilantien puoleista ajoliittymää poistuakseen tontilta ja ajoliittymän poistaminen ei mahdollistaisi säiliöauton ulosajoa. Osa tontista lunastettaisiin katualue käyttöön. Nesteen polttoainesäiliöt sijaitsevat osittain tuolla lunastettavaksi suunnitellulla alueella.

Kaavoittajan vastaus:
Liittymät ja liikennöinti tontille ja sieltä kadulle on tarkistettu katusuunnittelun toimesta. Katualueen raja on tarkistettu ja säiliöt mahtuvat kaavassa osoitetulla tontille kokonaisuudessaan. Kielotien puolelta avataan tontille toinen liittymä korvaamaan Tikkurilantien puoleisen liittymän poistumista.

Asunto-osakeyhtiö:
Asuntojen sisäänkäynnit ovat Tikkurilantien puolella. Jos nykyinen tila rakennuksen seinästä tontin rajaan jäisi alle kaksi metriä, niin rakennuksen ovelle ei pääse enää pelastusajoneuvolla tai muuttoautolla. Lumenauraus ei onnistu koneellisesti Lumen sijoittelu tontilla tulee mahdottomaksi

Kaavoittajan vastaus:
Rakennus on rakennettu aivan kiinni voimassa olevan asemakaavan osoittaman rakennusalan Tikkurilantien puoleiseen reunaan. Voimassa olevassa asemakaavassa Tikkurilantien puoleisella tontin sivulla tontin rajan ja rakennusalan väliin on osoitettu istutettavaksi tarkoitettu alueen osa. Pelastusajoneuvojen reittiä tai huoltoajoreittiä ei ole voimassa olevassa kaavassa osoitettu mielipiteessä esitetylle alueelle. 002458 asemakaavamuutoksen myötä istutettavaksi tarkoitettu alueen osa supistuu Tikkurilantien puoleisella rajalla. Pelastusreitti ja huoltoajot tontille kulkevat Ruokokujan kautta. Pelastuksen voi toteuttaa tontin pihan puolelta. Lumien sijoittelu ratkaistaan tontin sisäisillä järjestelyillä.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalin mielipiteiden perusteella kaavaan tehtiin yksi korjaus korttelissa 61104, jossa Kielotien puolelta poistettiin osa voimassa olevan asemakaavan ajoliittymäkiellosta.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 8 kappaletta. Muistutuksia vastaanotettiin kolme (3) kappale.

Muistutukset:

Muistuttaja 1:

Neilikkatien- ja Orvokkikujan pysäköinnin kanssa on tälläkin hetkellä vaikeuksia. Autoja pysäköidään jatkuvasti väärin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita niin autoilijoille kuin jalankulkijoillekin. Parannus pitää tehdä sekä Neilikkatielle että Orvokkikujalle huolimatta siitä tuleeko Vantaan ratikka vai ei.

Neilikkatien ja Talvikkitien risteys. Liikennejärjestely puuttuu kaava-alueesta mutta se on aivan oleellinen osa ratikkakaavaa jos Talvikkitieltä ei kaavaehdotuksen mukaan enää saa kääntyä Kielotielle. Jo tällä hetkellä Talvikkitien risteyksessä kääntyminen Neilikkatieltä vasemmalle Talvikkitielle kohti Kehä kolmosta on ruuhka-aikana lähes mahdotonta. Kun Kielotien autokaistoja vähennetään, niin iso osa läpikulkevasta liikenteestä siirtyy kulkemaan Talvikkitielle (mikä ilmeisesti on kaavoittajan tarkoituskin), niin siellä liikennemäärä lisääntyy valtavasti. Silloin kääntyminen Neilikkatieltä Tikkurilantielle tulisi mahdottomaksi etenkin ruuhka-aikoina. Talvikkitien ja Neilikkatien risteykseen on rakennettava kiertoliittymä tai liikennevalot ajoneuvoliikenteen sujuvoittamiseksi sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Vastine:
Vantaan ratikka: Viertola kaava-alueeseen kuuluu Neilikkatien ja Kielotien liittymä. Neilikkatie ei kuulu kaava-alueeseen muilta osin. Neilikkatien ja Orvokkitien pysäköinti- ja liikennejärjestelyt eivät kuulu kaava-alueeseen 002458. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys ei kuulu kaava-alueeseen.

Asemakaavassa 002458 Vantaan ratikka: Viertola kääntyminen Kielotieltä Neilikkatielle on katkaistu. Jatkossa Kielotieltä ei enää saa kääntyä Neilikkatielle. Tämä tulee rauhoittamaan Neilikkatien liikennettä, kun läpiajoliikenne Talvikkitieltä Neilikkatien kautta Kielotielle kielletään. Kielotiellä tulee olemaan sekaliikenne, jossa ratikan raiteet kulkevat kadun keskellä yhdessä ajokaistojen kanssa. Kielotiellä ajokaistoja vähennetään ja kevyen liikenteen kaistoja parannetaan.

Tikkurilantien ja Talvikkitien risteys tehdään liikennevalo-ohjattuna.

Ei toimenpiteitä.

Muistuttaja 2:
Neste Markkinointi Oy:
Neste pyytää, että asemakaavan muutosehdotuksessa Kielotien puoleiset liittymäkieltoalueet muutetaan siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Lisäksi Neste pyytää, että kaavaehdotuksessa otetaan huomioon tontin ja nykyisten maanalaisten polttonestesäiliöiden suojaetäisyydet.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Muistuttaja 3:
BC Real Estate Oy
Pyydämme, että kaavaehdotuksessa muutetaan liittymäkieltoaluetta siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Pyydämme, että tontin rajaa siirretään kaavaehdotuksessa niin, että nykyiset säiliöt ovat BC:n tontilla ja että rajan määrittelyssä otetaan huomioon säännösten mukainen suoja-alue.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Lausunnot:

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. HSY lausuu, että uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos:
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos tuo esille, että mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.

Vastine:
Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes:
Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.

Vantaan kaupunginmuseo:
Vantaan kaupunginmuseon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Kaupunginmuseo toteaa, että asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Kaupunginmuseon mukaan määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.

Vastine:
Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katuympäristössä nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkinympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.

Helsingin Seudun Liikenne HSL:
HSL toteaa, että Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. HSL kuitenkin pyytää vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. HSL toteaa, että Vantaan Asuntoalueiden pysäköintimitoitus -ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikkaa/asunto. Lisäksi muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m2.

Vastine:
Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan

katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena.

Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.

Uudenmaan Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus ELY:
ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

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

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

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

ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

ELY-keskus sanoo, että on hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. ELY-keskus toteaa, että kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. ELY-keskus tuo esille, että asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyys huomioiden merkintää on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi.

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

Vastine:
Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.

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

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.

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

Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu melueste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus

saattaa poiketa hieman toteutettavasta meluesteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että melueste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen pituutta.

Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittyvän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 " Vaihteiden kohdalla sijaitsevissa asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteen kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40– 44 dB."

Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Vantaan Energia toteaa, että muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella [on] ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Vantaan Energia toteaa, että mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

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

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281.

Uudenmaan liitto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa 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, kestävyyden 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 vähähiilisyyteen tähtääviä 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 katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö 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 tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Viertolan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 12.1.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

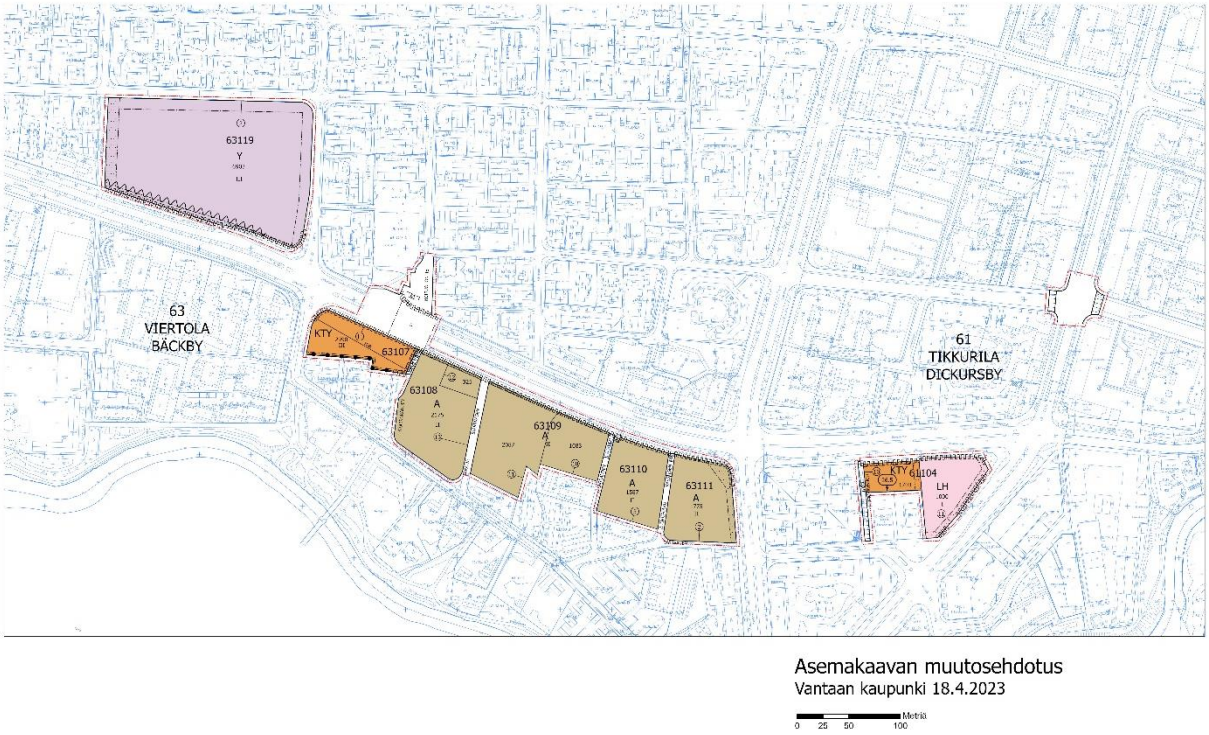
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä muuttamalla osia korttelialueista sekä puistoalueesta katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan

katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualueen muutokset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin.

Asemakaavan muutoksella muutetaan korttelien tehokkuuslukuja rakennusoikeusluvuksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Ajoyhteys- ja ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan kortteleissa 61104. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin Melumääräyksiä on lisätty korttelin 61104 tontille 10. Kortteliin 63119 merkitään meluseinä. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 25. Kuva kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavamuutoksessa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on kaavamuutoksessa muutettu rakennusoikeusluvuksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät ennallaan tontin pinta-aloista riippumatta.

Kaava-alueen pinta-ala on 65 259 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 21 628 k-m².

Asuinrakennusten korttelialueita (A) kaava-alueella on yhteensä 24 748 m². Rakennusoikeus on yhteensä 9 032 k-m².

Yleisten rakennusten korttelialueita (Y) on yhteensä 22 797 m². Rakennusoikeus on yhteensä 6 903 k-m².

Toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) alueita on yhteensä 5 081 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 4 693 k-m².

Liikennealueita on yhteensä 12 633 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 2 081 m².

Virkistysalueiden (VP) määrä pienenee kaavamuutoksen myötä 297 m²

Maanalaisia tiloja on yhteensä 3 236 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Suunnittelualueelle sijoittuvasta sähkönsyöttöasemasta (et) on annettu kaupunkikuvallinen määräys.

