SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 19.06.2023

Protokollets försättsblad ... 1

1 § Sammanträdets laglighet och beslutförhet ... 4

2 § Justering av protokollet ... 5

3 § Val av ordförande för stadsfullmäktige för tiden 1.6.2023–31.5.2024 ... 6

4 § Besättandet av tjänsten som stadsdirektör ... 7

- Äänestysraportti § 4 KV 19.6.2023 ... 11

5 § Val av fullmäktigeutskott för tiden 1.6.2023–31.5.2024 ... 15

6 § Val av stadsstyrelse och stadsstyrelsens koncernsektion för mandattiden 2023–2025 ... 17

7 § Beviljande av avsked åt Marjo Vacker från uppdraget som ledamot i nämnden för stadskultur och välfärd och förrättande av kompletteringsval ... 20

8 § Beviljande av avsked åt Satu Suuronen från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd och förrättande av kompletteringsval ... 23

9 § Beviljande av avsked åt Otso Kivimäki från uppdraget som ordförande i stadsrumsnämnden och förrättande av kompletteringsval ... 26

10 § Beviljande av avsked åt Jouko Jääskeläinen från uppdraget som ledamot i revisionsnämnden och förrättande av kompletteringsval ... 29

11 § Beviljande av avsked åt Tiina Tuomela från uppdraget som ersättare i revisionsnämnden och förrättande av kompletteringsval ... 32

12 § Miljöansvarsrapporten 2022–2023 ... 35

- Ympäristövastuuraportti 2022-2023 ... 39

13 § Första delårsöversikten för 2023 för tiden 1.1-30.4.2023 ... 87

- Sitovien tavoitteiden raportointi osavuosikatsaus 1/2023 ... 92

- Osavuosikatsaus 1-2023 ... 105

- Tytäryhtiöiden osavuosiraportti 1-4/2023 ... 170

14 § Vandas välfärdsplan 2023–2025 ... 195

- Vantaan hyvinvointisuunnitelma 2023 - 2025 ... 197

15 § Ökning av anslagen i investeringsdelen för nybyggnation och utökning av investeringsprogrammet för nybyggande med ett projekt som gäller köp av en del av en parkeringsanläggningsbyggnad ... 311

16 § Dispositionsplan för spårvägen YK0049 ... 313

- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023 ... 323

- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset, 17.1.2023 ... 324

- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II) ... 347

- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti, 17.1.2023 ... 448

- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023_peitetty ... 497

- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023 ... 568

- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi, 8.12.2022 ... 608

- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset, 2.9.2022 ... 745

17 § Detaljplaneändring 002465 och ändring av tomtindelningen 52 Skattmans / Vandaspåran: Skattmans, östra ... 779

- 002465 Asemakaavamuutos ehdotus 9.5.2023, tarkistettu 22.5.2023, Vantaan ratikka: Veromies, itä ... 787

SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 19.06.2023

- 002465 selostus 9.5.2023 tarkistettu 22.5.2023, Vantaan ratikka: Veromies, itä 788
- 002465 Lausunnot ja vastineet 9.5.2023, Vantaan ratikka: Veromies, itä 844
18 § Detaljplaneändring 002458 och ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby och 63 Bäckby / Vandaspåran: Bäckby 860
- 002458 Asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023, Vantaan ratikka: Viertola 870
- 002458 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023, Vantaan ratikka_Viertola 871
- 002458 Muistutukset ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Viertola, ei sis. henkilötietoja 931
- 002458 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Viertola 936
19 § Detaljplaneändring 002485 och ändring av tomtindelningen, 64 Fastböle/Vandaspåran: Åkerbäcken 953
- 002485 asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023 Vantaan ratikka Pelto-oja_allek 961
- 002485 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, Vantaan ratikka: Pelto-oja 962
- 002485 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Pelto-oja 1009
20 § Detaljplaneändring 002452 och ändring av tomtindelningen, 94 Håkansböle/Vandaspåran: Håkansbölebacken 1026
- 002452 asemakaavan muutosehdotus 18.4.2023 Vantaan ratikka Hakunilanmäki_allek 1034
- 002452 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, Vantaan ratikka: Hakunilanmäki 1035
- 002452 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Hakunilanmäki 1094
21 § Detaljplan och detaljplaneändring 721400 och tomtindelning, 72 Asola / Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen 1105
- 721400 asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023, Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle_a 1111
- 721400 selostus, asemakaava ja asemakaavan muutos 18.4.2023, Liiketila Elmoon ja liittymä Valtimotielle 1112
- 721400 lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle 1162
22 § Remissdebatt om ekonomiplanen 2024–2027 1173
- Taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelu, ryhmäpuheenvuorot 22.5.2023 1174
23 § Ramen för utarbetandet av budgeten för år 2024 1188
- Vuoden 2024 talousarvion kehys 1193
24 § Susanna Kaijus och Anu Halls samt 44 andra ledamöters motion om att förlänga spängerna i Storkärr till friluftsleden i Petikko 1197
- Susanna Kaijun ja Anu Hallin sekä 44 muun valtuutetun aloite jatketaan Isosuon pitkospuita Petikon ulkoilureitille 1198
25 § Eve Rämös och 14 andra ledamöters motion om att använda biologiskt nedbrytbara solkrämer på badstränderna i Vanda 1200
- Eve Rämön ja 14 muun valtuutetun aloite biohajoavien aurinkovoiteiden käytöstä Vantaan uimarannoilla 1202
26 § Juha Suoniemis och Juha Järäs motion om att fullmäktigemötena också ska visas på YouTube 1204
- Juha Suoniemen ja Juha Järän sekä 22 muun valtuutetun aloite valtuustokokoukset näkyville myös YouTubeen 1205
27 § Mika Kasonens, Maarit Raja-Ahos och Eve Rämös samt 31 andra ledamöters motion om situationen beträffande skyddsrum i Vanda 1206

SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 19.06.2023

- Mika Kasosen, Maarit Raja-Ahon ja Eve Rämön sekä 31 muun valtuutetun aloite Vantaan väestönsuojien tila ... 1207

28 § Jari Jääskeläinens och 25 andra ledamöters motion om informationstavlor till ekopunkterna ... 1208

- Jari Jääskeläisen ja 25 muun valtuutetun aloite opastetaulut kierrätyspisteille ... 1209

29 § Jari Jääskeläinens och 15 andra ledamöters motion om ett jubileumsmynt för Vanda stad 50 år (2€) ... 1210

- Jari Jääskeläisen ja 15 muun valtuutetun aloite Vantaan kaupunki 50- vuotta -juhlaraha (2€) ... 1211

30 § Anssi Auras och Stefan Åstrands samt 22 andra ledamöters motion om en utredning om utvecklingen av Mårtensdals bussterminal ... 1212

- Anssi Auran ja Stefan Åstrandin sekä 22 muun valtuutetun aloite selvitys Martinlaakson bussiterminaalin kehittämisestä ... 1213

31 § Faysal Abdis och Naima El-Issaouis samt 25 andra ledamöters motion om att möjliggöra badtider för kvinnor och flickor i simhallarna i Vanda ... 1214

- Faysal Abdin ja Naima EI-Issaouin sekä 25 muun valtuutetun aloite naisten ja tyttöjen uimavuoron mahdollistamiseksi Vantaan uimahalleissa ... 1215

32 § Suvi Karhus och 18 andra ledamöters motion om att effektivisera utrotningen av främmande arter i Vanda ... 1216

- Suvi Karhun ja 18 muun valtuutetun aloite vieraslajien hävittämistä Vantaalla tehostettava ... 1217

33 § Eva Tawasolis och Eve Rämös samt 19 andra ledamöters motion om att anlägga sprutande fontäner och plaskdammar i lekparkerna i Vanda ... 1218

- Eva Tawasolin ja Eve Rämön sekä 19 muun valtuutetun aloite suihkuavat suihkulähteet ja kahluualtaat leikkipuistoihin Vantaalla ... 1219

34 § Antero Eerolas och 8 andra ledamöters motion om att det bör byggas svala offentliga rum i Vanda ... 1220

- Antero Eerolan ja 8 muun valtuutetun aloite Vantaan perustettava viileitä julkisia tiloja ... 1221

35 § Sammanträdet avslutat ... 1222

Anvisningar för sökande av ändring 1. Besvärsanvisning ... 1223

Anvisningar för sökande av ändring 2. Upphandlingsrättelse och rättelseyrkande i upphandlingsärende ... 1226

Anvisningar för sökande av ändring 3. Upphandlingsrättelse och besvär till marknadsdomstolen ... 1227

Anvisningar för sökande av ändring 4. Besvärsförbud ... 1231

Stadsfullmäktiges sammanträde

Tid 19.6.2023 kl. 18.00–22.24
Plats **Stadshuset, Dickursby**

Deltagare

Ledamöter	Närvarande	Ledamöter	Närvarande
Lindtman Antti, ordförande	x (kl. 18.14–22.24, § 4 – 23. Ordf. kl. 18.14–19.58, § 4 – 11)	Luokkala Pirjo	x
Kaira Lauri, I vice ordförande	x (Ordf. § 1–3, 12–23)	Multala Sari	x
Veltheim Erika, II vice ordförande	-	Niikko Mika	x
Abdi Faysal	x	Norrena Vaula	x
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 (kl. 18.00–21.47, § 1–21)
Eerola Antero	x	Raja-Aho Maarit	x
Eklund Tarja	x	Rautavaara Maija	x
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	x
el Issaoui Naima	x	Saramo Jussi	x
Järä Juha	x	Sillanpää Minttu	-
Jääskeläinen Jouko	x (§ 1–9, 11–23)	Siniketo-Pietilä Katja	x
Kaiju Susanna	x	Stirkkinen Matilda	x
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 (kl. 18.00–19.04, § 1–4a)	Tuomela Tiina	x (§ 1–10, 12–23)
Kivimäki Otso	x (§ 1–8, 10–23)	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		
Ersättare		**Närvarande**	
Nevala Jukka		x	
Jääskeläinen Jari		x	
Virkamäki Pekka		x (kl. 18.55–22.24, § 4–23)	
Heikkinen Minna		x	
Sodhi Ranbir		x (19.04–22.24, § 4b–23)	
Stadsstyrelseledamöter		**Närvarande**	
Karinen Ville		x	
Tammi Visa		x	
Ungdomsfullmäktiges representant		**Ungdomsfullmäktiges ersättare**	
Godlewski Filip	x		
Övriga deltagare		**Närvarande**	
Kalske Katri, tf. stadsdirektör		x (§ 1–3, 5–23)	
Kalo Ilkka, tf. 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	
Lentämäki Tiina, förvaltningssekreterare		x	
Takala Matias, protokollförare		x	
Toivonen Janne, förvaltningssakkunnig		x (kl. 18.00–19.34)	
Puikkonen Niina, tf. förvaltningsdirektör		x (kl. 18.00–20.25)	
Pauna Ella, förvaltningssakkunnig		x	

Sammanträdets laglighet och beslutförhet

Konstaterades

Underskrifter

Ordförande Antti Lindtman Lauri Kaira

Protokollförare Matias Takala

Justering av protokollet

Tid och plats 26.6.2023, elektroniskt

Maija Rautavaara Eve Rämö

Protokollet är framlagt

Tid och plats 28.6.2023, på Vanda stads webbplats paatokset.vantaa.fi.

1 §

Sammanträdets laglighet och beslutförhet

Kungörelsen om stadsfullmäktiges sammanträde har publicerats på stadens webbsidor 12.6.2023 och varje fullmäktigeledamot har tillsänts en personlig sammanträdeskallelse per e-post.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 1

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

Behandling:
I vice ordförande konstaterade att ledamöterna Sami Kanerva, Erika Veltheim, Minttu Sillanpää och Tuukka Saimen begärt befrielse från att närvara vid detta sammanträde på grund av arbets-, reseförhinder eller av personliga skäl.

I stället för dem kallades Jukka Nevala, Pekka Virkamäki, Jari Jääskeläinen och Mari Hynninen i nämnd ordningsföljd.

I vice ordförande konstaterade att 65 ledamöter var närvarande.

Beslut:
I vice ordförande konstaterade att sammanträdet var lagligt sammankallat, lagligt och beslutfört.

Ordföranden konstaterade följande ändringar i stadsfullmäktiges sammansättning under sammanträdet:

under behandlingen av § 4 anlände stadsfullmäktiges ordförande Antti Lindtman till sammanträdet, varefter 66 ledamöter var närvarande.

under behandlingen av § 4 anlände ersättaren Pekka Virkamäki till sammanträdet, varefter 67 ledamöter var närvarande.

under behandlingen av § 4 kl. 19.04 avlägsnade sig ledamoten Kimmo Kiljunen från sammanträdet av personliga skäl och ersättaren Ranbir Sodhi anlände i hans ställe, varefter 67 ledamöter var närvarande.

under behandlingen av § 22 avlägsnade sig ledamoten Manav Phull från sammanträdet av personliga skäl, varefter 66 ledamöter var närvarande.

2 §

Justering av protokollet

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 2

Förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att
a) välja två protokolljusterare till att förrätta justeringen av protokollet elektroniskt måndagen den 26 juni 2023 kl. 16.00 och
b) lägga fram det sålunda justerade protokollet på stadens webbsidor (www.vantaa.fi/paatoksenteko) från och med onsdagen den 28 juni 2023.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att
a) välja ledamöterna Maija Rautavaara och Eve Rämö till att förrätta justeringen av protokollet elektroniskt måndagen den 26 juni 2023 kl. 16.00 och
b) lägga fram det sålunda justerade protokollet på stadens webbsidor (www.vantaa.fi/paatoksenteko) från och med onsdagen den 28 juni 2023.

3 § Val av ordförande för stadsfullmäktige för tiden 1.6.2023–31.5.2024

VD/3752/00.00.01.00/2023

KK/EJ/AP

Enligt **18 § i kommunallagen** väljer fullmäktige bland sina ledamöter en ordförande och ett behövligt antal vice ordförande för fullmäktiges mandattid, om inte fullmäktige har beslutat att de ska ha en kortare mandattid än fullmäktiges mandattid. Ordföranden och vice ordförandena utses vid samma valförrättning.

Enligt 19 kap. 1 § i förvaltningsstadgan väljer stadsfullmäktige inom sig vid sitt första sammanträde i juni varje år ordförande samt första och andra vice ordförande.

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 12

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att det förrättas val av ordförande för stadsfullmäktige för tiden 1.6.2023–31.5.2024.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 3

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att förrätta val av ordförande för stadsfullmäktige för tiden 1.6.2023–31.5.2024.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade utse följande personer till ordförande för stadsfullmäktige för tiden 1.6.2023–31.5.2024.

Antti Lindtman	Stadsfullmäktiges ordförande
Lauri Kaira	Stadsfullmäktiges I vice ordförande
Tanja Aidanjuuri	Stadsfullmäktiges II vice ordförande

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

4 § Besättandet av tjänsten som stadsdirektör

VD/3868/01.01.01.01/2023

SM/K-ML/MT/AP

Tjänsten som stadsdirektör blir ledig från och med 1.8.2023, då nuvarande stadsdirektör Ritva Viljanen går i pension.

Stadsdirektörstjänsten har varit offentlig lediganslagen 31.3–21.4.2023. Enligt 5 § i lagen om kommunala tjänsteinnehavare kan till tjänsten som stadsdirektör även antas en person som inte har sökt tjänsten om han eller hon samtycker därtill och förutsatt att hans eller hennes behörighet har utretts.

Enligt 2 kap. i förvaltningsstadgan leder och utvecklar stadsdirektören förvaltningen, ekonomin och övrig kommunal verksamhet under ledning av stadsstyrelsen. Kommunens verksamhet omfattar, utöver kommunen och kommunkoncernen, kommunens deltagande i kommunernas gemensamma verksamhet samt övrig verksamhet som anknyter till ägande, avtal och finansiering.

Enligt förvaltningsstadgan gör stadsdirektören följande:
• leder beredningen och förverkligandet av stadens strategi
• leder ekonomiplaneringen samt finansieringen och den övriga resursstyrningen så att de av stadsfullmäktige och stadsstyrelsen uppställda målen för verksamheten och ekonomin nås
• leder utvecklingen av staden och stadsstrukturen med hjälp av generalplanering och annan övergripande planering samt genom att styra stadens mark-, avtals-, närings- och bostadspolitik
• svarar för att stadskoncernens verksamhet ger resultat och för övervakningen av koncernsamfunden
• svarar för stadens regionala, riksomfattande och internationella samarbete och intressebevakning samt myndighetssamarbetet
• svarar för stadskoncernens information
• svarar för organisationen och förverkligandet av god lednings- och förvaltningssed, riskhantering och intern kontroll samt tryggandet av dessas funktionsduglighet
• svarar för styrningen av stadens dataskydd och datasäkerhet.

Vidare beslutar stadsdirektören eller den som stadsdirektören förordnar:
1. om upptagandet av budgetlån inom de ramar som fastställts i budgeten eller genom separata beslut av stadsfullmäktige,
2. i brådskande fall om ärenden i enlighet med 9 kap. § 4, 2 mom. punkt 3 och 4 i förvaltningsstadgan,
3. om att nöja sig med beslut som rör statsandelar och statsbidrag,
4. om förandet av stadens talan inför domstol eller var än stadens rättsliga intressebevakning i övrigt kunde komma i fråga, när det gäller ett ärende som berör hela staden, flera verksamhetsområden eller verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning, ifall inte annat bestämts i denna förvaltningsstadga,
5. om grundandet av och deltagandet i projekt som anknyter till hela staden och flera verksamhetsområden samt om hur projektens administration, ekonomi och upphandlingar ska ordnas,
6. om utbildningen av de förtroendevalda,
7. om beviljandet av understöd inom ramarna för budgetanslagen för att stödja fullmäktigegruppernas verksamhet,
8. om användningen av stadsstyrelsens expensmedel samt övriga av stadsstyrelsens anslag upp till 20 000 euro per fall,

9. om representationskostnader och representativa tillställningar, där kostnaderna inte överskrider 20 000 euro,
10. om förvaltandet av medel som testamenterats eller donerats till staden och arv som tillfallit staten samt förvaltningsanvisningarna, då den testamenterade, donerade eller ärvda egendomens värde uppgår till högst 100 000 euro och det i testamentet eller donationen inte ingår en ändamålsbestämmelse eller andra bestämmelser om användningsändamålet för egendomen och
11. i frågor som rör flera än ett verksamhetsområde, om inte annat föreskrivits eller bestämts.

På stadsdirektören tillämpas även förvaltningsstadgans 2 kap § 7 som rör biträdande stadsdirektörernas uppgifter och beslutanderätt. Stadsdirektören är direktör för verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning.

Behörighetsvillkoren för tjänsten är högre högskoleexamen, goda skriftliga och muntliga kunskaper i finska och nöjaktiga skriftliga och muntliga kunskaper i svenska. Framgång i tjänsten förutsätter utmärkta ledarskapsfärdigheter, förmåga och visioner för att utveckla hela staden, förmåga att skapa nätverk som stödjer verksamhetsområdets verksamhet samt god kommunikations- och presentationsförmåga också på engelska.

Lönen för tjänsten är 15 844,20 euro. Tjänsteinnehavaren innehar också fri bilförmån, högst 1000 euro och telefonförmån på 20 euro. Om tjänsteinnehavare inte tar emot bilförmånen, betalas den inte ut i pengar.

Inom den utsatta tiden söktes tjänsten av 23 personer som man kunnat fastställa. En sökande har dragit tillbaka sin ansökan. Av de sökande uppfyller 16 personer behörighetsvillkoren för tjänsten. Närmare uppgifter och behörigheter om dem som sökt tjänsten framgår av det sammandrag över sökande som medföljer som bilaga till föredragningslistan.

Stadsstyrelsen tillsatte 13.3.2023 en kommitté för att bereda besättandet av tjänsten. Kommittén intervjuade 5.5.2023 sökandena Katri Kalske, Pekka Timonen och Jukka-Pekka Ujula. Samma personer skickades enligt kommitténs beslut också till personbedömning. Kommittén beslutade kalla Timonen och Ujula till fullmäktigegruppernas intervjuer 15.6.2023. Resultaten från personbedömningen presenteras vid fullmäktiges informationsmöte 15.6.2017 bakom lyckta dörrar. Bedömningsresultaten hålls framlagda för ledamöterna vid sammanträdet samt både 13.6 och 15.6 under tjänstetid, på Vanda stadshus på adressen Stationsvägen 7.

De sökande som ska på fullmäktigegruppernas intervjuer har fått sina kreditupplysningar granskade och bindningarna har uppgetts i kommittén som bereder valet av stadsdirektör.

Stadsstyrelsen beslutade 28.2.2023 att stadsdirektören väljs till ett tjänsteförhållande som gäller tills vidare.

Enligt förvaltningsstadgan är det stadsfullmäktige som besätter tjänsten som stadsdirektör. Den som beslutar om anställning i tjänsteförhållande beslutar även om prövotiden. Beslutet om valet ska basera sig på en totalbedömning av sökandenas lämplighet för tjänsten. Då beaktas utbildning, arbetserfarenhet, faktorer som framkommit vid intervjuerna och resultaten från personbedömningen.

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 6

Förslag av stadsstyrelsens ordförande:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) förrätta val av stadsdirektör,
b) fastställa den totala lönen för den som väljs till 15 844,20 euro, utöver vilket personen har fri bilförmån på högst 1000 euro och telefonförmån på 20 euro, och att
c) besluta att den som väljs till tjänsten har en prövotid på sex månader.

Stadsstyrelsen beslutar att justera och godkänna protokollet för denna paragrafs del omedelbart vid sammanträdet.

Behandling:
Det antecknades att tf. stadsdirektör Katri Kalske avlägsnade sig från sammanträdet grund av partsjäv för den tid ärendet behandlades och beslut fattades.

Beslut:
Förslaget godkändes.

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

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 4

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att
a) förrätta val av stadsdirektör,
b) fastställa den totala lönen för den som väljs till 15 844,20 euro, utöver vilket personen har fri bilförmån på högst 1000 euro och telefonförmån på 20 euro, och att
c) besluta att den som väljs till tjänsten har en prövotid på sex månader.

Behandling:
Det antecknades att tf. stadsdirektör Katri Kalske avlägsnade sig från sammanträdet grund av partsjäv för den tid ärendet behandlades och beslut fattades.

Det konstaterades att alla ledamöter har haft möjlighet att bekanta sig med handlingarna för alla dem som sökt tjänsten och med de personbedömningar som låtits göra under rekryteringsprocessen.

Ordföranden konstaterade att valet förrättas med slutna sedlar. I valet gavs 67 röster, av vilka 67 godkändes. De godkända rösterna fördelades enligt följande: Pekka Timonen 48 röster, Jukka-Pekka Ujula 15 röster och Katri Kalske 4 röster.

Ordföranden konstaterade att Pekka Timonen hade fått majoriteten av de givna rösterna, vilket innebär att han valts till tjänsten som stadsdirektör.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Antero Eerola understödd av stadsfullmäktigeledamoten Jussi Saramo följande *ändring* i punkt b) i stadsstyrelsens förslag:
b) fastställa den totala lönen för den som väljs till ~~15 844,20~~ *14 448,00* euro, utöver vilket personen har ~~fri bilförmån på högst 1 000 euro och~~ telefonförmån på 20 euro, och att

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 Eerolas ändringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 57 ja-röster och 10 nej-röster, varför ordförande konstaterade att ändringsförslaget förkastats.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att
a) välja Pekka Timonen till stadsdirektör,
b) fastställa den totala lönen för den som väljs till 15 844,20 euro, utöver vilket han har fri bilförmån på högst 1000 euro och telefonförmån på 20 euro, och att
c) besluta att den som väljs till tjänsten har en prövotid på sex månader.

Bilagor:
- Förteckning över sökande till tjänsten som stadsdirektör (publiceras inte)
- Omröstningsrapport § 4 FGE 19.6.2023

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:
Kirsi-Marja Lievonen, personal- och koncerndirektör
(fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)

Vote name:	Asia 4 JAA=Pohjaesitys, EI= Eerola
Vote subject:	
Meeting:	Vantaan valtuuston kokouspohja
Agenda name:	§ 4 Kaupunginjohtajan viran täyttäminen
Vote start:	19/06/2023 19.15.22
Vote stop:	19/06/2023 19.19.03

Total Voting Results

Votes: 67

JAA	57	85,1%
EI	10	14,9%
Tyhjää	0	0%

Group Voting Results

kd

JAA	2
EI	0
Tyhjää	0

kesk

JAA	2
EI	0
Tyhjää	0

kok

JAA	18
EI	0
Tyhjää	0

liik

JAA	2
EI	0
Tyhjää	0

ps

JAA	6
EI	5
Tyhjää	0

rkp

JAA	2
EI	0
Tyhjää	0

sdp

JAA	16
EI	0

Tyhjää	0
vas	
JAA	0
EI	4
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
Stefan Åstrand	rkp
Anssi Aura	kok
Tarja Eklund	sdp
Naima el Issaoui	sdp
Reija Friman	vihr
Heli Hakala	kok
Anu Hall	sdp
Oskari Iivarinen	kok
Jouko Jääskeläinen	kd
Sirkka-Liisa Kähärä	sdp
Susanna Kaiju	kok
Tuire Kaimio	vihr
Lauri Kaira	kok
Suvi Karhu	ps
Niilo Kärki	ps
Patrik Karlsson	rkp
Mika Kasonen	kok
Ulla Kaukola	sdp
Siru Kauppinen	vihr
Otso Kivimäki	kok
Paula Lehmuskallio	kok
Pirkko Letto	sdp
Antti Lindtman	sdp
Kai-Ari Lundell	ps
Pirjo Luokkala	kesk
Sari Multala	kok
Jukka Nevala	kok
Mika Niikko	ps
Vaula Norrena	vihr
Lasse Norres	kok
Nina Nummela	liik
Carita Orlando	kok
Anitta Orpana	kok
Manav Phull	kok
Maari Raja-aho	kok
Eve Rämö	vihr
Minna Räsänen	sdp
Maija Rautavaara	vihr
Sakari Rokkanen	kok
Jari Sainio	sdp
Jussi Särkelä	sdp
Katja Siniketo-Pietilä	kok
Ranbir Sodhi	sdp
Matilda Stirkkinen	sdp
Säde Tahvanainen	sdp
Ida Tamminen	sdp
Eva Tawasoli	vihr

Eeva Tikkanen	kesk
Tiina Tuomela	kd
Marjo Vacker	liik
Hanna Valtanen	vihr
Mikko Viilo	vihr
Pekka Virkamäki	ps
Markku Weckman	ps

EI

Tanja Aidanjuuri	ps
Milad Dehghan	vkk
Funda Demiri	vas
Antero Eerola	vas
Janne Hartikainen	ps
Minna Heikkinen	ps
Jari Jääskeläinen	vas
Juha Järä	ps
Jussi Saramo	vas
Juha Suoniemi	ps

5 § Val av fullmäktigeutskott för tiden 1.6.2023–31.5.2024

VD/3753/00.00.01.00/2023

KK/EJ/AP

Enligt **23 kap. 1 § i förvaltningsstadgan** tillsätter fullmäktige årligen ett permanent fullmäktigeutskott för att förberedande behandla ärenden som anhängiggjorts i fullmäktige samt även andra frågor som hör till fullmäktiges arbete.

Ledamöter i fullmäktigeutskottet är fullmäktiges ordförande och bägge vice ordförande samt ett av fullmäktige vid ifrågavarande tidpunkt fastställt antal av fullmäktige utsedda ledamöter och personliga ersättare för dessa.

Som ordförande för fullmäktigeutskottet fungerar fullmäktiges ordförande och vid förhinder för denne fullmäktiges I eller II vice ordförande.

I fullmäktigeutskottets sammanträden deltar som sakkunniga stadsstyrelsens ordförande och bägge vice ordförandena samt de personer som behövs för behandlingen av respektive ärende.

Det fullmäktigeutskott som nämns i denna bestämmelse, avser inte ett i 35 § i kommunallagen stadgat utskott.

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 13

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) antalet ledamöter i fullmäktigeutskottet och personliga ersättare för dem fastställs för tiden 1.6.2023–31.5.2024 och att
b) val av fullmäktigeutskott för tiden 1.6.2023–31.5.2024 förrättas.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 5

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar
a) fastställa antalet ledamöter i fullmäktigeutskottet och personliga ersättare för dem för tiden 1.6.2023–31.5.2024 och
b) förrätta val av fullmäktigeutskott för tiden 1.6.2023–31.5.2024.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att
a) fastställa antalet ledamöter i fullmäktigeutskottet och personliga ersättare för dem till nio ledamöter och ersättare för tiden 1.6.2023–31.5.2024, och
b) välja följande personer till ledamöter i fullmäktigeutskottet för tiden 1.6.2023–31.5.2024:

Ledamot		Ersättare
Stadsfullmäktiges ordf. Antti Lindtman		
Stadsfullmäktiges I vice ordf. Lauri Kaira		
Stadsfullmäktiges II vice ordf. Tanja Aidanjuuri		
Rokkanen Sakari		Raja-Aho Maarit
Räsänen Minna		Ida Tamminen
Kärki Niilo		Lundell Kai-Ari
Rämö Eve		Viilo Mikko
Eerola Antero		Demiri Funda
Luokkala Pirjo		Tikkanen Eeva
Åstrand Stefan		Karlsson Patrik
Jääskeläinen Jouko		Tiina Tuomela
Nummela Nina		Vacker Marjo

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

6 § Val av stadsstyrelse och stadsstyrelsens koncernsektion för mandattiden 2023–2025

VD/3879/00.00.01.00/2023

KK/EJ/AP

Enligt 32 § i kommunallagen utses ledamöterna i organen för fullmäktiges mandattid, om inte fullmäktige har beslutat att de ska ha en kortare mandattid än fullmäktiges mandattid eller något annat föreskrivs nedan.

Enligt 7 kap. 2 § i förvaltningsstadgan väljer stadsfullmäktige till stadsstyrelsen för en mandatperiod om två år samtidigt minst nio ledamöter, varav en till ordförande och två till vice ordförande, samt lika många personliga ersättare.

Enligt 73 § i kommunallagen är den valbar till kommunstyrelsen som är valbar till fullmäktige, dock inte:
1) den som är anställd hos kommunen och lyder direkt under kommunstyrelsen,
2) den som är anställd hos en sammanslutning eller stiftelse som bedriver verksamhet inom kommunstyrelsens uppgiftsområde och där kommunen har bestämmande inflytande,
3) den som är anställd hos kommunen och som är föredragande i en nämnd eller annars svarar för beredningen av ärenden som kommer att behandlas av kommunstyrelsen,
4) den som är ledamot i styrelsen eller i ett därmed jämförbart organ eller i en ledande och ansvarsfull uppgift eller i en därmed jämförbar ställning i en affärsdrivande sammanslutning eller stiftelse, om det är fråga om en sådan sammanslutning som kan ha väsentlig nytta eller lida väsentlig skada av hur de ärenden avgörs som normalt behandlas i kommunstyrelsen.

Ordföranden i styrelsen eller i ett därmed jämförbart organ för en sammanslutning som sköter bevakningen av personalens intressen i kommunen är inte valbar till kommunstyrelsen. Valbar är inte heller den som i egenskap av förhandlare för sammanslutningen eller i annan motsvarande egenskap svarar för intressebevakningen.

Majoriteten av ledamöterna i kommunstyrelsen ska vara personer som inte är anställda hos kommunen eller hos en sammanslutning eller en stiftelse där kommunen har bestämmande inflytande.

Enligt kapitel 7 § 2 i förvaltningsstadgan har stadsstyrelsen en koncernsektion. För en mandattid som motsvarar stadsstyrelsens väljer stadsfullmäktige minst sju av stadsstyrelsens ledamöter eller ersättare till ledamöter i koncernsektionen och utser en av dessa till ordförande och två till vice ordförande, samt lika många personliga ersättare.

Koncernsektionen svarar för att tillsammans med stadsstyrelsen organisera koncernförvaltningen på det sätt som avses i den av stadsfullmäktige godkända stadens ägarpolitik samt i andra anvisningar och bestämmelser som stadsfullmäktige och stadsstyrelsen gett.