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.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu asuntorakentamisen korttelialueista (A), yleisten rakennusten korttelialueesta (Y), huoltoasemien korttelialuetta (LH) sekä toimitilarakennusten korttelialueista (KTY). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

A, asuntorakennusten korttelialue
Korttelialueiden rajauksia on tarkistettu ja Tikkurilantiehen rajautuvia tontin osia on muutettu katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Tonttinumerot on tarkistettu. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

KTY, toimitilarakennusten korttelialue
Korttelialueen 61104 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja. Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. Ajo tontille tapahtuu Horsmapolun kautta. Uusi tonttinumero on 10. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla,

jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Korttelialueen 63107 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Uusi tonttinumero on 11. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

LH, huoltoasemien korttelialue

Korttelialueen 61104 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Kielotien puolelta on avattu uusi ajoneuvoliittymä poistamalla ajoliittymäkieltomerkinnästä osa. Uusi tonttinumero on 11. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Y, yleisten rakennusten korttelialue

Korttelialueen 63119 rajausta on tarkistettu ja tontista 2 muutetaan osa katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Korttelin Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu määräys meluesteen rakentamisesta. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla. Opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 24 dB.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 12.1.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Neilikkatien läpiajo Tikkurilantieltä on estetty muuttamalla osa Neilikkatien-Tikkurilantien risteyksestä jalankululle varatuksi kaduksi. Ajo kortteliin 61104 osoitetaan jatkossa Horsmakujan kautta. Liljapuiston eteläpuolelle katualueelle on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) katualueen sähkönsyöttöasemaa varten. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa 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 tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m^2. *(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. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Kaavassa on osoitettu varaus meluesteelle korttelin 63119 kadun puoleiseen osaan. Melueste tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

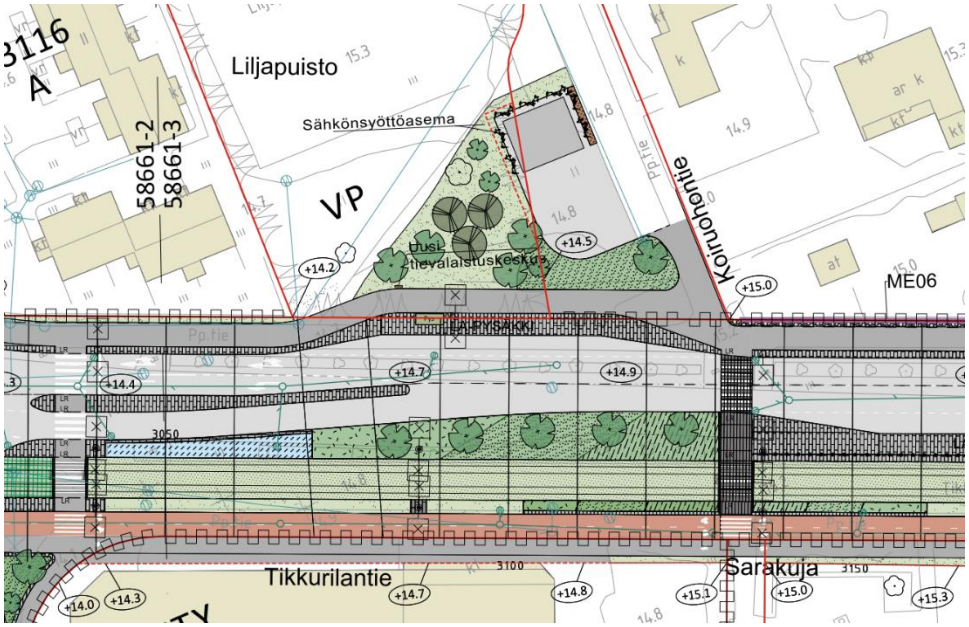
Liljapuiston eteläpuolelle Tikkurilantien katualueelle on osoitettu varaus sähkönsyöttöasemalle (et). Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 12.1.2022*) perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.

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

Kuva 26. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).



Kuva 27. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Liljatie-Talvikkitie. Kuvassa näkyy Liljapuiston yhteyteen suunniteltu sähkönsyöttöasema. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista. Nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

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 asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa *(Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset).* Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

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

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

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

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

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

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

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

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

Virkistys

Kaavan toteuttaminen muuttaa pienen osan Liljapuiston puistoaluetta katualueeksi. Muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta puistoalueen nykyiseen käyttöön.

Ratikan toteuttaminen parantaa yleisesti nykyisten virkistysalueiden saavutettavuutta kuten suunnittelualueen eteläpuolelle sijoittuvan Keravanjoen jokirannan saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin.
Alueen historiaa ja Suurta Rantatietä voi tuoda esille uusien rakenteiden, kuten meluesteen ja sähkönsyöttöaseman suunnittelussa ja toteutuksessa esimerkiksi taiteen keinoin. Viertolan koulu on syksyllä 2021 suoritetun Vantaan 1980-1990 toimitilarakennusten inventoinnin perusteella todettu suojeluarvoiltaan vähäiseksi, eikä kohteella ole suojelutarvetta.

Liikenne

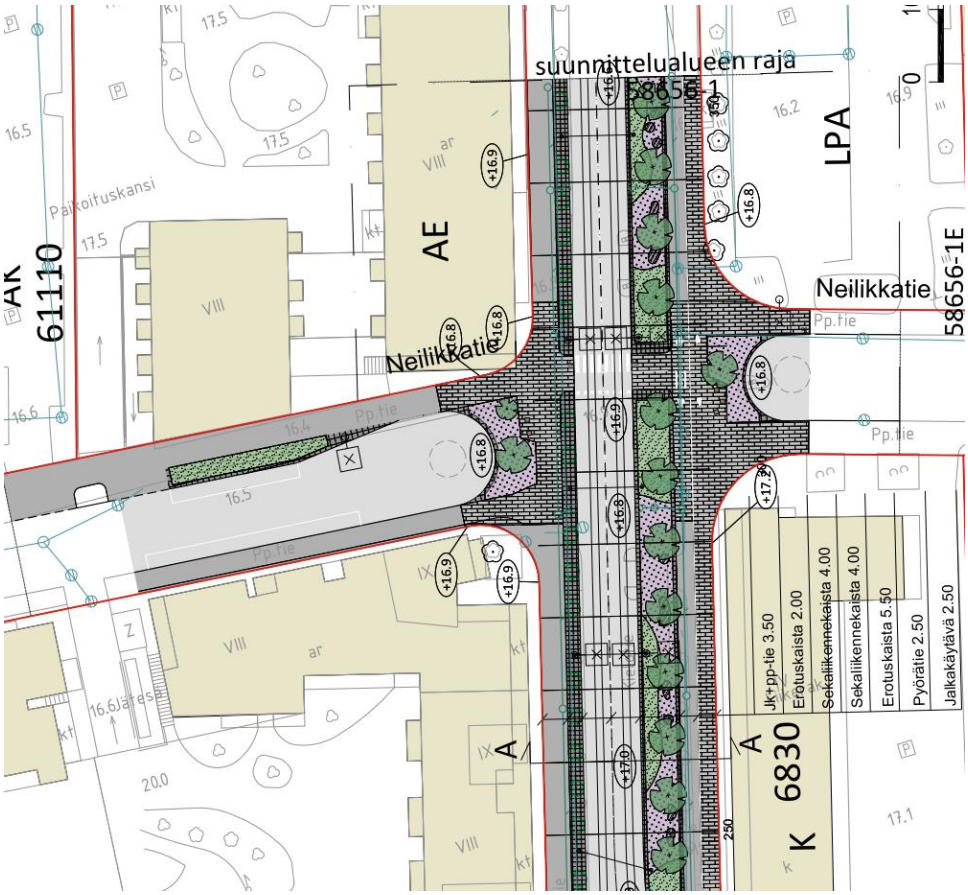
Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kielotiellä, Neilikkatiellä sekä Tikkurilantiellä. Kielotiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä ajoväyliä pitkin yhdessä ajoneuvoliikenteen kanssa samalla kaistalla. Ajo Neilikkatieltä Kielotielle katkaistaan. Osa Neilikkatiestä Kielotien risteyksen kohdalla muutetaan kevyen liikenteen kaduksi. Tikkurilantiellä raitiotie kulkee katualueen eteläosassa, ajoneuvoliikenteestä erotettuna.

Kaava-alueen itäosassa korttelissa 61104 huoltoasematontin (LH) ja toimitilarakennusten tontin (KTY) nykyiset liittymät Tikkurilantieltä poistuvat käytöstä kaavan toteuttamisen myötä. LH-korttelin nykyinen liittymä Kielotien puoleisella rajalla säilyy ennallaan ja Kielotielle osoitetaan toinen uusi liittymän paikka korvaamaan Tikkurilantien liittymän poistuminen. Yhdistelmäperävaunujen kääntymisen ajourat on tarkistettu tontilla ja Kielotien katualueella. KTY-korttelissa uusi liittymä on osoitettu korttelin länsipuoleisen Horsmapolun kautta. Muilta osin kaava-alueen liittymät säilyvät ennallaan. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään korttelissa 61104 sekä Tikkurilantien vastaisille kevyen liikenteen kaduille.



Kuva 28. Asemakaavan toteutuessa Neilikkatien läpiajo Kielotien läpi estyy. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Virnatie-Neilikkatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

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 korttelin 61104 pohjoispuolelle sijoittuu Silkkitehtaan pysäkki ja Viertolan koulun eteläpuolelle Viertolan pysäkki. Arvioidut matka-ajat Silkkitehtaan ja Viertolan pysäkeiltä Lentoasemalle, Jumbolle ja Tikkurilan on esitetty alla olevassa taulukossa.

Matka-aika ratikalla	Lentokenttä	Jumbo	Tikkurilan asema
Silkkitehdas	23 min	12 min	3 min
Viertola	22 min	10 min	5 min

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 joukkueliikennepalvelun 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).*

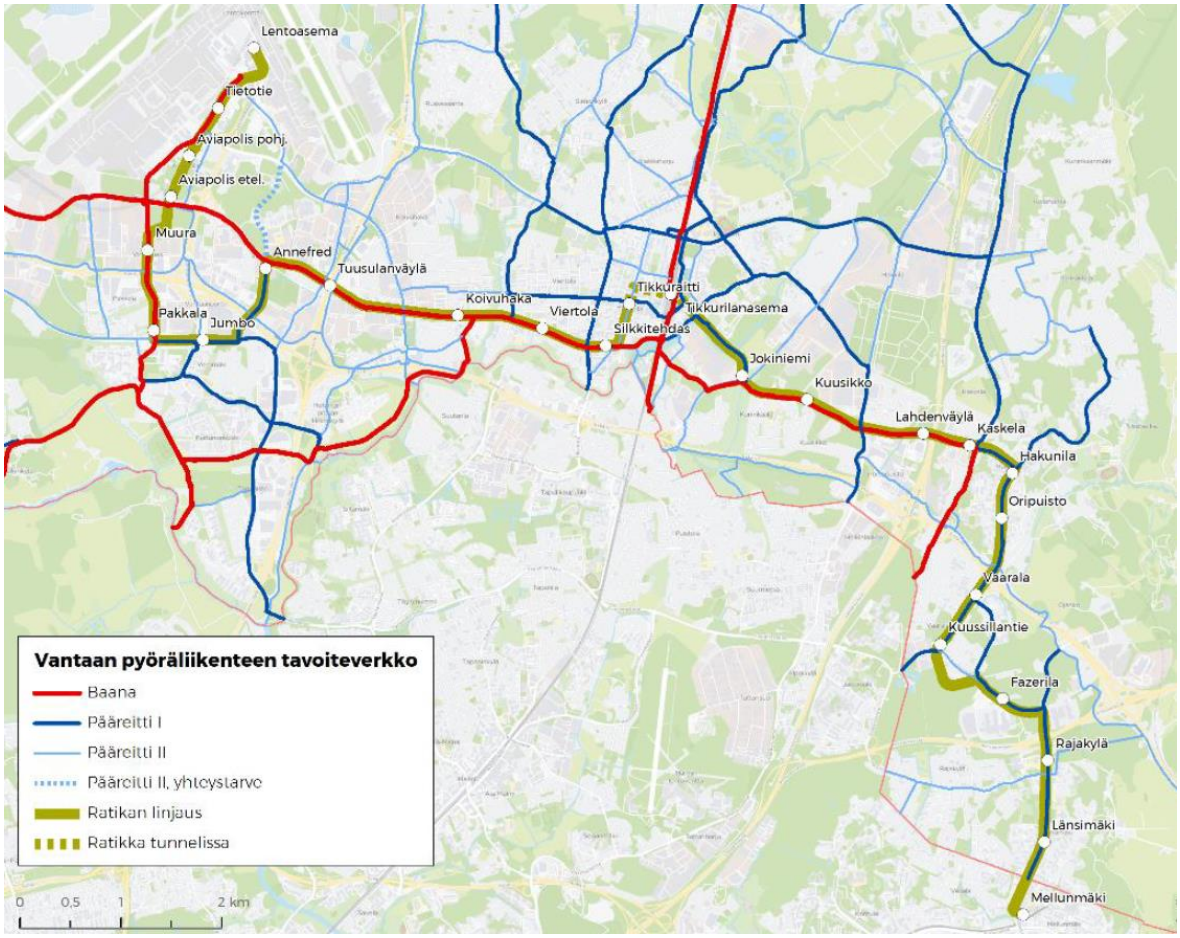
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (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 pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Tikkurilantien eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana, joka mahdollistaa nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Katusuunnitelmaluonnosten mukaan Silkkitehtaan pysäkin yhteyteen on esitetty 30 paikkainen kaupunkipyöräasema, 30 paikkainen pyöräpysäköinti sekä 2 kpl 4 m2:n suuruista sähköpotkulauta-aluetta. Viertolan pysäkin yhteyteen on osoitettu 20 paikkainen kaupunkipyöräasema, 40 paikkainen pyöräpysäköinti sekä 2 kpl 4 m2:n suuruista sähköpotkulauta-aluetta.



Kuva 29. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020).

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

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

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti
Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Ympäristöhäiriöt

Melu

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

Tikkurilantien varrella välillä Talvikkitie-Kielotie (paaluväli 8400–8700) on rakennuksia lähimmillään 10 metrin etäisyydellä kadusta tai radasta. Nykytilanteessa tien eteläpuolen oleskelualueet eivät sijoitu ohjearvot (55 dB) ylittävälle melualueelle. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaava-alueen julkisivulla on päivällä 63 dB ja yöllä 58 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurimmat julkisivun keskiäänitasot päivällä ja yöllä ovat 60 ja 59 dB. Julkisivuihin kohdistuva suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on 74 ja 75 dB. Sisämelutason ohjearvot LAeq7-22 45 dB ei ylity kaava-alueella ennustetilanteessa. Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Selvityksen perusteella Tikkurilantielle välille Talvikkitie-Kielotie ei kohdistu meluntorjuntatarvetta kaava-alueella.