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 14

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) fastställa antalet ledamöter i stadsstyrelsen för mandattiden 2023–2025,
b) förrätta val av stadsstyrelse för mandattiden 2023–2025,

c) välja ordförande samt I och II vice ordförande till stadsstyrelsen för mandattiden 2023–2025,
d) fastställa antalet ledamöter i stadsstyrelsens koncernsektion för mandattiden 2023–2025,
e) förrätta val av koncernsektion för mandattiden 2023–2025, och
f) välja en ordförande och två vice ordförande till koncernsektionen för mandattiden 2023–2025.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 6

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar
a) fastställa antalet ledamöter i stadsstyrelsen för mandattiden 2023–2025,
b) förrätta val av stadsstyrelse för mandattiden 2023–2025,
c) välja ordförande samt I och II vice ordförande till stadsstyrelsen för mandattiden 2023–2025,
d) fastställa antalet ledamöter i stadsstyrelsens koncernsektion för mandattiden 2023–2025,
e) förrätta val av koncernsektion för mandattiden 2023–2025, och
f) välja en ordförande och två vice ordförande till koncernsektionen för mandattiden 2023–2025.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att
a) fastställa antalet ledamöter i stadsstyrelsen för mandattiden 2023–2025 till 15 ledamöter,
b) välja följande personer till ledamöter i stadsstyrelsen för mandattiden 2021–2023:

Ledamot	Ersättare
Sari Multala, ordförande	Kristian Rehnström
Säde Tahvanainen, I vice ordförande	Tuija Haapalainen
Mika Niikko, II vice ordförande	Pekka Virkamäki
Tiina Tuomela	Marjo Vacker
Eve Rämö	Tia Seppänen
Kai-Ari Lundell	Janne Hartikainen
Abdi Faysal	Joni Hilden
Ville Karinen	Chau Nguyen
Mika Kasonen	Heli Hakala
Ulla Kaukola	Tiina Vesa
Anitta Orpana	Sami Kanerva
Sakari Rokkanen	Susanna Kaiju
Tuukka Saimen	Niilo Kärki
Visa Tammi	Osmo Kähkönen
Hanna Valtanen	Minna Kuusela

d) fastställa antalet ledamöter i stadsstyrelsens koncernsektion för mandattiden 2023–2025 till 11 ledamöter,

e) välja följande personer till ledamöter i stadsstyrelsens koncernsektion för mandattiden 2023–2025:

Ledamot	Ersättare
Säde Tahvanainen, ordförande	Joni Hilden
Sami Kanerva, I vice ordförande	Susanna Kaiju
Kai-Ari Lundell, II vice ordförande	Pekka Virkamäki
Marjo Vacker	Tiina Tuomela
Minna Kuusela	Eve Rämö
Mika Kasonen	Heli Hakala
Ulla Kaukola	Tiina Vesa
Anitta Orpana	Sakari Rokkanen
Kristian Rehnström	Sari Multala
Tuukka Saimen	Niilo Kärki
Faysal Abdi	Osmo Kähkönen

Anvisningar för sökande av ändring:
1. Besvärsanvisning

7 § **Beviljande av avsked åt Marjo Vacker från uppdraget som ledamot i nämnden för stadskultur och välfärd och förrättande av kompletteringsval**

VD/6998/00.00.01.00/2021

KK/EJ/AP

Marjo Vacker har med ett meddelande som anlände 30.5.2023 begärt avsked från uppdraget som ledamot i nämnden för stadskultur och välfärd.

Enligt **9 kap. 8 § i förvaltningsstadgan** svarar nämnden för stadskultur och välfärd för:

- stadens egna tjänster för livslångt lärande, kultur- och biblioteksservicen, idrottsservicen, ungdoms- och samverkansservicen och utvecklingen av dessa
- att stödja kommuninvånarnas delaktighet samt stödet till sammanslutningar, organisationer och frivilligverksamhet
- att organisera den grundläggande konstundervisningen och för konstskolans och musikinstitutets tjänster
- stadens museiverksamhet
- vuxenutbildningsinstitutets verksamhet samt anordnande av grundläggande utbildning för vuxna
- ledning och samordning av främjandet av hälsa och välfärd
- samordning av förebyggande missbrukararbete

Enligt 7 kap. 4 § i förvaltningsstadgan väljer stadsfullmäktige till nämnden för stadsfullmäktiges mandattid samtidigt minst nio ledamöter och lika många personliga ersättare.
Av en nämnds ordinarie ledamöter ska minst 40 procent vara fullmäktigeledamöter.

Stadsfullmäktige utser en av nämndens ledamöter till ordförande och en till vice ordförande. Nämndens ordförande och vice ordförande ska vara fullmäktigeledamöter.

I nämnden för stadskultur och välfärd måste minst en ledamot och en ersättare tillhöra den svenska språkgruppen.

Enligt 74 § i kommunallagen är den valbar till en nämnd som är valbar till fullmäktige, dock inte:
1) den som är anställd hos kommunen och lyder under nämnden;
2) den som är anställd hos en sammanslutning eller stiftelse som bedriver verksamhet inom nämndens uppgiftsområde
3) den som är ledamot i styrelsen eller i ett därmed jämförbart organ eller i en ledande och ansvarsfull uppgift eller i en därmed jämförbar ställning i en affärsdrivande sammanslutning, om det är fråga om en sådan sammanslutning som kan ha väsentlig nytta eller lida väsentlig skada av hur de ärenden avgörs som normalt behandlas i nämnden.

Enligt 4 a § 1 mom. i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män ska i kommunala organ och organ för kommunal samverkan, med undantag för kommunfullmäktige, kvinnor och män vara representerade till minst 40 procent vardera.

Stadsfullmäktige har genom sitt beslut 23.8.2021 § 20 valt följande personer till ledamöter och personliga ersättare i stadskulturnämnden för mandattiden 2021–2025:

Ledamot	Personlig ersättare
Sirkka-Liisa Kähärä, ordförande	Nina Uskola
Lasse Norres, vice ordförande	Anniina Pylsy
Helen Josefsson	Karri Louevuo
Matilda Hoviniemi	Matti-Jussi Partanen
Riku Kärkkäinen	Sari Kykyri
Hanna Holmberg-Soto	Axel Orrström
Ranbir Sodhi	Henri Grundström
Anu Hall	Inka Somermäki (fge 14.11.2022 § 3)
Jyrki Riikonen	Asko Hosio
Tanja Aidanjuuri	Minna Heikkinen
Milad Dehghan	Pasi Liukkonen
Juha Järä	Juho Heikkinen
Tuire Kaimio	Marjukka Kallio-Ouvinen
Pekka Rautio	Ilari Hämäläinen
Loviisa Kaartokallio	Satu Suuronen
Marjo Vacker	Timo Lehtovirta
Elina Nykyri	Liisa Tilander (fge 28.3.2022 § 3)

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 7

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) Marjo Vacker beviljas avsked från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd, och att
b) det förrättas kompletteringsval av ledamot till nämnden för stadskultur och välfärd för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 7

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar
a) bevilja Marjo Vacker avsked från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd, och
b) förrätta kompletteringsval av ledamot till nämnden för stadskultur och välfärd för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att bordlägga ärendet till följande sammanträde.

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

8 § Beviljande av avsked åt Satu Suuronen från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd och förrättande av kompletteringsval

VD/6998/00.00.01.00/2021

KK/EJ/AP

Satu Suuronen har med ett meddelande som anlände 22.5.2023 begärt avsked från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd på grund av att hon flyttat från orten.

Enligt **9 kap. 8 § i förvaltningsstadgan** svarar nämnden för stadskultur och välfärd för:

- stadens egna tjänster för livslångt lärande, kultur- och biblioteksservicen, idrottsservicen, ungdoms- och samverkansservicen och utvecklingen av dessa
- att stödja kommuninvånarnas delaktighet samt stödet till sammanslutningar, organisationer och frivilligverksamhet
- att organisera den grundläggande konstundervisningen och för konstskolans och musikinstitutets tjänster
- stadens museiverksamhet
- vuxenutbildningsinstitutets verksamhet samt anordnande av grundläggande utbildning för vuxna
- ledning och samordning av främjandet av hälsa och välfärd
- samordning av förebyggande missbrukararbete

Enligt 7 kap. 4 § i förvaltningsstadgan väljer stadsfullmäktige för stadsfullmäktiges mandattid samtidigt minst nio ledamöter och lika många personliga ersättare till nämnden.
Av en nämnds ordinarie ledamöter ska minst 40 procent vara fullmäktigeledamöter.

Stadsfullmäktige utser en av nämndens ledamöter till ordförande och en till vice ordförande. Nämndens ordförande och vice ordförande ska vara fullmäktigeledamöter.

I nämnden för stadskultur och välfärd måste minst en ledamot och en ersättare tillhöra den svenska språkgruppen

Enligt 74 § i kommunallagen är den valbar till nämnden som är valbar till fullmäktige, dock inte:
1) den som är anställd hos kommunen och lyder under nämnden;
2) den som är anställd hos en sammanslutning eller stiftelse som bedriver verksamhet inom nämndens uppgiftsområde och där kommunen har bestämmande inflytande;
3) den som är ledamot i styrelsen eller i ett därmed jämförbart organ eller i en ledande och ansvarsfull uppgift eller i en därmed jämförbar ställning i en affärsdrivande sammanslutning, om det är fråga om en sådan sammanslutning som kan ha väsentlig nytta eller lida väsentlig skada av hur de ärenden avgörs som normalt behandlas i nämnden.

Enligt 4 a § 1 mom. i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män ska i kommunala organ och organ för kommunal samverkan, med undantag för kommunfullmäktige, kvinnor och män vara representerade till minst 40 procent vardera.

Stadsfullmäktige har genom sitt beslut 23.8.2021 § 20 valt följande personer till ledamöter och personliga ersättare i stadskulturnämnden för mandattiden 2021–2025:

Ledamot	Personlig ersättare
Sirkka-Liisa Kähärä, ordförande	Nina Uskola
Lasse Norres, vice ordförande	Anniina Pylsy
Helen Josefsson	Karri Louevuo
Matilda Hoviniemi	Matti-Jussi Partanen
Riku Kärkkäinen	Sari Kykyri
Hanna Holmberg-Soto	Axel Orrström
Ranbir Sodhi	Henri Grundström
Anu Hall	Inka Somermäki (fge 14.11.2022 § 3)
Jyrki Riikonen	Asko Hosio
Tanja Aidanjuuri	Minna Heikkinen
Milad Dehghan	Pasi Liukkonen
Juha Järä	Juho Heikkinen
Tuire Kaimio	Marjukka Kallio-Ouvinen
Pekka Rautio	Ilari Hämäläinen
Loviisa Kaartokallio	Satu Suuronen
Marjo Vacker	Timo Lehtovirta
Elina Nykyri	Liisa Tilander (fge 28.3.2022 § 3)

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 8

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) Satu Suuronen beviljas avsked från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd, och att
b) det förrättas kompletteringsval av personlig ersättare för Loviisa Kaartokallio för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 8

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar
a) bevilja Satu Suuronen avsked från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd, och
b) förrätta kompletteringsval av personlig ersättare för Loviisa Kaartokallio för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att
a) bevilja Satu Suuronen avsked från uppdraget som ersättare i nämnden för stadskultur och välfärd, och

b) utse Pia Heikkinen till personlig ersättare för Loviisa Kaartokallio för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Ledamot	**Personlig ersättare**
Sirkka-Liisa Kähärä, ordförande	Nina Uskola
Lasse Norres, vice ordförande	Anniina Pylsy
Helen Josefsson	Karri Louevuo
Matilda Hoviniemi	Matti-Jussi Partanen
Riku Kärkkäinen	Sari Kykyri
Hanna Holmberg-Soto	Axel Orrström
Ranbir Sodhi	Henri Grundström
Anu Hall	Inka Somermäki (fge 14.11.2022 § 3)
Jyrki Riikonen	Asko Hosio
Tanja Aidanjuuri	Minna Heikkinen
Milad Dehghan	Pasi Liukkonen
Juha Järä	Juho Heikkinen
Tuire Kaimio	Marjukka Kallio-Ouvinen
Pekka Rautio	Ilari Hämäläinen
Loviisa Kaartokallio	Pia Heikkinen (fge 19.6.2023 § 8)
Marjo Vacker	Timo Lehtovirta
Elina Nykyri	Liisa Tilander (fge 28.3.2022 § 3)

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

9 § Beviljande av avsked åt Otso Kivimäki från uppdraget som ordförande i stadsrumsnämnden och förrättande av kompletteringsval

VD/6993/00.00.01.00/2021

KK/EJ/AP

Otso Kivimäki har med ett meddelande som anlände 16.5.2023 begärt avsked från uppdraget som ordförande i stadsrumsnämnden.

Enligt 9 kap. 4 § i förvaltningsstadgan fungerar stadsrumsnämnden som det kommunala kollegiala organ och myndighet som avses i kapitel 13 a i markanvändnings- och bygglagen, den myndighet som avses i 167 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen, den myndighet som avses i 15 § i lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden samt kommunens byggnadstillsynsmyndighet i enlighet med vad som avses i postlagen.

Stadsrumsnämnden svarar för:

- stadens styrning i fråga om verksamhetslokaler, lokalstrategin samt anskaffningen och förvaltningen av ändamålsenliga lokaler i tillräcklig omfattning som stadens olika verksamhetsområden behöver samt för disponentuppgifter i fråga om dessa lokaler
- utvecklingen, underhållet och skötseln av stadens bebyggda fastighetsinnehav och övrigt fastighetsinnehav som stadsstyrelsen beslutar om
- projektberedning och byggherreverksamhet i samband med byggande av verksamhetslokaler
- den övergripande utvecklingen av trafik och samhällsteknik samt förvaltningen och skötseln av det offentliga stadsrummet
- produktionen av samhällstekniska byggnads- och underhållstjänster och depåfunktioner samt stadens depåverksamhet
- stadens trafiksäkerhetsarbete
- markförvärv och marköverlåtelse samt beredningen av avtal och andra åtgärder som främjar bebyggandet av områdena
- utvecklingen av stadens obebyggda fastighetsegendom
- skötseln av de bostadsärenden som ankommer på staden
- samarbetet med övriga myndigheter till de delar inget annat har bestämts.

Enligt 7 kap. 4 § i förvaltningsstadgan väljer stadsfullmäktige för stadsfullmäktiges mandattid samtidigt minst nio ledamöter och lika många personliga ersättare till nämnden.
Av en nämnds ordinarie ledamöter ska minst 40 procent vara fullmäktigeledamöter.

Enligt 74 § i kommunallagen är den valbar till nämnden som är valbar till fullmäktige, dock inte:
1) den som är anställd hos kommunen och lyder under nämnden;
2) den som är anställd hos en sammanslutning eller stiftelse som bedriver verksamhet inom nämndens uppgiftsområde och där kommunen har bestämmande inflytande;
3) den som är ledamot i styrelsen eller i ett därmed jämförbart organ eller i en ledande och ansvarsfull uppgift eller i en därmed jämförbar ställning i en affärsdrivande sammanslutning, om det är fråga om en sådan sammanslutning som kan ha väsentlig nytta eller lida väsentlig skada av hur de ärenden avgörs som normalt behandlas i nämnden.

Enligt 4 a § 1 mom. i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män ska i kommunala organ och organ för kommunal samverkan, med undantag för kommunfullmäktige, kvinnor och män vara representerade till minst 40 procent vardera.

Stadsfullmäktige har genom sitt beslut 23.8.2021 § 13 valt följande personer till ledamöter och personliga ersättare i stadsrumsnämnden för mandattiden 2021–2025:

Ledamot	**Personlig ersättare**
Otso Kivimäki, ordförande	Leila Ellonen
Kimmo Kiljunen, vice ordförande	Tomi Mölsä
Katja Siniketo-Pietilä	Miriam Vilpas (fge 30.1.2023 § 3)
Seija Puha	Teemu Nikkanen
Topi Liutu	Heidi Haapala
Teija Toivonen	Sanna Huuskonen
Mika Oja	Kaarlo Kähärä
Mari Hynninen	Eeva Pitkänen
Minna Heikkinen (fge 14.11.2022 § 5)	Vesa Heiska (fge 14.11.2022 § 5)
Aki Mäkipernaa	Pasi Liukkonen
Antti Lind	Kari Mattila
Mikko Viilo	Timo Huhta
Emmi Pajunen	Maija Linkola
Jussi Vähäkangas	Tuomas Vanhanen
Heidi Hummastenniemi	Jenni Karjalainen

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 9

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) Otso Kivimäki beviljas avsked från uppdraget som ordförande i stadsrumsnämnden, och att
b) det förrättas kompletteringsval av ordförande i stadsrumsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 9

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar
a) bevilja Otso Kivimäki avsked från uppdraget som ordförande i stadsrumsnämnden, och
b) förrätta kompletteringsval av ordförande i stadsrumsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Behandling:

Det antecknades att ledamoten Otso Kivimäki avlägsnade sig från sammanträdet grund av partsjäv för den tid ärendet behandlades och beslut fattades.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade

a) bevilja Otso Kivimäki avsked från uppdraget som ordförande i stadsrumsnämnden, och

b) välja Kimmo Kiljunen till ordförande i stadsrumsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

c) välja Otso Kivimäki till vice ordförande i stadsrumsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Ledamot	**Personlig ersättare**
Kimmo Kiljunen, ordförande (fge 19.6.2023 § 9)	Tomi Mölsä
Otso Kivimäki, vice ordförande (fge 19.6.2023 § 9)	Leila Ellonen
Katja Siniketo-Pietilä	Miriam Vilpas (fge 30.1.2023 § 3)
Seija Puha	Teemu Nikkanen
Topi Liutu	Heidi Haapala
Teija Toivonen	Sanna Huuskonen
Mika Oja	Kaarlo Kähärä
Mari Hynninen	Eeva Pitkänen
Minna Heikkinen (fge 14.11.2022 § 5)	Vesa Heiska (fge 14.11.2022 § 5)
Aki Mäkipernaa	Pasi Liukkonen
Antti Lind	Kari Mattila
Mikko Viilo	Timo Huhta
Emmi Pajunen	Maija Linkola
Jussi Vähäkangas	Tuomas Vanhanen
Heidi Hummastenniemi	Jenni Karjalainen

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

10 § Beviljande av avsked åt Jouko Jääskeläinen från uppdraget som ledamot i revisionsnämnden och förrättande av kompletteringsval

VD/6980/00.00.01.00/2021

KK/EJ/AP

Jouko Jääskeläinen har med ett brev som anlände 22.5.2023 begärt avsked från uppdraget som ledamot i revisionsnämnden.

Enligt **121 § i kommunallagen** tillsätter fullmäktige en revisionsnämnd för organiseringen av granskningen av förvaltningen och ekonomin samt utvärderingen. Nämndens ordförande och vice ordförande ska vara fullmäktigeledamöter.

Revisionsnämndens uppgift är att:
1) bereda de ärenden som gäller granskningen av förvaltningen och ekonomin och som fullmäktige ska fatta beslut om;
2) 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 ändamålsenligt sätt som ger resultat;
3) bedöma hur balanseringen av ekonomin utfallit under räkenskapsperioden och om den gällande ekonomiplanen är tillräcklig, ifall kommunens balansräkning visar underskott som saknar täckning;
4) svara för att granskningen av kommunen och dess dottersamfund samordnas;
5) övervaka att skyldigheten enligt 84 § att redogöra för bindningar iakttas och tillkännage redogörelserna för fullmäktige;
6) för kommunstyrelsen bereda förslag till bestämmelser om nämndens uppgifter i förvaltningsstadgan samt till budget för utvärderingen och granskningen.

Revisionsnämnden gör upp en utvärderingsplan och lämnar för varje år fullmäktige en utvärderingsberättelse som innehåller resultaten av utvärderingen. Fullmäktige behandlar utvärderingsberättelsen i samband med bokslutet. Nämnden kan även ge fullmäktige andra sådana utredningar om resultaten av utvärderingen som den anser vara behövliga.

Enligt 75 § i kommunallagen är följande personer inte valbara till revisionsnämnden:
1) en ledamot av kommunstyrelsen;
2) borgmästaren och en biträdande borgmästare;
3) den som i enlighet med bestämmelserna om jävsgrunder i 28 § 2 och 3 mom. i förvaltningslagen (434/2003) är närstående till en ledamot av kommunstyrelsen eller till kommundirektören, borgmästaren eller en biträdande borgmästare;
4) den som är anställd hos kommunen eller hos en sammanslutning eller stiftelse där kommunen har bestämmande inflytande;
5) den som inte är valbar till kommunstyrelsen.

Enligt 7 kap. 3 § i förvaltningsstadgan hör till revisionsnämnden, utöver ordförande och vice ordförande, minst tre ledamöter och lika många personliga ersättare. Nämndens ledamöter och ersättare ska vara fullmäktigeledamöter.

Nämnden kan i sitt utvärderingsarbete dela in sig i arbetsgrupper. Arbetsgrupperna rapporterar om sitt arbete till nämnden.

Enligt 4 a § 1 mom. i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män ska i kommunala organ och organ för kommunal samverkan, med undantag för kommunfullmäktige, kvinnor och män vara representerade till minst 40 procent vardera.

Stadsfullmäktige har genom sitt beslut 23.8.2021 § 7 valt följande personer till revisionsnämnden för mandattiden 2021–2025:

Ledamot	**Personlig ersättare**
Tuire Kaimio, ordförande	Mikko Viilo
Markku Weckman, vice ordförande	Suvi Karhu
Maarit Raja-aho (fge 25.4.2022 § 6)	Lasse Norres
Manav Phull	Carita Orlando
Oskari Iivarinen	Katja Siniketo-Pietilä
Siri Ahokas	Stefan Åstrand
Naima el Issaoui	Kimmo Kiljunen
Hussein al-Taee	Tarja Eklund
Jussi Särkelä	Ida Tamminen
Juha Suoniemi	Juha Järä
Reija Friman	Maija Rautavaara
Jouko Jääskeläinen	Tiina Tuomela
Minttu Sillanpää	Antero Eerola

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 10

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) Jouko Jääskeläinen beviljas avsked från uppdraget som ledamot i revisionsnämnden, och att
b) det förrättas kompletteringsval av ledamot till revisionsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 10

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar
a) bevilja Jouko Jääskeläinen avsked från uppdraget som ledamot i revisionsnämnden, och
b) förrätta kompletteringsval av ledamot till revisionsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Behandling:
Det antecknades att stadsfullmäktigeledamoten Jouko Jääskeläinen avlägsnade sig från sammanträdet grund av partsjäv för den tid ärendet behandlades och beslut fattades.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade
a) bevilja Jouko Jääskeläinen avsked från uppdraget som ledamot i revisionsnämnden, och
b) utse Nina Nummela till ledamot i revisionsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Ledamot	**Personlig ersättare**
Tuire Kaimio, ordförande	Mikko Viilo
Markku Weckman, vice ordförande	Suvi Karhu
Maarit Raja-Aho (fge 25.4.2022 § 6)	Lasse Norres
Manav Phull	Carita Orlando
Oskari Iivarinen	Katja Siniketo-Pietilä
Siri Ahokas	Stefan Åstrand
Naima el Issaoui	Kimmo Kiljunen
Hussein al-Taee	Tarja Eklund
Jussi Särkelä	Ida Tamminen
Juha Suoniemi	Juha Järä
Reija Friman	Maija Rautavaara
Nina Nummela (fge 19.6.2023 § 10)	Tiina Tuomela
Minttu Sillanpää	Antero Eerola

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

11 § **Beviljande av avsked åt Tiina Tuomela från uppdraget som ersättare i revisionsnämnden och förrättande av kompletteringsval**

VD/6980/00.00.01.00/2021

KK/EJ/AP

Tiina Tuomela har med ett brev som anlände 22.5.2023 begärt avsked från uppdraget som ledamot i revisionsnämnden.

Enligt **121 § i kommunallagen** tillsätter fullmäktige en revisionsnämnd för organiseringen av granskningen av förvaltningen och ekonomin samt utvärderingen. Nämndens ordförande och vice ordförande ska vara fullmäktigeledamöter.

Revisionsnämndens uppgift är att:
1) bereda de ärenden som gäller granskningen av förvaltningen och ekonomin och som fullmäktige ska fatta beslut om;
2) 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 ändamålsenligt sätt som ger resultat;
3) bedöma hur balanseringen av ekonomin utfallit under räkenskapsperioden och om den gällande ekonomiplanen är tillräcklig, ifall kommunens balansräkning visar underskott som saknar täckning;
4) svara för att granskningen av kommunen och dess dottersamfund samordnas;
5) övervaka att skyldigheten enligt 84 § att redogöra för bindningar iakttas och tillkännage redogörelserna för fullmäktige;
6) för kommunstyrelsen bereda förslag till bestämmelser om nämndens uppgifter i förvaltningsstadgan samt till budget för utvärderingen och granskningen.

Revisionsnämnden gör upp en utvärderingsplan och lämnar för varje år fullmäktige en utvärderingsberättelse som innehåller resultaten av utvärderingen. Fullmäktige behandlar utvärderingsberättelsen i samband med bokslutet. Nämnden kan även ge fullmäktige andra sådana utredningar om resultaten av utvärderingen som den anser vara behövliga.

Enligt 75 § i kommunallagen är följande personer inte valbara till revisionsnämnden:
1) en ledamot av kommunstyrelsen;
2) borgmästaren och en biträdande borgmästare;
3) den som i enlighet med bestämmelserna om jävsgrunder i 28 § 2 och 3 mom. i förvaltningslagen (434/2003) är närstående till en ledamot av kommunstyrelsen eller till kommundirektören, borgmästaren eller en biträdande borgmästare;
4) den som är anställd hos kommunen eller hos en sammanslutning eller stiftelse där kommunen har bestämmande inflytande;
5) den som inte är valbar till kommunstyrelsen.

Enligt 7 kap. 3 § i förvaltningsstadgan hör till revisionsnämnden, utöver ordförande och vice ordförande, minst tre ledamöter och lika många personliga ersättare. Nämndens ledamöter och ersättare ska vara fullmäktigeledamöter.

Nämnden kan i sitt utvärderingsarbete dela in sig i arbetsgrupper. Arbetsgrupperna rapporterar om sitt arbete till nämnden.

Enligt 4 a § 1 mom. i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män ska i kommunala organ och organ för kommunal samverkan, med undantag för kommunfullmäktige, kvinnor och män vara representerade till minst 40 procent vardera.

Stadsfullmäktige har genom sitt beslut 23.8.2021 § 7 valt följande personer till revisionsnämnden för mandattiden 2021–2025:

Ledamot	**Personlig ersättare**
Tuire Kaimio, ordförande	Mikko Viilo
Markku Weckman, vice ordförande	Suvi Karhu
Maarit Raja-aho (fge 25.4.2022 § 6)	Lasse Norres
Manav Phull	Carita Orlando
Oskari Iivarinen	Katja Siniketo-Pietilä
Siri Ahokas	Stefan Åstrand
Naima el Issaoui	Kimmo Kiljunen
Hussein al-Taee	Tarja Eklund
Jussi Särkelä	Ida Tamminen
Juha Suoniemi	Juha Järä
Reija Friman	Maija Rautavaara
Jouko Jääskeläinen	Tiina Tuomela
Minttu Sillanpää	Antero Eerola

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 11

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) Tiina Tuomela beviljas avsked från uppdraget som ersättare i revisionsnämnden, och att
b) det förrättas kompletteringsval av ersättare i revisionsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 11

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar
a) bevilja Tiina Tuomela avsked från uppdraget som ersättare i revisionsnämnden, och
b) förrätta kompletteringsval av ersättare i revisionsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Behandling:
Det antecknades att stadsfullmäktigeledamoten Tiina Tuomela avlägsnade sig från sammanträdet grund av partsjäv för den tid ärendet behandlades och beslut fattades.

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade
a) bevilja Tiina Tuomela avsked från uppdraget som ersättare i revisionsnämnden, och
b) utse Jouko Jääskeläinen till personlig ersättare för Nina Nummela i revisionsnämnden för återstoden av mandattiden 2021–2025.

Ledamot	**Personlig ersättare**
Tuire Kaimio, ordförande	Mikko Viilo
Markku Weckman, vice ordförande	Suvi Karhu
Maarit Raja-Aho (fge 25.4.2022 § 6)	Lasse Norres
Manav Phull	Carita Orlando
Oskari Iivarinen	Katja Siniketo-Pietilä
Siri Ahokas	Stefan Åstrand
Naima el Issaoui	Kimmo Kiljunen
Hussein al-Taee	Tarja Eklund
Jussi Särkelä	Ida Tamminen
Juha Suoniemi	Juha Järä
Reija Friman	Maija Rautavaara
Nina Nummela (fge 19.6.2023 § 10)	Jouko Jääskeläinen (fge 19.6.2023 § 11)
Minttu Sillanpää	Antero Eerola

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

12 § Miljöansvarsrapporten 2022–2023

VD/4054/11.00.00.01/2019
TeA/JV/TKR/MV/MT /EJ/KW

Miljöansvarsrapporten 2022–2023 har färdigställts. Målet i Vandas stadsstrategi är klimatneutralitet fram till år 2030. För att målet ska nås godkände stadsfullmäktige i juni 2018 stadens färdplan för resurssmarthet 2030. Uppdateringen av färdplanen för resurssmarthet godkändes av stadsfullmäktige 28.2.2022, varefter de verksamhetsområdesvisa genomförandeplanerna med åtgärder uppdaterades. De nya åtgärderna rapporterades för första gången i vår med hjälp av appen Miljövakten, och ett sammandrag av hur verksamhetsområdena framskridit har sammanställts i Miljöansvarsrapporten 2022–2023. Miljöansvarsrapporten för åren 2022–2023 godkänns av stadsmiljönämnden och den antecknas för kännedom i stadsstyrelsen och stadsfullmäktige.

År 2022 var en återgång till det normala efter pandemin, men nya kriser stod för dörren. Vanda Energi hann redan meddela att man avstår från förbränningen av stenkol, men sedan anföll Ryssland Ukraina, vilket bland annat ledde till en energikris. I Vanda behövdes fortfarande stenkol som ersättning för naturgas. Därför minskar inte växthusgasutsläppen i vår stad som man hade beräknat. Växthusgasutsläppen i områdena i Vanda har minskat sedan år 2010. HRM beräknar växthusgasutsläppen för städerna i huvudstadsregionen per sektor varje vår. Uppgifterna för år 2022 fås i juni, då de läggs till i rapporten. År 2021 var utsläppen i Vanda cirka 872 kt koldioxidekvivalenter (CO2-ekv.), vilket var nästan oförändrat jämfört med föregående år 2020 (871 Co2-ekv.). Utsläppen per invånare var 3,6 kt CO2-ekv.

Målen för färdplanen för resurssmarthet är indelade i sex filer, enligt vilka också rapporteringen görs. Filerna är följande: samhällsstruktur och rörlighet, klimatneutral energi, livscykeln hos material och cirkulär ekonomi, mångfald i naturen, ett ansvarsfullt Vanda samt kolsänkor och kompensation. Alla åtgärder och hur de framskrider kan ses i tjänsten Miljövakten.

Samhällsstruktur och rörlighet
Stadens växthusgasutsläpp kan minskas avsevärt genom markanvändningslösningar. Enligt rapporten har de åtgärder som stadsorganisationen i Vanda själv vidtagit inom planläggningen framskridit väl. Till exempel bedöms klimatpåverkan i alla planer. Dessutom placerar sig 94 procent av de nya godkända planerna inom generalplanens zon för hållbar tillväxt i enlighet med målen. Bedömningen av klimateffekter behöver vidareutvecklas och staden deltar i ett projekt för att utveckla bedömningen av effekterna.

Stadens dagvattenprogram, som är viktigt med tanke på anpassningen till klimatförändringen, har uppdaterats. Dessutom pågår ett gemensamt utarbetande av anvisningar för dagvattenhanteringen på byggarbetsplatsen i huvudstadsregionen. Kravet på gröneffektivitet fastställs i alla nya planer. Uppföljningen av hur kravet uppfylls kräver ytterligare utvecklingsarbete.

En närmare utredning av de ekologiska förbindelserna i generalplanen pågår och den framskrider enligt tidtabellen. Anvisningarna för grönområdenas tillgänglighet och dimensionering SAAVU håller på att färdigställas.

För att främja hållbar rörlighet för Vandaborna har det utarbetats flera riktlinjer, såsom Vandas trafikpolitiska program VALO och dimensioneringsanvisningarna för parkering. Vandas anslutningsparkeringsområden har ändrats så att de är avgiftsbelagda. Att minska utsläppen från

trafiken är fortfarande en utmaning och en viktig del för att uppnå en klimatneutral stad. Minskningen av utsläppen från trafiken kommer dock inte att lyckas enbart genom stadens åtgärder.

Klimatneutral energi
Vanda stad uppnådde 2022 det mål för energibesparingar som uppställts i energieffektivitetsavtalet för åren 2017–2025, vilket var 7,5 procent av energiförbrukningen år 2015. Energieffektivitetsåtgärderna i stadens egna fastigheter framskred och oljeuppvärmningen har i praktiken slopats. System som baserar sig på förnybar energi har genomförts i nybyggnads- och reparationsobjekt. Förutom solenergi- och jordvärmesystem undersöks också möjligheterna att utnyttja vindkraft.

I planläggningen börjar man utarbeta riktlinjer för styrningen av energieffektiviteten. I tomtöverlåtelsevillkoren har man testat kravet på produktion av förnybar energi. Stadens anvisningar och tillståndspraxis uppdateras i fråga om förnybar energi i samband med reformen av byggnadsordningen och bygglagen i Vanda.

Livscykeln hos material och cirkulär ekonomi
Syftet med filen är att främja en hållbar användning av naturresurser och minska utsläppen. I Vanda har byggandet med låga koldioxidutsläpp framskridit. Till exempel ordnas det en tävling om koldioxidsnålt byggande i området Torrgransbacken i stadsdelen Myrbacka år 2023.
I Vanda har varje områdesteam inom planläggningen fått i uppgift att utse målområden för träbyggande. I Käinbybacka ordnades en tomtöverlåtelsetävling för småhustomter, där man förutsatte träbyggande. I Trä-Kivistö finns dessutom tomtreserveringar för trähöghus. I Vanda är trä det huvudsakliga stommaterialet vid byggandet av daghem och skolor. Även timmerbyggda daghem har byggts och planeras.

De rivningskartläggningar som gjorts enligt Green Deal-åtagandet för hållbar rivning har framskridit. Planeringsanvisningarna för stadens eget byggande uppdateras under innevarande år också i fråga om rivning och cirkulär ekonomi. De som inleder ett byggprojekt styrs till lokaleffektivitet, ändringsflexibilitet och mångsidighet med beaktande av byggnadernas användningsklasser. Flexibiliteten och mångsidigheten beaktas också i stadens egna projekt.

Mångfald i naturen
Målen och åtgärderna i anslutning till naturens mångfald lades till i den egna filen i samband med uppdateringen av färdplanen, eftersom det finns en stark vilja i Vanda att förebygga utarmning av naturen, upprätthålla naturens mångfald och trygga närnaturen. I filen finns mål som syftar till att trygga skogar i naturtillstånd, vattendrag, myrar och vårdbiotoper som är viktiga för mångfalden och invasiva främmande arter bekämpas.

I Vanda har man gjort ett långsiktigt arbete för naturens mångfald, vilket bl.a. framgår av naturskyddsområdenas andel av stadens areal (6,7 procent), vilket är mer än det riksomfattande genomsnittet för kommunerna. Detta skyddsarbete fortsätter genom att en helhetsplan för den naturens mångfald utarbetas för Vanda under 2023. I filen finns också många andra planmässiga åtgärder, bland annat en naturskyddsplan, en inventeringsplan och en modell för total icke-försämring samt en plan för bekämpning av främmande arter, vilka har inletts effektivt och som skapar nya verksamhetssätt för olika serviceområden.

Åtgärderna för att återställa Storkärr i Käinby inleddes år 2022 och fortsätter i år. Iståndsättningsåtgärder har också vidtagits i Veckalbacken, Lammträsk och Hanaböle träsk. I anvisningarna för skogsvårdens byggarbetsplatser har antecknats en ökning av mängden murkna träd

och utfallet följs upp. Ruttplaner för att förhindra nötning av naturen har gjorts i Rosendals naturskyddsområde, Sillböleskogen och Håkansböle-Sibbo storskog.

Ett ansvarsfullt Vanda
Ett ansvarsfullt Vanda är den fil vars åtgärder är mest jämnt fördelade mellan stadens olika verksamhetsområden. År 2022 fokuserade kommunikationen kring resurssmarthet på energibesparing, hållbar rörlighet och stadsutveckling. Dessutom har man informerat om bland annat temaåret för den närliggande naturen (fåglar) och om det mångsidiga utbudet av utflykter och talkon (städnings- och främmande art-talkon). År 2022 ordnade närskogsguiderna cirka 40 utflykter till den närliggande naturen.

Ressupassi, som riktar sig till stadens personal och beskriver målen och åtgärderna i färdplanen, är öppet på osallistuvavantaa.fi. För stadens personal ordnades också sex webbinarier om färdplanens teman. Ansvarsprinciperna för externa evenemang har utarbetats (https://www.vantaa.fi/ohjeita-tapahtumanjarjestajille) och anvisningar för interna evenemang planeras. En ny sida om företagsansvar med material och länkar till klimatarbetet för företag publicerades också: https://business.vantaa.fi/fi/kouluta-ja-kehity/vastuullisuus-yrityksissa.
Miljösystemet Ekokompassen vid stadsmiljöns verksamhetsområde som utarbetats för att främja miljöansvaret genomgick en certifieringsrevision i november 2022. Green deal-avtalen om hållbar upphandling (utsläppsfri byggarbetsplats och minskning av skadliga ämnen i upphandlingar inom småbarnspedagogiken) har också framskridit enligt planerna.

Kolsänkor och kompensation
Filen kolsänkor och kompensation är det andra av de nya filerna som lagts till i färdplanen. Vandas mål om klimatneutralitet innebär att utsläppen fram till 2030 minskas med minst 80% jämfört med 1990. Den återstående 20 procenten kan bindas till växtlighet, mark eller byggande i trä, eller kompenseras genom utsläppsminskningsåtgärder på annat håll. Om utsläppen minskas med mer än 80 procent minskar det behovet av att öka kolsänkorna och kompensera dem.

Syftet med filen är att utreda metoder för kompensationsmekanismer som är ekonomiskt och vetenskapligt hållbara och till nytta för Vanda, i samverkan med andra städer, staten och forskningsinstitut. Olika kompensationssätt introduceras baserat på försök och man tar del av andra städers erfarenheter i fråga om kompensering. Syftet är att skapa en kompensationsmodell och införa kompensationsberäkningar som en del av utsläppsberäkningen. Sakkunniga i Vanda har deltagit i webbinarier om kompensation och kartlagt andra städers verksamhetssätt.
Målet är också att stärka lagringen av koldioxid i vegetation och mark i stadsområdet och att upprätthålla befintliga kollager. I stadens skogsvård utförs inte bearbetningar som försämrar markens kollager eller kalhuggningar.

Det är fortfarande svårt att bedöma hur effektiva åtgärderna i vägkartan för resurssmarthet är, men det pågår ett kontinuerligt arbete för att utveckla bedömningen såväl på riksnivå som inom staden.
Rapporten har sammanställts och redigerats vid miljöcentralen ur material som producerats av flera sakkunniga inom staden.

Vanda stads miljöansvarsrapport 2022–2023 kan läsas: i tjänsten Microsoft Power BI (öppnas i en ny flik).

Stadsmiljönämnden 9.5.2023 § 9

Biträdande stadsdirektörens förslag:

Nämnden beslutar att
a) godkänna Miljöansvarsrapporten 2022–2023 och
b) föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att den antecknas för kännedom.

Beslut:
Förslaget godkändes.

_____

Stadsstyrelsen 22.5.2023 § 11

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att Miljöansvarsrapporten 2022–2023 antecknas för kännedom.

Beslut:
Förslaget godkändes.

_____

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 12

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att anteckna Miljöansvarsrapporten 2022–2023 för kännedom.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Bilagor:
- Miljöansvarsrapporten 2022–2023

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information: Marja Vuorinen, miljöplanerare, tfn 050 314 5386
fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Ympäristövastuuraportti 2022–2023

Kuvailusivu
Sivukartta

Kaupunginjohtajan katsaus

Vuosi 2022 oli paluuta normaaliin pandemian jälkeen, mutta uudet kriisit olivatkin ovella. Vantaan Energia ehti jo ilmoittaa luopuvansa kivihiilen poltosta, mutta sitten Venäjä hyökkäsi Ukrainaan, josta seurasi kaiken muun ohella energiakriisi. Vantaalla maakaasun korvaajaksi tarvittiin vielä kivihiiltä. Näin ollen kaupunkimme kasvihuonekaasupäästöt eivät laske kuten oli arvioitu.

Epävarmuudet jatkuvat edelleen ja myös ilmastonmuutos ja luontokato etenevät vaarallista kehityskultuaan. Sitran, Suomen tulevaisuustalon mukaan uusia epävarmuuksia on mitä varmemmin tulossa myös jatkossa. Kuitenkin Sitran uusimman Megatrendit 2023 -raportin mukaan tulevaisuuteen voi vaikuttaa, vaikka vaikeaa se onkin. Siihen tarvitaan yhä enemmän yhteistyötä sekä enemmän ihmisiä keskustelemaan ja visioimaan toiveikasta tulevaisuutta.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta tuo tekijöitä yhteen. Vuoden 2022 päivityksen jälkeen se on laajempi kuin mikään aikaisemmista ympäristöohjelmista. Kaupungin uudella Ympäristövahdilla raportoidut tiekartan tavoitteet ovat edenneet hyvin. Vantaa on tehnyt vaikuttavia tekoja ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja siihen sopeutumiseksi sekä resurssiviisauden ja luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi. Lisäksi kaupunki jatkoi onnistuneesti toimia asukkaiden, yritysten ja yhdistysten kestävien toimintatapojen mahdollistamiseksi.

Esimerkkinä kaupungin onnistuneista toimista voidaan mainita KETS-energian-säästötavoitteisiin pääseminen kaupungin omissa kiinteistöissä jo ennen määräaikaa ja myös öljystä luopuminen on loppusuoralla. Vantaan Energian toimet ja suunnitelmat edesauttavat edelleen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista. Kestävän liikkumisen suunnitelmallinen kehittäminen ja mahdollistaminen poikivat vuoden aikana runsaasti uusia toimintatapoja, mikä onkin tarpeen, sillä erityisesti liikkumisesta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on elintärkeää hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi.

Kaupunkiorganisaatio voi kuitenkin vaikuttaa alueensa suoriin kasvihuonekaasu-päästöihin vain kymmenkunta prosenttia, mutta välillisesti sen mahdollisuudet moninkertaistuvat. Lisäksi tiedetään, että tavoittelemalla hiilineutraalia ja resurssiviisasta kaupunkia myös asukkaiden viihtyvyys, terveys ja alueen yritysmahdollisuudet paranevat. Resurssiviisaus tuo myös vääjäämättä säästöjä.

Kestävä tulevaisuus on kiinni siitä, kuinka nopeasti saamme vaikuttavia toimen-piteitä eteenpäin. Ekologinen kestävyyskriisi ja kantokyvyn mureneminen eivät odota. Pitkäjänteinen työ usein palkitaan, mutta yllätyksiä saamme myös jatkossa odottaa. Epävarmuuksien aikana kestävän tulevaisuuden voimme rakentaa vain yhteistyöllä ja toiveikkuudella.

Katri Kalske
kaupunginjohtajan viransijainen

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

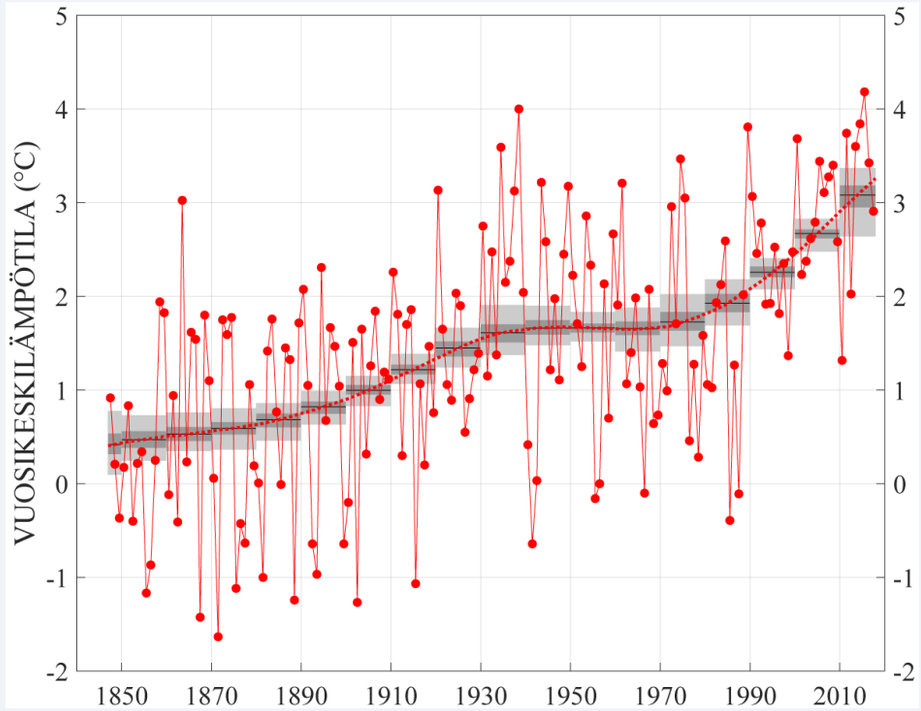
Ilmastonmuutos etenee

Hallitustenvälinen ilmastopaneeli IPCC julkaisi maaliskuussa 2023 yhteenvetoraportin, joka koostaa yhteen kuusi aikaisempaa raporttia. Raportin mukaan ilmastonmuutos etenee, ja sen vaikutukset heikentävät ihmisten ja luonnon hyvinvointia.

Ihmisen toiminnan aiheuttamat kasvihuonepäästöt ovat lämmittäneet ilmastoa 1,1 astetta 1800-luvun lopusta lähtien. Lämpenemisen aiheuttamat selvät muutokset ovat jo nähtävissä maapallollamme. Sään ääri-ilmiöistä, kuten kuivuuskausista ja rankkasateista, on tullut yleisempiä ja voimakkaampia, jäätiköt ovat huvenneet ja merivesi on noussut yli 10 senttimetriä vuodesta 1993. Myös ruuan tuotannolle välttämättömän pölytyksen ja maaperän elinvoimaisuuden heikkeneminen sekä kasvavat tuholais- ja tautiriskit aiheutuvat osaltaan ilmastonmuutoksesta. Nämä vuorostaan heikentävät ruokaturvaa kaikkialla maailmassa.

Ilmatieteen laitoksen mukaan myös Suomen ilmasto on lämmennyt kaikkina vuodenaikoina. Lämpeneminen on kuitenkin ollut voimakkainta talvella. Maamme keskilämpötila on noussut noin kaksi astetta 1800-luvun lopun jälkeen. Ilmatieteen laitoksen tilastojen mukaan viime vuosi oli tavanomaista lämpimämpi. Koko maan keskilämpötila oli noin 3,8 astetta, mikä on 0,9 astetta yli pitkän ajan eli vuosien 1991–2020 keskiarvon. Edellisen kerran tätä lämpimämpi vuosi on koettu vuosina 2020 ja 2015.

Kuva: Suomen vuosikeskilämpötila 1847–2017 [1]. Ennen 1880-lukua lämpötilatiedot ovat erittäin epävarmoja harvasta havaintoasemajoukosta johtuen. Lähde; Mikkonen, S., Laine, M., Mäkelä, H. M., Gregow, H., Tuomenvirta, H., Lahtinen, M. & Laaksonen, A. 2015. Trends in the average temperature in Finland, 1847–2013. Stochastic Environmental Research and Risk Assessment.

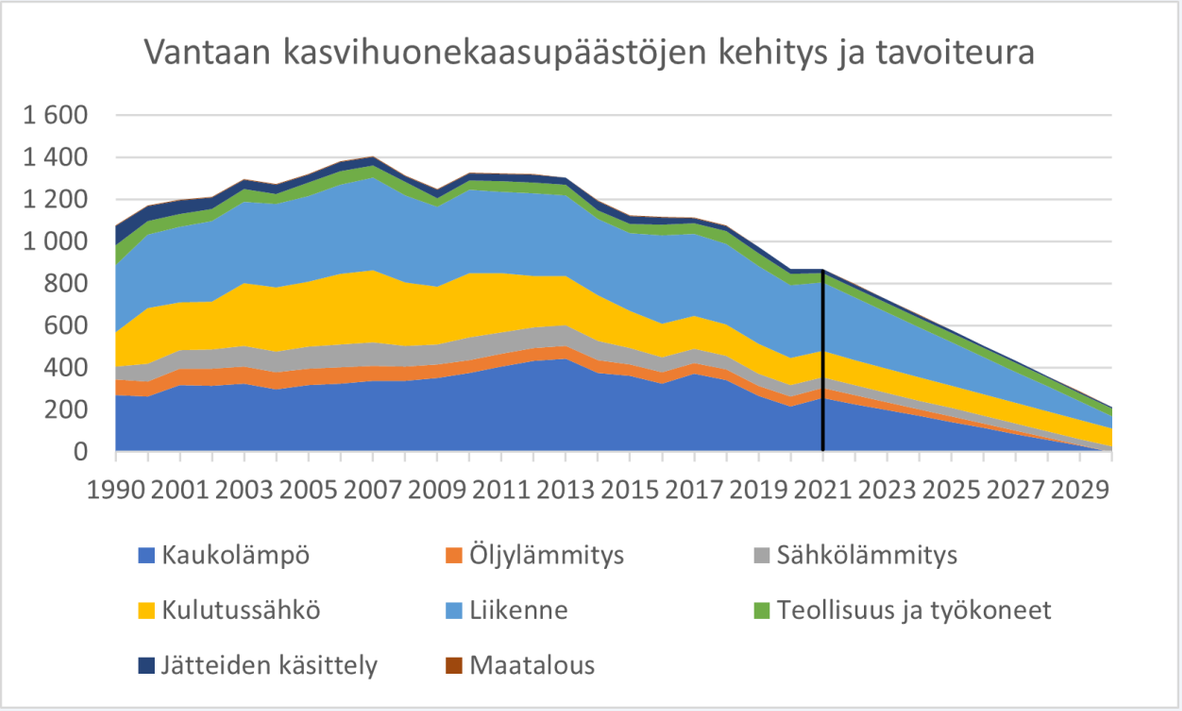


Kuva: Suomen vuosikeskilämpötila 1847-2017.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys

Vantaan alueelliset kasvihuonekaasupäästöt ovat olleet laskusuunnassa vuodesta 2010 lähtien. HSY laskee pääkaupunkiseudun kaupunkien kasvihuone-kaasupäästöt sektoreittain aina keväisin. Tiedot vuodelta 2022 saadaan kesäkuussa, jolloin ne lisätään tähän raporttiin. Vuonna 2021 Vantaan päästöt olivat noin 872 kt hiilidioksidiekvivalenttia (CO2-ekv.) pysyen lähes ennallaan edelliseen vuoteen 2020 verrattuna (871 CO2-ekv.). Asukaskohtaiset päästöt olivat 3,6 kt CO2-ekv.



Kuva: Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys ja tavoiteura. Lähde: HSY.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vantaan ilmastotyö palkittiin

Vantaa sai A-luokituksen kaupunkien ilmastotyötä arvioivassa kansainvälisessä CDP-listauksessa. CDP on voittoa tavoittelematon ympäristöjärjestö, joka kerää tietoa kaupunkien ja yritysten ympäristötoimista. Vantaa pääsi maailman johtavien ilmastokaupunkien listalle yhtenä 122 kaupun-gista.

Päästäkseen A-luokkaan kaupungilla on oltava muun muassa kattava päästökartoitus ja tavoitteet päästöjen vähentämiseksi ja uusiutuvan energian käytön lisäämiseksi. Kaupungin on myös arvioitava ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä ja tehtävä suunnitelmallisesti työtä ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi.

Parhaaseen A-luokkaan ylsi vain noin joka kymmenes eli 12 prosenttia raportointiin osallistuneista kaupungeista. Vuonna 2022 luokitukseen osallistui 1002 kaupunkia ympäri maailman. Suomesta A-luokkaan pääsivät Vantaan lisäksi Lahti, Tampere, Turku ja Oulu.

CDP™
DISCLOSURE INSIGHT ACTION

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vantaan green dealit saivat tunnustusta

Syksyllä 2022 Vantaan kaupunki sai tunnustusta kolmesta vapaaehtoisesta hankintojen green deal -sopimuksesta, joilla kaikilla edistetään kaupungin kestävän kehityksen tavoitteita. Green deal on vapaaehtoinen ja määrä-aikainen sopimus, jonka avulla etsitään ratkaisuja ilmastohaasteisiin, luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen, luonnonvarojen ylikulutukseen ja kiertotalouden edistämiseen Suomessa. Sopimus voidaan sopia valtion, elinkeinoelämän tai julkisen sektorin, kuten kuntien välillä. Sitoumukset julkaistaan sitoumus2050 -palvelussa, joka toimii ikkunana Suomessa tehtävälle kestävän kehityksen työlle. Green deal -sopimukset tuovat yhteen tahot, joilla on keskeinen rooli toivottavan muutoksen aikaansaamisessa. Vantaan kolme green deal -sopimusta ovat: päästöttömät työmaat, haitallisten aineiden vähentäminen varhaiskasvatuksen hankinnoissa sekä kestävä purkaminen.

Sitoumus2050

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Ympäristötilinpito

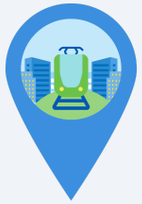
Ympäristötilinpito

Vantaalla seurattavat ympäristötilinpidon tulot, kulut ja investoinnit on määritelty kuutoskaupunkien kestävän kehityksen raportoinnin kehittämistyön yhteydessä. Ympäristötilinpito liitetään vuosittain kaupungin tilinpäätökseen ja julkaistaan myös Ympäristövastuuraportissa. Kuntien ympäristötilinpidon laatimisen lähtökohtana on kauppa- ja teollisuusministeriön kirjanpitolautakunnan kuntajaoston yleisohje ympäristöasioiden kirjaamisesta ja esittämisestä kunnan tai kuntayhtymän tilinpidossa.

Ympäristötilinpito

Kuvaaja: Jyri Huhtala

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §



Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Resurssiviisaasti toteutettu yhdyskuntarakenne mahdollistaa vantaalaisille kestävän ja vähäpäästöisen elämäntavan, kestävät liikkumismuodot ja luonnon arvojen turvaamisen.

Maankäytön ja rakentamisen ratkaisuilla voidaan merkittävästi vähentää kasvihuonekaasupäästöjä esimerkiksi vaikuttamalla rakennusten energian-kulutukseen, uusiutuvan energian käyttöön ja liikenneratkaisuihin. Vaikutukset syntyvät viiveellä vuosien kuluttua ja ovat pitkäkestoisia.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Toimenpiteiden eteneminen

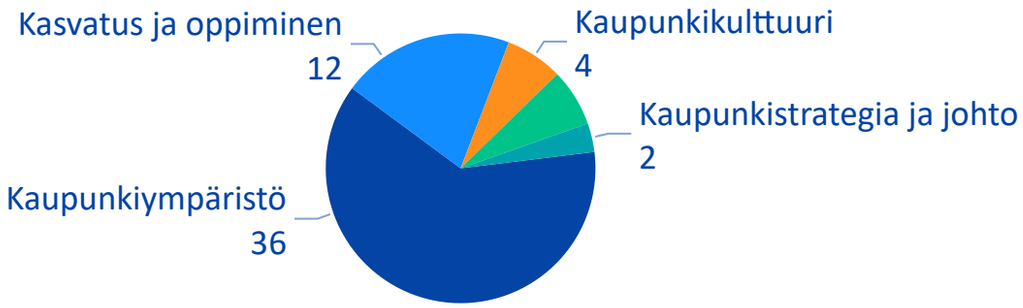
Maankäyttöratkaisuilla voidaan merkittävästi vähentää kaupungin kasvihuonekaasupäästöjä. Raportin mukaan Vantaan kaupunkiorganisaation omat toimet kaavoituksessa edenneet hyvin. Esimerkiksi ilmastonvaikutukset arvioidaan kaikissa kaavoissa. Lisäksi 94 prosenttia uusista hyväksytyistä kaavoista sijoittuu tavoitteiden mukaisesti yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykkeelle. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on edelleen kehitettävää ja kaupunki on mukana vaikutusten arvioinnin kehittämis-hankkeessa.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta merkittävä kaupungin hulevesiohjelma on päivitetty. Lisäksi yhteinen pääkaupunkiseudun hulevesien hallinnan työmaavesiohjeiden laatiminen on käynnissä. Vihertehokkuusvaatimus määritellään kaikissa uusissa kaavoissa. Vaatimuksen toteutumisen seuranta vaatii vielä kehitystyötä. Yleiskaavan ekologisten yhteyksien tarkempi selvitys on käynnissä, ja se etenee aikataulussa.

Vantaalaisten kestävän liikkumisen edistämiseksi on laadittu useita linjauksia, kuten Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO ja pysäköinnin mitoitusohje. Vantaan liityntäpysäköintialueet on muutettu maksullisiksi. Liikenteen päästöjen vähentäminen on edelleen haastavaa ja tärkeässä osassa kaupungin hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi. Liikenteen päästöjen vähentäminen ei kuitenkaan tule onnistumaan pelkästään kaupungin toimin.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 57



Toimenpiteiden eteneminen

Ympäristövahti

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

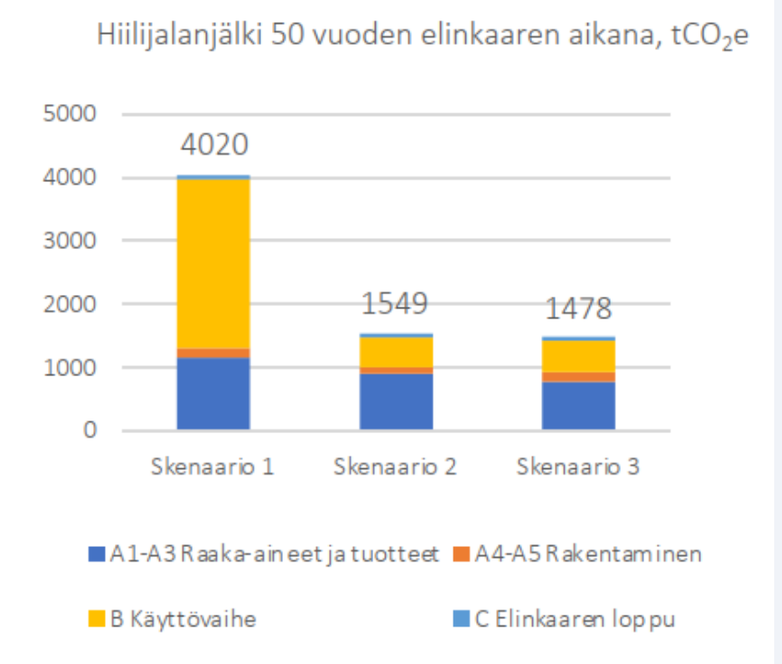
Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Kaavojen ilmastovaikutukset syyniin

Vantaalla kaikissa asemakaavoissa tarkastellaan kaavan ilmastovaikutukset ja kaavamääräyksillä pyritään ohjaamaan ilmastokestävyyteen. Useimmissa kaavoissa tehdään tarkemmat ilmastovaikutusten arvioinnit eri osa-alueilta elinkaaritarkasteluna. Arvioinnin tavoitteena on selvittää suunnitteilla olevan asemakaava-alueen potentiaali rakentamisen ja käytön aikaiseen hiilipäästöjen vähentämiseen. Selvitysten johtopäätökset ovat apuna ohjauskeinojen, kuten asemakaavamääräysten tai maankäyttösopimusehtojen määrittelyssä.

Vantaa on kuuden muun suomalaisen kaupungin kanssa mukana Sitowisen vetämässä hankkeessa, jossa luodaan asemakaavojen vähähiilisyyden arviointimenetelmä AVA. Hankkeen tavoitteena on luoda helppokäyttöinen työkalu, jonka avulla käyttäjä voi arvioida asemakaavojen ilmastovaikutuksia ilman elinkaariarvioinnin erityisosaamista. Työkalulla voi tehdä erilaisia skenaariovertailuja ja tunnistaa vähähiilisiä vaihtoehtoja. AVA on tarkoitus saada koekäyttöön vuonna 2023.



Kuva: Yhteenveto Vaunukuja 2 -kaavoitushankkeen elinkaaren aikaisista hiilijalanjäljen skenaariolaskennoista. Lähde: EcoReal

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Energiapositiivisilla alueilla kohti hiilineutraalia kaupunkia

Vantaalla on käynnistynyt viisivuotinen Neutralpath-hanke, jonka tavoit-teena on osoittaa, että energiapositiivisilla alueilla voidaan olennaisesti vauhdittaa kehitystä kohti hiilineutraaleja kaupunkeja. Hanke saa rahoi-tuksensa Euroopan Unionin Horizon Europe -rahoitusohjelmasta.

Energiapositiivinen alue tuottaa enemmän uusiutuvaa energiaa kuin kulut-taa. Avainasemassa energiapositiivisuuden saavuttamisessa ovat energia-tehokkuus, uusiutuvan energian tuotanto sekä joustavuus, eli esimerkiksi kulutushuippujen tasaaminen ja kesän lämmön tai talven kylmän varastointi lämmitys- ja jäähdytyskausia varten.

Vantaan energiapositiivinen alue suunnitellaan Aviapolikseen. Energia-ratkaisun rinnalla panostetaan kestävään liikkumiseen, vähähiiliseen rakentamiseen ja ilmastoviisaan arjen edellytyksiin, kuten koko Aviapoliksen suunnittelussa. Suunnittelua tehdään laajassa yhteistyössä muun muassa asukkaiden, yritysten, maanomistajien, kumppanikaupunkien, Aviapoliksen toimijoiden ja alueen suunnittelijoiden kesken. Hankkeessa energia-positiiviset alueet suunnitellaan ihmislähtöisesti, tähdäten kustannus-tehokkaisiin, toteuttamiskelpoisiin ja skaalautuviin ratkaisuihin. Vantaan lisäksi hankekaupunkeja ovat Dresden (Saksa), Zaragoza (Espanja), Gent (Belgia) ja Istanbul (Turkki).

Pathway towards climate-neutrality through low risky and fully replicable positive clean energy districts. NEUTRALPATH – 101096753 – HORIZON-MISS-2021-CIT-02

Euroopan unionin rahoittama

Kuva: Hankekaupungit. Lähde: Neutralpath

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Hulevesiohjelman päivitys ja uudet hulevesiratkaisut

Vantaan hulevesiohjelma päivitettiin vuonna 2022. Päivitys tehtiin hulevesityöryhmässä, jossa ovat edustettuina kaupunkiympäristön toimialan eri palvelualueet ja Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY.

Hulevesiohjelma perustuu neljään lähtökohtaan, joita ovat kaupunkirakenteen tiivistyminen, ilmastonmuutos ja siihen sopeutuminen, luonnon monimuotoisuus ja hulevesilainsäädäntö. Ohjelmassa on seitsemän päätavoitetta ja näiden alle sijoittuvia toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan tavoitteet kymmenen vuoden aikajänteellä.

Esimerkkinä uusista hulevesiratkaisuista on Tikkurilanrannan hulevesien viivytys- ja suodatusrakenteet, joilla parannetaan hulevesien laatua poistamalla tiiviiltä kaupunkialueelta tulevia epäpuhtauksia (kiintoaineita, ravinteita, raskasmetalleja) ennen vesien johtamista Keravanjokeen.

Kuva: Väritehtaanrannan maisemalammen biosuodatus.
Kuvaaja: Juha-Pekka Saarelainen

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Suunnitelmallista kevyen liikenteen edistämistä

Vantaalla valmistui vuoden 2023 alussa uusi liikennepoliittinen ohjelma, jonka tavoitteena on luotsata liikenteen ja liikkumisen pitkäjänteistä ja kestävää suunnittelua. Samoin kävelyn olosuhteiden kehittämiseksi laadittiin vuoden 2022 aikana kävelyn edistämisohjelma, jonka periaattein ja toimenpitein parannetaan ympäristön viihtyisyyttä ja esteettömyyttä.

Aiemmin valmistunut pyöräliikenteen edistämisohjelma yhdessä pyöräliikenteen tavoiteverkon kanssa ohjaavat pyöräliikenteen kehittämistä Vantaalla monipuolisesti ja poikkihallinnollisesti. Pyöräliikenteen edistämiseksi on rakennettu uusia baanoja sekä pääreittejä. Lisäksi yleisille alueille on tuotu runsaasti uusia runkolukittavia pyörätelineitä sekä tehty pääpyöräreittien viitoituksen yleissuunnitelma, jonka mukaiset uudet viitat asennetaan kesällä 2023.

Joukkoliikenteen sujuvoittamiseksi Vantaalla aloitti syksyllä 2022 uusia runkobussilinjoja. Samassa yhteydessä uusien linjojen pysäkkejä ja muita järjestelyjä sekä liikennevaloetuuksia parannettiin. Poikittaisella runkolinjalla 570 (Mellunmäki – Tikkurila – Lentoasema) otettiin syksyn 2022 aikana käyttöön sähköiset nivelbussit.

Kuvaaja: Alisa Kaukio

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Ratikkaa suunnitellaan resurssiviisaasti

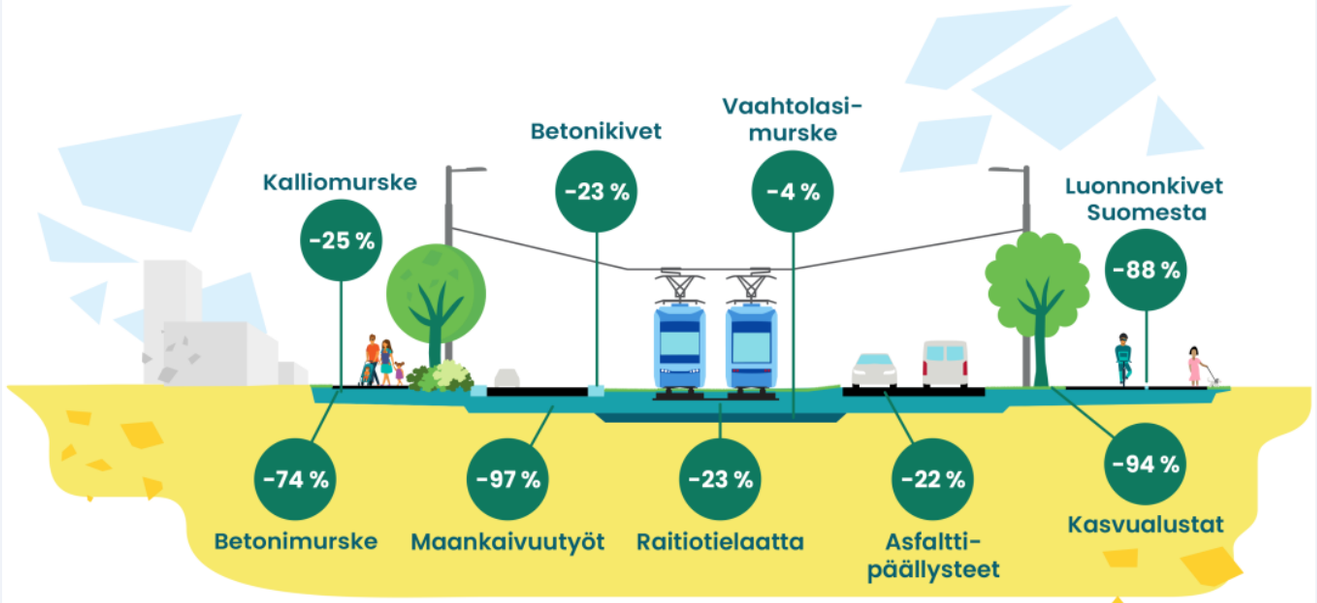
Vantaan ratikka on noin 19 kilometrin pituinen raitiotielinja, jota suunnitellaan lentoasemalta Tikkurilan ja Hakunilan kautta Mellunmäkeen. Suunnitteluvaiheena on katu- ja alustava rakennussuunnittelu, jossa resurssiviisaus on nostettu tärkeäksi suunnitteluperiaatteeksi.