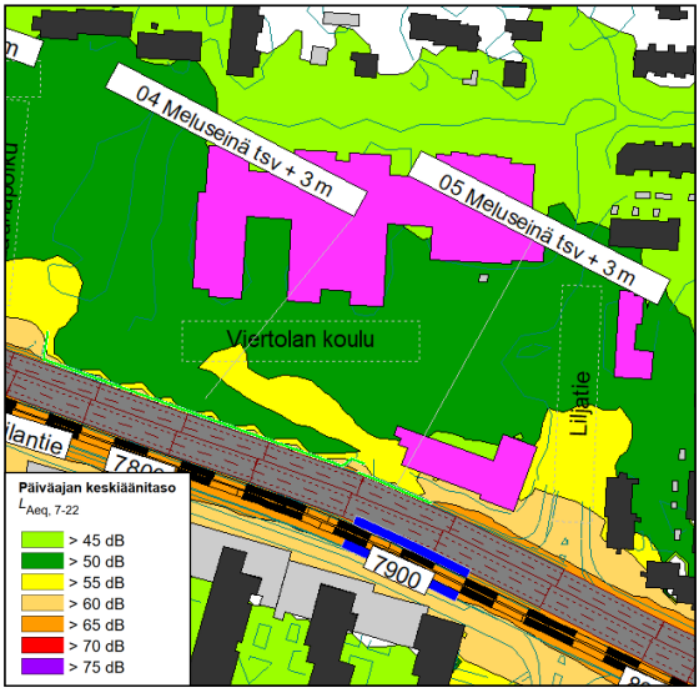
Tikkurilantien varrella välillä Liljatie-Talvikkitie (paaluväli 8000–8400) nykytilanteessa päiväajan melun yli 55 dB alueet ulottuvat useille oleskelupihoille. Päiväajan melun yli 55 dB ja yöajan melun yli 50 dB alueet ulottuvat noin 60 metrin etäisyydelle Tikkurilantiestä. Ennustetilanteessa ilman torjuntaa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 65 dB. Ohjearvot ylittyvät osalla oleskelualueita. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 60 dB. Julkisivuihin kohdistuva suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on kaava-alueella 77 dB. Tikkurilantietä lähimpänä olevien oleskelupihojen melutasot ylittävät paikoin melun ohjearvot. Raitioliikenteen vaikutus oleskelupihojen meluarvoissa on alle 2 dB. Keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo

45 dB eivät ylity kaava-alueella, kun oletetaan rakenteiden ääneneristyksen olevan tavanomainen 30 dB ja kaavamääräysten mukainen 32 dB ja 34 dB niissä rakennuksissa, joita kaavamääräys koskee. Selvityksen perusteella Tikkurilantielle välille Liljatie-Talvikkitie ei kohdistu meluntorjuntatarvetta kaava-alueelle.

Tikkurilantiellä Viertolan koulun (paaluväli 7700–8000) ulko-oleskelualueet ovat kadun ja koulun välissä 50–65 dB päivämelualueella. Nykytilanteessa päiväajan melutasot ylittyvät osalla koulun oleskelualueilla. Ennustetilanteessa ilman torjuntaa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 63 dB. Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun päiväajan melutasot ylittyvät koulun oleskelualueilla. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 56 dB ja raitiotien aiheuttama suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on kaava-alueella 68 dB. Raitioliikenteen aiheuttamat päiväajan melutasot ylittyvät koulun oleskelualueilla. Tiemelu on kuitenkin noin 3 dB voimakkaampi kuin raitioliikenteen melu. Kohteessa on meluntorjuntatarve koulun oleskelualueella. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB. Selvityksen perusteella meluntorjuntaratkaisuksi on esitetty kahta meluseinää pituudeltaan noin 160 metriä ja molempien korkeus on tsv +3m (kadun tasausviivasta). Torjunnan sijoittelun haasteena on tasoliittymät, kevyenliikenteenväylät, suojatiet, puusto, risteysalueiden näkemävaatimukset, bussipysäkit sekä kaavan mukaiset kävelyyhteydet. Kulkuyhteysaukot heikentävät suojaustehoa siten, että ohjearvo hieman ylittyy myös meluntorjunnan kanssa. Torjuntaa voidaan tarvittaessa tehostaa joko korottamalla meluseinää tai mikäli mahdollista, lomittaa melueste kulkuaukon kohdalta.

Meluselvityksen 2022 (*Sitowise Oy*) pohjalta asemakaavassa korttelin 61104 tontille 10 on annettu melumääräys, jonka mukaan toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Yleisten rakennusten korttelialueelle on annettu melumääräys, jonka mukaan opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB ja toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 24 dB. Yleisten rakennusten korttelialueen kadun puoleiselle rajalle on annettu määräys, jonka mukaan alueelle on rakennettava melueste.

Kuva 30. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Tikkurilantiellä. (Sitowise 31.8.2022) Kaava-alue näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



Kuva 31. Tikkurilantien päivämelutilanne jatkosuunnitteluun esitettävällä meluntorjunnalla Viertolan koulun kohdalla. (Sitowise 31.8.2022)

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 23.5.2022*) mukaan kaava-alueeseen kuuluvat rakennukset Kielotien varrella sijoittuvat runkomelun riskialueen (45 dB) välittömään läheisyyteen.

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 raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

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

Kuva 32. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Tikkurilantiellä Kielotien ja Viertolan koulun välillä. (Sweco, 23.5.2022)

Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Tikkurilantiellä Viertolan koulun ja Backbynpuiston välillä. (Sweco, 23.5.2022)

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

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

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

*Kuva 34. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

Ilmanlaatu

Kaava-alueen asuinkortteleissa määrätään koneellisten ilmanvaihtojärjestelmien asentamisesta. Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

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

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associates Oy 2020)* mukaan huoltoaseman korttelissa (LH) maaperän tila tulee selvittää. Korttelille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperän tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

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

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)*

Katusuunnitelmaluonnoksissa (*Sweco 12.1.2022*) katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen katuvihreän määrä vähenee. Osa Liljapuiston puistoalueesta muutetaan katualueeksi. Muutos on puiston kokoon nähden vähäinen.

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

Maa- ja kallioperä

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

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.
Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varteen istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

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, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

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

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

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali 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 tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

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

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija

Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Lari Jaakkola	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023, tarkistettu 8.5.2023

Marjaana Yläjääski	Anna Sarikaya
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	07.03.2023
Kaavan nimi	002458 Viertola 63 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002458
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	6,5494	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,3236	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	6,5494

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,5494**	**100,0**	**21628**	**0,33**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	2,4748	37,8	9032	0,36	-0,1055	0
P yhteensä						
Y yhteensä	2,2797	34,8	6903	0,30	-0,0213	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,5081	7,8	4693	0,92	-0,0512	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0297	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,2868	19,6	1000	0,08	0,2077	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

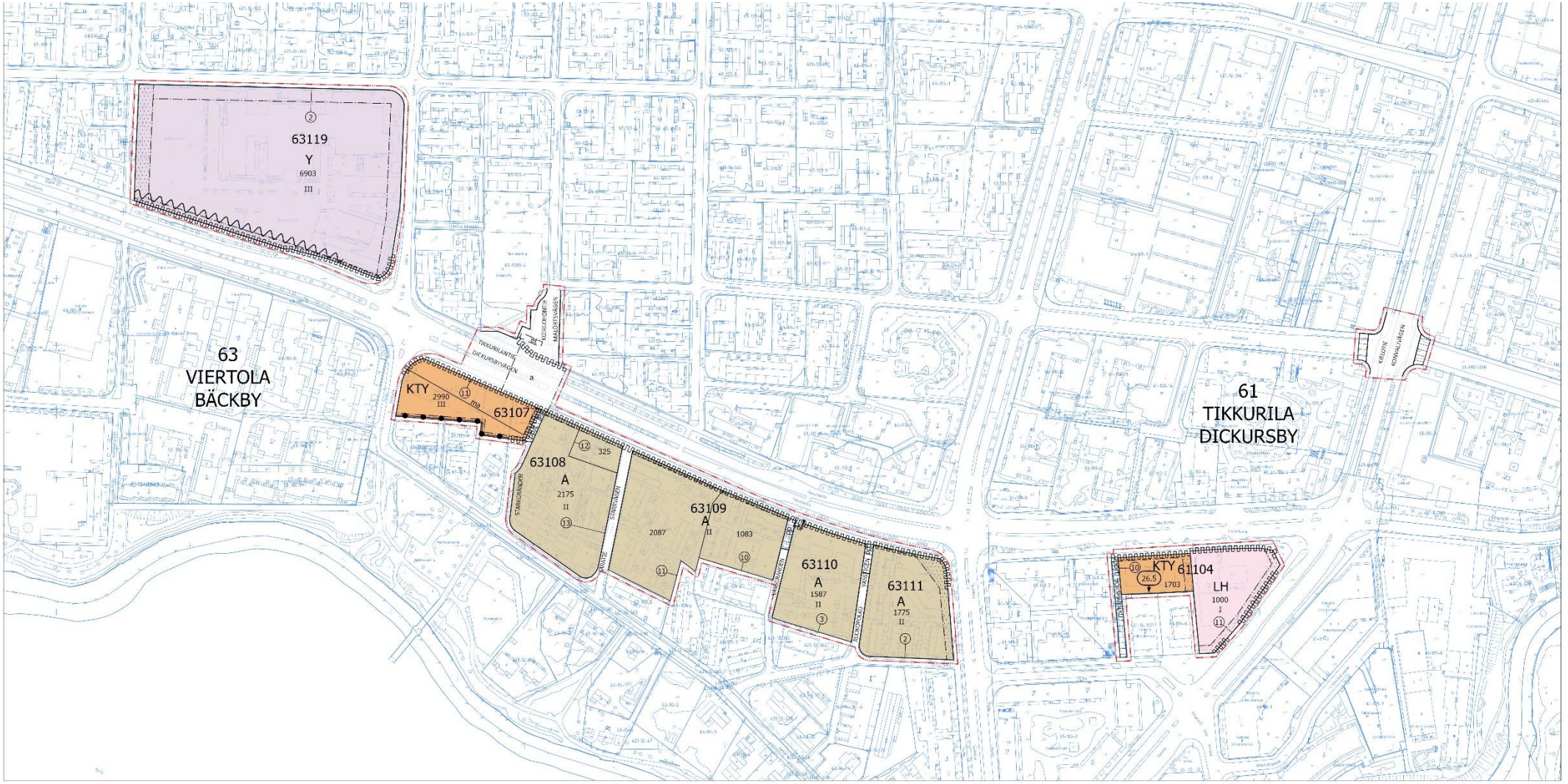
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,5494**	**100,0**	**21628**	**0,33**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	2,4748	37,8	9032	0,36	-0,1055	0
A	2,4748	100,0	9032	0,36	-0,1055	0
P yhteensä						
Y yhteensä	2,2797	34,8	6903	0,30	-0,0213	0
Y	2,2797	100,0	6903	0,30	-0,0213	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,5081	7,8	4693	0,92	-0,0512	0
KLT-1	0,0000		0		-0,1703	-1703
KTY	0,5081	100,0	4693	0,92	0,1191	1703
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0297	0
VP	0,0000		0		-0,0297	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,2868	19,6	1000	0,08	0,2077	0
Kadut	0,8371	65,1	0		0,1955	0
Kev.liik.kadut	0,1082	8,4	0		0,0233	
LH	0,3415	26,5	1000	0,29	-0,0111	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

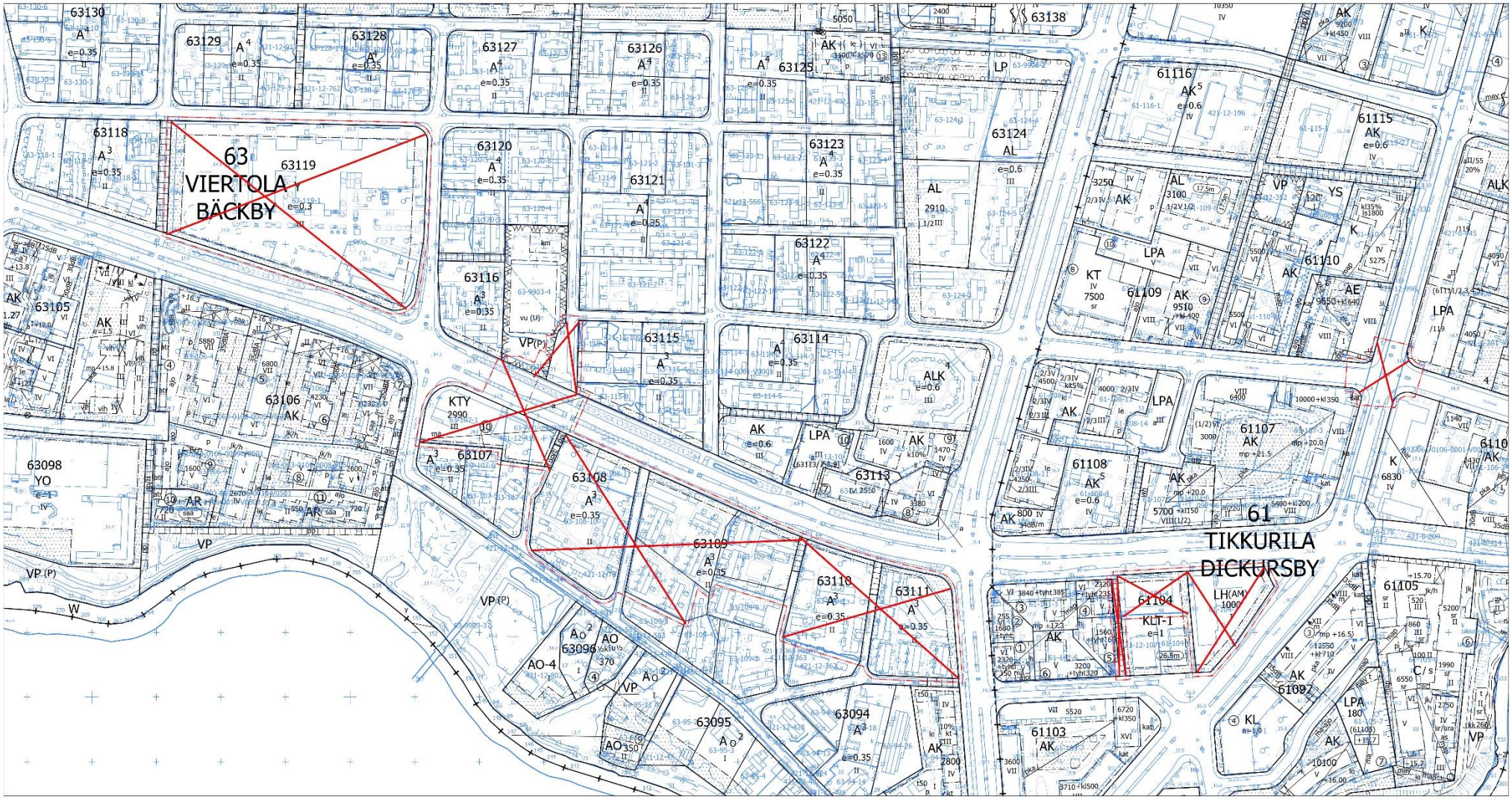
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**
ma	0,3236	100,0	0	-0,0313	0



ASEMAKAAVAMUUTOKSEN EHDOTUS

Vantaan kaupunki 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023

Metriä
0 25 50 100



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023

Metriä
0 25 50 100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002458	18.4.2023 Tarkistettu, korrigerat 8.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Viertola

Vanda stad

Vandaspåran: Bäckby

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 61104 ja katualueet.

Stadsdel 61, DICKURSBY

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 61104 och gatuområde.

Kaupunginosa 63, VIERTOLA

Asemakaavan muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 61104, 63107, 63109 ja 63110.

1:2000

Stadsdel 63, BÄCKBY

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 61104, 63107, 63109 och 63110.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Asuinrakennusten korttelialueella saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten, pääväylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB(A).

Asuinrakennusten julkisivujen välisen kotisuoran etäisyyden tulee olla eri kerrosluvuilla vähintään seuraavaa:

Kerrosluku:	etäisyys metreissä:
3	25
4	30
6	35

Sen estämättä, mitä edellä on määrätty, saadaan kaksi rakennusta sijoittaa enintään 15 metrin julkisivun pituudelta vähintään 20 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osalle sijoiteta asuinhuoneiden pääikkunoita. Sekä enintään 15 metrin pituudelta vähintään 10 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita. Sekä 10 metriä lähemmäksikin toisistaan, mikäli kummankaan rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita, tai jos rakennuksissa ei tällä osin ole ikkunoita.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m.

Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on tontilla vähintään 5 kpl / 1000 m².

Kvartersområde för bostadshus.

På kvartersområdena för bostadsbyggnaderna får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

Bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB(A).

Vinkelräta avståndet mellan bostadsbyggnadernas fasader med olika våningsantal bör vara minst följande:

Våningsantal:	avstånd i meter:
3	25
4	30
6	35

Det oaktat, vad som ovan förordnats, kan två byggnader förläggas på ett avstånd av minst 20 meter från varandra, dock icke mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke bostadsrums huvudfönster förläggs till denna del av den andra byggnaden. Samt på ett avstånd av minst 10 meter från varandra, dock inte mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke andra, än fönster till kläde- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av den andra byggnaden. Samt även på ett avstånd mindre än 10 meter, såvitt icke andra, än fönster till kläde- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av båda byggnaderna, eller såvitt fönster saknas i denna del av byggnaderna.

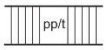
Varje bostad bör ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat, utrymme för utomhusvistelse, vars kortaste sida bör vara minst 3 m.

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².

Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Toimistot: 1 ap/50 k-m²	Kontor: 1 bp/50 m²-vy
Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²	Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy
Asunnot: korttelissa 63108 ja 63109 1,5 ap/ asunto korttelissa 63110 ja 63111 1 ap/85 k-m²	Bostäder: I kvarteren 63108 och 63109 1,5 bp/ bostad I kvarteren 63110 och 63111 1 bp/85 m²-vy
Kortteleissa 63108 ja 63109: Pientalotonteilla 1,5 ap / asunto. Kerrostalotonteilla 1 ap/70m², kuitenkin vähintään 1 ap/ asunto.	I kvarterna 63108 och 63109: På tomterna för småhus 1,5 bp/ bostad. På tomterna för bostadshöghus 1 bp/ 70m², dock minst 1 bp/ bostad.
Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän korkeustason oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.	Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.
A-aluetta kortteleissa 63110 ja 63111 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63110 och 63111:**
Rakennuslupajaosto voi myöntää lykkäystä 25 %:lle autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkatarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.	Bygglovssektionen kan efter bilplatsbehovet ge uppskov till 25 % angående skyldigheten att bygga bilplatser med högst fem år per gång.
A-aluetta kortteleissa 63108 ja 63109 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63108 och 63109:**
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	60 % av bilplatserna bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta.	Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.
Y **Yleisten rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för allmänna byggnader.**
Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta.	Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.
Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on tontilla vähintään 5 kpl/ 1000 m².	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².
Opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 24 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i undervisnings- och samlingslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetslokaler minst 24 dB.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser:
Toimistot: 1 ap/ 50 m²	Kontor: 1 bp/ 50 m².
Oppi- ja hoitolaitokset: 1 ap/ 5 toimihenkilöä, sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti	Läro- och vårdanstalter: 1 bp/ 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande
Kokoushuoneet: 1 ap/ 6 istumapaikkaa	Konferensrum: 1 bp/ 6 sittplatser
Vapaa-ajan tilat: 1 autopaikka 5 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti	Fritidsplatser: 1 bilplats per 5 besökare eller publikplatser
Urheilutilat: 1 autopaikka 3 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti	Idrottsplatser: 1 bilplats per 3 besökare eller publikplatser
Asuntolat, vanhusten talot: 1 ap/ 3 asuntoa	Internat, hus för åldringar: 1 bp/ 3 bostäder
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	60 % av bilplatser bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.	Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.
KTY **Toimitilarakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.**
Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja.	Affärs- och kontorslokaler samt ickemiljöstörande industri- och lagerlokaler får placeras i området.
KTY-aluetta korttelissa 63107 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 63107:**
Yleistä	**Allmänt**
Tontteja ei saa käyttää ulkovarastointiin.	Tomterna får inte användas som utomhuslager.

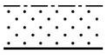
Rakennusoikeudesta enintään 800 k-m2 saa käyttää ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja varten.	Högst 800 m2-vy av byggrätten får användas för icke-miljöförstörande industri- och lagerlokaler.
Maan alle saa sijoittaa autopaikkoja.	Bilplatser får placeras under jorden.
Teknisiä tiloja saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ne eivät mitoita autopaikkoja.	Utöver byggrätten får tekniska utrymmen byggas. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.
Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys tieliikennemelua vastaan on oltava 30 dB.	Ljudisoleringen mot trafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum vara 30 dB.
Uudisrakennuksen tulee sijoittua Tikkurilantien ja Kaislatien reunaan rajaamaan katutilaa.	Nybyggnaden ska placeras i kanten av Dickursbyvägen och Sävvägen för att avgränsa gatuområdet.
Arkkitehtuuri	**Arkitektur**
Räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset tilat ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.	Tekniska utrymmen och anordningar som placeras ovanför takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur.
Rakennusten, rakennelmien ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja moderneja.	Byggnader, konstruktioner och staket ska till sin arkitektur och till sina material hålla hög kvalitet och vara moderna.
Yritysten mainoslaitteet on sijoitettava esteettisellä tavalla osaksi julkisivua. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä yleissuunnitelma yritysten mainoslaitteiden sijoittamisesta.	Företagens reklamanordningar ska utplaceras på ett estetiskt sätt så att de bildar en del av fasaden. I samband med bygglovet ska en översiktsplan presenteras om placeringen av företagens reklamanordningar.
Pihat, auto- ja polkupyöräpaikat	**Gårdsplaner, bil- och cykelplatser**
Naapuritontteihin rajautuvilla tontin osilla tulee olla vähintään 1,7 m korkea aita.	Tomtdelar som gränsar till granntomterna ska ha ett minst 1,7 m högt staket.
Katualueisiin rajautuvat tontin osat on kivettävä ja/tai istutettava.	Tomtdelar som gränsar till gatuområden ska stenläggas och/eller förses med planteringar.
Istutettavalle tontin osalle tulee istuttaa aidanteeksi vähintään 3 m korkuisiksi kasvavia pensaita tai pienpuita.	På den del av tomten som ska förses med planteringar ska buskar eller småträd som blir mints 3 meter höga planteras i form av en häck.
Jätesäiliöt tulee sijoittaa jätesuojiin.	Avfallsbehållare ska placeras i sopskydd.
Polkupyöräpaikkoja on varattava vähintään 1 pp/100 k-m².	Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst 1 cp / 100m²-vy.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser:
-liiketilat: 1 ap/35 k-m²	-affärslokaler 1 bp/35 m²-vy
-toimistotilat: 1 ap/50 k-m²	-kontorlokaler: 1 bp/50 m²-vy
-teollisuus- ja varastotilat: 1 ap/120 k-m²	-industri- och lagerlokaler: 1 bp/120 m²-vy
KTY-aluetta korttelissa 61104 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 61104:**
Korttelialue, jonka asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta saadaan vähittäiskaupan myymälätilojen rakentamiseen käyttää enintään 500 m² kerrosalaa.	Kvartersområde av vars i stadsplanen anvisad byggnadsrätt får som affärsutrymmen för detaljhandel byggas högst 500m ² våningsyta.
Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum uppgå till minst 30 dB.
Autopaikat	**Bilplatser**
Autopaikkojen vähimmäismäärät	Minimiantalet bilplatser
Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²	Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy
Teollisuus: 1 ap/150 k-m²	Industri: 1 bp/150 m²-vy
Autopaikoista on 75 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi antaa autopaikkojen rakentamiseen lykkäystä muilta osin siksi ajaksi, kun autopaikkoja ei tarvita.	Av bilplatserna bör 75 % byggas genast. Bygglovssektionen kan beträffande byggandet av bilplatser medge uppskov för den tid som resterande bilplatser inte behövs.
Istutukset	**Planteringar**
Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä tontilla on vähintään 5 kpl/1000 m².	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st/ 1000 m².
LH	
Huoltoaseman korttelialue.	**Kvartersområde för servicestation.**
Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä tontilla on vähintään 5 kpl/ 1000 m².	På kvartersområden bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².
Autopaikkojen vähimmäismäärät: - autohuoltoasemat 5 ap/huoltopaikka ja 1 ap/1,5 työntekijää	Minimiantalet bilplatser: - bilservicestationer 5 bp/ serviceplats och 1 bp/1,5 anställda

	Rakennuslupajaosto voi myöntää lykkäystä 25 %:lla autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkatarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.	Bygglovssektionen kan efter bilplatsbehovet ge uppskov till 25 % angående skyldigheten att bygga bilplatser med högst fem år per gång.
	Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.	Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.
	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.**
3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
61	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
TIKKU	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
63107	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
TIKKURILANTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	**Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**
1000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**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.**
26.5	**Rakennuksen julkisivun enimmäiskorkeus metreinä.**	**Fasadens högsta höjd i meter.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
	Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa in i stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet. I byggandet av strukturen kan områdets historia lyftas fram till exempel genom konst.
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
ma	**Maanalainen tila**	**Underjordiskt utrymme**
	Rakennettava aita.	**Ett staket som ska byggas.**
a	**Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.**	**Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.**
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Jalankululle varattu katu.	**Gata reserverad för gångtrafik.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.