Suunnittelun aikana on tehty päästölaskentaa resurssiviisaiden ja vaikuttavien ratkaisujen löytämiseksi. Päästölaskenta jatkuu vuonna 2023 hankkeen rakentamisen aikaisten päästöjen laskennalla.

Laskentojen mukaan 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 päästövähennyksiä voidaan saavuttaa vähähiilisiä betonituotteita käyttämällä esimerkiksi betonikiveyksissä, raitiotielaatoissa, paaluissa ja paalulaatoissa.

Vähäpäästöisten kuljetusten ja työkoneiden käyttöönotto mahdollistaa työmaakohtaiset päästövähennykset. Ratikan rakennusaikaisten päästöjen vähennyskeinoja on laskettu esimerkkikohtaisesti. Kuvan esimerkki on laskettu Tietotien kohdalta ja verrattu tavanomaiseen vaihtoehtoon eli kokonaan uusien materiaalien käyttöön.

Ratikan rakentamisesta aiheutuvien päästöjen vähennyskeinot*



*Kuvan esimerkki laskettu Tietotien kohdalta ja verrattu tavanomaiseen vaihtoehtoon.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Hiilineutraali energia

Energiantuotanto ja -kulutus aiheuttavat suuren osan Vantaan ilmasto-päästöistä. Tavoitteenamme on, että Vantaan alueella on luovuttu lämmi-tyksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.

Energiatehokkuutta parannetaan systemaattisesti niin omissa kiinteistöissä kuin koko kaupunkialueen kiinteistöissä edistäen kiinteistöjen ja asuntojen energiaremontteja. Kuntalaisia kannustetaan aktiivisiksi energiantuotannon toimijoiksi.

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Hiilineutraali energia

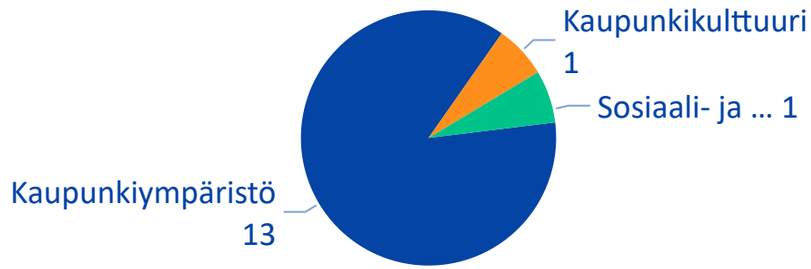
Toimenpiteiden eteneminen

Vantaan kaupunki saavutti vuonna 2022 energiatehokkuussopimuksessa vuosille 2017–2025 asetetun energiansäästön tavoitteen, joka oli 7,5 prosenttia vuoden 2015 energiankäytöstä. Kaupungin omien kiinteistöjen energiatehokkuustoimet etenivät ja öljylämmityksestä on käytännössä luovuttu. Uusiutuvaan energiaan perustuvia järjestelmiä on toteutettu uudisrakennus- ja korjauskohteissa. Aurinkoenergia- ja maalämpö-järjestelmien lisäksi tutkitaan myös tuulivoiman hyödyntämisen mahdollisuuksia.

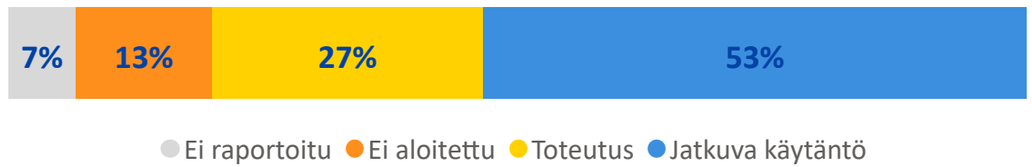
Kaavoituksessa on alkamassa linjausten laatiminen energiatehokkuuden ohjaamisesta. Tontinluovutusehdoissa on pilotoitu uusiutuvan energian tuotannon vaatimusta. Kaupungin ohjeistusta ja lupakäytäntöjä päivitetään uusiutuvan energian osalta Vantaan rakennusjärjestyksen ja rakentamislain uudistumisen yhteydessä.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 15



Toimenpiteiden eteneminen



Ympäristövahti

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaa saavutti KETS-tavoitteen vuonna 2022

Vantaan kaupunki saavutti alkuvuonna 2022 kuntien energiatehokkuus-sopimuksessa vuosille 2017-2025 asetetun määrällisen energiansäästön kokonaistavoitteen 12181 MWh, joka on 7,5 prosenttia vuoden 2015 energiakäytöstä. Energiatehokkuussopimukselle asetettu kokonaistavoite ylittyi tuolloin 1630 MWh:lla.

Kunta-alan energiatehokkuussopimus on tehty Kuntaliiton, TEM:in ja Energiaviraston välillä. Kunnat ja kuntayhtymät liittyvät siihen omilla Energiaviraston kanssa tehtävillä sopimuksilla. Sopimus kattaa kaupunki-organisaation oman kiinteistökannan ja muun energiankulutuksen energiatehokkuuden parantamisen.

Viime vuoden KETS-raportointia kootaan parhaillaan ja myös siihen kerätään tietoja määräaikaan 30.4.2023 mennessä. Vuonna 2022 tehdyt säästötoimenpiteet ovat tuttuun tapaan uusiutuvan energian asennushankkeita sekä LED-valaistuksen vaihtoprojekteja.

ENERGIATEHOKKUUS-SOPIMUKSET

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Päästöttömän työmaan green deal eteni

Päästöttömän työmaan green dealin toteutus on edistynyt Vantaan kunnossapidossa, infrarakentamisessa, uudisrakentamisessa ja päällystystöissä. Tavoitteet ovat toteutuneet hyvin itse toteutetuissa urakoissa ja edistyneet huomattavasti tavoiteaikataulua nopeammin kilpailutetuissa urakoissa. Green dealin mukaisia vaatimuksia ei ole vielä sisällytetty kilpailutettuihin purkutöihin, joita on harvoin ja urakat ovat pääsääntöisesti pieniä.

Vaadittavaan päästöluokkaan kuuluvat työkoneet ja kuljetuskalusto sekä fossiilivapaa työmaasähkö ja -lämpö ovat käytössä kaikissa käynnissä olevissa tai tulevissa urakoissa. Uusiutuva polttoaine on käytössä kilpailutettuja päällystysurakoita lukuun ottamatta kaikissa urakoissa.

Henkilöstöä on perehdytetty erimerkiksi ohjaamalla urakoitsijoita vähäpäästöisten työ- ja toimintatapojen koulutukseen uudisrakentamisen kilpailutetuissa urakoissa. Muiden osalta koulutukseen ohjaaminen on tarkoitus aloittaa uusien urakoiden yhteydessä.

Urakoissa ei ole ollut vielä käytössä sähkö-, vety- tai biokaasukäyttöisiä työkoneita. Sähköisiä työkoneita on tarkoitus pilotoida sopivan kohteen löydyttyä.

Tarkempi raportti päästöttömän työmaan green dealin toteutumisesta julkaistaan sitoumus2050.fi -sivustolla huhtikuun 2023 loppuun mennessä.

Kuvaaja: Alisa Kaukio

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Taloyhtiöiden naapurustoyhteistyö jatkuu Vantaalla

Taloyhtiöiden yhteistyön kehittäminen ja asukkaiden ilmasto-tekojen tukeminen eli Taloyhtiöklubi 2 -hankkeen tavoitteena on koota yhteen hankealueiden taloyhtiöt ja edistää yhteisiä päämääriä, kuten energiaremontteja ja kiertotaloutta sekä parantaa alueiden viihtyisyyttä ja yhteisöllisyyttä. Hankkeessa tuotetaan myös klubitoiminnan käsikirja eli skaalattava talo-yhtiöiden naapurustoyhteistyön toimintamalli, jolla kytketään asukkaat tiiviimmin osaksi kaupungin ilmasto- ja kierto-taloustoimia.

Klubitoimintaa jatketaan Koivukylässä ja Myyrmäessä ja hankkeen aikana perustetaan ainakin kolme uutta klubialuetta. Hankkeen kesto on 1.8.2022-30.4.2024 ja sen rahoittaa Ympäristöministeriö ja Vantaan myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma.

Lisätietoja:

- https://www.taloyhtioklubi-hanke.fi/

Kuvaaja: Pertti Raami

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

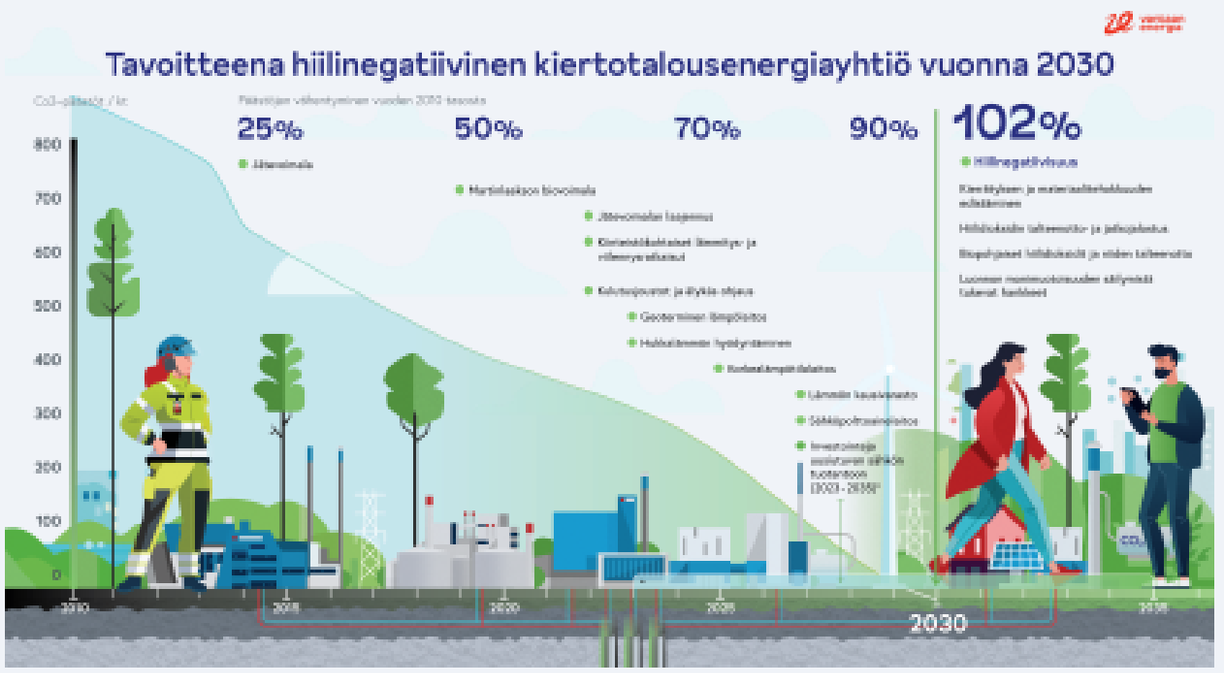
Vantaan Energia etenee kohti hiilinegatiivisuutta vuoteen 2030 mennessä

Kiertotalousenergiayhtiö Vantaan Energia hyödyntää energiantuotannossaan olemassa olevia raaka-aineita ja kehittää jatkuvasti entistä tehokkaampia materiaalien uusiohyödyntämisen ja kiertotalouden ratkaisuja.

Uusiolan alueella sijaitseva Jätevoimala on tuottanut lämpöä ja sähköä 1,5 miljoonan Uudenmaan alueen kotitalouden sekajätteestä vuodesta 2014. Sen vuonna 2022 valmistunut laajennusosa kasvatti kierrätykseen kelpaamattoman energiajätteen energiahyötykäyttämisen kapasiteettia. Uudessa voimalassa energianlähteenä toimii kaupan ja teollisuuden energiajäte.

Martinlaakson maakaasuyksikkö muunnettiin vuonna 2019 biopolttoainekäyttöiseksi. Biokattilan energianlähteenä toimii kotimainen hake, sahanpuru, kierrätyspuu ja vaneriteollisuuden hukkapalat.

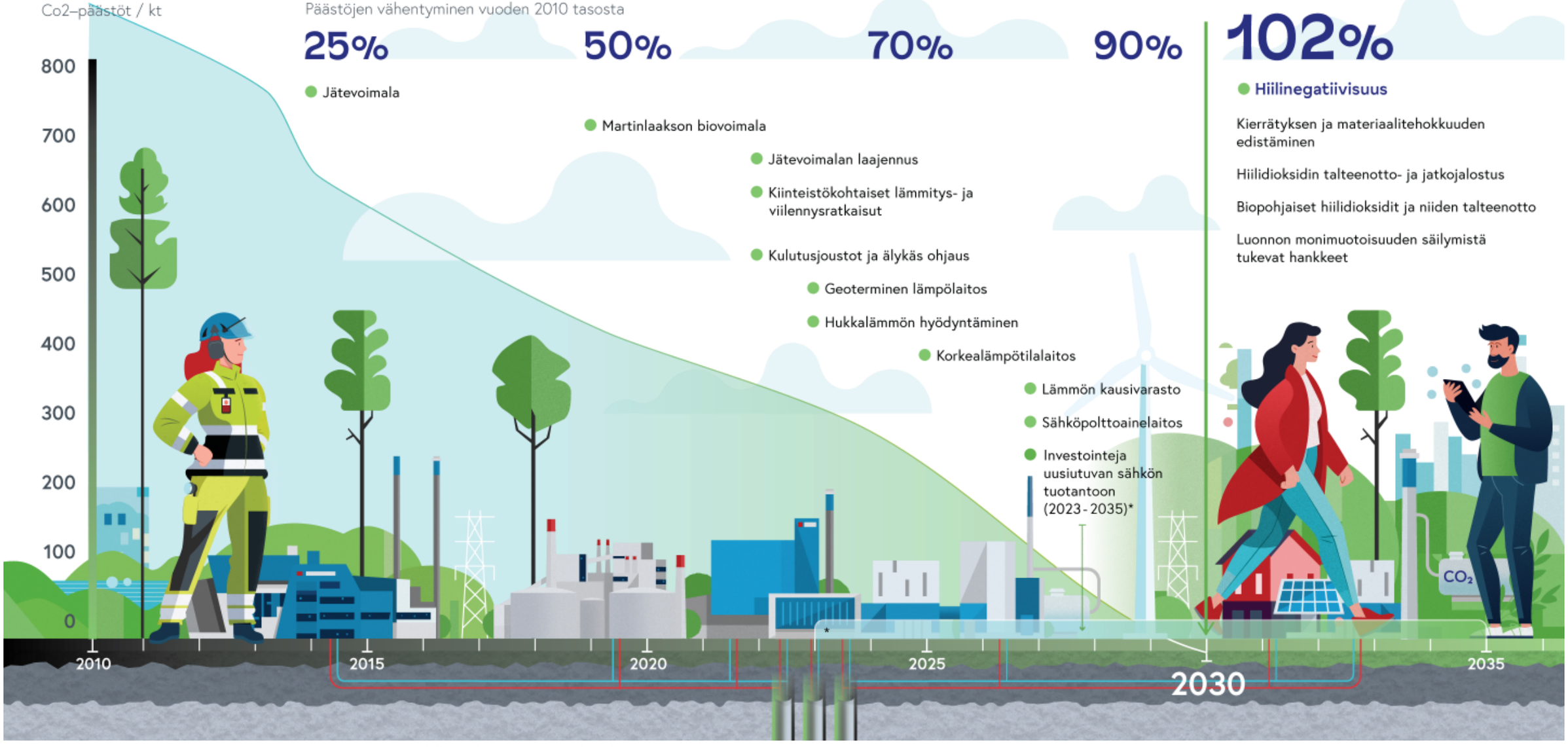
Vuonna 2025 valmistuvaksi suunniteltu Korkealämpötilalaitos tekee lämpöä tavan-omaisimmista kierrätykseen kelpaamattomista vaarallisiksi luokitelluista jätteistä, kuten maaleista, liimoista ja lakoista. Vantaan Energia suunnittelee myös lämmön varastoimisen mahdollistavaa lämmön kausivarastoa Vantaan Kuusikonmäkeen. Uusiolaan Jätevoimalan viereen suunnitellaan synteettistä kaasua tuottavaa Sähköpolttoainelaitosta, jossa tuotetaan synteettistä polttoainetta liikennesektorille ja prosessissa syntyvä hukkalämpö saadaan lämpöverkon välityksellä hyödynnettyä vantaalaisten kotien ja kiinteistöjen lämmittämiseen. Yksi hiilinegatiivisuuteen tähtäävistä hankkeista on Aktiivihiililaitos, joka toteutuessaan tuottaisi jätepuusta aktiivihiiltä teollisuuden käyttöön pyrolyysiprosessilla, josta samalla vapautuisi hukkalämpöä kaukolämpöverkkoon.



Kuva: Päästövähennyspolku. Lähde: Vantaan Energia

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Tavoitteena hiilinegatiivinen kiertotalousenergiayhtiö vuonna 2030



Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Rakennetulla ympäristöllä on ratkaiseva merkitys ilmastonmuutoksen hillinnässä, sillä rakennukset aiheuttavat kolmanneksen Suomen ilmasto-päästöistä. Rakennusten elinkaaren aikaisista kasvihuonekaasu-päästöistä rakennusmateriaalien osuus on merkittävä. Merkittäviä päästöjä aiheuttaa myös esirakentaminen.

Vantaa on kasvava kaupunki, jossa sekä rakennetaan että puretaan paljon. Uusiokäyttämällä purettua materiaalia paikallisesti, voidaan vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä, pienentää kaupungille aiheutuvia kustan-nuksia sekä ennen kaikkea vähentää neitseellisten raaka-aineiden käyttöä rakentamisessa. Kaupunki voi myös edistää jakamistalouden kehittämistä toimimalla mahdollistajana ja esimerkkinä omassa toiminnassaan.

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Toimenpiteiden eteneminen

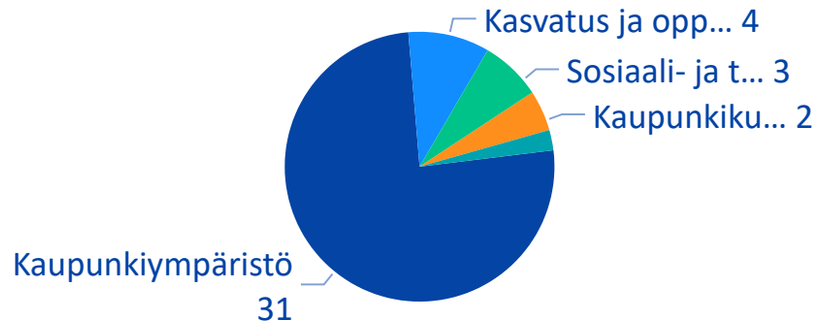
Kaistan tavoitteena luonnonvarojen kestävän käytön edistäminen ja päästöjen vähentäminen. Vantaalla vähähiilinen rakentaminen on edennyt. Esimerkiksi vähähiilisen rakentamisen kilpailu järjestetään Myyrmäen kaupunginosaan Kelokuusenmäen alueelle vuonna 2023.

Vantaalla kullekin kaavoituksen aluetiimille on annettu tehtäväksi puurakentamisen kohdealueiden nimeäminen. Keimolanmäessä järjestettiin pientalotonttien tontin-luovutuskilpailu, jossa edellytettiin puuraken-tamista. Lisäksi Puu-Kivistössä on tonttivarauksia puukerrostaloille. Vantaalla päiväkotien ja koulujen pääasiallinen runko-rakennusmateriaali on puu. Myös hirsirakenteisia päivä-koteja on rakennettu ja suunnitteilla.

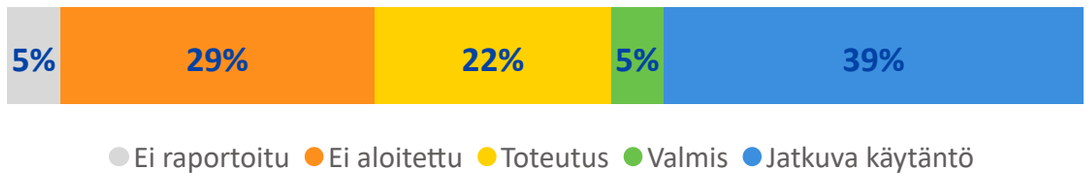
Kestävän purkamisen green deal -sitoumuksen mukaiset purkukartoitukset ovat edenneet. Kaupungin oman rakentamisen suunnitteluohje päivitetään kuluvan vuoden aikana myös purkamisen ja kiertotalouden osalta. Rakennushankkeeseen ryhtyviä ohjataan tilatehok-kuuteen, muuntojoustavuuteen ja monikäyttöisyyteen rakennusten käyttötarkoitusluokat huomioiden. Muunneltavuus ja monikäyttöisyys otetaan huomioon myös kaupungin omissa hankkeissa.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 41



Toimenpiteiden eteneminen



Ympäristövahti

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

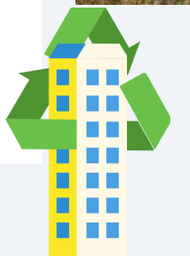
Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Kestävämpään purkamiseen green dealillä

Kestävän purkamisen green deal -sopimuksen päätavoitteena on lisätä purkumateriaalien uudelleenkäyttöä ja kierrättämistä. Pääsääntöisesti kaikissa korjaus- ja purkuhankkeissa toteutetaan purkukartoitus ympäristöministeriön purkukartoitusopasta hyödyntäen. Vantaa on sitoutunut raportoimaan ennakkoon arvioidut korjaus- ja purkuhankkeissa syntyvät purkumateriaalit. Green deal antaa kehikon oman toiminnan systemaattiselle kehittämiselle, luoden samalla ymmärrystä arvoketjujen muuttumisesta.

Kestävän purkamisen green dealiin osallistumalla on lisätty kaupunkiorganisaation asiantuntijoiden osaamista kiertotalousprosesseista ja EU:n ja ympäristöministeriön säädösvaatimuksista. Purkuprosessi suunnitellaan ja kilpailutetaan tarkoituksenmukaisesti ja tiedonhallinta paranee. Sitoumus yhdistää toimitilojen kestävän rakentamisen ja purettavien rakennusten materiaalien uusiokäytön kiertotalouden kautta.

Kuvaaja: Pertti Raami



LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

CIRCuITin viimeinen vuosi

Nelivuotisessa Rakentamisen kiertotalouden CIRCuIT-hankkeessa (Circular Construction in Regenerative Cities) kehitetään ja jalkautetaan parhaita kiertotaloutta edistäviä käytäntöjä. Hankkeessa on arvioitu ja mitattu sitä, minkälaisia ympäristö- ja taloudellisia vaikutuksia liittyy eri vaihtoehtoihin, joita voidaan harkita, kun rakennus on purku-uhan alla. Elinkaarilaskelmat osoittavat, että monessa tapauksessa rakennuksen säilyttäminen korjaamalla tai käyttötarkoitusta muuttamalla purkamisen ja uuden rakennuksen rakentamisen sijaan, on sekä taloudellisesti että ympäristön kannalta parempi vaihtoehto.

Hankkeessa on tarkasteltu myös joustavan rakentamisen edistämistä hankinnan kriteerien ja maankäytön ohjauksen avulla. Purettavien rakennusten hyödyntäminen materiaalipankkeina on yksi hankkeessa tarkasteltava ratkaisu. Monet purettavat rakennusosat soveltuisivat sellaisenaan käytettäväksi uuteen rakennukseen.

Yksi hankkeen tavoitteista on kiertotalouden parhaiden käytäntöjen levittäminen, niistä viestiminen ja kaupunkilaisten osallistaminen. Tätä tavoitetta edistää hankkeessa rakennettu Circularity Hub, jossa on kiertotaloutta havainnollistavia sovelluksia. Vuoden 2023 aikana parhaita käytäntöjä jalkautetaan työpajojen, koulutusten ja tapahtumien kautta.

Kuva: Tikkurilan paviljonkikoulun varaston rakentamisessa on käytetty Kansallisteatterista purettuja tiiliä. Kuvaaja: Jenni Särmä

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Monimuotoinen luonto

Luonnon monimuotoisuus on elinehto lajien säilymiselle ja myös välttämätöntä ihmisen hyvinvoinnille. Rikas luontoympäristö tuottaa tärkeitä ekosysteemipalveluita, kuten pölytystä, ilmaston säätelyä ja hiilen sidontaa, puhdasta vettä, tulvasuojaa sekä virkistyspalveluita. Vantaalta löytyy vielä laajojakin metsäalueita samoin kuin erilaisia vesiympäristöjä, etenkin puroja, jotka nekin ovat erityisen arvokkaita luonnon monimuotoisuudelle.

Suurimpia uhkia luonnon monimuotoisuudelle ovat ihmistoiminnan aiheuttama elinympäristöjen häviäminen ja pirstoutuminen, ekologisten yhteyksien katkeaminen sekä elinympäristöjen laadun heikentyminen, vieraslajien aiheuttama kilpailu, ilmastonmuutos sekä ekosysteemien toiminnan heikentyminen. Vantaan tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on tärkeää suojella luontoa myös kulumiselta.

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Monimuotoinen luonto

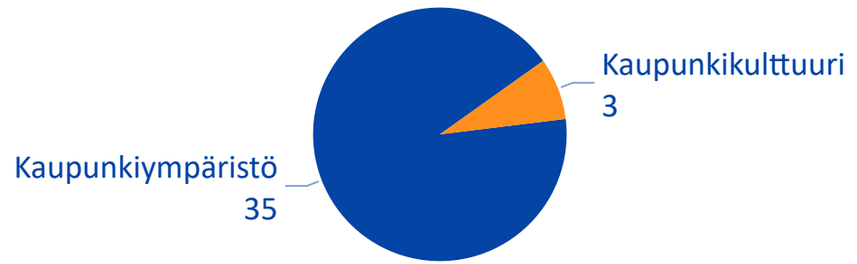
Tavoitteiden eteneminen

Vantaalla on tehty pitkäjänteistä työtä luonnon monimuotoisuuden eteen ja tätä suojelutyötä jatketaan laatimalla Vantaalle luonnon monimuotoisuuden kokonaissuunnitelma vuoden 2023 aikana. Kaistalla on myös monia muita suunnitelmallisia toimenpiteitä, muun muassa luonnonsuojelusuunnitelma, inventointisuunnitelma ja kokonaisheikentymättömyyden malli sekä vieraslajitorjuntasuunnitelma, joita on tehokkaasti aloitettu ja jotka luovat uusia toimintatapoja eri palvelualueille.

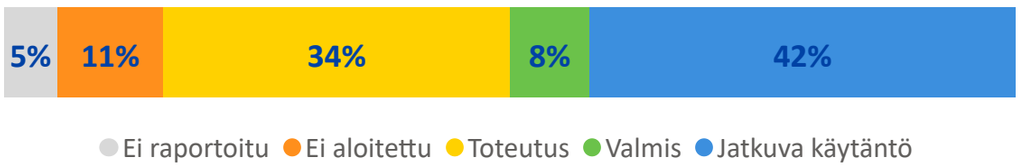
Keimolan Isosuon ennallistamistoimet käynnistyivät vuonna 2022 ja jatkuvat tänä vuonna. Myös Vehkalanmäellä, Lammaslammella ja Kuusijärvellä on tehty kunnostustoimenpiteitä. Metsänhoidon työmaaohjeisiin on kirjattu lahopuun määrän lisäys ja toteumaa seurataan. Reittisuunnitelmia luonnon kulumisen ehkäisyyn on tehty Tammistonmetsään, Silvolanmetsään ja Hakunila-Sipoonkorpeen.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 36



Toimenpiteiden eteneminen



Ympäristövahti

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Monimuotoinen luonto

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Monimuotoisuuden suojelulle tukea kokonaissuunnitelmasta

Vantaalla on käynnistynyt LUMO luonnon monimuotoisuuden kokonaissuunnitelmatyö, jonka tarkoituksena on tukea Resurssiviisauden tiekartan Monimuotoinen luonto -kaistan tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista ja kehittämistä. Kokonaissuunnitelma tehdään osin kaupungin omana työnä ja osin konsulttityönä, ja sen on tarkoitus valmistua syksyllä 2023. Suunnitelmassa selvitetään ja analysoidaan muun muassa Vantaan nykyisiä toimintatapoja luonnon monimuotoisuuden edistämisessä ja kartoitetaan työkaluja ja mittareita, joilla voidaan arvioida tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista. Lisäksi tehdään esimerkiksi vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelma sidosryhmien kuten asukkaiden, yhdistysten ja yritysten tavoittamiseksi ja näkemysten huomioimiseksi.

Kuva: Järeää lahopuuta Myyrmäen lehdossa. Kuvaaja: Anna Ojala

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Monimuotoinen luonto

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Ennallistaminen Keimolan Isosuolla

Keimolan Isosuon Natura-alueella Länsi-Vantaalla aloitettiin ennallistamistoimenpiteet syksyllä 2022. Keimolan Isosuo sijaitsee Keimolan kaupungin-osassa vain kivenheiton päässä Hämeenlinnan moottoriväylältä länteen. Isosuo on pääkaupunki-seudun edustavin ja laajin keidas- eli kohosuo.

Ennallistamisen yhteydessä ojalinjoilta kaadettiin isoiksi kasvaneet puut, jotta ojat voidaan ennallista-misen seuraavassa vaiheessa tukkia kaivinkoneella. Ojien täyttäminen on nopea ja tehokas tapa palaut-taa suon vesitalous ja saattaa komean keidassuon kehittyminen takaisin kohti luonnontilaa. Vantaan kaupunki ja Metsähallitus vastaavat yhdessä ennallistamisesta. Kaupunki sai työhön ympäristö-ministeriön Helmi-elinympäris-töohjelman Kunta-Helmi-avustusrahaa.

Kuva: Isosuon esteetön reitti. Kuvaaja: Satu Nätynki

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Vantaan ilmastotavoitteisiin pääseminen edellyttää, että kaupungin asukkaat, yritykset ja yhteisöt toimivat vastuullisesti. Tässä kaupunkiorganisaatio voi toimia esimerkkinä, mahdollistajana, viestinviejänä sekä tuomalla esiin uusia tapoja toimia. Viestinnällä ja vuoropuhelulla lisätään ilmastotoimien hyväksyttävyyttä ja avoimuutta.

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Toimenpiteiden eteneminen

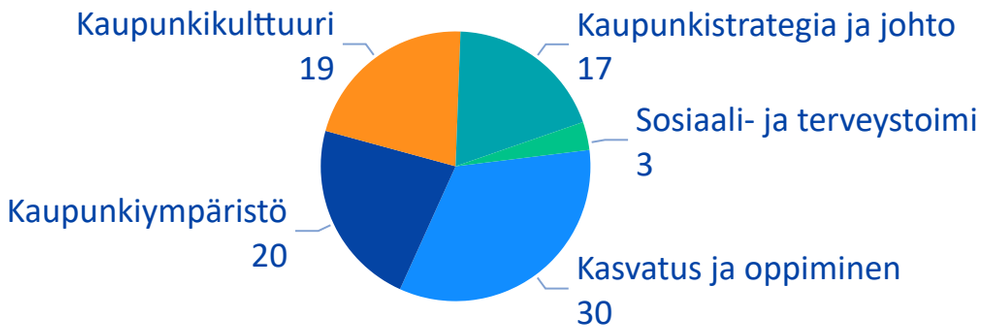
Vastuullinen Vantaa on kaista, jonka toimenpiteet ovat jakautuneet tasaisimmin kaupungin eri toimialoille. Resurssiviisausaiheinen viestintä painottui vuonna 2022 energiansäästöön, kestävään liikkumiseen ja kaupunkikehitykseen. Lisäksi on viestitty muun muassa lähiluonnon teemavuodesta (linnut) sekä monipuolisesta retki- ja talkootarjonnassa (siivous- ja vieraslajitalkoot). Lähimetsäoppaat järjestivät vuonna 2022 noin 40 retkeä lähiluontoon.

Kaupungin henkilöstölle suunnattu tiekartan tavoitteista ja toimenpiteistä kertova Ressupassi on avoinna osallistuvavantaa.fi:ssä. Kaupungin henkilöstölle järjestettiin myös kuusi webinaaria tiekartan teemoista. Ulkoisten tapahtumien vastuullisuusperiaatteet on laadittu ja sisäisten tapahtumien ohjeita suunnitellaan. Julkaistiin myös uusi yritysvastuun sivu, jossa on yrityksille materiaalia ja linkkejä ilmastotyöhön.

Ympäristövastuullisuuden edistämiseksi laadittu Kaupunkiympäristön toimialan ympäristöjärjestelmä Ekokompassi sai sertifiointiauditoinnin marraskuussa 2022. Lisäksi kestävien hankintojen green deal -sopimukset (päästötön työmaa ja haitallisten aineiden vähentäminen varhaiskasvatuksen hankinnoissa) ovat edenneet suunnitelmien mukaisesti.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 80



Toimenpiteiden eteneminen

Ympäristövahti

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Luontovuoden teeman linnut

Kaupungin teemavuosilla halutaan tuoda tutuksi Vantaan monipuolista luontoa. Vantaan lintuteemavuoden 2022 tapahtumiin mahtui luontoretkiä, talkoita, lintuaiheinen valokuvauskisa ja monipuolisesti lintuteemaista lastenkulttuuria. Lintuvuosi jatkoi Vantaan kaupungin luontoteemaisten vuosien sarjaa, joka alkoi purojen teemavuotena kahdeksan vuotta sitten. Vantaan lintuvuodessa olivat mukana kaupungin eri organisaatioiden lisäksi Vantaan luontokoulu, SLL Vantaa ja Tringa ry.

Kuvaaja: Heidi Räikkönen

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Lähiluonto-oppaat veivät luontoon

Ympäristökeskuksen kaksi lähiluonto-opasta järjestivät noin 40 luontoretkeä päiväkoti- ja koululaisryhmille sekä kehitysvammaisten koulu- ja aikuisryhmille. Lintujen ohella opittiin leikin lomassa muita asioita lähiluonnosta sekä puhuttiin yleisesti luonnossa liikkumisesta. Tikkurilassa lähiluonto-oppaat järjestivät linnunpönttötalkoot. Lähiluonto-opas ehti pönttötalkoisiin myös Rekolan kouluun, jossa juhlittiin pönttötalkoiden merkeissä koulun 110-vuotista taivalta.

Kuva: Linnunpönttöjen rakentamista Rekolassa. Kuvaaja: Milla Sigg

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Ohjattua ja omatoimista lintujen tarkkailua ympäri Vantaata

Vantaan luontokoulun opetusohjelmassa oli lintuaihe hyvin esillä niin retkillä kuin muussakin opetustarjonnassa. Vantaan ympäristökeskus yhteistyössä SLL Vantaan ja Tringa ry:n kanssa toteutti neljä linturetkeä. Luontoteemavuosien yhtenä tavoitteena on innostaa kuntalaisia luonnonhavainnointiin. Siihen tarjoutui kannustava mahdollisuus valokuvakisassa Lintujen syksy, johon saatiin lähes 170 kilpailukuvaa.

Kuva: Lähiluontoretki. Kuvaaja: Milla Sigg

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Lintumaailmaa lastenkulttuurissa

Lintuaihe oli näkyvästi esillä Vantaan lastenkulttuurin ohjelmatarjonnassa. Siihen kuului erilaisia työpajoja, joissa muun muassa loihdittiin lintu-taidetta kierrätysmateriaaleista. Hyvin toisenlaisia lintuhahmoja syntyi lasten kivimaalaustyöpajoissa. Linnut tulivat mukaan lastenkulttuurin ympäristötaiteellisille kesäleireille.

Kädentaitojen harjoittamisen ohella linnut olivat aiheena muussakin kulttuuritoiminnassa. Linnut lehahtivat lastenkulttuurin tarjoamiin varjoteatteriesityksiin, ja lintuaiheisia lastenrunoja opittiin runoleikkipajoissa.

Kuva: Ympäristötaideleirin satoa. Kuvaaja: Rebekka Baronga

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Koulu- ja päiväkotiruokailun Hiilijalanjälki on laskenut

Vantaalla on jo vuosien ajan tehty monialaista yhteistyötä ruokailun ympäristövastuun ja osallisuuden kehittämisessä. Yhteistyötä on tehty kasvatuksen ja oppimisen toimialan, hankintojen ja aterianpalveluntuottajien kesken. Keskeisenä tavoitteena on ateriapalveluiden kokonaishiilijalanjäljen pienentäminen.

Hiilijalanjälki laskettiin ensimmäisen kerran vuonna 2020, ja sitä seurataan joka toinen vuosi. Syksyllä 2022 toteutetun toisen laskennan tulosten perusteella jalanjälki on hieman laskenut. Noin 80 prosenttia hiilijalanjäljestä tulee tarjottavasta ruoasta. Hävikin osuus on noin 10 prosenttia.

Yhteistyössä ateriapalvelutuottajien kanssa on tehty toimia, joilla ruoan ympäristövaikutusta voidaan pienentää. Hävikkiä mitataan jatkuvasti, vähähiilisempiä ja maistuvampia reseptejä kehitetään ja ruokailijoiden mielipiteitä kuullaan. Jotta hiilijalanjäljen pienentäminen onnistuu, vähähiilisten ruokien syöjämääriä on saatava kasvatettua. Tähän pyritään muun muassa ruokakasvatuksen avulla ja parantamalla kasvisruokien houkuttelevuutta.

Kuvaaja: Sakari Manninen

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaalaiset nuoret Hiilidiilin taustalla

Yksi kannustin vähähiilisten ruokavaihtoehtojen valintaan on syksyllä 2021 käyttöön otettu Hiilidiili-merkki. Ajatus merkin kehittämiseen lähti nuorten toiveesta saada lisää tietoa ruoan ympäristövaikutuksista. Merkin tarkoituksena on tuoda linjastossa esille ympäristöystävällisiä lounasvaihtoehtoja ja tarjota lapsille ja nuorille mahdollisuuksia tehdä myönteisiä ilmastotekoja.

Hiilidiili-merkin ansaitsevien lounasruokien hiilijalanjälki on 30 prosenttia keskimääräisen aterian hiilijalanjälkeä pienempi. Vantaalla kasvisruokaa on tarjolla kaikille, ja se on aina linjastossa ensimmäisenä. Kasvisruoat saavat usein Hiilidiili-merkin, jos ne eivät sisällä runsaasti juustoa tai maitotuotteita. Hiilidiili-merkki on herättänyt kiinnostusta useiden muiden kaupunkien ruokapalveluissa.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Osaamista ja osallistumista -hankkeella lapset ja nuoret mukaan ruokakulttuurin edistämiseen

Ruokailuun liittyvä osallisuutta ja sen ympäristövastuullisuutta kehitetään aina varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle saakka yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Kehittämistyötä tehdään esimerkiksi vuoden 2022 alussa alkaneessa Osaamista ja osallistumista – lapset ja nuoret mukaan tekemään kestävämpää ruokakulttuuria -hankkeessa, joka päättyy toukokuussa 2023. Hankkeessa on kehitetty yhteistoimintaa ja lisätty osallisuutta, luotu kasvatus- ja oppimateriaalia Hiilidiili-merkin tueksi ja integroitavaksi opetukseen sekä kehitetty ilmastoystävällisiä reseptejä yhdessä lasten ja nuorten sekä ateriapalveluiden tuottajien kanssa. Päiväkodeissa on maisteltu palkokasveja ja kouluissa kehitetty uusia maistuvia reseptejä ruokalistoille.

Aterioiden palvelupaketeilla lisää osallisuutta

Vantaalla ateriapalvelusopimukset edellyttävät palveluntuottajia järjestämään koulujen ja päiväkotien tilauksesta osallisuutta edistäviä palvelupaketteja. Palvelupaketissa voidaan esimerkiksi tuoda päiväkoteihin erilaisia ruoka-aineita maisteltavaksi, osallistaa koululaisia keittiötöihin tai laatia ruokaan liittyvä kampanja koulussa. Nämä toimet ovat saaneet hyvää palautetta, ja niiden toivotaan lisäävän tietoisuutta ja arvostusta ruokaa ja sen valmistusta kohtaan.

Lisätietoja:

- Varian opiskelijat kehittivät ilmastoystävällisiä reseptejä Vantin kanssa
- Varian opiskelijat markkinoivat Hiilidiili -lounasta yhteistyössä Vantin kanssa
- Lapset osallistuivat innokkaasti ilmastoystävällisiin reseptipajoihin päiväkodeissa
- Lapset ja nuoret maistelivat ja kokkasivat ilmastoystävällistä kouluruokaa reseptipajoissa

Kuva: Tammistonrannan peruskoulun maisteluraati.
Kuvaaja: Sakari Manninen

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaan kirjastot jakamistalouden edelläkävijöinä

Vantaan kirjastojen kokoelmat ja tilat ovat kaikkien kuntalaisten käytössä maksuttomasti, ja kirjastoissa on mahdollista käyttää esimerkiksi ompelukonetta tai musiikkistudiota. Jakamistalouteen kuuluvaa yhteiskäyttöä edistetään myös lainattavilla esineillä. Vuonna 2022 kirjastojen esinelainaukseen nimettiin oma vastuuhenkilö, joka vastaa esinekokoelman kehittämisestä. Kirjastoista voi lainata mm. pihapelejä, neulonta- ja virkkaussettejä, syntymäpäivälaatikoita lastenkutsujen järjestämiseen. Kirjastosta voi lainata roskapihdit roskakävelyjä varten tai lepakkotutkan lähiluonnon tutkimiseen.

Lisäksi Vantaan kirjastoissa järjestettiin vuoden 2022 aikana yhteensä 13 erilaista tapahtumaa ja 14 kirjanäyttelyä liittyen ympäristövastuullisuuteen ja ympäristökasvatukseen. Kirjaston toiminnan kehittämisessä on jatkossa apuna YAMK-opinnäytetyö Kirjasto ekososiaalisen sivistyksen mahdollistajana.

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Työkorteista välineitä varhaiskasvatuksen ympäristökasvatukseen

Syksyllä 2022 varhaiskasvatuksessa otettiin käyttöön vuoden Ympäristökasvatuksen työkortit, joissa kuvataan vantaalaisia, tavoiteltavia ympäristökasvatuksen tekoja kuudessa eri teemassa. Teemat tulevat varhaiskasvatussuunnitelman perus-teista ja tukevat Vantaan ympäristötavoitteiden toteutumista. Korteissa on kuvaukset kustakin teemasta, pedagogisia työ-kaluja ja vinkkejä teeman mukaisiksi aktiviteeteiksi. Päiväkotien johtajille ja ekotukihenkilöille on pidetty koulutuksia työkalun jalkauttamiseksi arjen käyttöön.

Päiväkotien pihasuunnittelun tavoitteita on suunniteltu moni-ammatillisesti liikuntapalveluiden, varhaiskasvatuksen ja tila-keskuksen yhteistyönä ympäristöohjelman näkökulmat huomioiden. Tavoitteena on edistää ja monipuolistaa mahdol-lisuuksia lapsen luontokosketukselle esim. lavakasvatuksella ja istutuksilla.

Kestävän tulevaisuuden ammattilaiset (KESTU)

Kestävän tulevaisuuden ammattilaiset (KESTU) -hankkeessa Vantaan ammattiopisto Varia kehittää opetusta ja prosesseja huomioiden kestävyysnäkökulmat entistä paremmin. Tavoit-teena on nostaa ympäristövastuu esille kaikkien tutkintojen opinnoissa ja vahvistaa alojen ympäristöosaamista.

Hankkeen kautta Varian henkilöstölle on järjestetty ympäris-tövastuukoulutusta ja -vierailuja. Perustutkintojen tutkinnon osien toteutussuunnitelmiin on kirjattu ympäristövastuun näkökulma osaamisen hankkimisessa ja alan työtehtävissä.

Lisätietoja:

- Kestävän tulevaisuuden ammattilaiset (KESTU)

Kuvaaja: Sanna Henriksson

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaan kaupunkiympäristön toimialalle myönnettiin Ekokompassi-sertifikaatti

Ekokompassi on ympäristöjärjestelmä, joka ohjaa organisaatiota ympäristöasioiden kehittämiseen. Saadakseen Ekokompassi-sertifikaatin organisaation on täytettävä tietyt kriteerit, joihin kuuluu mm. oman toiminnan merkittävimpien ympäristövaikutusten tunnistaminen ja toiminnan jatkuva kehittäminen ympäristöystävällisemmäksi.

Kaupunkiympäristön toimialalla järjestelmä otettiin käyttöön syksyllä 2020, minkä jälkeen ympäristöasioiden hallintaa on alettu kehittää järjestelmällisesti. Ympäristöjohtamisjärjestelmän avulla on tehostettu esimerkiksi kierrätystä ja jätehuoltoa, ja toimialan jokainen toimipiste on laatinut omat jätehuoltosuunnitelmansa.

Vuonna 2023 ekokompassityössä keskitytään toimialan henkilöstön kestävän liikkumisen, kuten pyöräilyn ja kävelyn, edistämiseen työmatkoilla ja työasiamatkoilla.

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Haitallisten aineiden käyttöä vähennetty green dealin avulla

Haitallisten aineiden vähentäminen varhaiskasvatuksen hankinnoissa -Kestävien hankintojen green deal -sopimuksella tavoitellaan lasten kokonaiskemikaalialtistuksen vähentämistä julkisten hankintojen keinoin. Sopimusosapuolet ovat käyneet keskustelua markkinoiden kanssa, laatineet yhteisiä hankintakriteereitä tuotteita ja palveluita toimittaville yrityksille ja näin pyrkineet saamaan päiväkoteihin turvallisempia tuotteita. Markkinoiden kanssa käytävä vuoropuhelu on auttanut asettamaan realistiset tavoitteet tämänhetkinen tarjonta huomioiden.

Vantaalla green deal -kriteereitä on käytetty useammassa hankinnassa, mitä sopimus vaatii minimitasoksi. Vuonna 2022 työtä haitallisten kemikaa-lien vähentämiseksi on tehty monissa eri tuoteryhmissä, kuten sisä- ja ulkoleluissa sekä kalusteissa. Kriteereitä on työstetty yhdessä asiantunti-joiden kanssa ja green deal -vaatimuksia on jalkautettu kaupungin hankintoihin.

Kuvaaja: Sakari Manninen

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Yhteistyöllä kohti uuden ajan superkampusta

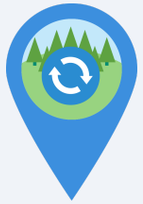
Elinkeinopalveluiden koordinoimassa PoCoProp-hankkeessa (Post corona proptech) 6/2021–9/2022 tehtiin esiselvitys ja käynnistettiin innovatiivinen kehittämisprosessi, jonka tavoitteena oli parantaa Vantaan kaupungin ja Vantaan kiinteistöalan yritysten kykyä reagoida koronapandemian aiheuttamaan kulttuuri- ja toimintatapojen muutokseen. Tikkurilan aseman lähelle on suunnitteilla Jokiniemen kampus, joka toimi kehittämisprosessin pilotointikohteena ja -alustana.

Esiselvityksessä keskityttiin kiinteistöjen käyttöastetta nostaviin muuntojoustaviin tilaratkaisuihin: miten tilojen yhteiskäyttöä voitaisiin lisätä suunnitelmissa ja millaisia vaikutuksia yhteiskäytöllä olisi niin ilmastollisesti kuin taloudellisesti. Mitä enemmän työpajoja ja yhteistä pohdintaa aiheen ympärillä käytiin, sen enemmän alueelle sijoittuvat toimijat alkoivat nähdä ratkaisuja tilojen muuntojoustavuuden haasteisiin. Hankkeessa selvitettiin myös erilaisia vaihtoehtoja energiaratkaisuiksi kampukselle sekä yritysten tarpeita hiilineutraaliuden sertifioinneille vastuullisuuden osoittamiseksi. Esiselvityksestä opittiin, ettei ole yhtä energiaratkaisua, joka olisi ehdottomasti paras, vaan tarvitaan kokonaisymmärrystä.

Hankkeen indikaattoreina oli tuottaa kolme alustavaa konseptia ja selvitystä kampuksen suunnittelun tueksi. Nämä olivat energia palveluna -selvitys, muuntojoustavat tilaskenaariot sekä tki-tiekartta (tutkimuksen, kehittämisen ja innovaatioiden tiekartta) tuleviksi hankeaihioiksi 2023–2026. Nämä konseptit syntyivät yhteistyössä ja vuoropuhelussa kiinteistöklusterin toimijoiden kanssa.

Kuva: Visiokuva Oppimiskampusprojektille.
Lähde: Talent Vantaa

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §



Hiilinielut ja kompensointi

Hiilineutraalius tarkoittaa, että alueellisesti Vantaalla kasvihuonekaasu-päästötase on nolla. Vantaan hiilineutraaliustavoite tarkoittaa, että vuoteen 2030 mennessä vähennetään päästöjä vähintään 80 % verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään tai puurakentamiseen tai kompensoida toteuttamalla päästövähennystoimia muualla. Mikäli päästöjä vähennetään yli 80 prosenttia, pienentää se tarvetta hiilinielujen lisäämiselle ja kompensaatioille.

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Hiilinielut ja kompensointi

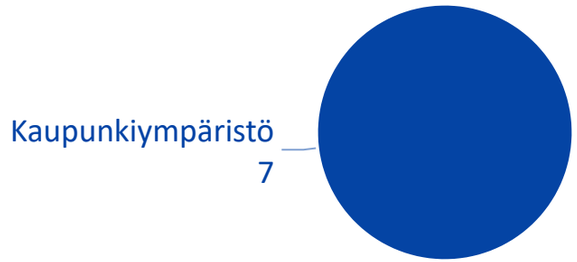
Toimenpiteiden eteneminen

Kaistan tavoitteena on selvittää taloudellisesti ja tieteellisesti kestävät sekä Vantaan kannalta hyödylliset kompensointimekanismien tavat tekemällä yhteistyötä muiden kaupunkien, valtion ja tutkimuslaitosten kanssa. Kompensointitapoja otetaan käyttöön kokeilujen kautta ja haetaan kokemuksia kompensoinnista muista kaupungeista. Tavoitteena on luoda kompensaatiomalli ja saada kompensaatiolaskenta osaksi päästölaskentaa. Vantaan asiantuntijat ovat osallistuneet kompensoinnista järjestettyihin webinaareihin ja kartoittaneet muiden kaupunkien toimintatapoja.

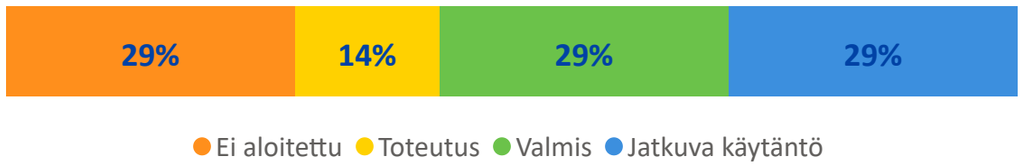
Tavoitteena on myös vahvistaa kaupunkialueen hiilidioksidin varastointia kasvillisuuteen ja maaperään sekä ylläpitää olemassa olevia hiilivarastoja. Kaupungin metsänhoidossa ei tehdä maaperän hiilivarastoa heikentäviä muokkauksia eikä avohakkuita.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 7



Toimenpiteiden eteneminen

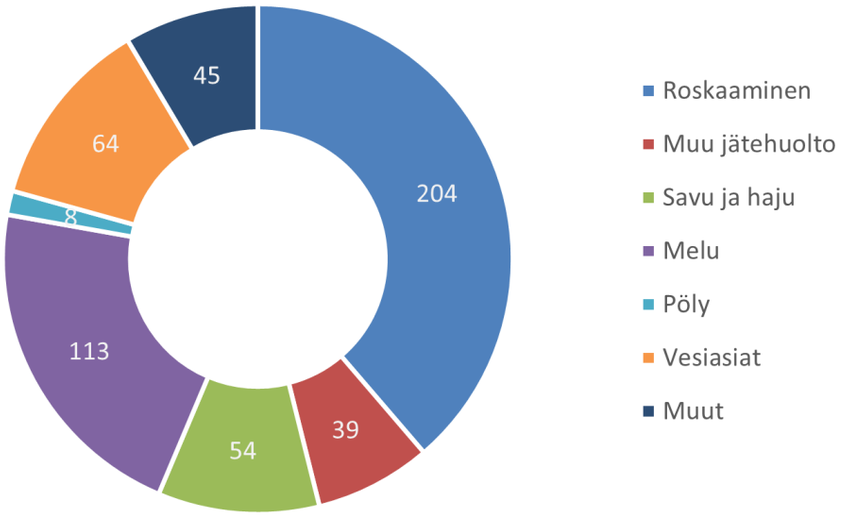


Ympäristövahti

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Ilmoitukset ympäristöhaitoista

Vuonna 2022 yhteydenottoja ja toimenpidepyyntöjä ympäristökeskukseen tuli jonkin verran vähemmän kuin edellisenä vuonna, yhteensä 535. Roskaantumisilmoitusten määrä kuitenkin kasvoi useilla kymmenillä (143 -> 204), toisaalta meluvalitusten määrä väheni huomattavasti (184 -> 113). Pintavesiä koskevia poikkeavia havaintoja tai jätevesivalituksia ilmoitettiin niin ikään huomattavasti aiempaa enemmän. Savua ja hajua koskevia ilmoitukset vähenivät. Tähän lienee osaltaan vaikuttanut asfalttiaseman päästöjä koskevien haittailmoitusten väheneminen. Haittailmoituksia ympäristölupalaitoksista tehdään myös suoraan valtion valvontaviranomaiselle eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle eivätkä ne kaikki tule Vantaan ympäristökeskuksen tietoon.



LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Ympäristöhaitat | Ympäristövahti

Tyhjennä valinnat

Ympäristövahti

Kaista: Kaikki

Toimiala: Kaikki

Eteneminen: Kaikki

Suunnitellaan asemanseutuja ja muita keskustoja tiiviiksi, toiminnallisesti ja fyysisesti monipuolisiksi, laadukkaiksi ja omaleimaisiksi kaupunkiympäristön toimialan keinoin.	Asuntokaavoitus sijoittuu pääosin Yleiskaava 2020 kestävän kasvun vyöhykkeelle.	Lähipalveluiden saavutettavuutta parannetaan kestävillä kulkumuodoilla.	Kaavoituksessa kartoitetaan päästövähennysmahdollis uudet Hiilineutraalisuus kaavoituksessa -prosessin avulla.	Ilmastovaikutukset selvitetään kaikissa kaavoissa.	Ohjataan joustavaa jossa on monikäy muunnel muunnel purettava

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 12 §

Kuvailusivu

Nimi: Vantaan ympäristövastuuraportti 2022-2023
Julkaisija: Vantaan kaupunki, Ympäristökeskus.
Kieli: suomi
Sivumäärä: 46 sivua + liitteet
Asiasanat: ympäristövastuuraportti, resurssiviisaus, ekologinen kestävyys, ympäristön seuranta, ympäristövastuu, kestävä kehitys, ympäristövahti
Tekijät: Tina Kristiansson, Marja Vuorinen (toim.)
Ulkoasu: Anna Einola
Kansikuva: Jarmo Salmi

Vantaan kaupungin ympäristövastuuraportti 2022–2023 kertoo kuinka hyvin Vantaan resurssiviisauden tiekartan toimialojen toteutussuunnitelmien tavoitteet ovat edenneet vuoden aikana. Entiseen tapaan raportissa kerrotaan myös hyvistä toimintatavoista ja teoista, joita resurssiviisauden edistämiseksi on Vantaalla tehty. Raportti sisältää myös resurssiviisauden tiekartan tavoitteiden indikaattorit sekä ympäristötilinpidon 2022.

Ympäristövastuuraportti on jäsennelty vuonna 2022 päivitetyn resurssiviisauden tiekartan kaistojen mukaan, jotka ovat Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, Hiilineutraali energia, Materiaalien elinkaari ja kiertotalous, Monimuotoinen luonto, Vastuullinen Vantaa sekä Hiilinielut ja kompensointi. Suurin osa toimialojen resurssiviisauden tiekartan ja toteutussuunnitelmien toimenpiteistä on lähtenyt käyntiin ja edennyt suunnitelmien mukaan. Kaikki toimenpiteet ja niiden eteneminen on nähtävissä Ympäristövahti -palvelussa. Tänä vuonna ympäristövastuuraportti on toteutettu toista kertaa visuaalisella Power BI-työkalulla.

Raportti on koottu ja toimitettu ympäristökeskuksessa useiden kaupungin asiantuntijoiden tuottamasta aineistoista.

Kuvailusivu
Sivukartta

13 § **Första delårsöversikten för 2023 för tiden 1.1-30.4.2023**

VD/3500/02.01.00.00/2023

RV/MR/PK/MT/EJ/KW

I enlighet med anvisningarna för verkställandet av budgeten får stadsstyrelsen och stadsfullmäktige rapporter om utfallet av budgetanslagen och de bindande målen tertialvis för januari–april, januari–augusti, samt för hela året i samband med bokslutet. Den första delårsöversikten 2023 har utarbetats i enlighet med läget 30.4.2023.

Omvärldens utveckling

Utmaningarna i fråga om förutsägbarheten i omvärlden har pågått i många år. Coronakrisen har lättat, men det ryska anfallskriget mot Ukraina fortsätter. Detta gör de ekonomiska utsikterna utmanande och svåra att förutse. Ekonomin överskuggas nu av hotet om recession och hög inflation samt av de styrräntor som centralbankerna höjt. Centralbankerna måste hålla räntorna höga trots hotet om recession.

Välfärdsområdet inledde sin verksamhet i början av 2023. Kontaktytorna mellan staden och välfärdsområdet och de avtal som behandlar dem har utarbetats under 2022 och i början av 2023. Välfärdsområdesreformens inverkan på omvärlden bedöms ännu under år 2023. Utvecklingen av samarbetet kommer också att påverka Vanda stads verksamhet.

År 2023 är också valår. I och med bildandet av den nya regeringen fastställs ramarna för samarbetet mellan staten och de stora städerna. Detta påverkar för sin del omvärlden i Vanda.

Enligt statistikcentralens förhandsuppgifter uppgick Vandas invånarantal till 242 819 i slutet av år 2022. Antalet invånare ökade med cirka 3 600 (1,5 %) under året, vilket var cirka 1 600 fler än 2021. Befolkningsökningen i Vanda har fortsatt år 2023 och före utgången av mars hade befolkningen i Vanda ökat med 927 personer sedan början av året, jämförelsetalet för året innan var 1 011 personer. Nettoinvandringen har ökat Vandas befolkning med 996 personer och den naturliga befolkningstillväxten med 160 personer. I nettomigrationen mellan kommunerna har Vanda förlorat 238 personer.

Av de stora städerna växer Esbo klart snabbast och Helsingfors näst snabbast. Vanda hade den fjärde största befolkningstillväxten. Nettoinvandringen är en faktor som ökar befolkningen i alla stora städer, men den naturliga befolkningsökningen är bara positiv i Esbo, Helsingfors, Vanda och Uleåborg. Detta återspeglar i större utsträckning befolkningsstrukturen i hela Finland. I takt med att nativiteten sjunker är befolkningsutvecklingen i allt högre grad beroende av invandring.

I början av år 2023 har antalet arbetslösa hållit sig kring 13 700. Arbetslösheten har minskat något från året innan. I mars 2022 fanns det 14 288 arbetslösa i Vanda, medan antalet arbetslösa i mars 2023 var 13 727. Under årets första månader verkar minskningen ha avstannat. Den avtagande ekonomiska utvecklingen är en antydan om att nivån före coronaepidemin inte kommer att nås särskilt snabbt.

I Vanda håller långtidsarbetslösheten på att bli ett problem. Långtidsarbetslösheten ökade snabbt i och med coronakrisen och förblev under en tid hög, men började sedan sjunka. I Vanda fanns det i mars 2023 sammanlagt 4 825 långtidsarbetslösa. Antalet har sjunkit klart jämfört med året innan, då det i

början av 2022 fanns som värst 6 728 långtidsarbetslösa i Vanda. Antalet långtidsarbetslösa fortsätter att minska, men i en långsammare takt än tidigare, och antalet är fortfarande på en hög nivå.

Ungdomsarbetslösheten har också stabiliserats. I mars 2023 fanns det 1 319 arbetslösa ungdomar i Vanda. Året innan var arbetslösa ungdomar 1 743. I början av år 2023 har antalet unga arbetslösa ungdomar ökat något. Ungdomsarbetslösheten kännetecknas av kraftiga säsongsvariationer. Efter coronakrisen har trenden när det gäller säsongsvariationerna dock klart förändrats.

Sysselsättningstrenden har uppträtt på ungefär samma sätt i alla de sex största städerna. Trenden för arbetslösheten i Vanda visar att den ökade snabbt i samband med coronakrisen och att arbetslösheten började minska något långsammare än i de övriga sex städerna. I mars 2023 var arbetslöshetsprocenten i Vanda 10,3 procent. Av de sex stora städerna hade Esbo den lägsta arbetslösheten på 8,3 %. Högst var arbetslösheten i Uleåborg 12,2 procent.

För närvarande är det svårt att förutse sysselsättningsutvecklingen. Det är åtminstone sannolikt att sysselsättningen inte förbättras år 2023. Den försämrade ekonomiska utvecklingen, de höga räntorna och inflationen som minskar köpkraften försvagar den inhemska efterfrågan och därmed också sysselsättningen. Det finns dock hopp om att nya investeringar i den gröna omställningen kan komma att kanaliseras till Finland.

Fram till mars 2023 hade bygglov beviljats för 434 bostäder i Vanda. Vid motsvarande tidpunkt året innan hade bygglov beviljats för 366 bostäder och år 2021 hade bygglov beviljats för 945 bostäder fram till mars. Fram till mars 2023 hade endast 129 nya bostäder påbörjats i Vanda. Vid motsvarande tidpunkt året innan hade 400 nya bostäder påbörjats. Med beaktande av antalet beviljade bygglov håller bostadsbyggandet klart på att avta i Vanda. Anmärkningsvärt är att detta också kan påverka befolkningsutvecklingen i Vanda.

Utvecklingen av skattefinansieringen

Under januari–april 2023 har staden fått skatteinkomster på sammanlagt 271,1 milj. euro (2022: 430,4 milj. euro), varav 215,7 milj. euro i kommunalskatt (2022: 356,4 milj. euro), samfundsskatt 48,1 milj. euro (2022: 63,0 milj. euro) och fastighetsskatt 7,3 milj. euro (2022: 11,0 miljoner euro). Välfärdsområdesreformen minskade inflödet av kommunalskatter och samfundsskatter från början av 2023.
I hela landet har kommunerna i januari–april redovisats 36,8 procent mindre i kommunalskatter jämfört med året innan, i Vanda 39,5 procent mindre.

Kommunförbundet har i april uppdaterat sin kommunspecifika skatteram på grundval av 2021 års slutförda beskattning, inkomstutvecklingsstatistiken över inkomster underställda förskottsinnehållning år 2022 (preliminär uppgift) samt den uppskattade befolkningsutvecklingen i de enskilda kommunerna. Vanda beräknas få omkring 14 milj. euro mer i kommunalskatt år 2023 än vad man utgått från i budgeten. Detta förklaras av att sysselsättningen har förbättrats och av att lönesumman har ökat. Beskattningen för år 2022 blir klar i oktober, en eventuell justering av utdelningsandelen samt storleken på november månads redovisning bekräftas när den slutgiltiga beskattningen är klar. I december kommer man troligen även att justera kommungruppens och kommunernas andelar av förskotten för år 2023. Kommunförbundet uppdaterar nästa gång kommunalskatteprognosen för hela landet och de kommunspecifika ramarna i augusti och i slutet av september när man vet riktlinjerna för statens budget.

I januari–april inflöt sammanlagt 48,1 milj. euro i samfundsskatt till staden, vilket är en minskning med 23,6 procent jämfört med året innan. I hela landet uppgick motsvarande minskning i kommunernas samfundsskatter i jämförelse med året innan till 26,2 procent. Innevarande år minskar samfundsskatten som redovisas uppskattningsvis med sammanlagt omkring 29 procent i hela landet. Vandas samfundsskatteintäkter förutspås överskrida budgeten med cirka 11 milj. euro. De förbättrade debiteringsprognoserna för skatteåret 2022 samt de influtna skatteinkomsterna under början av år 2023 som överträffade prognosen har inverkat på den goda utvecklingen i Vanda.

I januari–april har staden fått in 7,3 milj. euro i redovisad fastighetsskatt. Enligt Kommunförbundets ram skulle Vanda år 2023 få 113,6 milj. euro i redovisad fastighetsskatt, vilket överskrider budgetprognosen med 4,6 milj. euro. Överskridningen beror i synnerhet på att ökningen av byggkostnaderna påverkar byggnadernas beskattningsvärde uppåt.

Enligt prognosen kommer skatteinkomsterna som helhet att överskrida budgeten med 30 milj. euro. Skatteprognoserna preciseras under året.

Enligt finansministeriets beslut är stadens statsandel för basservicen 127,5 milj. euro, ersättningen för skatteförluster som åsamkats genom ändringarna i beskattningsgrunderna 30,0 milj. euro och finansieringen för bildnings- och kulturväsendet enligt undervisnings- och kulturministeriets beslut 20,2 milj. euro år 2023. Undervisnings- och kulturministeriets slutliga beslut kommer i slutet av året. Utgående från besluten skulle totalt 177,7 milj. euro inflyta i statsandelar, 3,3 milj. euro under det budgeterade.