Istutettava alueen osa.

Del av område som ska planteras.

Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.

Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

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

Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller en hög nivå stadsbildsmässigt. I byggandet av strukturen kan områdets historia lyftas fram till exempel genom konst.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Keravanjokeen aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Kervo ån, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.

Byggnaderna ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

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 planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus / MYL, ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS 002458
Vantaan ratikka: Viertola
MUISTUTUKSET JA VASTINEET
18.4.2023

Asemakaavamuutosehdotus 002458 / Vantaan ratikka: Viertola on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä **18.1.- 16.2.2023**. Tänä aikana jätettiin 3 kpl muistutusta.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Tarkistukset**
NRO 1, 15.2.2023 muistuttaja 1	Neilikkatien- ja Orvokkikujan pysäköinnin kanssa on tälläkin hetkellä vaikeuksia. Autoja pysäköidään jatkuvasti väärin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita niin autoilijoille kuin jalankulkijoillekin. Parannus pitää tehdä sekä Neilikkatielle että Orvokkikujalle huolimatta siitä tuleeko Vantaan ratikka vai ei. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys. Liikennejärjestely puuttuu kaava-alueesta mutta se on aivan oleellinen osa ratikkakaavaa jos talvikkitieltä ei kaavaehdotuksen mukaan enää saa kääntyä Kielotielle. Jo tällä hetkellä Talvikkitien risteyksessä kääntyminen Neilikkatieltä vasemmalle Talvikkitielle kohti Kehä kolmosta on ruuhka-aikana lähes mahdotonta. Kun Kielotien autokaistoja vähennetään, niin iso osa läpikulkevasta liikenteestä siirtyy kulkemaan Talvikkitielle (mikä ilmeisesti on kaavoittajan tarkoituskin), niin siellä liikennemäärä lisääntyy valtavasti. Silloin kääntyminen Neilikkatieltä Tikkurilantielle tulisi mahdottomaksi etenkin ruuhka-aikoina. Talvikkitien ja Neilikkatien risteykseen on rakennettava kiertoliittymä tai liikennevalot ajoneuvoliikenteen sujuvoittamiseksi sekä jalankulku-	Vantaan ratikka: Viertola kaava-alueeseen kuuluu Neilikkatien ja Kielotien liittymä. Neilikkatie ei kuulu kaava-alueeseen muilta osin. Neilikkatien ja Orvokkitien pysäköinti- ja liikennejärjestelyt eivät kuulu kaava-alueeseen 002458. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys ei kuulu kaava-alueeseen. Asemakaavassa 002458 Vantaan ratikka: Viertola kääntyminen Kielotieltä Neilikkatielle on katkaistu. Jatkossa Kielotieltä ei enää saa kääntyä Neilikkatielle. Tämä tulee rauhoittamaan Neilikkatien liikennettä, kun läpiajoliikenne Talvikkitieltä Neilikkatien kautta Kielotielle kielletään. Kielotiellä tulee olemaan sekaliikenne, jossa ratikan raiteet kulkevat kadun keskellä yhdessä ajokaistojen kanssa. Kielotiellä ajokaistoja vähennetään ja kevyen liikenteen kaistoja parannetaan. Tikkurilantien ja Talvikkitien risteys tehdään liikennevalo-ohjattuna. Ei toimenpiteitä.

	ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.	
NRO 2, 16.2.2023 Neste Markkinointi Oy	Neste pyytää, että asemakaavan muutosehdotuksessa Kielotien puoleiset liittymäkieltoalueet muutetaan siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Lisäksi Neste pyytää, että kaavaehdotuksessa otetaan huomioon tontin ja nykyisten maanalaisten polttonestesäiliöiden suojaetäisyydet.	Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.
NRO 3, 16.2.2023 BC Real Estate Oy	Pyydämme, että kaavaehdotuksessa muutetaan liittymäkieltoaluetta siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Pyydämme, että tontin rajaa siirretään kaavaehdotuksessa niin, että nykyiset säiliöt ovat BC:n tontilla ja että rajan määrittelyssä otetaan huomioon säännösten mukainen suoja-alue.	Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

NRO 1
Muistuttaja 1, 15.2.2023

Muistutus:
Yleistä asiaa katuosuudelle Kielotie – Talvikkitie:
- Neilikkatien molemmin puolin on ainakin 15 asuntotaloyhtiötä, yksi ikäihmisten palvelutalo, yksi huoneistohotelli ja iso työpaikkakeskus (Destian talo). Alueella asuu varmaankin pari tuhatta ihmistä. Ilmeisesti Neilikkatie 17 kiinteistölle tullaan rakentamaan lähiaikoina vielä parisataa asuntoa lisää. Alueen väestöstä lukuisa osa on ikäihmisiä joiden luona käy päivittäin terveydenhoitohenkilöstöä ja muuta avustavaa hoivahenkilöstöä. Päivittäinen autoliikenne on melko suuri.

- Neilikkatien- ja Orvokkikujan pysäköinnin kanssa on tälläkin hetkellä vaikeuksia. Autoja pysäköidään jatkuvasti väärin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita niin autoilijoille kuin jalankulkijoillekin. Orvokkikujalla saa tällä hetkellä pysäköidä ajoneuvoja toiselle ajokaistalle ja Orvokkikuja on käytännössä silloin yksikaistainen, jolloin niin kevyt- kuin raskaskin liikenne käyttää jalkakäytävää ajokaistanaan. Läheltäpiti tilanteita tapahtuu lähes päivittäin. Parannus pitää tehdä sekä Neilikkatielle että Orvokkikujalle huolimatta siitä tuleeko Vantaan ratikka vai ei.

Kaavatyö: Tikkurila (Kielotie välillä Virnatie – Neilikkatie, Neilikkatien ja Kielotien liittymä)
- Neilikkatien ja Talvikkitien risteys. Liikennejärjestely puuttuu kaava-alueesta mutta se on aivan oleellinen osa ratikkakaavaa jos talvikkitieltä ei kaavaehdotuksen mukaan enää saa kääntyä Kielotielle. Jo tällä hetkellä Talvikkitien risteyksessä kääntyminen Neilikkatieltä vasemmalle Talvikkitielle kohti Kehä kolmosta on ruuhka-aikana lähes mahdotonta. Kun Kielotien autokaistoja vähennetään, niin iso osa läpikulkevasta liikenteestä siirtyy kulkemaan Talvikkitielle (mikä ilmeisesti on kaavoittajan tarkoituskin), niin siellä liikennemäärä lisääntyy valtavasti. Silloin kääntyminen Neilikkatieltä Tikkurilantielle tulisi mahdottomaksi etenkin ruuhka-aikoina. Vaikka Talvikkitiellä on nopeusrajoitus 40 km/h, niin usein siellä ajetaan huomattavasti lujempaa, aiheuttaen vaaratilanteita jalankulkijoille ja kanssa autoileville. Talvikkitien ja Neilikkatien risteykseen on rakennettava kiertoliittymä tai liikennevalot ajoneuvoliikenteen sujuvoittamiseksi sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Vastine:
Vantaan ratikka: Viertola kaava-alueeseen kuuluu Neilikkatien ja Kielotien liittymä. Neilikkatie ei kuulu kaava-alueeseen muilta osin. Neilikkatien ja Orvokkitien pysäköinti- ja liikennejärjestelyt eivät kuulu kaava-alueeseen 002458. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys ei kuulu kaava-alueeseen.

Asemakaavassa 002458 Vantaan ratikka: Viertola kääntyminen Kielotieltä Neilikkatielle on katkaistu. Jatkossa Kielotieltä ei enää saa kääntyä Neilikkatielle. Tämä tulee rauhoittamaan Neilikkatien liikennettä, kun läpiajoliikenne Talvikkitieltä Neilikkatien kautta Kielotielle kielletään. Kielotiellä tulee olemaan sekaliikenne, jossa ratikan raiteet kulkevat kadun keskellä yhdessä ajokaistojen kanssa. Kielotiellä ajokaistoja vähennetään ja kevyen liikenteen kaistoja parannetaan.

Tikkurilantien ja Talvikkitien risteys tehdään liikennevalo-ohjattuna.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Neste Markkinointi Oy, 16.2.2023

Muistutus:
Asemakaavamuutosehdotuksessa esitetty liittymäkieltoalue
Esitetyssä asemakaavan muutosehdotuksessa huoltoasemakiinteistön Kielotien puoleiselle kiinteistön sivulle on esitetty liittymäkieltoa (liite 1.) kohtaan, mihin tulisi suunnitella huoltoaseman säiliöautoliikenteen huoltoliittymä etelän suuntaan. Säiliöauto ei kykene kääntymään kaavaehdotuksessa esitetystä liittymäkohdasta ulos Kielotielle, koska esitetty liittymäalue sijoittuu säiliöiden täyttöpaikan kohdalle. Säiliöauton poistumisreitin tulee olla täyttöpaikan pohjoispuolella.

Asemakaavamuutosehdotuksessa esitetty kaavan mukainen tontin raja
Asemakaavamuutosehdotuksessa Tikkurilantien puoleinen kaavan mukainen tontin raja on esitetty kulkemaan maanalaisten polttonestesäiliöiden päältä (liite 1.). Polttonestesäiliöitä ei saa jättää katualueen puolelle. Polttonestesäiliöiden ja tontin rajan väliin jätettävä säännösten mukainen 600 mm suoja-alue. Nähtävillä olevassa Tikkurilantien katusuunnitelmassa on otettu huomioon maanalaisten säiliöiden suoja-alueet tontin rajasta.

Neste pyytää, että asemakaavan muutosehdotuksessa Kielotien puoleiset liittymäkieltoalueet muutetaan siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Lisäksi Neste pyytää, että kaavaehdotuksessa otetaan huomioon tontin ja nykyisten maanalaisten polttonestesäiliöiden suojaetäisyydet.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Tarkistukset:
Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen.

NRO 3
BC Real Estate Oy, 16.2.2023

Muistutus:
Kaavaehdotuksessa esitetty liittymäkieltoalue
BC viittaa tässä Neste muistutuksen perusteluihin liittymäkieltoalueen sijainnista Kielotien puolella. Pyydämme, että kaavaehdotuksessa muutetaan liittymäkieltoaluetta siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan.

Kaavaehdotuksessa esitetty tontin raja
Kaavaehdotuksessa BC:n omistaman tontin raja on esitetty kulkemaan Nesteen omistamien maanalaisten polttonestesäiliöiden päältä. Pyydämme, että tontin rajaa siirretään kaavaehdotuksessa niin, että nykyiset säiliöt ovat BC:n tontilla ja että rajan määrittelyssä otetaan huomioon säännösten mukainen suoja-alue.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Tarkistukset:
Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen.

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus MYL, ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS 002458
Vantaan ratikka: Viertola
LAUSUNNOT JA VASTINEET
18.4.2023

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002458** /Vantaan ratikka: Viertola. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 25.1.2023 Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. HSY lausuu, että uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 27.1.2023 Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	Keski-Uudenmaan pelastuslaitos tuo esille, että mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden	Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.

	rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.	
NRO 3, 1.2.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes	Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.	Ei toimenpiteitä
NRO 4, 9.2.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Vantaan kaupunginmuseon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Kaupunginmuseo toteaa, että asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Kaupunginmuseon mukaan määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.	Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katuympäristössä nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkinympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.
NRO 5, 10.2.2023 Helsingin Seudun Liikenne HSL	HSL toteaa, että Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. HSL kuitenkin pyytää vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. HSL toteaa, että Vantaan	Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten

	Asuntoalueiden pysäköintimitoitus -ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikkaa/asunto. Lisäksi muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m2.	muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä. Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 15.2.2023 Uudenmaan Elinkeino-liikenne- ja ympäristökeskus ELY	ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset. ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden	Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta. Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35. Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat. Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen

	kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista. ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpide-ehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai	ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä. Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja. https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu melueste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus saattaa poiketa hieman toteutettavasta meluesteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että melueste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen

	vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu. ELY-keskus sanoo, että on hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. ELY-keskus toteaa, että kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. ELY-keskus tuo esille, että asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyys huomioiden merkintää on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi. ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.	pituutta. Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittyvän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 ” Vaihteiden kohdalla sijaitsevissa asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteen kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40– 44 dB.” Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
NRO 7, 16.2.2023 Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot	Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Vantaan Energia toteaa, että muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella [on] ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Vantaan Energia toteaa, että mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien	Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281. Ei toimenpiteitä.

	osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	
NRO 8, 16.2.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, 25.1.2023

Lausunto:
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. Kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 27.1.2023

Lausunto:
Mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.