Driftsekonomin

Under januari–april uppgick stadens och fondernas verksamhetsintäkter till 109,8 milj. euro, verksamhetsutgifter till -304,4 milj. euro, medan verksamhetsbidraget var -194,6 milj. euro. Under januari–april har verksamhetsintäkterna förverkligats till 32 procent, verksamhetskostnaderna till 31 procent och verksamhetsbidraget till 30 procent i förhållande till budgeten.

Enligt prognosen ökar verksamhetsintäkterna till 344,9 milj. euro och verksamhetskostnaderna till -999,1 milj. euro. Verksamhetsintäkterna beräknas underskrida budgeten med cirka 9,5 milj. euro. I underskridningen har man beaktat den förmodade underskridningen av markanvändningsinkomsterna. Intäkterna från småbarnspedagogiken förutspås förverkligas på en lägre nivå än budgeten på grund av att lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken träder i kraft. Verksamhetskostnaderna förutspås överskrida budgeten med cirka 10,0 milj. euro. Löneuppgörelsen inom kommunsektorn preciserades i början av 2023 och den ökar personalkostnaderna för 2023 med uppskattningsvis 6,5 milj. euro mer än vad som beräknats i budgeten. Arbetsmarknadsstödets kommunandel beräknas överskrida budgeten med 3 milj. euro. Överskridningen av utgifterna inom stadsmiljöns verksamhetsområde beräknas uppgå till 3,4 milj. euro. Överskridningen beror på ökade bygg- och underhållskostnader för gator och parker samt högre uppvärmnings- och elkostnader. Verksamhetsbidraget förutspås bli omkring 19,5 milj. euro sämre jämfört med budgeten.

Skatteinkomsterna förutspås överskrida budgeten med 29,6 miljoner euro. Statsandelsintäkterna beräknas underskrida budgeten med omkring 3,3 milj. euro.

De finansiella posterna förväntas hålla sig inom budgeten. Budgeten för ränteutgifterna för 2023 är 12,3 miljoner euro, vilket är 9,8 miljoner euro mer än utfallet av bokslutet 2022. Stadens låneportfölj har en

hög skyddsgrad, men den snabba ökningen av marknadsräntorna år 2022 börjar också synas i stadens räntekostnader under år 2023.

Av- och nedskrivningar har i januari–april verkställts för 36,6 milj. euro och för hela året beräknas de uppgå till sammanlagt cirka 110,8 milj. euro.

I den första delårsöversikten för år 2023 prognostiseras ett årsbidrag på 165,2 miljoner euro, vilket överskrider budgeten med omkring 6,8 milj. euro. Resultatprognosen utmynnar enligt den prognos som sammanställts i slutet av april i ett överskott på cirka 54,3 milj. euro (i budgeten 47,5 milj. euro). Resultatet för år 2023 är exceptionellt högt, eftersom en del av skatteinkomsterna ännu redovisas till kommunerna i enlighet med skattesatserna och utdelningen för år 2022 när välfärdsområdena lösgörs 1.1.2023. Situationen kommer att normaliseras till 2025

Investeringar
Inkomsterna i stadens och fondernas investeringsdel uppgick i januari–april till 1,3 milj. euro, investeringsdelens utgifter till -37,4 milj. euro och investeringsdelens netto -36,1 milj. euro.

Stadens och fondernas totala investeringsutgifter förutspås år 2023 ligga på en nivå av 180,2 milj. euro och överskrida investeringsanslagen i budgeten med runt 0,5 milj. euro. Investeringsinkomsterna förutspås uppgå till 6,0 milj. euro och investeringsdelens netto förutspås uppgå till 174,2 milj. euro (budgeten -173,7 miljoner euro).

I investeringsutgifterna förutspås det uppstå en överskridning av de offentliga anläggningstillgångarna med cirka 8 milj. euro bl.a. på grund av att kostnadsnivån för projekten har stigit. Investeringarna i byggande förutspås för sin del underskrida budgeten med 7,6 milj. euro på grund av att flera inledningar av projekt flyttas till en senare tidpunkt bl.a. på grund av bristen på personalresurser och läget på marknaden för byggande.

Finansiering

Nettoupplåningen för 2023 beräknas vara svagt negativ i budgeten. År 2022 amorterade Vanda långfristiga lån med 71,7 milj. euro och stadens lånestock har därmed minskat med cirka 300 milj. euro sedan 2016. Lånebeloppet per invånare har minskat ännu mer. Staden amorterar under innevarande år de långfristiga lånen i enlighet med amorteringsplanerna för 106,7 milj. euro. Beloppet på den nya upplåningen preciseras inom ett år, då finansieringen har fått en noggrannare bild av hur budgeten för innevarande år utfallit, av finansieringsbehoven och av stadens likviditetssituation.

Stadsstyrelsen 22.5.2023 § 6

Stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar att
a) att för kännedom anteckna den första delårsöversikten för år 2023 och
b) föreslå för stadsfullmäktige att den första delårsöversikten för 2023 antecknas för kännedom.

Beslut:
Förslaget godkändes.

———

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 13

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att anteckna den första delårsöversikten för 2023 för kännedom.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Bilagor:
- Bilaga 1: Vanda stads första delårsöversikt 2023
- Bilaga 2: De största dotterbolagens delårsöversikter 1/2023
- Bilaga 3: Rapportering av de bindande målen 1/2023

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:
Matti Ruusula, ekonomi- och strategidirektör, tfn 043 824 9254, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi Päivi Kandolin, budgetchef, tfn 040 626 7613, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Vantaa

Sitovat tavoitteet OVK 1/2023

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki							
Valtuustokauden tavoite 1. Varmistetaan pitkäjänteisesti taloudellisesti vahva kaupunki ja kaupunkikonserni							
1.1 Hallittu käyttötalouden menokehitys	Toimintakatteen muutos-%	Toimintakate heikkeni 1,6 %	Talousarvion 2023 mukainen	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat Raportointivastuu: Matti Ruusula	Valtuustokauden strategian, talousarvion 2023 sekä tuottavuus- ja kasvuohjelman mukaiset kehittämistoimenpiteet.	Ennusteen mukaan toimintakate toteutuu 20 milj. euroa (3,0 %) talousarviota heikompana.	Tavoite toteutunee osittain.
1.2 Tuottavuus- ja kasvuohjelman toteutuminen	Tuottavuus- ja kasvuohjelman toteutuminen	Ohjelmaa toteutettu vuonna 2021 suunnitelman mukaisesti. Ohjelman tavoitteet otettu huomioon kaupunkistrategiassa 2022–2025.	Tuottavuus- ja kasvuohjelman vuoden 2023 tavoitteet toteutuvat. Tulevien vuosien talouden suunnittelussa edetään tuottavuus- ja kasvuohjelman mukaisesti.	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat Raportointivastuu: Matti Ruusula	Ohjelman toimenpiteet toteutetaan osana vuoden 2023 käyttösuunnitelmaa. Ohjelma toimii vuoden 2024 kehysvalmistelun pohjana.	Tuottavuus- ja kasvuohjelman toteutus etenee lähes suunnitellusti. Korkean inflaation ja rakentamiskustannusten nousun vuoksi ohjelmassa määritetty investointikatto vuosille 2022-2025 uhkaa ylittyä.	Tavoite toteutunee osittain.
1.3 Maanluovutuksen ja maankäyttösopimusten nettotulot yhteensä 150 milj. euroa vuosina 2022-2025, vuodelle 2023 37,5 milj. euroa	Maanluovutuksen ja maankäyttösopimusten tulot (netto), milj. euroa = maanmyyntivoitot (kauppahinta vähennettynä hankintahinnalla ja tonttien luovutuskuntoon saattamisen kustannuksilla) + maanvuokratulot + maankäyttösopimuskorvaukset (vähennettynä maanhankintamenoilla)	45,6 milj. euroa	37,5 milj. euroa	Tero Anttila	Koivuhaassa on myyty noin 5 ha yritystontin laajennusosa, ja Vehkalan yritysalueelta on vuokrattu tontti kahdelle rakennusalan yritykselle. Maanmyyntivoittoa myynnistä on tullut noin 2,2 milj. euroa ja tuleva vuokratulo on n. 41 300 €/v. Asuntotontteja omistusasumiseen (kerros- ja rivitalo) on tarjouskilpailussa Hakunilan Nissaksesta ja kilpailuaika päättyy toukokuun lopussa.	Nettotulot yhteensä 1-4/2023 n. 10,2 milj. euroa. Maanmyyntivoitot: 2,2 milj. euroa. Maanvuokratulot: 3,1 milj. euroa. Maankäyttösopimuskorvaukset: 4,9 milj. euroa. Erityisesti asuntotonttien myynnissä ei päästä tavoitteeseen vuoden 2023 aikana, joten tavoitteeseen tuskin päästään.	Tavoite toteutunee osittain.
1.4 Kiinteistöjohtamisen linjauksilla tuetaan kaupunkistrategian tavoitteita ja erityisesti	Linjausten toimenpiteiden toteutuminen	Linjaukset valmistelussa ja lausuntokierroksella.	Uusien toimenpiteiden valmistelu aloitettu sekä otettu huomioon budjetoinnissa ja henkilöstösuunnittelussa.	Tero Anttila	Suunnitteluohjeen päivitys aloitettu. Hankepalautekysely valmisteltu. Kaupungin ja konserniyhtiöiden roolijakoa tarkistettu. Kuusijärven hallintomalliehdotus laadittu.	Linjausten toimenpiteitä toteutetaan jatkuvana toimintana ja kehittämisprojekteina. Taloudelliset ja henkilöstöresurssitarpeet tuotu esiin kehysesityksinä.	Tavoite toteutunee täysin.

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
kaupungin palveluiden tarpeita					Kiinteistöjen ennakoivaa olosuhde- ja kuntoseurantaa kehitetty. Sisäilma-asioiden menettelytapaohje päivitetty. Kiinteistöjen ylläpidon puitejärjestelyjä kilpailutettu. Rakennusten energiankulutusta seurattu energiansäästöryhmässä ja sovittu säästötoimista. Sisäilmakorjauksia, energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä ja tilamuutoshankkeita tehty suunnitelmallisesti.		
1.5 Sote- ja Pela -kiinteistöjen salkutus myyntiä varten on tehty ja ensimmäinen salkku myyty	Salkut on määritelty myyntiä varten ja ensimmäinen niistä on myyty vuoden 2023 loppuun mennessä.	Tuottavuus- ja kasvuohjelma edellyttää kaupungin myyntitulojen kasvattamista vuosina 2021-2023.	Ensimmäinen salkku on myyty vuoden 2023 loppuun mennessä.	Tero Anttila	Myyntisalkun kiinteistöistä on tehty kuntoarviot ja -tutkimukset. Hyvinvointialueen kanssa on jatkettu neuvotteluja pitkäaikaisista vuokrasopimuksista, mutta HVA:lla ei vielä ole ollut valmiutta niitä allekirjoittaa. Edelleen selvitetään mahdollisuutta myydä ensimmäinen osa salkkua vuoden 2023 aikana.	Myyntivalmistelut ovat edenneet kuntoarvioiden ja -tutkimusten osalta. Vuokrasopimukset on toimitettu HVA:lle allekirjoitettavaksi. Tavoitteen toteutuminen riippuu pääosin HVA:n mahdollisuuksista edetä vuokrasopimusten osalta, jotka tarvitaan ennen kohteiden myyntiä.	Tavoite toteutunee osittain.
Valtuustokauden tavoite 2. Vahvistetaan osaamista ja työllisyyttä elinvoiman ja hyvinvoinnin edistämiseksi							
2.1 Työnhakija-asiakkaiden työttömyysjaksot lyhenevät	Työttömyysjakson keskimääräinen kesto	63 vkoa	45 vkoa	Susanna Taipale-Vuorinen	Palveluohjauksen tehostaminen. Työllisyyssuunnitelmien ja sitä korvaavien suunnitelmien päivittäminen asiakkaan kanssa.	67	Tavoite ei toteutune lainkaan.
2.2 Työttömyys vähenee	Pitkäaikaistyöttömien määrä	5845 pitkäaikaistyötöntä (8/2022)	4800	Susanna Taipale-Vuorinen	Yli 300 päivää työttömänä olleisiin on oltu yhteydessä ja työllistymissuunnitelmat tai sitä vastaavat suunnitelmat on päivitetty.	4825	Tavoite toteutunee osittain.
	Alle 30-vuotiaiden työttömien määrä	3045 alle 30-vuotiasta työtöntä (8/2022)	2500		Alle 30-vuotiaita työnhakijoita on kontaktoitu aktiivisesti ja työllistymissuunnitelmat tai sitä vastaavat suunnitelmat on päivitetty.	2882	
	Vieraskielisten työttömien määrä	5762 vieraskielistä työtöntä (8/2022)	4700		Vieraskielisiä työnhakijoita on kontaktoitu aktiivisesti ja	6050	

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
					työllistämissuunnitelmaa tai sitä vastaavat suunnitelmat on päivitetty.		
2.3 Yritysten palkkasumma kasvaa	Yritysten palkkasummaindeksi	118,8	124	Susanna Taipale-Vuorinen	Tuettu yritysten kasvua eri toimenpitein mm. sijoittumispalveluiden, klusteritoiminnan sekä rekrytoinnin tuen kautta.	126,9 (q3/2022)	Tavoite toteutunee täysin.
2.4 Työpaikkamäärältään merkittävien (>50 työpaikkaa) yritysten tai muiden organisaatioiden Vantaalle sijoittumis- tai laajentumispäätöksien määrä kasvaa	Sijoittumis- tai laajentumispäätöksien määrä (>50 työpaikkaa)	3	8	Tero Anttila ja Susanna Taipale-Vuorinen	Koivuhaassa on myyty noin 5 ha tontin laajennusosa, joka mahdollistaa yrityksen työpaikkojen lisäyksen noin 400-500 henkilöllä. Vehkalan yritysalueelta on vuokrattu tontti kahdelle rakennusalan yritykselle, jotka työllistävät yhteensä noin 75 henkilöä.	3 toimijan osalta mahdollistettu sijoittuminen ja laajentuminen.	Tavoite toteutunee täysin.
2.5 Yritysten sijoittumisen ohjauksen toimintamallin selvittämistyöryhmän selvitystyö on valmistunut ja sen työn pohjalta tehtävät kehittämistoimet ml. myynnin ja markkinoinnin uudistus on toteutettu vuoden 2023 aikana	Sijoittumisen ohjauksen toimintamallin selvitystyö ja kehittämistoimenpiteet toteutettu	Toimintamallia on kehitetty osana palvelualueiden toiminnan kehittämistä.	Uusittu toimintatapa on käytössä.	Tero Anttila, Susanna Taipale-Vuorinen ja Mari Kalmari	Kasvupalveluiden jakaminen kahteen palvelualueeseen on päätetty. Elinvoiman sekä työllisyyden ja kotoutumisen palvelualueet aloittavat 1.9.2023.	Työryhmän ehdotusten perusteella on aloitettu toimenpiteet, joiden mukaan hallintosääntö muuttuu 1.9.2023.	Tavoite toteutunee täysin.
2.6 Vantaalaisten osaaminen vahvistuu	Vantaalaisten koulutustaso on tiedossa.	Kehitetään 3-4 mittaria, joilla seurataan tarkemmin koulutustason kehittymistä.	Relevantit mittarit on määritelty saatavilla olevan tiedon varassa.	Katri Kalske	Valmistelu käynnistetty.	Kehitetään 3-4 mittaria vuonna 2023. Mittareiden nimeämiset aloitettu ja valmistuu kesäkuussa 2023.	Tavoite toteutunee täysin.
Valtuustokauden tavoite 3. Vantaa on vetovoimainen asumisen kaupunki							
3.1 Kuusijärven ympärivuotinen vetovoimaisuus paranee	Uusien palvelurakennusten valmistuminen (savusaunat, vuokratilat, grillikodat)	Yleissuunnitelma hyväksytty, kokemusvisio ja palvelukonsepti valmis	Uudet palvelurakennukset rakenteilla (yrittäjien tilat ja savusaunat)	Riikka Åstrand ja Tero Anttila	Hankesuunnitelma valmis. Suunnittelu jatkuu.	Rakentaminen alkaa 2024 (savusaunat, infokatos ja wc).	Tavoite toteutunee osittain.

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
	Pysäköintialueen valmistuminen	Pysäköintialueen laajennus käynnissä	Pysäköintialue valmis kesäkuuhun 2023 mennessä		Rakentaminen käynnissä.	Valmistuu syksy 2023.	
	Kävijäseurannan käynnistäminen ja toteutus	Ulkoalueiden kävijäseurannan pilotti päättynyt ja ratkaisu löytynyt	Jatkuva ympärivuotinen kävijäseuranta käynnistetty ulkoalueilla. Mittauspisteet avainpaikoissa		Vuoden 2022 pilotista löytyi teknisesti sopiva ratkaisu ulkoalueen kävijälaskentaan.	Laskenta-alue laajentunut kävijälaskennasta pysäköintialueen autolaskentaan. Suunnittelu jatkuu näiden yhdistelmänä.	
3.2 Tapahtumien määrä Vantaalla lisääntyy	Suurten tapahtumien lukumäärä	Suuria tapahtumia 55 kappaletta (vuonna 2019), joista kulttuuritapahtumia 28 kappaletta ja liikuntatapahtumia 27 kappaletta	Suuria tapahtumia 57 kappaletta, joista kulttuuritapahtumia 29 kappaletta ja liikuntatapahtumia 28 kappaletta	Riikka Åstrand	Kulttuuritapahtumia on 1, sillä tapahtumat sijoittuvat loppuvuoteen. Niitä on valmisteltu aktiivisesti koko alkuvuosi. Liikuntatapahtumia 12.	Kulttuuritapahtumia: 1 Liikuntatapahtumia: 12	Tavoite toteutunee täysin.
	Ilmoitusten lukumäärä kaupungin uudistetussa tapahtumakalenterissa	Ilmoituksia Tapahtumien Vantaa -sivustolla 969 kappaletta (vuonna 2020)	Ilmoituksia Tapahtumien Vantaa -sivustolla 1400 kappaletta		Uusittu tapahtumakalenteri otettu onnistuneesti käyttöön. Tapahtumamarkkinointia tehty aktiivisesti tapahtumakalenteriin kuukausittain.	Ilmoitusten määrä 639.	
	Matalan kynnyksen tapahtumat mahdollistavien fasiliteettien (tapahtuma-areenat) sisällyttäminen kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmaan (kyllä/ei)	Martinuksen tapahtumapuisto investointisuunnitelmassa	Kaikkien kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelma sisältää tapahtuma-areenan.		Keskustojen kehittämissuunnitelmat muodostumassa KATO:n työnä aluekehittämisryhmien ohjaamana. KAKUn toimialan edustus kutsuttu edustajiksi mukaan sisäisiin työryhmiin.	Kehittämissuunnitelmat valmisteilla.	
3.3 MAL-tavoitteet toteutuvat	MAL-sopimuksen mukainen kokonaistavoite on 2 640 asuntoa. Valtion tukemien pitkän korkotuen vuokra-asuntojen tavoite on 528 asuntoa. Asumisoikeusasuntojen ja lyhyen korkotuen mallilla rahoitettujen asuntojen tavoite on yhteensä 264 asuntoa.	Asuntoja valmistui vuonna 2021 yhteensä 3176 asuntoa. Pitkän korkotuen vuokra-asuntotuotantona valmistui 314 asuntoa. Asumisoikeusasuntoja ja lyhyen korkotuen asuntoja valmistui yhteensä 198 asuntoa.	Asuntotuotannon osalta MAL-tavoitteet säilyvät samana myös vuonna 2023 (sopimuskausi 2020-2023).	Tero Anttila	Osa vuosina 2021 ja -22 käynnistyneistä asuinkerrostalohankkeista valmistuu tänä vuonna mikä pitää valmistuneiden asuntojen määrän kohtuullisella tasolla.	Tilanne 18.4.; Asuntoja valmistunut 880 kpl. Näistä valtion tukemia pitkän korkotuen asuntoja on 237 kpl ja asumisoikeusasuntoja on 58 kpl.	Tavoite toteutunee täysin.

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
	Asemakaavatuotanto 240 000 k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa	Asemakaavatuotanto 90 000 k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa	Asemakaavatuotanto 240 000 k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa		Viertolankuja 4:n, Hopeatien ja Vaakapuiston asemakaavan muutokset on hyväksytty valtuustossa. Asuntohankkeet on priorisoitu asemakaavoituksessa.	Valtuuston hyväksymissä asemakaavoissa on yhteensä noin 17 000 k-m^2 uutta asuntokerrosalaa. Ennusteen mukaan koko vuoden asuntokerrosalatavoite voidaan saavuttaa. Ennusteeseen sisältyy kuitenkin useita asuntohankkeita, joissa on kaupungin tahdosta riippumattomia epävarmuustekijöitä.	
3.4 Valmistuvien pientaloasuntojen määrä 550 asuntoa	Vantaalle valmistuu 550 pientaloasuntoa (rivi-, pari-, erillis- ja omakotiasuntoja).	Vuonna 2021 valmistui 378 pientaloasuntoa.	Vantaalle valmistuu 550 pientaloasuntoa. (Kaupungin strategian tavoite on päästä 600 valmistuneeseen pientaloasuntoon vuonna 2025.)	Tero Anttila	Tilanne 18.4.; Omakoti-, pari-, erillis- ja rivitaloihin on valmistunut 98 asuntoa	Valmistuneiden asuntojen määrä tässä vaiheessa vuotta on samaa tasoa kuin viimeisinä kolmena vuotena.	Tavoite toteutunee osittain.
3.5 Vantaan maine ja vetovoima paranee	Kuntien mainetutkimus	Maine: 3,07 Vetovoima: 3,23	Maine: 3,17 (+ 0,1) Vetovoima: 3,33 (+ 0,1)	Mari Kalmari	Maineohjelma käynnistetty. Kysely esihenkilöille tehty.	Vuoden 2023 mainetutkimuksen tulokset valmistuvat keväällä 2024.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.
	Kysely Vantaalle muuttaville ja vantaalaisille Vantaan vetovoimatekijöistä sekä pois muuttaville muuton syistä	Kyselyä ei ole tehty.	Kysely on tehty ja kyselyn johtopäätöksiä aletaan hyödyntää Vantaan maineen ja vetovoiman parantamiseksi.		Kysely on toteutettu alkuvuodesta ja käsitelty johtoryhmässä.	Kysely on toteutettu.	
Hyvät asukaslähtöiset palvelut							
Valtuustokauden tavoite 4. Sujuvat hyvinvointia rakentavat palvelut							
4.1 Kuntalaisten fyysinen aktiivisuus ja kaupungin toimenpiteet hyvinvoinnin edistämiseksi kehittyvät	Vantaan hyte-kerroin nousee vuoden 2022 tasosta	75/100 (2021)	Hyte-indikaattori >75/100	Riikka Åstrand	Olemme vastanneet saapuneisiin, hyte-kertoimeen vaikuttaviin kyselyihin.	Vuoden 2023 hyte-kertoimesta ei ole vielä saatu tietoa. Hyte-kerroin päivitetään kerran vuodessa, seuraavan kerran arviolta joulukuussa 2023.	Tavoite toteutunee täysin.
	Työikäisten ja ikääntyneiden ryhmäliikunnan, virtuaalisen liikunnan ja vertaisryhmätoiminnan	Työikäiset 73 ryhmää, seniorit 171 ryhmää, virtuaalijumpat 150 live-	Kaupungin tarjoamien ohjatun liikunnan ryhmien lukumäärä kasvaa		Toiminta on toteutunut suunnitellun mukaisesti.	Työikäiset 71 ryhmää, seniorit 179 ryhmää, vertaisohjattu toiminta 65 ryhmää, virtuaalijumppien live-kerrat 62 kpl.	

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
	tarjonta kasvaa vuoden 2022 tasosta.	kertaa, vertaisohjattu toiminta 64 ryhmää.	vuoden 2022 määrään verrattuna.				
Valtuustokauden tavoite 5. Hallittu siirtymä hyvinvointialueelle							
5.1 Kaupungin ja hyvinvointialueen väliset hyte-rakenteet ovat toimivat	Kaupungin ja hyvinvointialueen väliset hyte-rakenteet käytössä säännöllisesti, suunnitelmien luomisen ja raportointien käytännöistä sovittu.	Kaupungin sisäiset hyte-rakenteet käytössä	Vuosittainen hyte-neuvottelu toteutuu kaupungin ja hyvinvointialueen välillä, toiminnan suunnittelu hyvinvointialueen sisällä on käynnistynyt ja kaupunki on mukana alueellisten hyvinvointisuunnitelmien ja raporttien teossa.	Riikka Åstrand	Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen työssä painotettiin alkuvuonna lakisääteisen hyvinvointiraportoinnin tehtäviin ja hyvinvointialueen kanssa pidettävien hyte-neuvotteluiden käynnistämiseen. Hyte-rakenteet toimivat odotetulla tavalla ja yhteistyö toimii.	Hyvinvointialue on käynnistänyt alueelliset hyte-neuvottelut ja Vantaan kaupunki on osallistunut niihin. Tähän mennessä alueellisiin hyte-neuvotteluihin on osallistuttu 10.2.2023, 3.3.2023 ja 17.3.2023. Hyte-neuvottelut jatkuvat vielä. Vantaan kaupungin edustajat ovat osallistuneet hyvinvointialueen hyvinvointiraportoinnin suunnitteluun ja yhteistyön parantamiseen.	Tavoite toteutunee täysin.
5.2 Turvallisuussuunnittelun rakenteet ja prosessit kehitetään yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa	Turvallisuussuunnittelun yhteistyörakenteet on sovittu ja vuosiseurantakohteet nimetty	Lähtötasona kaupunkitasoinen turvallisuussuunnittelu	Paikallisen turvallisuussuunnittelun tehtävistä ja vastuista on sovittu hyvinvointialueen kanssa. Turvallisuussuunnitelman vuosiseurantakohteiden toteutus on edennyt sovitusti.	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Hallintojohtaja	Hyvinvointialueen kanssa on käyty alustavia keskusteluja turvallisuusyhteistyöstä, mutta toimintamallin laatiminen on vielä kesken.	Turvallisuussuunnitelman painopisteteema ja -toimenpiteet valittu. Yhteistyörakenteiden sopiminen on kesken.	Tavoite toteutunee osittain.
5.3 Varmistetaan, että toimialojen eri palvelukokonaisuuksilla on ajantasaiset yhdyspintasuunnitelmat tai -sopimukset hyvinvointialueen kanssa	Yhdyspintasuunnitelmien ja -sopimusten määrä ja kattavuus	Vuoden 2022 lopulla laaditut yhdyspintasuunnitelmat ja -sopimukset	Kaikista merkittävistä tunnistetuista yhdyspinnoista hyvinvointialueen kanssa on laadittu yhdyspintasuunnitelmat tai -sopimukset.	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat	Kajo: Ylimmän johdon yhteistyösopimus allekirjoitettu 14.3.2023 ja sopimuksen mukaiset tapaamiset aloitettu. Kuntademokratia: yhdyspintasuunnitelmat /-sopimukset on laadittu kirjaamon ja arkiston kokonaisuuksista. Kasvupalvelut: TE-palveluiden yhdyspinnat, sopimukset on tehty ja allekirjoitettu. Kaku: Hyte-työstä laadittu ja allekirjoitettu suunnitelma 10/2022.	Kajo: Ylimmän johdon yhteistyösopimus allekirjoitettu 14.3.2023. Kasvupalvelut: TE-palveluiden yhdyspinnat, sopimukset on tehty ja allekirjoitettu. Kaku: Hyte-työstä laadittu ja allekirjoitettu suunnitelma 10/2022. Laadintaa on	Tavoite toteutunee osittain.

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
					Laadintaa on hidastanut vastinparien löytyminen/nimeäminen HVA:n puolelta. Kaso: Opiskeluhuollon erityisasiantuntija rekrytoitu. Hän aloittaa yhteistyörakenteiden kirjaamisen ja prosessien kuvaukset. Kato: Rakennusvalvonnan ja pelastuslaitoksen väliset yhdyspintasuunnitelmat on laadittu ja tallennettu Astaan ohjeen mukaan.	hidastanut vastinparien löytyminen/nimeäminen HVA:n puolelta. Kaso: Toimialalla on käynnistynyt yhteisöllisen opiskeluhuollon ja hyvinvointityön kehittämisen hanke. Kato: Rakennusvalvonnan ja pelastuslaitoksen väliset yhdyspintasuunnitelmat on laadittu ja tallennettu Astaan ohjeen mukaan.	
Valtuustokauden tavoite 6. Tuetaan oppijan tarpeisiin pohjautuvaa oppimista ja mahdollisuuksia edetä omien edellytystensä mukaan							
6.1 6-8-vuotiaiden luku- ja matemaattiset taidot paranevat	Lukuseula-testi	Lukuseula-testi 2 lk -Suomi äidinkielenä oppimäärä 24 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 % -Suomi toisena kielenä oppimäärä 61 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 %	Lukuseula-testin tulokset ovat parantuneet 3 %-yksikköä.	Katri Kalske	Lukuseula on toteutettu 2.lk oppilaille helmi-huhtikuun aikana. Tulokset raportoidaan toisen osavuosikatsauksen yhteydessä.	Loppuraportti valmistuu kesäkuussa 2023.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.
	Kilpailutetaan matemaattisen osaamisen testi	Matematiikan osaamista mittaava lähtötaso mitataan joulukuussa 2022 ja seuraava mittaus marraskuussa 2023.	Matemaattinen osaaminen on parantunut valitun testin nojalla lähtötasomittauksesta.		Matematiikan taitojen digitaalinen arviointiväline on kilpailutettu ja saatu valittua helmikuussa 2023 ja sen mukainen arviointi toteutetaan huhti-toukokuun 2023 aikana 3.- ja 7.-luokkalaisille.	Matematiikan arviointi käynnissä kevätlukukauden loppupuolella.	
Valtuustokauden tavoite 7. Eri-ikäisten kuntalaisten jatkuvan oppimisen ja koulutuksen tarpeisiin panostetaan							

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
7.1 Yhteisöllinen opiskeluhuolto toteutuu kaupungin toiminnassa ja yhdyspintatyössä hyvinvointialueen kanssa	Yhteistyörakenteet on kuvattu ja ne ovat toiminnassa.	Yhteistyörakenteita ei ole.	Yhteistyörakenteet on kuvattu ja ne ovat toiminnassa.	Katri Kalske	Yhdyspintasuunnitelmia valmistellaan priorisoidussa järjestyksessä. Organisoidaan suunnitelmien valmistelu.	Rajapintasopimuksen valmistelu käynnistynyt. Opetuksenjärjestäjän opiskeluhuoltosuunnitelmat valmistelussa yhdessä Keravan ja hyvinvointialueen kanssa	Tavoite toteutunee osittain.
Eriarvoistumisen estäminen							
Valtuustokauden tavoite 9. Syrjäytymis- ja eriarvoistumiskehitys katkaistaan							
9.1 Lasten ja nuorten sosiaaliset taidot paranevat ja kiusaaminen vähenee. Opiskelijoiden hyvinvointi paranee	School Day ja kouluterveyskysely: Kiusaamista kokeneiden määrä	Kouluterveyskysely: Kiusaamista kokeneiden määrä (kokee kiusaamista viikoittain) 2021 tulokset: 4–5 lk: 9 % 8–9 lk: 5 % lukio: 1 % aol: 1,7 % School Day: En ole nähnyt kiusaamista: 4 lk: 72 % 7 lk: 65 % Koulussani puututaan kiusaamiseen: 4 lk: 82 % 7 lk: 66 %	Kouluterveyskysely: Kiusaamista kokeneiden määrä (kokee kiusaamista viikoittain) 4–5 lk: 7 % 8–9 lk: 4 % lukio ja aol osuus laskee 1 % School day -mittaukset tulokset paranevat 5 %-yksikköä	Katri Kalske	Toimialalle palkattu kiusaamiseen puuttumisen erityisasiantuntija Toinen aste: oppilaitoksissa on laadittu turvallisemman tilan periaatteita. Varhaiskasvatus: Suurimmassa osassa toimintayksiköitä on laadittu turvallisemman tilan periaatteet. Perusopetus: Koulut ovat tehneet suunnitelman turvallisemman tilan periaatteiden käyttöönottamisesta osana kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen toimenpideohjelmaa ja poissaoloihin puuttumisen mallia. Koulut ovat lukuvuonna 22-23 kuvanneet lukuvuosisuunnitelmissa, kuinka ko. toimenpideohjelmat toteutuvat koulutasolla.	Kouluterveyskyselyn tulokset saadaan 11/2023. Suomenkielisten koulujen School Day tulokset saadaan 27.4.2023.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.
9.2 Neet-nuorten aktivoimiseksi on kehitetty toimenpiteitä, joiden vaikuttavuutta ja NEET-nuorten määrää arvioidaan säännöllisesti	Toimenpiteitä on suunniteltu: kyllä / ei Toimenpiteitä on toteutettu: kyllä / ei	Toimenpiteiden suunnittelu on aloitettu (kyllä/ei)	Toimenpiteitä toteutetaan (kyllä/ei)	Riikka Åstrand	Toimenpiteitä suunniteltu ja niitä toteutetaan.	Toimenpiteitä toteutetaan.	Tavoite toteutunee täysin.
	Vaikuttavuutta arvioidaan säännöllisesti: kyllä/ei	Vaikuttavuuden arvioinnin suunnittelu on aloitettu (kyllä/ei)	Toimenpiteiden vaikuttavuutta ja NEET-nuorten		Rinnalla kulkien nuorisotyö laskuun -hankkeen vaikuttavuutta on arvioitu ulkopuolisen toimijan puolesta	Vaikuttavuutta on ryhdytty arvioimaan säännöllisesti. Neet-	

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
			määrää arvioidaan säännöllisesti (kyllä/ei)		(Owal Group). Tulokset vahvistavat ajatusta toiminnan lisäarvosta palveluketjuun NEET-nuorten kysymyksissä. Tämän tiedon pohjalta on lähdetty edistämään toiminnan vakinaistamista.	nuorten määrän seuraamiseen ei vielä säännöllistä tapaa.	
Valtuustokauden tavoite 11. Alueiden eriytymiskehityksen seuranta jatkuvaa							
11.1 Alueiden eriytymiskehitys pienenee	Sosioekonomisen indeksi	115 (2019)	Hyvinvointierot supistuvat	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat Raportointivastuu: Matti Ruusula	Myönteisen erityiskohtelun ohjelman mukaiset toimenpiteet.	Mittari päivitetään kerran vuodessa toiseen osavuosikatsaukseen mennessä.	Arviointi tehdään 2. osavuosikatsauksessa.
11.2 Selvitetään uutta tiedolla johtamisen mallia, jolla voidaan paremmin suunnata palveluja sekä kohdistaa resursseja sitä tarvitseville alueille	Selvitetty: kyllä / ei Käytössä: kyllä / ei	Selvitetään uutta tiedolla johtamisen mallia	Uusi tiedolla johtamisen malli otetaan tarvittaessa käyttöön	Apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Riikka Åstrand	Data-analyytikko aloitti työt 02.05.2023.	Data-analyytikko aloitti työt 02.05.2023.	Tavoite toteutunee osittain.
Valtuustokauden tavoite 12. Jatketaan alueellista myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa							
12.1 Myönteisen erityiskohtelun ohjelmalla edistetään asukasosallisuutta ja kehitetään palveluja sekä ehkäistään asuinalueiden eriarvoistumiskehitystä	Toteutetaan vuodelle 2023 suunnitellut ohjelman toimenpiteet	Vuosien 2023–2025 ohjelmaa valmistellaan.	Vuosien 2023–2025 ohjelmaa toteutetaan suunnitellusti.	Apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Riikka Åstrand	Uusi MEK-ohjelma vuosille 2023–2025 on käynnistynyt vaihtelevasti. Tällä hetkellä (27.4.2023) toimenpiteistä arviolta 13 toteutuu täysin, 13 toteutuu osittain sekä 2 ei toteudu lainkaan. Suuri osa ohjelman toimenpiteistä on uusia, joten ne hakevat vielä muotoaan ja ovat käynnistymisvaiheessa.	Tällä hetkellä toimenpiteistä arviolta 13 toteutuu täysin, 13 toteutuu osittain sekä 2 ei toteudu lainkaan. Suuri osa ohjelman toimenpiteistä on uusia, joten ne hakevat vielä muotoaan ja ovat käynnistymisvaiheessa.	Tavoite toteutunee osittain.
Valtuustokauden tavoite 14. Kotoutumisessa onnistuminen monialaisena yhteistyönä (myös työllisyysnäkökulma)							
14.1 Kotouttamisohjelman vuoden 2023 toimenpiteet on toteutettu	Toteutetaan vuodelle 2023 suunnitellut toimenpiteet	Kotouttamisohjelmaa 2023-2026 valmistellaan.	Ohjelman vuodelle 2023 suunnitellut toimenpiteet on toteutettu.	Susanna Taipale-Vuorinen	Alustava kaupunginhallituksen käsittely kesäkuussa ja valtuustokäsittely elokuussa.	Kotouttamisohjelma on hyväksytty kaupungin johtoryhmässä 24.4.2023.	Tavoite toteutunee osittain.
Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa							
Valtuustokauden tavoite 18. Vantaa edistää hiilineutraalisuutta yhteistyössä konserniyhtiöiden kanssa							

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
18.1 Edistetään päästövähennystoimia hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2030	Kasvihuonekaasut vähenevät. Laskennassa huomioidaan lämmön, sähkön, liikenteen, teollisuuden ja työkoneiden, jätteiden käsittelyn sekä maatalouden päästöt.	Kokonaispäästöt 872 ja asukaskohtaiset päästöt 3,6 (kt CO2-ekv.)	7,5 %:n vähennys (keskimääräinen vuosittainen päästövähenemä verrattuna vuoden 2020 päästöihin, jolla päätavoite eli hiilineutraali kaupunki vuonna 2030 saavutetaan).	Tero Anttila	Päästötiedot vuoden 2022 osalta saadaan viimeistään toukokuussa. Kaupungin maan luovutuksella, asemakaavamuutoksella ja maankäyttösopimuksella mahdollistetaan Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosissa uusi polttoaineiden jakeluaseman ja hiilineutraalia synteettistä kaasua tuottavan sähköpolttoainelaitoksen rakentaminen. Osana Vantaan Energia Oy:n tavoitetta luopua fossiilisista polttoaineista ja edetä kohti hiilinegatiivisuutta yhtiö suunnittelee rakentavansa synteettistä metaania tuottavan Power-to-Gas-laitoksen, jossa valmistettavaa synteettistä metaania jaettaisiin liikenteen käyttöön muun muassa Pitkäsuontie 2:een rakennettavalta polttoaineiden jakeluasemalta.	Vuoden 2022 päästötiedot ei ole vielä valmistuneet.	Tavoite toteutunee osittain.
Valtuustokauden tavoite 19. Vantaa on kiertotalouden edelläkävijäkaupunki							
19.1 Tehostetaan kierrätystä kaupungin toimipisteissä	Kaupunkiympäristön toimialan toiminta on Ekokompassi-sertifikaatin mukaista.	Kaupunkiympäristön toimiala hakenut Ekokompassi-sertifikaattia.	Kaupunkiympäristön toimialan toiminta on Ekokompassin sertifikaatin mukaista. Todennetaan vuosiraportilla.	Tero Anttila ja Riikka Åstrand	Katon Ekokompassi sai sertifikaatin vuoden 2022 lopussa. Ekokompassin vuosiraportointi jätetään sertifikaatin myöntäneelle Kinos Oy:lle huhtikuun lopussa.	Katon Ekokompassi sai sertifikaatin vuoden 2022 lopussa.	Tavoite toteutunee osittain.
	Käyttöönottoauditointien toteutus-% Kaupunkikulttuurin toimialalla kirjasto- ja asukaspalveluiden sekä kulttuuripalveluiden palvelualueiden toimipisteissä	Kaupunkikulttuurin toimiala käynnistää Ekokompassin käyttöönoton syksyllä 2022.	Kaupunkikulttuurin toimialalla Ekokompassin käyttöönottoauditoinnit on toteutettu kaikissa kirjasto- ja asukaspalveluiden ja kulttuuripalveluiden toimipisteissä.		Ekokompassin palveluntuottaja Kinos Oy on tarjonnut Ekokompassipalvelua kakun toimialalle. Tarjouksen hyväksyminen ja suunnitelma Ekokompassin rakentamiseksi ovat valmisteltavana.	Käyttöönottoa kahdella palvelualueella valmistellaan.	
Valtuustokauden tavoite 20. Huolehditaan Vantaan luonnon monimuotoisuuden säilymisestä							
20.1 Luonnon monimuotoisuuden edistäminen	Resurssiviisauden tiekartan "Monimuotoinen	Tavoitteet kirjattu tiekarttaan	Tiekartan edellyttämät toimenpiteet suunniteltu	Tero Anttila	Luonnon monimuotoisuuden kokonaissuunnitelmatyö käynnistyi	Tiekarttaa toteutetaan tällä hetkellä yhteensä 38:lla	Tavoite toteutunee osittain.

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
Resurssiviisauden tiekartan Monimuotoinen luonto -kaistan toimenpiteitä toteuttamalla	luonto" -kaistan toimenpiteitä toteutetaan suunnitelmallisesti.		ja toimeenpano käynnistetty		vuoden alussa ja työhön on kilpailutettu myös konsultti. Työlle on muodostettu pajoista ja asiantuntijoista koostuva ohjausryhmä.	toimenpiteellä (3 valmiina, 9 toteutusvaiheessa ja 16 on jatkuvan käytännön toimenpidettä).	
Valtuustokauden tavoite 22. Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa							
22.1 Vantaan ratikkakaupungin suunnittelu etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti	Katu- ja puistosuunnitelmien valmistumisprosentti, ratikkakatujen asemakaavojen lautakuntakäsittelyt (prosenttia), vaikutustenarviointien kokonaisuus valmis rakentamispäätöstä varten	Taustaselvityksiä ja kaavarunkoluonnosta tehty. Ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset esitelty ja seuraavat valmisteilla. Katualueiden asemakaavat edistyneet katusuunnittelun aikataulussa.	Kaikki katu- ja puistosuunnitelmat valmiit, asemakaavoista kaikki käyneet ensimmäisessä lautakuntakäsittelyssä, vaikutustenarviointien kokonaisuus valmis rakentamispäätöstä varten.	Tero Anttila	Katusuunnitelmia ja asemakaavoja edistetty, vaikutustenarviointien kokonaisuus saatettu loppuun.	Katu- ja puistosuunnitelmista valmiina 46 %, asemakaavoja käynyt ensimmäisessä lautakunnassa 72 %. Vaikutustenarviointien kokonaisuus valmis rakentamispäätöstä varten.	Tavoite toteutunee täysin.
22.2 Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa	Joukkoliikenteen matkustajamäärä palaa koronaa edeltävälle tasolle vuoteen 2025 mennessä.	Jkl: 99 600 nousua / arkipäivä	Jkl nousijamäärä: 120 000 nousua / arkipäivä	Tero Anttila	Kaikki linjastomuutokset on toteutettu ja runkolinjapysäkit saatu parannettua. Syksyllä 2023 aloittavat runkolinjat 520 ja 530 liikennöidään sähköbusseilla. Luhtitie ja sen pysäkit on rakennettu valmiiksi.	Nousijamäärätietoa saadaan vasta 2023 tammi-helmikuun vaihteessa. HSL:n lipunmyyntiukujen kehityksen perusteella joukkoliikennematkustaminen alkaa olla hyvin lähellä vuoden 2019 tasoa.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.
	Pyöräilijöiden määrä mittauspisteissä kasvaa 4 % vuodessa. (Lähtötasona vuoden 2017 indeksiluku 1000)	Pyöräilyindeksi: 956	Pyöräilyindeksi: 1265		Pyöräilyä edistetään monipuolisesti erityisesti pyöräilyn infraa ja pysäköintiä kehittämällä. Pyöräilyn mittarointia on tarkoitus myös edistää.	Pyöräilyindeksin kehitystä voidaan arvioida vasta loppusyksystä.	
	Pyöräliikenteen tavoiteverkon kriteerit täyttävät pyörätiet (km)	Baanoiksi ja pääpyöräreiteiksi luokiteltuja reittejä on yhteensä 12,5 kilometriä (2022).	14 km		Vantaankoskentien pyörätien parannuksen (pääreitti II vl. Syväkiventie – Tikkurilantie) 0,6 km, Luhtitien uusi osuus 0,9 km ja Asematie 200 metriä.	Rakentamisohjelmassa.	
Kukoistavat kaupunkikeskukset							
Valtuustokauden tavoite 23. Asukkaille iloa tuottavia kulttuurin ja vapaa-ajan palveluita kaupunkikeskuksissa							

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
23.1 Asukaslähtöinen osallistuva budjetointi vahvistaa osallistuvien asukkaiden osallisuuden kokemusta	Osallisuuden kokemus selvitetään hyödyntäen osallisuusindikaattoria prosessin alussa, puoliväli-lissä ja lopussa.	Osallistuva budjetointi pienimutoista ja määräaikaista. Osallistuneiden osallisuuden kokemusta ei ole tutkittu.	Osallistuva budjetointi vakiintunut toimintamuoto, otetaan käyttöön kaikilla suuralueilla. Osallistuneiden osallisuuden kokemus kasvaa prosessin aikana.	Riikka Åstrand	Osallistuvan budjetoinnin kaupunkitasoisen mallin suunnittelussa on järjestetty avoin työseminaari, joka toimi myös lähtölaukauksena poikkitoimialaisen kehittäjäryhmän työskentelylle. Malli esitellään johtoryhmissä toukokuussa.	Ensimmäinen kaupunkitasoinen osallistuvan budjetoinnin prosessin asukasvuorovaikutusvaihe tulee päättymään keväällä 2024, jolloin saadaan tietoa vaikutuksista.	Tavoite toteutunee täysin.
23.2 Kaupunkikeskustat ovat houkuttelevat tapahtumineen ja palveluineen	Kaupunkikeskustojen aktiivisuuden seuranta käynnistetään.	Seurantamittaria on pilotoitu Kuusijärvellä.	Soveltuva teknologia kaupunkikeskustojen aktiivisuuden seurantaan on hankittu vähintään yhteen kaupunkikeskustaan ja kuntalaisten aktiivisuutta seurataan.	Riikka Åstrand	Alustavan kartoituksen perusteella mobiilidata on käyttökelpoisin datalähde. Hyödynnetään Kävelyn edistämisohjelman keräämää aineistoa. Telian asiointidataa on tarjolla kaikissa kaupunkikeskustoista. Palveluiden kävelysaavutettavuutta tutkitaan tarkemmin Korson ja Hakunilan osalta.	Arviointi vuoden lopussa.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.
Valtuustokauden tavoite 27. Hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset palveluille ja yrityksille							
27.1 Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään	Jokaisen suuralueen keskustaan on laadittu kehittämissuunnitelma.	Kehittämissuunnitelmia ei ole.	Kehittämissuunnitelmat on laadittu.	Tero Anttila	Kehittämissuunnitelmien laadinta on käynnissä. Kaupunkikeskustojen seurantaryhmien aloitustilaisuus on pidetty 30.3.3023.	Kehittämissuunnitelmien ja tarinakartan valmistelutyö käynnissä.	Tavoite toteutunee täysin.
	Jokaisella keskustalla on oma tarinakartta.	Tarinakarttoja ei ole.	Tarinakartat ovat verkossa myös kuntalaisten katsottavissa.		Tavoitteena on julkaista kehittämissuunnitelmat tarinakartan muodossa. Valmistelu käynnissä.	Kehittämissuunnitelmien ja tarinakartan valmistelutyö käynnissä.	
27.2 Pysäköintiyhtiön toteutuksen edistäminen	Pysäköintiyhtiön perustamisen edellytykset selvitetty	Selvitystyö aloitettu	Selvitys valmis	Tero Anttila	Toimintamallia ja konsernirakennetta suunniteltu, verottajalle jätetty ennakkoratkaisuhakemus verokohtelusta ja taloudellisen mallinnuksen laadinta käynnissä.	Selvitykset etenevät suunnitellusti.	Tavoite toteutunee täysin.
27.3 Aviapolis-skenaariotyön toimenpiteiden käynnistäminen	Skenaariotyön toimenpiteet käynnissä, aikataulut ja vastuutahot määriteltyinä.	Erikseen määriteltyjä tavoitteita ei ole tuotettu poikkihallinnollisessa yhteistyössä.	Skenaariotyön toimenpiteet käynnissä, aikataulut ja vastuutahot määriteltyinä.	Tero Anttila	Työryhmä on aloittanut toimintansa.	Työryhmä on aloittanut toimintansa.	Tavoite toteutunee täysin.

Sitova tavoite vuodelle 2023	Mittari	Lähtötaso v:n 2021 loppu	Tavoitetaso 2023	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tavoitteen toteutumisarvio
Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella							
Valtuustokauden tavoite 28. Valmentavan johtamisosaamisen syventäminen							
28.1 Jokainen esihenkilö johtaa valmentavasti	Kunta 10 kapeikot on paikallistettu ja toimenpiteet luotu	Valmentavaa johtamista on mitattu Kunta10 vuonna 2020 sekä mitataan vuonna 2022.	Esihenkilöt on ohjattu Valmentavan johtamisen esihenkilövalmennukseen (tai muihin tukitoimien pariin), jos taidoissa on ollut Kunta10 2022 puutteita. Seurantakyselyssä 2023 syksyllä näiden yksiköiden valmentavan johtamisen toimintatapa on edennyt merkittävästi. V. 2023 raportoinnin yhteydessä ilmoitetaan v. 2022 lähtötason luvut.	Kaupunginjohtaja ja apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Kirsi-Marja Lievonen	Kunta10-tulokset vuodelta 2022 käyty toimialoilla yksiköissä läpi tunnistettu voimavarat ja kehittämiskohteet yksiköittäin myös Johtamisen osa-alueella. Portaaliin kirjattu toimenpiteitä. Toimialoilla valmentavan johtamisen valmennuksia, Avoimet esihenkilövalmennukset. Saatavuusohjelman tukirahoitusta ohjataan tarvittaessa toimialoille. Rahoituksen hakuohjeet viestitty.	Uusintamittaus syksyllä.	Arviointi tehdään vuoden lopussa.
Valtuustokauden tavoite 29. Henkilöstön pito- ja vetovoiman parantaminen							
29.1 Saatavuuden toimenpideohjelman vuoden 2023 toimenpiteet on toteutettu	Toimenpideohjelman toteutuminen	Systemaattista työtä on ollut vain varhaiskasvatuksessa.	Kh:n hyväksymässä ohjelmassa olevat toimenpiteet on toteutettu vuoden 2023 osalta.	Kaupunginjohtaja ja apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Kirsi-Marja Lievonen	Työyhteisöille ja toimialoilla haettavissa tukirahoitusta Kunta10-tulosten pohjalta saatavuusohjelman toteutumiseksi. Rahoitusta hakenut 8 yksikköä. Kaupunkitasoista perehdyttämisen tukimateriaali ja kaupunkitasoinen perehdytyksen ja vertaismentoroinnin uudistamistyö käynnistynyt. Lähtöpalautekyselyn raportit palvelualueille.	Saatavuusohjelman toimenpiteet toteutuksessa. Toimenpiteistä valtaosa on käynnistynyt. Kaikkien tavoitteiden toteutuminen vaatii koko vuoden. Arviointi mahdollista tehdä vasta 31.8.2023	Arviointi tehdään 2. osavuosikatsauksessa.
Valtuustokauden tavoite 30. Kestävän työkyvyn vahvistaminen							
30.1 Sairauspoissaolot kokonaisuudessaan ja erityisesti mielenterveysperusteiset poissaolot vähenevät	Sairauspoissaoloprosentti: kokonaistilanne ja mielenterveysperusteiset poissaolot	Koko Vantaa ilman sotea ja pelaa 4,7 % (6/22) ja mielenterveysperusteiset 1,4 %	Koko Vantaa 4,3 % ja mielenterveysperusteiset 1,3 %	Kaupunginjohtaja ja apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Kirsi-Marja Lievonen	Esihenkilötyö, valmennukset, työterveyshuoltoyhteistyö sekä työkyky - ja työsuojeluasiantuntijoiden työ toimialojen kanssa.	Sairauspoissaolot kokonaisprosentti 3,25 %, mielenterveysperusteisten poissaolojen prosentti saadaan vasta toiseen osavuosikatsaukseen.	Tavoite toteutunee osittain.

OSAVUOSIKATSAUS 1-2023

22.5.2023

RAPORTIN TOIMITUSKUNTA

Ritva Viljanen	kaupunginjohtaja
Matti Ruusula	talous- ja strategiajohtaja
Päivi Kandolin	talousarviopäällikkö
Päivi Kunnas	taloussihteeri

OSAVUOSIKATSAUKSEN VASTUUHENKILÖT

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Vesa Kokkonen	Talous ja strategia, strategia ja tutkimus p. 050 318 1582

KAUPUNKITASON TALOUS

Matti Ruusula	Kaupunkistrategia ja johto, p. 043 824 9254
Päivi Kandolin	Talous ja strategia, talousohjaus, p. 040 626 7613
Vesa Kokkonen	Talous ja strategia, strategia ja tutkimus, p. 050 318 1582
Pirjo van Nues	Talous ja strategia, rahoitus ja riskienhallinta, p. 0400 889 180

TOIMIALAT

Päivi Kandolin	Kaupunkistrategia ja johto, p. 040 626 7613
Raakel Tiihonen	Kasvatus ja oppiminen, p. 050 302 5187
Leena Rusanen	Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi, p. 050 314 5702
Jonna Hohti	Kaupunkiympäristö, p. 043 836 8687

RAHASTOT

Ossi Huuskonen	Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto, p. 0400 815 428
Hannele Nordman	Vahinkorahasto, p. 040 682 4975

HENKILÖSTÖ

Kirsi-Marja Lievonen Henkilöstö- ja konsernipalvelut, p. 040 570 5593

KONSERNIYHTIÖT

Riikka Kiljander-Kiiskinen Konserniohjaus ja -valvonta, p. 040 632 7880

SISÄLLYSLUETTELO

TOIMINTAYMPÄRISTÖ 1

Vantaan väestö kasvaa 1

Työttömyyden lasku on pysähtynyt 3

Rakentaminen Vantaalla on hidastumassa 7

TALOUDEN KEHITYS 10

Yleinen talouskehitys 10

Kaupungin verorahoitus 13

Käyttötalous 15

Investoinnit 16

Rahoitus 17

Rahoitusmarkkinat 18

SITOVAT TAVOITTEET 18

Vantaan kaupungin sitovat tavoitteet 18

Vantaan kaupungin suurimpien tytäryhtiöiden sitovat tavoitteet 19

KESKEISET TUNNUSLUVUT 19

VEROTULOT 20

TULOSLASKELMA 21

RAHOITUSLASKELMA 21

10 YLEISHALLINTO 22

11 KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO 25

13 KASVATUS JA OPPIMINEN 34

16 KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINTI 39

14 KAUPUNKIYMPÄRISTÖ 45

RAHASTOT 50

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto 50

Vahinkorahasto 50

INVESTOINNIT 51

Rakentaminen 51

Aineeton omaisuus 55

Julkinen käyttöomaisuus 55

Irtain omaisuus 56

Kiinteä omaisuus 56

Osakkeet ja osuudet 56

HENKILÖSTÖ 57

Henkilöstömäärän ja palkkamenojen kehitys 57

Henkilöstön saatavuus 58

Henkilöstön kehittäminen 58

Työhyvinvoinnin ja työsuojelun arviointia ja tuloksia 59

VANTAAN KAUPUNGIN SUURIMMAT TYTÄRYHTIÖT 60

Kannen kuva: Vantaan kaupungin aineistopankki, Jyri Huhtala

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Toimintaympäristön ennakoitavuuden haasteet ovat jatkuneet jo monta vuotta. Koronakriisi on helpottanut, mutta Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa jatkuu. Tämä tekee talousnäkymistä haastavia ja vaikeasti ennustettavia. Taloutta varjostaa nyt taantuman uhka ja korkea inflaatio sekä keskuspankkien nostamat ohjauskorot. Keskuspankit joutuvat pitämään korkoja korkealla taantuman uhasta huolimatta. Hyvinvointialue aloitti vuoden 2023 alussa. Kaupungin ja hyvinvointialueen rajapintoja ja näitä käsitteleviä sopimuksia on laadittu vuoden 2022 aikana ja vuoden 2023 alussa. Hyvinvointialueuudistuksen vaikutuksia toimintaympäristöön arvioidaan vielä vuoden 2023 aikana. Yhteistyön kehittäminen tulee vaikuttamaan myös Vantaan kaupungin toimintaan.

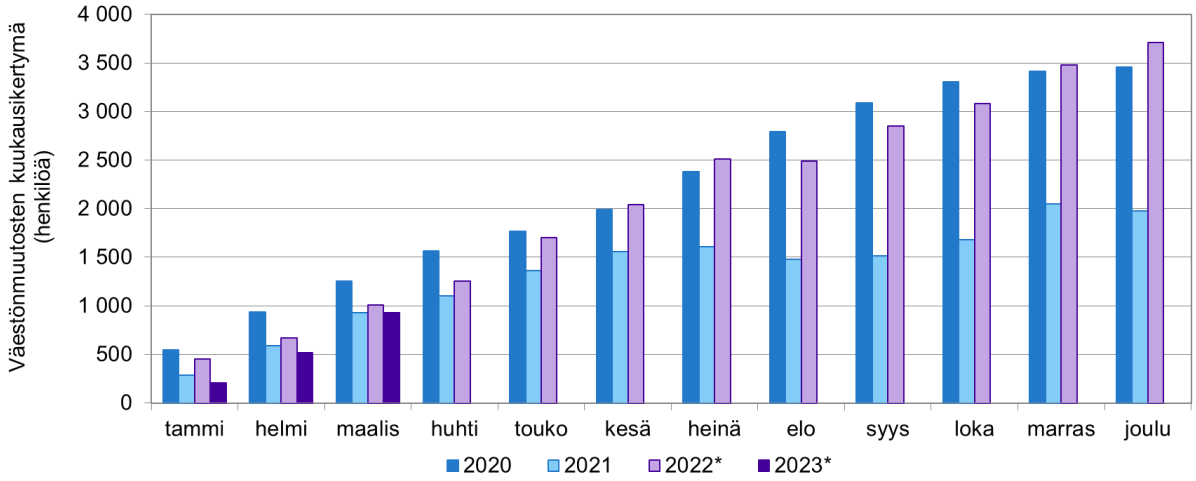
Vuosi 2023 on myös vaalivuosi. Uuden hallituksen muodostumisen myötä määritellään puitteet valtion ja suurien kaupunkien yhteistyölle. Tämä vaikuttaa omalta osaltaan Vantaan toimintaympäristöön.

Vantaan väestö kasvaa

Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan Vantaan väkiluku oli 242 819 vuoden 2022 lopussa. Asukkaita tuli vuodessa lisää noin 3 600 (1,5 %), joka oli noin 1 600 henkeä enemmän kuin vuonna 2021. Vantaan väestönkasvu jäi poikkeuksellisen alhaiseksi vuonna 2021, mutta nyt palattiin vuoden 2020 tasolle. Vantaan väestönkasvu oli Suomen kunnista neljänneksi suurinta.

Vantaan väestönkasvu on jatkunut tasaisesti vuonna 2023, mutta hieman edellisvuosia hitaammin. Maaliskuun loppuun mennessä Vantaan väestö oli kasvanut alkuvuodesta 927 hengellä. Edellisen vuoden vastaavana ajankohtana kasvua oli kertynyt 1 011 henkeä.

Kuvio 1: Väestön kuukausikertymät Vantaalla vuosina 2020–2023 (2022* ja 2023* ovat ennakkotietoja)



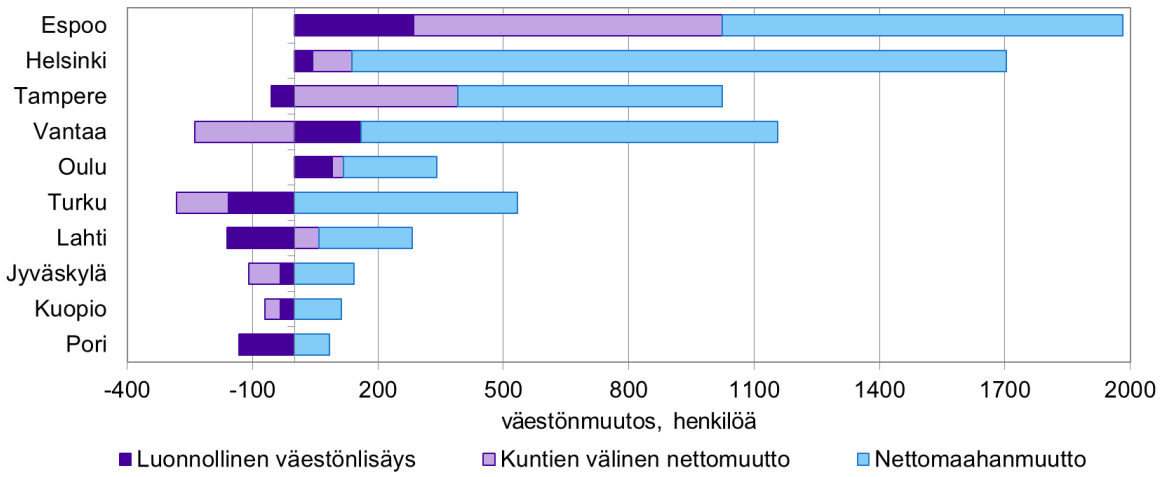
Lähde: Tilastokeskus, päivitetty 27.4.2023

Vantaan väestöä kasvattaa etenkin nettomaahanmuutto. Vuoden alusta lähtien Vantaa on saanut nettomaahanmuuttoa 996 henkeä. Myös luontainen väestönlisäys on positiivinen, 160 henkeä. Samaan aikaan Vantaa on menettänyt 238 henkeä kuntien välisessä nettomuutossa.

Suurista kaupungeista selkeästi nopein kasvaja on Espoo. Espoo, Helsinki ja Oulu ovat suurista kaupungeista ne, jotka ovat saaneet väestönkasvua kaikista väestönkasvun osatekijöistä – eli kuntien välisestä nettomuutosta, luonnollisesta väestönlisäyksestä sekä nettomaahanmuutosta. Helsinki kasvaa Espoon jälkeen toiseksi nopeimmin.

Väestökehitys eroaa huomattavasti isojen kaupunkien välillä. Huomattavaa on kuitenkin, että nettomaahanmuutto on väestöä kasvattava tekijä kaikissa suurissa kaupungeissa. Luonnollinen väestönlisäys on positiivinen enää Espoossa, Helsingissä, Vantaalla ja Oulussa. Tämä heijastelee enemmänkin väestörakennetta koko Suomessa. Syntyvyyden laskiessa väestökehitys on yhä enemmän maahanmuuton varassa. Porin väestökehitys on ollut alkuvuodesta negatiivinen. Jyväskylä ja Kuopio ovat enää niukasti kasvukuntia.

Kuvio 2: Väestönmuutosten ennakkotiedot kymmenessä suurimmassa kaupungissa tammi-maaliskuussa 2023

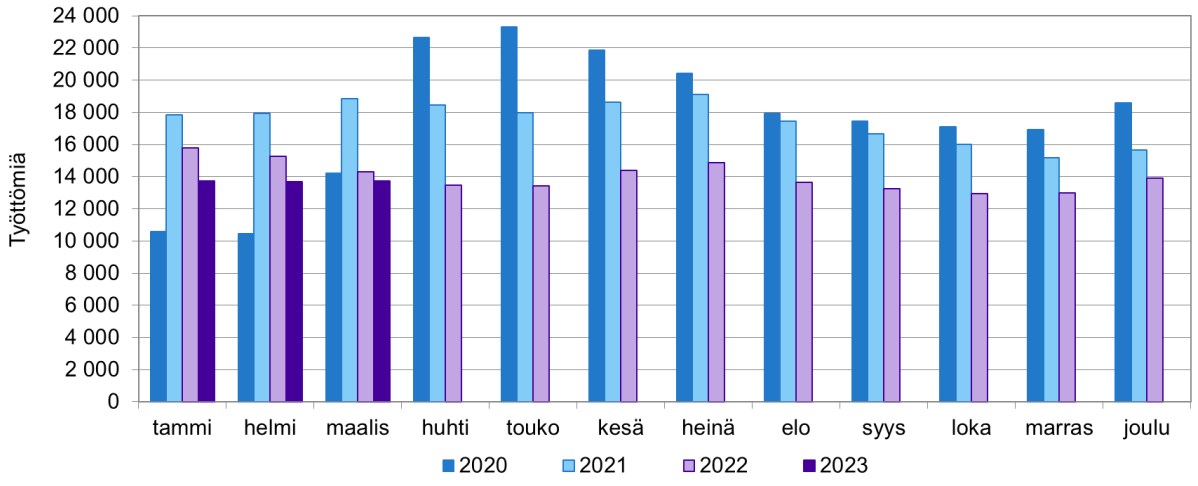


Lähde: Tilastokeskus, päivitetty 27.4.2023

Työttömyyden lasku on pysähtynyt

Alkuvuonna 2023 työttömien määrä on pysytellyt noin 13 700 hengessä. Edellisvuodesta työttömyydessä on hieman laskua. Maaliskuussa 2022 Vantaalla oli 14 288 työtöntä, kun vuoden 2023 maaliskuussa työttömiä oli 13 727 henkeä. Vuoden ensimmäisinä kuukausina lasku näyttäisi pysähtyneen. Kokonaisuudessaan Vantaan työttömyys ei ole laskenut koronakriisiä edeltäneelle tasolle. Hiipuva talouskehitys ennakoi sitä, ettei koronaa edeltävää tasoa tulla kovin nopeasti saavuttamaan.