Vastine:
Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

Tarkistukset:
Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, 1.2.2023

Lausunto:
Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Vantaan kaupunginmuseo, 9.2.2023

Lausunto:
Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2020 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020) sekä Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049) 28.6.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/073/2022). Museo on tuonut esiin lausunnoissaan, että reitin varrella tulisi nostaa esiin liikenteen, reitin varren historiallisten alueiden ja kohteiden historiaa.

Kaavaselostuksen luvussa 2.1.3 mainitaan, että Tikkurilantien kaavaan kuuluva linjaus on osa historiallista Suurta Rantatietä (Kuninkaantie), joka on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä tielinjaus Vantaalla. Tikkurilantien risteävä Osmankäämintie on taas vanha kylätie, jonka kulttuurihistoriallinen merkitys on enemmän paikallinen kuin Suuren Rantatien. Vantaan uudessa yleiskaavassa (Yleiskaava 2020) on linjattu, että Suurta Rantatietä kehitettäisiin uudelleen kuljettavaksi ja sen historiaa tuotaisiin esiin tielinjauksen varrella. Yleiskaavan Suuren Rantatien merkintään liittyy seuraava määräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia."

Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Design manualin kaupunkikuvallisen laadun visiossa ensimmäisenä kohtana on paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa. Suunnitteluperiaatteiden muistilistassa kaupunkikuvan kohdalle on kirjattu, että paikallisia erityispiirteitä tuodaan esiin kohdekohtaisesa suunnittelussa ja taiteessa. Historian esiin tuominen on siis nostettu esiin visiona ja suunnitteluperiaatteissa, mutta käsikirjassa ei anneta ohjeita tämän aihealueen toteuttamiseen.

Ratikan design manualia täydentää raportti "Maisema, kaupunkikuva. Lähtökohdat Vantaan ratikan taiteelle ja paikallisten erityispiirteiden huomiointiin (WSP 2020)", jossa raitiolinjaa ja sen ympäristöä on tarkasteltu kaavoituksen, maiseman ja liikenteen yleissuunnitelman sekä alueiden historiallisten tietojen pohjalta. Raportissa mainitaan, että Osmankäämintien ja Tikkurilantien risteys on historiallisesti merkittävä ja Kuninkaantie (eli Suuri rantatie) on mainittu alueen luonnehdinnan yhteydessä. Viertolan aluetta ei kuitenkaan ole listattu taiteen paikaksi ratikkareitin varrelle. Sen sijaan Silkkitehtaan pysäkki ja Kielotien risteysalue on raportissa mainittu taiteen paikkana, jossa historiallisena nostona on mainittu alueen teollinen historia.

Museon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.

Vastine:
Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katuympäristössä nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien

julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkinympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.

Tarkistukset:
Sähkönsyöttöaseman ja meluesteen kaupunkikuvallista kaavamääräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin.

NRO 5
Helsingin Seudun Liikenne HSL, 10.2.2023

Lausunto:

Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. Pyydämme kuitenkin vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. Vantaan Asuntoalueiden pysäköintimitoitus
-ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikkaa/asunto. Muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m2.

Vastine:
Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena.

Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
Uudenmaan ELY, 15.2.2023

Lausunto:

Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Kaavaratkaisu tukee Vantaan yleiskaavassa esitettyä raitiotien varteen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen. Kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

Ilmastovaikutukset
Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Vaikutusten kannalta ratkaisevaa kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöön. Vantaan kaupungin käyttöperusteisista päästöistä (Hinku-laskenta) 37 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Uudenmaan maakunnan ja Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, on liikenteen päästöjä vähennettävä runsain ja tehokkain keinoin. Yksi keskeisimmistä keinoista on kestävän liikenteen palvelutason parantaminen, johon myös Vantaan ratikka osaltaan tähtää. Haasteena kuitenkin on, että suurien rakennushankkeiden ilmastohyödyt saadaan vasta pidemmällä aikavälillä, sillä rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat tavanomaisesti suuret. Tämän takia on erityisen tärkeää, että rakentamisen päästöjä vähennetään kyseisessä hankkeessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnissa on ansiokkaasti tunnistettu ja arvioitu rakentamisen aikaisia päästöjä. Vertailluista rakennusmateriaalivaihtoehdoista hiilijalanjäljeltään selkeästi pienin on vaihtoehto B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään kyseisiä vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

Jatkossa on huolehdittava, että mahdollisimman moni matka tehdään kestäviä kulkumuotoja käyttäen. Kyseisessä kaavaratkaisussa siirtymää kestävämpään liikkumiseen hidastaa runsas autopaikkojen vähimmäismäärä. Tämä on kuitenkin ymmärrettävää, sillä alueelle ei osoiteta uutta asumista vaan nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

ELY-keskus on aikaisemmin tuonut Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistoa koskevassa lausunnossaan esiin, että ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei kuitenkaan käsitellä kaava-aineistossa laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä kyseinen sopeutumis- ja riskitarkastelu.

Meluntorjunta
Kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset on syytä liittää kaava-aineistoon.

Kaavaselostuksen mukaan: "Keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity kaava-alueella, kun oletetaan rakenteiden ääneneristyksen olevan tavanomainen 30 dB ja kaavamääräysten mukainen 32 dB ja 34 dB niissä rakennuksissa, joita kaavamääräys koskee." ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulee

selvittää kaavoituksen yhteydessä tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Kaavaselostuksen mukaan: "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)." Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene.

On hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. Kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. Asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyys huomioiden merkintää on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi.

Tärinä ja runkomelu
Kaavassa on annettu määräys: ”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.” Kaava-aineistossa on syytä avata lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Ilmastovaikutukset
Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.

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

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla

ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjunta
Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu melueste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus saattaa poiketa hieman toteutettavasta meluesteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että melueste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen pituutta.

Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittyvän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 ” Vaihteiden kohdalla sijaitsevissa asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteen kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40– 44 dB.”

Tärinä ja runkomelu
Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Tarkistukset:
Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Viertolan koulun kohdalla olevaa meluestettä pidennetään meluselvityksen mukaiseksi.

Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

NRO 7
Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot, 16.2.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski-ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 -2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8
Uudenmaan liitto, 16.2.2023

Lausunto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

10 § Remissdebatt om ekonomiplanen 2024–2027

VD/3496/02.01.00.00/2023

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 10

Behandling:
Under behandlingen av ärendet inlämnades följande skriftliga gruppanföranden:

Sakari Rokkanen	Samlingspartiets fullmäktigegrupp
Minna Räsänen	Socialdemokraternas fullmäktigegrupp
Niilo Kärki	Sannfinländarnas fullmäktigegrupp
Eve Rämö	De Grönas fullmäktigegrupp
Antero Eerola	Vänsterförbundets fullmäktigegrupp
Eeva Tikkanen	Centerns fullmäktigegrupp
Tiina Tuomela	Kristdemokraternas fullmäktigegrupp
Nina Nummela	Rörelse Nu
Stefan Åstrand	Svenska folkpartiets fullmäktigegrupp
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Beslut:
Gruppanförandena som lämnats in skriftligt antecknades för kännedom.

Det konstaterades att remissdebatten om ekonomiplanen 2024–2027 fortsätter vid stadsfullmäktiges nästa sammanträde.

Bilaga:
– Remissdebatt om ekonomiplanen 2024–2027, gruppanföranden 22.5.2023

11 § Centerns fullmäktigegrupp och 24 andra ledamöters motion om att återställa arbetsron i skolorna i Vanda

VD/3682/00.02.00.03/2023

Centerns fullmäktigegrupp och 24 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Fullmäktige bör vidta åtgärder för att återställa arbetsron i alla skolor i Vanda från den grundläggande utbildningen till andra stadiet.

Dessutom bör man vidta snabba åtgärder för att förebygga eventuella faktorer som hotar arbetsron i skolorna och för att undanröja de problem med arbetsron som redan uppstått i skolorna samt för att identifiera och förbereda sig på nya utmaningar och servicebehov i anslutning till arbetsron i skolorna.

Skolornas arbetsro ska återställas i nära samarbete med eleverna, vårdnadshavarna, lärarna och experter inom området.”

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 11

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– motion undertecknad av centerns fullmäktigegrupp och 24 andra ledamöter om att återställa arbetsron i skolorna i Vanda

VALTUUSTOALOITTEET KAUPUNGINVALTUUSTON KOKOUS 22.5.2023	
Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha Valtuuston tulee ryhtyä toimenpiteisiin, että työrauha saadaan palautettua kaikkiin vantaalaisiin kouluihin perusopetuksesta toiselle asteelle. Lisäksi tulee ryhtyä pikaisiin toimenpiteisiin mahdollisten koulujen työrauhaa uhkaavien tekijöiden ennaltaehkäisemiseksi ja jo syntyneiden koulujen työrauhaongelmien poistamiseksi sekä uusien, koulujen työrauhaan liittyvien haasteiden ja –palvelutarpeiden tunnistamiseksi ja niihin varautumiseksi. Koulujen työrauhan palauttaminen tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä oppilaiden, huoltajien, opettajien ja alan asiantuntijoiden kanssa. Valtuusto 22.5.2023 Keskustan valtuustoryhmä	Keskustan valtuustoryhmä <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Juha Järä 2. Marjo Vacker 3. Milad Dehghan 4. Nina Nummela 5. Tiina Tuomela 6. Paula Lehmuskallio 7. Jouko Jääskeläinen 8. Reija Friman 9. Markku Weckman 10. Maarit Raja-Aho 11. Mika Kasonen 12. Erika Veltheim 13. Kai-Ari Lundell 14. Markku Weckman 15. Niilo Kärki 16. Patrik Karlsson 17. Tuomas Mutanen 18. Oskari Iivarinen 19. Manav Phull 20. Naima El Issaoui 21. Eva Tawasoli 22. Janne Hartikainen 23. Juha Suoniemi 24. Sirpa Siru Kauppinen

12 § **Socialdemokratiska fullmäktigegruppens och 6 andra ledamöters motion om ett uppföljningsprogram för Vanda som ökar byggandet av ARA-objekt inom den sociala bostadsproduktionen**

VD/3683/00.02.00.03/2023

Socialdemokratiska fullmäktigegruppen och 6 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Vanda behöver mer mångsidig bostadsproduktion till ett rimligt pris runt om i Vanda. Vandas tomtöverlåtelse till VAV asunnot Oy och andra statligt stödda producenter av hyresbostäder med långfristigt räntestöd har varit liten under de senaste åren. Situationen är oroväckande och kräver en korrigering.

Denna fullmäktigemotion förutsätter åtgärder för byggande av social bostadsproduktion och bostäder till rimliga priser i Vanda och ett separat program för genomförande av dessa mål i Vanda. Om genomförandet av programmet rapporteras till stadsmiljöns verksamhetsområdes nämnder, stadsstyrelsen och fullmäktige.

Programmet ska innehålla följande åtgärder:

1. Stadens tomtreserv ökas målmedvetet
På lång sikt anskaffas mark som möjliggör tomtöverlåtelse till olika besittningsformer. Planläggningen görs i första hand på stadens mark med beaktande av särdragen hos en bostadsproduktion till rimligt pris. Dessutom anskaffas tomter till staden som ersättning för markanvändningsavtal, vilket i synnerhet i fråga om centrumområdena förutsätter en stark avtalspolitik och ökade anslag för markanskaffning.

2. Betoningen av hyresboende till rimligt pris vid tomtöverlåtelse och säkerställande av detta också inom planprojekt för privat mark
Det anvisas fler tomter än för närvarande för hyresbostadsprojekt med långfristigt räntestöd. Vid tomtöverlåtelsen beaktas differentieringsutvecklingen i olika områden (i regel är det många områden där ny produktion inte kan läggas till). I stora planprojekt på privat mark (över 10 000 m2-vy) förutsätts också statligt understödd hyresbostadsproduktion för området. På så sätt får man hyresbostäder till rimligt pris också i centrumområden som Dickursby och Myrbacka. (se svaret på skriftlig fråga s 24.4.2023)

3. Utvecklandet av centrumen och bostadsområdena på ett mångsidigt sätt
Differentieringsutveckling förebyggs och de nuvarande bostadsområdena utvecklas. I områden som hotas av marginalisering och marginaliseringsutveckling måste man säkerställa tillräckliga tjänster, mångsidig bostadsproduktion och -lägenhetstyper samt bostadsområdenas trivsel och säkerhet. I många områden måste differentieringsutvecklingen stoppas för att man ska kunna öka antalet hyresbostäder till rimligt pris.

4. Underhåll och uppdatering av VAV:s tomtprogram.
VAV:s tomtprogram upprätthålls och uppdateras. Det granskas regelbundet med VAV-koncernen och i mån av möjlighet beaktas VAV:s önskemål och krav på bostadsproduktion till rimligt pris.”

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Socialdemokratiska fullmäktigegruppens och 6 andra ledamöters undertecknade motion om ett uppföljningsprogram för Vanda som ökar byggandet av ARA-objekt inom den sociala bostadsproduktionen

Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset SDP valtuustoryhmä <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Tiina Tuomela 2. Antero Eerola 3. Hanna Valtanen 4. Eva Tawasoli 5. Reija Friman 6. Sirpa Siru Kauppinen
Vantaalle tarvitaan lisää monipuolista kohtuuhintaista asuntotuotantoa Ympäri Vantaata. Vantaan tontinluovutus VAV Asunnot Oy:lle sekä muille valtion tukemille pitkän korkotuen vuokra-asuntojen tuottajille on ollut viime vuosina vähäistä. Tilanne on huolestuttava ja vaatii korjausta Tämä valtuustoaloite edellyttää toimenpiteitä sosiaalisen asuntotuotannon ja kohtuuhintaisten asuntojen rakentamiseksi Vantaalle ja erillistä ohjelmaa näiden tavoitteiden läpiviemiseksi Vantaalla. Ohjelman toteutumisesta raportoidaan kaupunkiympäristötoimialan lautakunnille, kaupunginhallitukselle ja valtuustolle. Ohjelman tulee sisältää seuraavat toimenpiteet 1. Kaupungin tonttivarantoa lisätään määrätietoisesti Hankitaan pitkäjänteisesti maata, joka mahdollistaa tontinluovutuksen eri hallintamuotoihin. Kaavoitetaan ensisijaisesti kaupungin maalle huomioiden kohtuuhintaisen asuntotuotannon erityispiirteet. Lisäksi hankitaan tontteja kaupungille maankäyttösopimuskorvauksena, joka erityisesti keskusta-alueiden osalta edellyttää voimakasta sopimuspolitiikkaa ja maanhankinnan määrärahojen lisäämistä. 2. Kohtuuhintaisen vuokra-asumisen painottaminen tontinluovutuksessa ja varmistaminen myös yksityisen maan kaavahankkeissa Osoitetaan pitkän korkotuen vuokra-asuntohankkeille nykyistä enemmän tontteja. Otetaan tontinluovutuksessa huomioon eriytymiskehitys eri alueilla (pääsääntöisesti monille alueille ei voida lisätä uutta tuotantoa). Yksityisen maan merkittävissä kaavahankkeissa (yli 10 000 k-m2) edellytetään alueelle myös valtion tukemaa vuokra-asuntotuotantoa. Näin saadaan kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kohteita myös keskusta-alueille, kuten Tikkurilaan ja Myyrmäkeen. (kts. vastaus kirjallinen kysymys s 24.4.2023) 3. Keskusten ja asuinalueiden kehittäminen monipuolisesti Ehkäistään eriytymiskehitystä ja kehitetään nykyisiä asuinalueita. Syrjäytymisuhan ja -kehityksen alla olevilla alueilla pitää varmistaa riittävät palvelut, monipuolinen asuntotuotanto ja -huoneistotyypit sekä asuinalueiden viihtyisyys ja turvallisuus. Eriytymiskehitys pitää monilla alueilla	

pysäyttää, jotta kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kohteita voidaan alueille lisätä. 4. VAV:n tonttiohjelman ylläpito ja päivitys Pidetään yllä ja päivitetään VAV:in tonttiohjelmaa. Käydään sitä läpi säännöllisesti VAV-konsernin kanssa ja otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan VAV:in toiveet ja vaatimukset kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.	

13 § Manav Phulls och 17 andra fullmäktigeledamöters motion om att söka en systerstad i världens största demokrati, Indien

VD/3684/00.02.00.03/2023

Manav Phull och 17 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Vi undertecknade ledamöter föreslår följande:

Rysslands angrepp på Ukraina och den spända situationen i Taiwan har ökat de internationella spänningarna.
I västvärlden har både staternas och företagens inställning till Kina blivit mer reserverad än tidigare. USA:s president Joe Biden har förespråkat att demokratier ska intensifiera sitt samarbete som en motkraft till auktoritära stater.

Indien är världens största demokrati. Nyligen gick Indien också om Kina i befolkningsmängd och är nu det folkrikaste landet i världen. Landets ekonomiska tillväxt är stark och Världsbanken och IMF bedömer tillväxtutsikterna som starka även i framtiden.

Vi ledamöter som undertecknat motionen föreslår att Vanda söker en partnerstad i Indien. Partnerskapet skulle kunna omfatta utbildning, kultur och näringspolitik. Stadens direkta starka partnerskap kunde också bidra till att göra det lättare för företag i Vanda att få tillgång till arbetskraft från Indien. Samarbetet skulle skapa förutsättningar
för att stärka Vanda livskraft.

Partnerskapet behöver inte byggas upp från noll. Här i Vanda finns många indier bosatta i Finland, av vilka många har sitt ursprung i delstaten Punjab i norra Indien. Genom att söka efter en partnerstad i regionen kunde man kunna dra nytta av de nätverk som finns. Det indiska samfundet i Vanda skulle gärna vara med och aktivt främja och upprätthålla samarbetet.”

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 13

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– Manav Phulls och 17 andra fullmäktigeledamöters undertecknade motion om att söka en systerstad i världens största demokrati, Indien

Valtuustoaloite sisarkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme seuraavasti: Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja Taiwanin jännittynyt tilanne ovat lisänneet kansainvälisiä jännitteitä. Länsimaissa sekä valtioiden että yritysten suhtautuminen Kiinaan on muuttunut aiempaa varautuneemmaksi. Yhdysvaltain presidentti Joe Biden on puhunut sen puolesta, että demokratiat tiivistäisivät yhteistyötään vastavoimana autoritäärisille valtioille. Intia on maailman suurin demokratia. Hiljattain Intia myös ohitti Kiinan väkiluvun ja on tällä hetkellä maailman väkirikkain valtio. Maan talouskasvu on vahvaa ja Maailmanpankki sekä IMF arvioivat kasvunäkymät vahvoiksi myös tulevaisuudessa. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaa etsisi Intiasta kumppanikaupungin. Kumppanuutta voitaisiin niin koulutuksen, kulttuurin kuin elinkeinopolitiikan saralla. Kaupungin suora vahva kumppanuus voisi edistää myös vantaalaisten yritysten työvoiman saantia Intiasta. Yhteistyö loisi edellytyksiä vahvistaa Vantaan elinvoimaa. Kumppanuutta ei tarvitsisi rakentaa tyhjästä. Meillä täällä Vantaalla asuu paljon Suomen intialaisia, joista monen juuret ovat Pohjois-Intian Punjabin osavaltiosta. Etsimällä alueelta kumppanikaupunkia voitaisiin hyödyntää olemassa olevia verkostoja. Vantaan intialainen yhteisö olisi mielellään aktiivisesti edistämässä ja ylläpitämässä yhteistyötä. 19.06.2023	Aloitteen tekijän nimi: *Manav Phull* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Sakari Rokkanen 2. Sari Multala 3. Otso Kivimäki 4. Nina Nummela 5. Milad Dehghan 6. Anssi Aura 7. Maarit Raja-Aho 8. Antero Eerola 9. Juha Järä 10. Heli Hakala 11. Oskari Iivarinen 12. Siri Ahokas 13. Carita Orlando 14. Marjo Vacker 15. Eva Tawasoli 16. Sirpa Siru Kauppinen 17. Reija Friman

14 § Paula Lehmuskallios och 2 andra ledamöters motion om att få en skola till Fagersta

VD/3687/00.02.00.03/2023

Paula Lehmuskallio och 2 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Allteftersom befolkningen ökar har skolorna i östra Vanda blivit trånga. Skolan Vaaralan koulu har tidigare lagts ner och eleverna har flyttats till Hakunilanrinteen koulu. För närvarande är den sammanslagna skolan Lehtikuusen koulu sprängfylld av elever. Efter att skolan Hevoshaantien koulu upphört flyttades eleverna delvis till Östra Haxböle och till Lehtikuusen koulu.

Eftersom områden söder om Ring III utvecklas och invånarantalet ökar, föreslår jag att det byggs en ny skola i Fagersta. Alla barn som inte bor i Västerkulla skulle kunna placeras där. Och eleverna i skolan Länsimäen koulu får behålla sin egen skola.”

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 14

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– Paula Lehmuskallios och 2 andra ledamöters undertecknade motion om att få en skola till Fagersta

	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
KOULUN SAAMISEKSI VAARALAAN Väestön kasvaessa on itä-Vantaan koulut käyneet ahtaaksi. Vaaralan koulu on aikoinaan lakkautettu ja oppilaat siirretty Hakunilanrinteen kouluun. Nykyisin yhdistetty Lehtikuusen koulu on pursumassa liitoksistaan. Hevoshaantien koulunlopetettua toimintansa oppilaat siirrettiin osin Itä-Hakkilaan ja Lehtikuusen kouluun. Koska alueet kehä III:n eteläpuolella kehittyvät ja asukasmäärä kasvaa, esitän, että Vaaralaan rakennetaan uusi koulu. Siihen voitaisiin sijoitta kaikki ne lapset, jotka eivät asu Länsimäessä. Ja Länsimäen koulun oppilaat saisivat pitää oman koulunsa. Paula Lehmuskallio Kaupunginvaltuutettu (Kok)	Aloitteen tekijän nimi: *Paula Lehmuskallio* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Reija Friman 2. Sirpa Siru Kauppinen

Sammanträdet avslutat

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 15

Beslut:
Ordförande avslutade sammanträdet kl. 23.58.

Anvisningar för sökande av ändring 1. Besvärsanvisning

Besvärsrätt

Ändring i ett beslut som fattats av fullmäktige söks genom besvär.

Besvär får anföras

– av den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part), samt
– av kommunmedlemmarna.

I ett ärende som gäller utfärdande av byggförbud får besvär anföras

– av den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part), och

– av en myndighet på grundval av stadgande i lag eller om besvärsrätten är nödvändig för det allmänna intresse som myndigheten skall bevaka.

Besvär över ett beslut som gäller **godkännandet av en generalplan, en detaljplan och en byggnadsordning** får dessutom anföras

– av Nylands miljöcentral och andra myndigheter i ärenden som hör till deras verksamhetsområde
– av ett förbund på landskapsnivå och en kommun inom vars område den markanvändning som anges i planen eller byggnadsordningen medför konsekvenser
– av en registrerad lokal eller regional sammanslutning i ärenden som hör till dess verksamhetsområde och inom det geografiska område där sammanslutningen är verksam.

Besvär får anföras på den grunden att:

- beslutet har tillkommit i felaktig ordning
- fullmäktige har överskridit sina befogenheter
- beslutet i övrigt strider mot lag.

Besvärsmyndighet

Besvär anförs hos **Helsingfors förvaltningsdomstol**.

Besvärstid

Besvär ska anföras **inom 30 dagar** från delfåendet av beslutet.

- En part anses ha fått del av beslutet sju dagar efter att brevet avsändes eller inom tre dagar från att ett elektroniskt meddelande har avsänts, om inte något annat påvisas. De som saken gäller anses dock ha fått del av ett beslut som gäller godkännandet av en general- eller detaljplan eller en byggnadsordning eller byggförbud när protokollet har lagts fram offentligt.

- En kommunmedlem anses ha fått del av beslutet sju dagar efter det att protokollet fanns tillgängligt i det allmänna datanätet.

Dagen för delfåendet eller den dag då protokollet har lagts fram räknas inte in i den bestämda tiden.

Om sista dagen av den bestämda tiden är en helgdag eller en annan sådan dag då ämbetsverken är stängda, får besvärshandlingarna inlämnas första vardagen därefter.

Besvärsskriftens innehåll

I besvärsskriften, som ska riktas till besvärsmyndigheten, ska uppges

– det beslut i vilket ändring söks
– till vilka delar ändring söks i beslutet och vilka ändringar som yrkas
– de grunder på vilka ändring yrkas
– ändringssökandens namn och hemkommun
– den postadress och det telefonnummer under vilka meddelanden i saken kan tillställas ändringssökanden.

Besvärsskriften ska undertecknas av ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet. Om ändringssökandens talan förs av en laglig företrädare eller ett ombud eller om besvärsskriften har upprättats av någon annan, ska också hans namn och hemkommun uppges i besvärsskriften.

Till besvärsskriften ska fogas

- det beslut i vilket ändring söks genom besvär, i original eller kopia
- ett intyg över vilken dag beslutet har delgivits eller en annan utredning över när besvärstiden har börjat
- de handlingar som ändringssökanden åberopar, om dessa inte redan tidigare har tillställts myndigheten.

Inlämnande av besvärsskrift

Besvärsskriften ska innan besvärstiden utgår inlämnas till besvärsmyndigheten, Helsingfors förvaltningsdomstol under dess öppettid.

Besvärsskriften kan på ändringssökandens ansvar skickas per post eller genom bud. Då ska besvärsskriften skickas i så god tid att den hinner fram före utgången av besvärstiden.

Besvär kan också på ändringssökandens ansvar skickas per fax eller e-post inom besvärstiden.

Ett elektroniskt meddelande anses ha kommit in till en myndighet när det finns tillgängligt för myndigheten i en mottagaranordning eller ett datasystem i en sådan form att meddelandet kan behandlas.

Ett elektroniskt dokument som inkommit till en myndighet behöver inte kompletteras med en underskrift, om dokumentet innehåller uppgifter om avsändaren och om det inte finns anledning att betvivla dokumentets autenticitet och integritet.

Av ändringssökanden uppbärs i förvaltningsrätten en rättegångsavgift på 530 euro.

Kontaktinformation:

Helsingfors förvaltningsdomstol
Sörnäsgatan 1
00580 HELSINGFORS
Telefon: 029 564 2000
Fax: 029 564 2079
E-post: helsinki.hao@oikeus.fi

Öppettid: kl. 8.00–16.15

Anvisningar för sökande av ändring 2. Upphandlingsrättelse och rättelseyrkande i upphandlingsärende

Den som är missnöjd med den kommunala myndighetens (den upphandlande enhetens) beslut om upphandling som understiger det nationella tröskelvärdet eller något annat avgörande i upphandlingsförfarandet kan söka upphandlingsrättelse hos den upphandlande enheten enligt 81 § och 83 § i upphandlingslagen eller rättelse enligt 89 § i kommunallagen. Upphandlingsrättelse kan sökas av en anbudsgivare som har deltagit i ett anbudsförfarande eller en anbudssökande, det vill säga den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part). Rättelse enligt kommunallagen kan dessutom sökas av en kommunmedlem.

Tidsfristen för rättelseyrkande

Rättelse ska sökas inom 14 dagar efter att den som framställer rättelseyrkandet har fått del av den upphandlande enhetens beslut eller avgörande av annat slag i upphandlingsförfarandet.

- Vid elektronisk delgivning anses **en part** ha fått del av upphandlingsbeslutet och de kompletterande handlingarna den dag det elektroniska meddelande som innehåller beslutet och dessa handlingar står till mottagarens förfogande i hans eller hennes mottagarapparat på ett sådant sätt att meddelandet kan hanteras. Dagen för avsändandet av meddelandet anses vara en sådan tidpunkt, om det inte ges en tillförlitlig redogörelse om att datakommunikationsförbindelserna inte har fungerat eller om en motsvarande omständighet, som har lett till att det elektroniska meddelandet nått mottagaren vid en senare tidpunkt.

  Om delgivningen sker brevledes per post anses mottagaren ha fått del av ärendet den sjunde dagen efter avsändandet, om inte mottagaren visar att delgivningen har skett senare.

  När den upphandlande enheten använder bevislig delgivning anses delgivningen ha skett vid den tidpunkt som framgår av mottagningsbeviset eller vid den tidpunkt som antecknats i ett separat bevis över delfåendet.

- **En kommunmedlem** anses ha fått del av beslutet när protokollet har lagts fram offentligt.

Innehållet i en upphandlingsrättelse och ett rättelseyrkande

Av ett rättelseyrkande ska framgå yrkandena med motiveringar. I ansökan ska namnen på dem som söker rättelse och som avfattat skrivelsen antecknas liksom de kontaktuppgifter som behövs för att hantera ärendet.

Till en upphandlingsrättelse ska fogas de handlingar som den som framställer yrkandet hänvisar till om de inte redan finns hos den upphandlande enheten.

Upphandlingsrättelsen och/eller rättelseyrkandet lämnas in/skickas på adressen:

Vanda stads registratur
Stadsfullmäktige
Stationsvägen 7, 01300 Vanda,
e-postadress: kirjaamo@vantaa.fi,
Telefon (registraturen) 09- 8392 2184, fax: 09- 8392 4163
Tjänstetid: måndag–fredag 8.15–16.00

Anvisningar för sökande av ändring 3. Upphandlingsrättelse och besvär till marknadsdomstolen

Enligt lagen om offentlig upphandling (upphandlingslagen) kan en part söka ändring i ett beslut eller något annat avgörande i ett upphandlingsförfarande som gäller offentlig upphandling genom att yrka på att den upphandlande enheten rättar beslutet eller avgörandet (upphandlingsrättelse). Ärendet kan också genom besvär föras till marknadsdomstolen om upphandlingens värde överstiger tröskelvärdet i 15 § i upphandlingslagen.

3.1 Rättelseanvisning

Den som är missnöjd med en upphandlande enhets beslut eller med ett annat avgörande i upphandlingsförfarandet kan skriftligen lämna in ett yrkande på upphandlingsrättelse till **den upphandlande enheten** enligt 81–83 § i upphandlingslagen. En anbudsgivare som har deltagit i ett anbudsförfarande eller en anbudssökande, det vill säga den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part) får yrka på upphandlingsrättelse.

Tidsfrist för yrkande av upphandlingsrättelse

En part ska lämna in ett yrkande på upphandlingsrättelse **inom 14 dagar** från att ha fått del av den upphandlande enhetens beslut eller avgörande i upphandlingsförfarandet.

Vid elektronisk delgivning anses upphandlingsbeslutet med de kompletterande handlingarna ha mottagits den dag det elektroniska meddelande som innehåller beslutet och dessa handlingar står till mottagarens förfogande i hans eller hennes mottagarapparat på ett sådant sätt att meddelandet kan hanteras. Dagen för avsändandet av meddelandet anses vara en sådan tidpunkt, om det inte ges en tillförlitlig redogörelse om att datakommunikationsförbindelserna inte har fungerat eller om en motsvarande omständighet som har lett till att det elektroniska meddelandet har nått mottagaren vid en senare tidpunkt.

Om delgivningen sker brevledes per post till mottagaren anses mottagaren ha fått del av saken på den sjunde dagen efter avsändandet, om inte mottagaren visar att delgivningen har skett senare. När den upphandlande enheten använder bevislig delgivning anses delgivningen ha skett vid den tidpunkt som mottagningsbeviset anger eller vid den tidpunkt som antecknats i ett separat delfåendebevis.

Innehållet i upphandlingsrättelsen

Yrkandena med motiveringar ska framgå av upphandlingsrättelsen. Av upphandlingsrättelsen ska framgå namnet på den som yrkar på rättelse och den kontaktinformation som behövs för att ärendet ska kunna skötas.

Till upphandlingsrättelsen ska fogas de handlingar som den som framställer yrkandet hänvisar till om de inte redan finns hos den upphandlande enheten.

Distributionsadress

Ett yrkande på upphandlingsrättelse lämnas in/skickas på adressen:

Vanda stads registratur
Stadsfullmäktige

Stationsvägen 7, 01300 Vanda
e-post: kirjaamo@vantaa.fi,
Telefon (registraturen) 09- 8392 2184, fax: 09- 8392 4163

Tjänstetid: måndag–fredag 8.15–16.00

Tidpunkten för när upphandlingsrättelsen anhängiggörs och behandlas påverkar inte den tidsfrist inom vilken en part med stöd av upphandlingslagen kan söka ändring genom besvär hos marknadsdomstolen.

3.2. Anvisning om besvär till marknadsdomstolen

Anbudsgivare, anbudssökande eller andra som saken gäller kan föra ärendet till marknadsdomstolen genom besvär.

Enligt 86 § i lagen om offentlig upphandling får man söka ändring i en upphandling som grundar sig på ett ramavtal besvärsvägen endast om marknadsdomstolen beviljar tillstånd för behandling av saken. Tillstånd ska beviljas, om
1)det är viktigt att pröva ärendet med tanke på tillämpningen av lagen i andra likadana ärenden, eller
2)det finns vägande skäl som anknyter till förfarandet vid den upphandlande enheten.

Om inte något annat bestäms i lag ska besvären lämnas in skriftligen **inom 14 dagar** från det att parten i fråga fått del av upphandlingsbeslutet inklusive besvärsanvisning.

Besvären ska anföras **inom 30 dagar** från det att parten i fråga har fått del av beslutet, om den upphandlande enheten har ingått ett upphandlingskontrakt med stöd av 78 § 1 punkten i upphandlingslagen utan att iaktta den stipulerade väntetiden.

Besvären ska lämnas in senast **sex månader** efter det att upphandlingsbeslutet har fattats, om anbudssökanden eller anbudsgivaren har fått del av upphandlingsbeslutet inklusive besvärsanvisning och upphandlingsbeslutet eller besvärsanvisningen har haft väsentliga brister.

Vid elektronisk delgivning anses upphandlingsbeslutet med de kompletterande handlingarna ha mottagits den dag det elektroniska meddelande som innehåller beslutet och dessa handlingar står till mottagarens förfogande i hans eller hennes mottagarapparat på ett sådant sätt att meddelandet kan hanteras. Dagen för avsändandet av meddelandet anses vara en sådan tidpunkt, om det inte ges en tillförlitlig redogörelse om att datakommunikationsförbindelserna inte har fungerat eller om en motsvarande omständighet som har lett till att det elektroniska meddelandet har nått mottagaren vid en senare tidpunkt.

Om delgivningen sker brevledes per post till mottagaren anses mottagaren ha fått del av saken på den sjunde dagen efter avsändandet, om inte mottagaren visar att delgivningen har skett senare. När den upphandlande enheten använder bevislig delgivning anses delgivningen ha skett vid den tidpunkt som mottagningsbeviset anger eller vid den tidpunkt som antecknats i ett separat delfåendebevis.

Innehållet i besvären

I besvären ska uppges det upphandlingsärende som besvären gäller och ändringssökandens yrkanden och grunderna för dessa. När det gäller en upphandling som grundar sig på ett ramavtal ska parten i besvärsskriften motivera varför behandlingstillstånd bör beviljas.

I besvären ska anges ändringssökandens namn och hemkommun. Om ändringssökandens talan förs av hans eller hennes lagliga företrädare eller ombud eller om någon annan person har avfattat besvären, ska även denna persons namn och hemkommun anges. Vidare ska ändringssökandens postadress och telefonnummer anges för eventuella meddelanden. Ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet ska underteckna besvärsskriften.

Till besvären ska fogas det beslut som överklagas i original eller som kopia och ett intyg över vilken dag beslutet har tillkännagetts eller någon annan utredning om när besvärstiden har börjat. Till besvären ska fogas de handlingar som ändringssökanden hänvisar till som stöd för sina yrkanden. Ett ombud ska till besvärsskriften foga en fullmakt enligt 21 § i förvaltningsprocesslagen.

Inlämning av besvären

Besvären ska lämnas in till marknadsdomstolen. De ska vara inlämnade senast den sista dagen av besvärstiden innan marknadsdomstolen stänger. Själva delfåendedagen räknas inte med.

Ansökan kan lämnas in till marknadsdomstolens kansli personligen, genom ombud, genom bud, per post eller som telefax alternativt med e-post så som lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) föreskriver. Om sista dagen för anhängiggörande infaller på en helgdag, självständighetsdagen, första maj, julafton, midsommarafton eller en helgfri lördag, får handlingarna lämnas in till marknadsdomstolen den första vardagen därefter.

Besvärsförbud

I ett ärende som hör till marknadsdomstolens behörighet enligt 102 § i upphandlingslagen får ändring inte sökas med stöd av kommunallagen eller förvaltningsprocesslagen.

Enligt 86 § i upphandlingslagen får en part söka ändring i en upphandling som grundar sig på ett ramavtal genom besvär endast om marknadsdomstolen beviljar tillstånd för behandling av saken.

Underrättelse om ändringssökandet till den upphandlande enheten

Den som söker ändring i ett upphandlingsärende med stöd av 88 § i upphandlingslagen ska skriftligen underrätta den upphandlande enheten om att ärendet förs till marknadsdomstolen. Underrättelsen ska lämnas in till den upphandlande enheten senast då besvären över upphandlingen lämnas in till marknadsdomstolen. Underrättelsen ska lämnas in på den adress som den upphandlande enheten har uppgett i punkt 3.I.

Rättegångsavgift

För behandling i marknadsdomstolen uppbärs av den som söker ändring 2 120 euro i rättegångsavgift för en upphandling som underskrider en miljon euro. Om upphandlingens värde är minst 1 miljon euro, är behandlingsavgiften 4 240 euro. Ifall upphandlingens värde är minst 10 miljoner euro, är behandlingsavgiften 6 350 euro.

Rättegångsavgiften i marknadsdomstolen är 530 euro för privatpersoner.

Marknadsdomstolens adress och annan kontaktinformation

Marknadsdomstolen
Sörnäsgatan 1, 00580 Helsinfors
tfn 029 56 43300
fax 029 56 43314, e-post: markkinaoikeus@oikeus.fi

Tjänstetid: kl 8.00–16.15

Anvisningar för sökande av ändring 4. Besvärsförbud

4.1
Enligt 91 § i Kommunallagen får rättelse inte yrkas i och kommunalbesvär inte anföras över **beslut som gäller endast beredning eller verkställighet**.

4.2
I det vid detta sammanträde fattade **beslutet § -, som berör sådant som nämns i lagen om kommunala tjänstekollektivavtal 26 §**, får ändring inte sökas genom besvär.

4.3
I det beslut som fattats vid detta sammanträde **§ -, som berör rättelse av upphandling**, får ändring inte sökas.

4.4
I det **beslut § -**, **om ordnandet av kommunal folkomröstning**, som fattats vid detta sammanträde, får ändring inte sökas genom besvär (kommunallagen 99 §).