Kuvio 3: Työttömät (lomautetut mukaan lukien) kuukauden lopussa vuosina 2020–2023

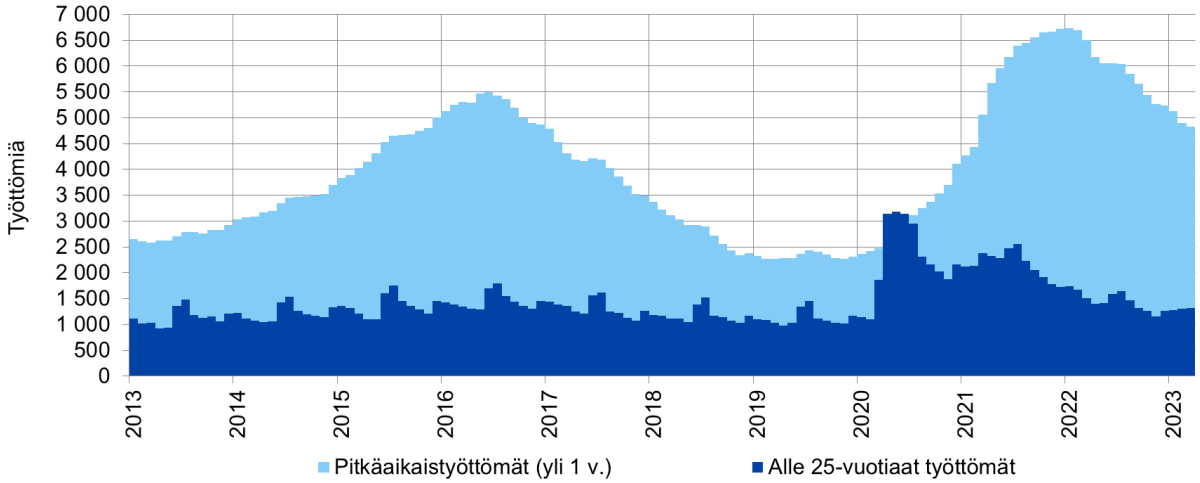


Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

Vantaalla pitkäaikaistyöttömyys on muodostumassa ongelmaksi. Pitkäaikaistyöttömyys nousi nopeasti koronakriisin myötä ja pysytteli jonkin aikaa korkealla, mutta lähti sitten laskuun. Pitkäaikaistyöttömyyden lasku näyttää kuitenkin hidastuneen. Vantaalla oli maaliskuussa 2023 yhteensä 4 825 pitkäaikaistyötöntä. Määrä on laskenut selvästi vuoden takaisesta, jolloin alkuvuodesta 2022 Vantaalla oli pahimmillaan 6 728 pitkäaikaistyötöntä. Pitkäaikaistyöttömien määrä laskee edelleen, mutta aiempaa hitaammin määrän ollessa edelleen korkealle tasolle.

Nuorisotyöttömyyden kehitys on myös tasaantunut. Maaliskuussa 2023 Vantaalla oli 1 319 työtöntä nuorta. Vuotta aikaisemmin työttömiä nuoria oli 1 743. Vuoden 2023 alussa nuorisotyöttömien määrä on ollut hienoisessa kasvussa. Nuorisotyöttömyydelle on ominaista voimakas kausivaihtelu. Koronakriisin jälkeen kausivaihtelun trendi on kuitenkin selkeästi muuttunut.

Kuvio 4: Nuorten ja pitkäaikaistyöttömien määrät Vantaalla vuoden 2013 tammikuusta lähtien



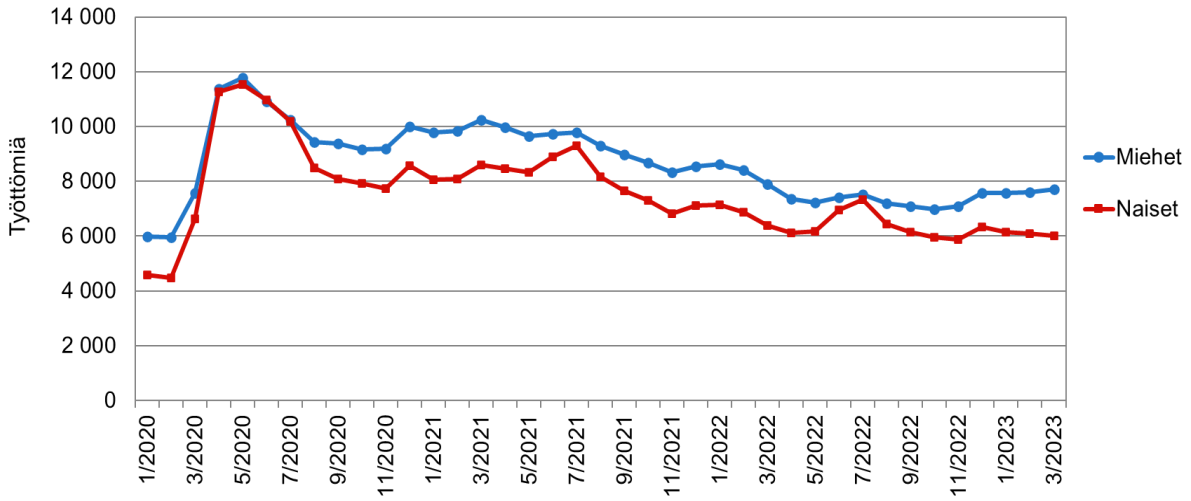
Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

Vantaalla oli tammikuussa yhteensä 7 715 työtöntä miestä ja 6 014 työtöntä naista. Työttömien miesten määrä on käytännössä koko ajan ylittänyt työttömien naisten määrän. Suhdannetilanteet vaikuttavat kuitenkin sukupuoliin eri tavalla. Koronakriisin aikaan naisten työttömyys nousi nopeammin ja saavutti miesten työttömyyden. Naisten työttömyys myös laski nopeammin kuin miesten.

Alkuvuodesta 2023 miesten ja naisten työttömyydessä on nähtävissä trendien eriytyminen. Miesten työttömyys on kääntynyt lievään nousuun, kun taas naisten

työttömyys laskee edelleen. Eriytymiskehityksen taustalla lienee se, että muuttunut taloustilanne on vaikuttanut eri tavalla miesvaltaisiin ja naisvaltaisiin aloihin. Esimerkiksi rakentamisen hidastumisesta on näkyvissä selkeitä merkkejä.

Kuvio 5: Työttömien miesten ja naisten määrät Vantaalla vuoden 2020 tammikuusta lähtien

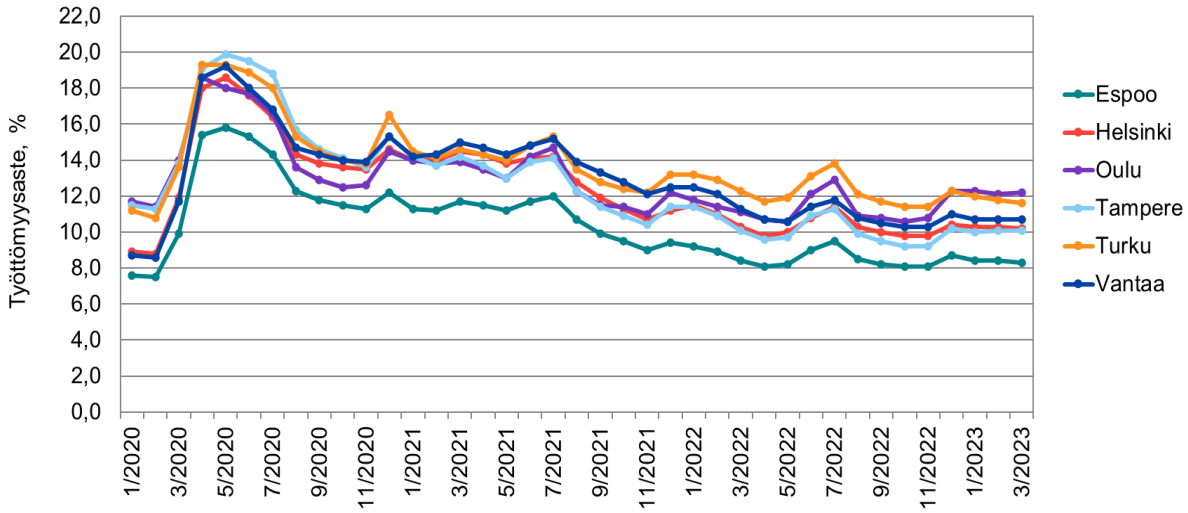


Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

Työllisyyden trendi on käyttäytynyt jokseenkin samalla tavalla kaikissa kuudessa suurimmassa kaupungissa. Vantaan työttömyyden trendissä näkyy se, että se nousi nopeasti koronakriisissä ja työttömyys lähti laskuun hieman muita kuutta kaupunkia hitaammin. Tämän takia Vantaan työttömyys oli vuoden 2021 aikana kuuden suurimman kaupungin korkein. Sen jälkeen Vantaan työttömyysaste on painunut Oulun ja Turun tason alapuolelle.

Maalikuussa 2023 Vantaan työttömyysprosentti oli 10,3 prosenttia. Kuudesta suuresta kaupungista matalin työttömyys oli Espoossa ollen 8,3 prosenttia. Korkein työttömyys oli Oulussa 12,2 prosenttia. Työttömyyden trendi on tasaantumassa kaikissa kuudessa suuressa kaupungissa. Turussa ja Espoossa on ollut alkuvuonna vielä pientä laskua työttömyydessä.

Kuvio 6: Työttömyysaste (%) Vantaalla ja muissa suurissa kaupungeissa vuoden 2020 tammikuusta lähtien

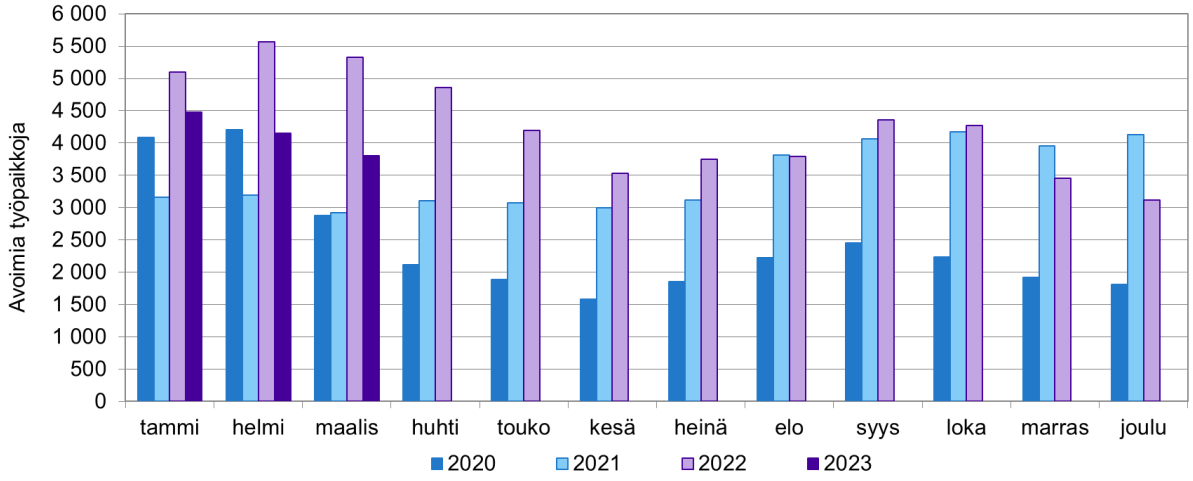


Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

Avoimien työpaikkojen määrä on vähentynyt Vantaalla edellisvuodesta. Vantaalla oli maaliskuussa 2023 yhteensä 3 798 avointa työpaikkaa. Helmikuussa avoimia paikkoja oli 4 149 ja edellisvuoden maaliskuussa avoimia työpaikkoja oli 5 326. Vuoden takaiseen verrattuna lasku on merkittävää. Vuotta 2022 kuitenkin leimasi nopea koronatoipuminen ja avoimia työpaikkoja oli silloin historiallisen paljon. Vuoden 2023 maaliskuussa avoimia työpaikkoja oli yhä selvästi enemmän kuin vuosina 2021 ja 2020. Näinä vuosina toisaalta koronakriisi vaikutti selkeästi avoimien työpaikkojen määrään.

Kokonaisuudessaan avoimien työpaikkojen määrää ei voi pitää huonoa. Selvää kuitenkin on, että avoimet työpaikat ovat vähenemässä. Tämä on linjassa työllisyyden parantumisen hidastumisen kanssa.

Kuvio 7: Avoimet työpaikat kuukauden lopussa vuosina 2020–2023



Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

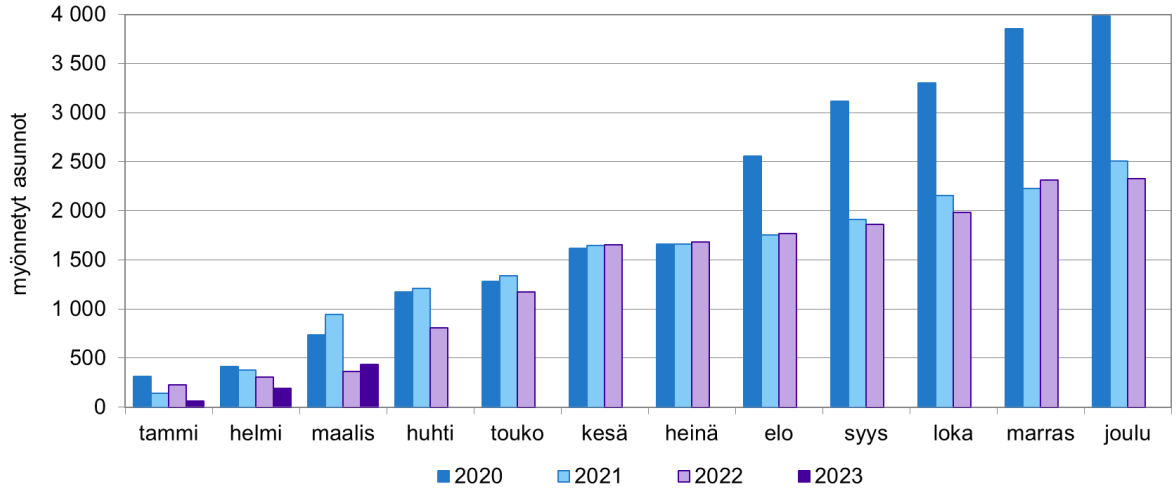
Työllisyyden kehityksen ennustaminen on tällä hetkellä vaikeaa. Todennäköistä on ainakin se, ettei työllisyys parane vuonna 2023. Heikentyvä talouskehitys, korkeat korot ja ostovoimaa leikkaava inflaatio heikentävät kotimaista kysyntää ja näin ollen myös työllisyyttä. Toivoa tuo kuitenkin se, että Suomeen on kanavoitumassa mahdollisesti uusia investointeja ns. vihreään siirtymään. Tämä tarkoittaa mm. uusiutuvaa energiaa, akkuteknologiaa ja uusiutuvia materiaaleja, kuten vaihtoehtoisia tekstiilikuituja. Toteutuessaan hankkeet tukisivat myös Vantaan työllisyyttä erilaisilla kerrannaisvaikutuksilla.

Rakentaminen Vantaalla on hidastumassa

Vantaan rakennustilastot eivät kokonaisuudessaan osoita selkeää trendiä. Tammi-helmikuussa 2023 Vantaalla myönnettiin rakennuslupia huomattavasti vähemmän kuin kolmena edellisenä vuotena. Maaliskuussa myönnettyjen rakennuslupien kumulatiivinen määrä ponnahti korkeammalle kuin edellisenä vuonna. Myönnettyjen rakennuslupien määrä jää kuitenkin selkeästi vuosista 2020 ja 2021.

Maaliskuuhun 2023 mennessä Vantaalla oli myönnetty rakennuslupa 434 asunnolle. Vuotta aikaisemmin vastaavana ajankohtana oli myönnetty rakennuslupa 366 asunnolle. Vastaavasti vuonna 2021 maaliskuuhun mennessä oli myönnetty rakennuslupa 945 asunnolla.

Kuvio 8: Vantaalla myönnettyjen asuntorakentamislupien (asuntoja, ennakkotieto) kuukausikertymät vuosina 2020–2023

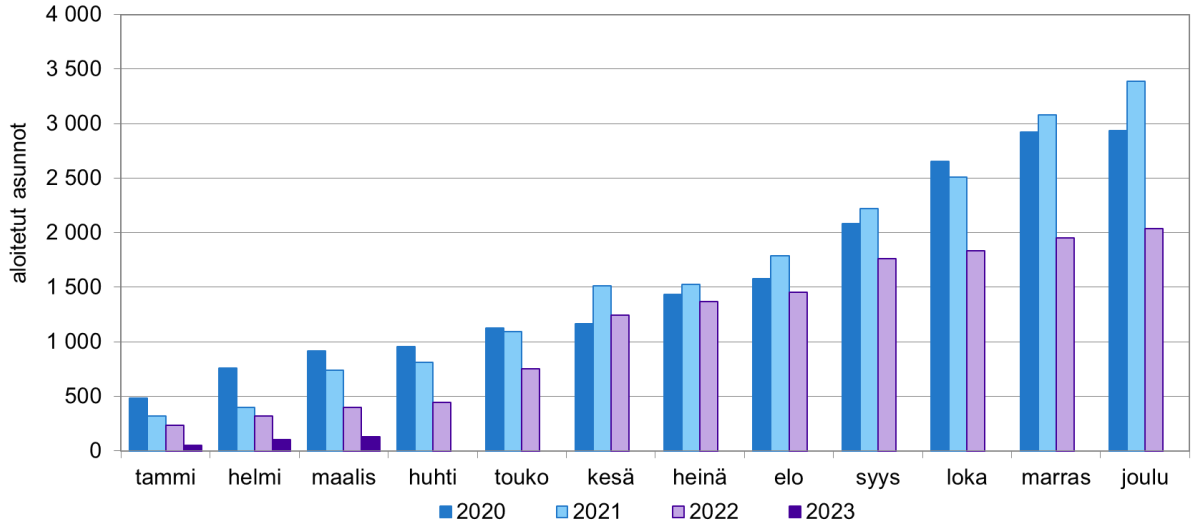


Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.4.2023

Aloitettujen asuntojen määrässä näkyy selvää laskua jo neljättä vuotta peräkkäin. Maaliskuuhun 2023 mennessä Vantaalla oli aloitettu vain 129 uutta asuntoa. Edellisvuonna vastaavaan ajankohtaan mennessä uusia asuntoja oli aloitettu 400. Aloitusten määrä on siis laskenut kolmasosaan, mikä on huomattavaa, varsinkin kun vertailuvuosi 2022 ei ollut mitenkään vilkas rakentamisvuosi.

Myönnettyjen rakennuslupien määrä huomioiden asuntorakentaminen on selvästi hidastumassa Vantaalla. Huomattavaa on, että tällä saattaa olla vaikutusta myös Vantaan väestökehitykseen. Rakentamisella ja väestökehityksellä on selvä yhteys.

Kuvio 9: Vantaalla aloitettujen asuntojen (ennakkotieto) kuukausikertymät vuosina 2020–2023

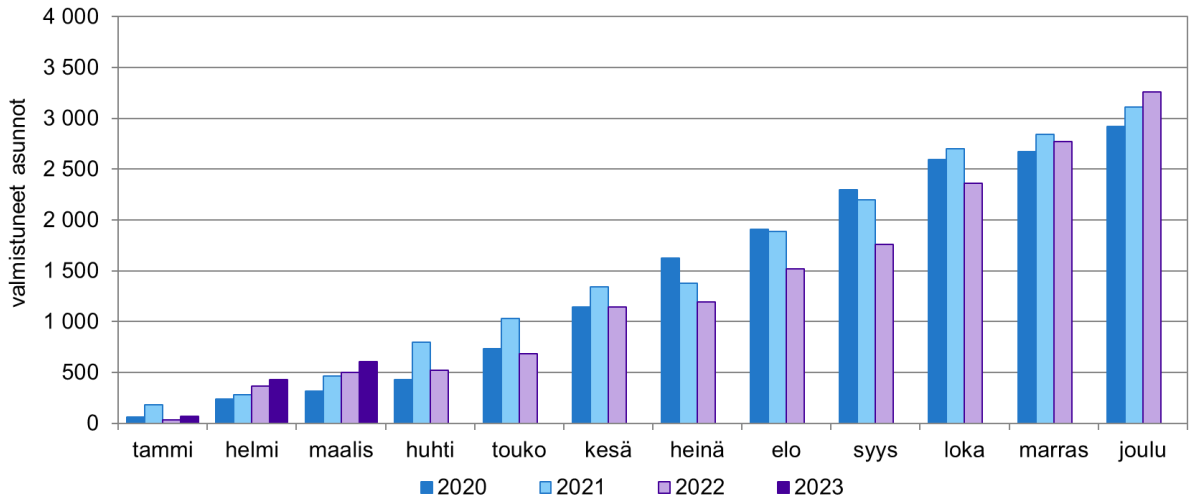


Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.4.2023

Valmistuvien asuntojen määrä on Vantaalla edelleen kasvussa. Maaliskuuhun 2023 mennessä Vantaalle oli valmistunut 606 asuntoa. Edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan mennessä asuntoja oli valmistunut 503. Valmistuneissa asunnoissa näkyy selkeä kasvutrendi viimeisen neljän vuoden ajalta.

Pienentyneen asuntojen aloitusmäärän perusteella on ennakoitavissa, että lähitulevaisuudessa valmistuneiden asuntojen trendi tulee kääntymään laskuun.

Kuvio 10: Vantaalla valmistuneiden asuntojen (ennakkotieto) kuukausikertymät vuosina 2020–2023



Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.4.2023

Asuntorakentaminen on selvästi jarruttamassa. Tämä on ymmärrettävää nousevien korkojen ja rakennuskustannusten tilanteessa. Oleellisempaa on se, miten pitkäksi jarrutus tulee venymään.

TALOUDEN KEHITYS

Yleinen talouskehitys

Talouden kehityksen ennakointi on tällä hetkellä haasteellista. Venäjän hyökkäysota Ukrainaan ja sen sivuvaikutukset ovat aiheuttaneet epävarmuutta jo yli vuoden ajan. Merkittävimmin tämä näkyy kiihtyneenä inflaationa ja sen mukanaan tuomana korkojen nousuna.

Valtionvarainministeriö ennustaa Suomen talouden kutistuvan 0,2 prosenttiin vuonna 2023. Talouteen vaikuttaa etenkin se, että inflaatio ja nousevat korot painavat yksityistä kulutusta. Vuonna 2022 Suomen talous kasvoi vielä 2,1 prosenttia. Valtionvarainministeriö ennustaa myös työllisyyden heikkenevän. Työttömyysasteen ennustetaan nousevan 7 prosenttiin vuonna 2023. Vuonna 2022 työttömyys oli 6,8 prosenttia.

Kokonaisuudessaan valtionvarainministeriö ei oleta syvää eikä varsinkaan pitkää taantumaa. Vuonna 2024 talouden odotetaan kasvavan jo 1,3 prosenttia ja vuonna 2025 kasvuksi odotetaan 1,6 prosenttia. Samalla työllisyys alkaisi jälleen parantua. Kasvuoletuksen taustalla on se, että myös inflaatio hidastuisi tulevina vuosina. Vuodelle 2023 ennustetaan 5,5 prosentin inflaatiota. Vuodelle 2024 inflaatio-odotus on 2,5 prosenttia ja vuodelle 2025 1,5 prosenttia. Vuonna 2025 inflaation odotetaan alittavan Euroopan keskuspankin 2 prosentin tavoitteen, mikä näkyisi myös siinä, että korot alkaisivat laskea.

Euroopan Unionin talouden ennustetaan selviytyvän Suomea paremmin. EU komission arvion mukaan EU:n talous kasvaisi 0,8 prosenttia ja euroalueen talous 0,9 prosenttia vuonna 2023. USA:n talous on 1,1 prosentin kasvuvauhdissa alkuvuodesta 2023.

Euroopan ja maailman talous on poikkeuksellisessa tilanteessa. Talous on ajautumassa taantumaan samaan aikaan kun inflaatio on korkealla. Suomen inflaatio on hieman euroaluetta hitaampaa. Euroopan keskuspankin määritelmän mukainen euroalueen inflaatio oli maaliskuussa 2023 6,9 prosenttia ja Suomen vastaava inflaatio oli 6,7 prosenttia. Euroalueen korkein inflaatio oli Latviassa, 17,2 prosenttia. Yhdysvalloissa inflaatio on laskenut 5 prosenttiin.

Ennusteet lähtevät siitä, että talous kasvaa hitaasti tai taantuu vuoden 2023 aikana, mutta tämän jälkeen kasvu normalisoituu. Tämän taustalla on oletus, että inflaatio ja tätä myöten myös korot lähtevät laskuun.

Tässä vaiheessa voitaneen todeta, etteivät pahimmat skenaariot Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamasta energiakriisistä toteutuneet. Talvena 2022–2023 energiaa lähtökohtaisesti riitti, osittain energian säästötoimien seurauksena. Ennusteissa on vaikea täysin huomioida geopoliittisia jännitteitä ja esimerkiksi Venäjän hyökkäyssodan kestoa. Huolta aiheuttaa myös se, että jännitteet USA:n ja Kiinan välillä kiristyvät liittyen Taiwanin kysymykseen. Kireä geopolitiikka ja koronan opetukset ovat johtaneet siihen, että yritykset ovat jo alkaneet harkita tuotantoketjuja uudelleen. Tämä voi siirtää tuotantoa niin USA:han kuin Eurooppaankin Aasiasta, mutta luonnollisesti tämä luo myös riskin kauppasodista ja muista häiriöistä.

Positiivisen vireen talouteen puolestaan luovat suunnitteilla olevat vihreän siirtymän investoinnit Suomeen. Toteutuessaan ne vauhdittaisivat Suomen taloutta. Rakenteelliset haasteet kuitenkin pysyvät osana Suomen taloutta. Näitä ovat etenkin väestön ikääntyminen ja matala työn tuottavuuden kehitys.

Vuosi 2023 on kuntataloudessa historiallinen, sillä sote-uudistus tuli voimaan vuoden alusta ja kavensi kuntien tehtäväkenttää. Uudistuksella on merkittäviä vaikutuksia sekä kuntien toimintaan että talouteen. Uudistuksen vaikutukset kohdistuivat erityisesti kuntien käyttötalouteen, jossa tulojen ja menojen taso ja rakenne muuttuivat merkittävästi tehtävien siirryttyä hyvinvointialueille sekä rahoituksen siirryttyä valtiolle.

Kuntatalouden toimintamenojen arvioidaan laskevan 56 prosenttia vuonna 2023. Kuntatalouden pitkän aikavälin menopaineet helpottuvat sote-uudistuksen myötä, kun nopeasti kasvavat sosiaali- ja terveysmenot siirtyivät pois kuntien vastuulta. Toimintamenoja laskee sote- ja pelastustehtävien poistumisen lisäksi syntyvyyden laskusta aiheutuva palvelutarpeen lasku koulutuksessa sekä hallituskauden päättyminen, jonka seurauksena useita määräaikaisia toimia päättyy. Toisaalta Ukrainasta sotaa paenneiden ihmisten auttamiseen tarvittavien panostusten arvioidaan kasvavan muun muassa varhaiskasvatuksen ja perusopetukseen valmistavan opetuksen sekä kotoutumispalveluiden tarpeen kasvun vuoksi.

Kuntatalouden kustannuksia kuvaava peruspalvelujen hintaindeksi kasvaa 5,0 prosenttia vuonna 2023. Inflaation kasvun on arvioitu hidastuvan, mutta olevan

aiemmin arvioitua sitkeämpää. Henkilöstökustannukset muodostavat jatkossakin kuntatalouden suurimman kuluerän ja sopimuskorotukset kertaerineen vauhdittavat kuntatalouden työvoimakustannusten kasvua 4,85 prosentilla vuonna 2023. Vuosille 2023 ja 2024 sovitut kunta-alan palkankorotukset ylittävät niin sanotun yleisen linjan kesällä 2022 sovitun palkkauksen kehittämisohjelman vuoksi. Palkkarakenteita ja palkkausjärjestelmiä koskeva kehittämisohjelma nostaa kunta-alan palkkoja yhteensä noin 5,1 prosenttia vuosina 2023–2027.

Kuntatalouden toimintatulojen arvioidaan laskevan kuuluvana vuonna noin 41 prosenttia. Sote-uudistuksen aiheuttaman vähenemän lisäksi toimintatulojen laskua lisää hallituskauden määräaikaisten toimien päättyminen. Lisäksi vuoden 2022 toimintatuloihin kirjattiin kertaluonteisia eriä, joiden poistumisen arvioidaan laskevan myyntituloja edellisvuoteen verrattuna.

Myös kuntien valtionosuuksissa ja verotuloissa näkyy merkittävä alenema sote-uudistuksen seurauksena. Kuntataloudessa vuosi 2023 näyttää kuitenkin talouden tunnuslukujen perusteella ennätyksellisen vahvalta, sillä sote-uudistuksen kuntien verotuloja leikkaava vaikutus ei näy vielä täysimääräisesti kunnallis- ja yhteisöverotuloissa. Kunnille kertyy vuonna 2023 noin 1,1 mrd. euroa enemmän vanhojen veroperusteiden mukaisia verotuloja kuin sote-uudistuksen jälkeisessä kuntataloudessa vuonna 2024. Vuosikate riittää selvästi kattamaan poistot ja toiminnan ja investointien rahavirta on noin 0,6 mrd. euroa positiivinen.

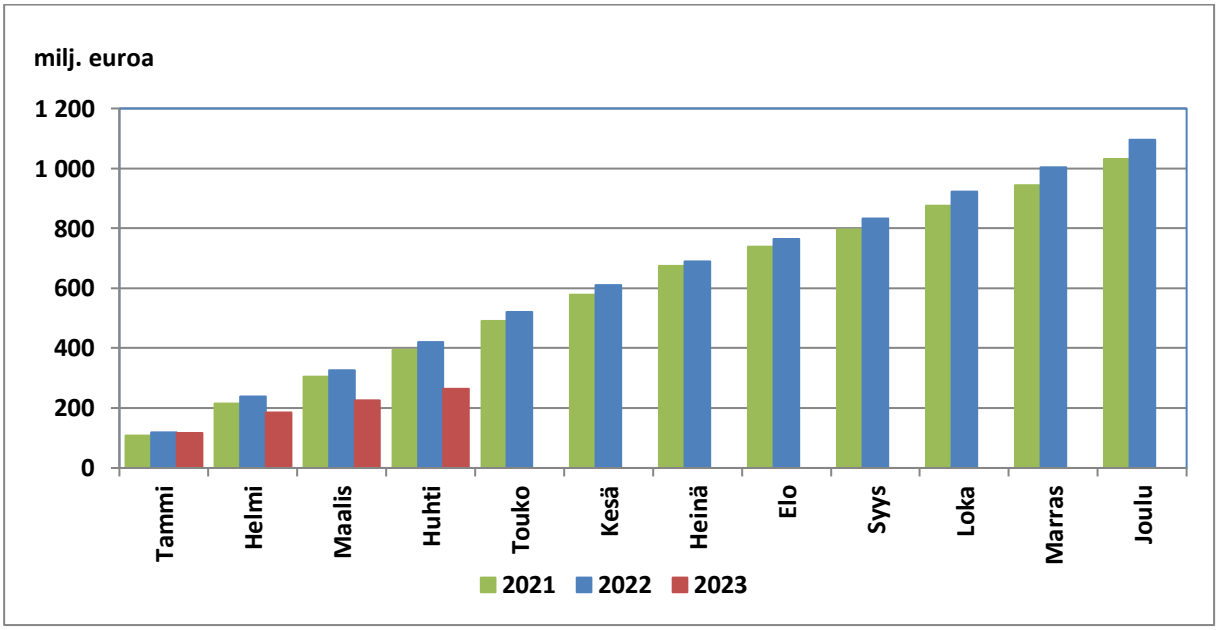
Koronapandemian vaikutukset näkyvät yhä Vantaan työttömyysasteessa. Vantaan työttömyysaste oli maaliskuussa 2023 10,7 prosenttia ollen kolmanneksi korkein kuuden suurimman kaupungin joukossa. Työttömänä oli maaliskuun 2023 lopussa noin 13 700 henkeä. Pitkäaikaistyöttömyys on laskenut, mutta se on edelleen korkealla tasolla. Lentoliikenne ja siihen liittyvät toiminnot Vantaalla eivät ole vielä palautuneet ennen koronapandemiaa olevalle tasolle. Ukrainan sodan aiheuttaman pakotetilanteen vuoksi suomalaiset lentoyhtiöt eivät voi toistaiseksi lentää Venäjän ilmatilan kautta Aasiaan, joka heikentää mm. Finnairin toipumista pandemian vaikutuksista.

Kaupungin verorahoitus

Kaupunki on saanut tammi-huhtikuussa 2023 verotilityksiä yhteensä 271,1 milj. euroa (2022: 430,4 milj. euroa), josta kunnallisveroja 215,7 milj. euroa (2022: 356,4 milj. euroa), yhteisöveroja 48,1 milj. euroa (2022: 63,0 milj. euroa) ja kiinteistöveroja 7,3 milj. euroa (2022: 11,0 milj. euroa). Hyvinvointialueuudistus leikkasi kunnallisverojen ja yhteisöverojen kertymää vuoden 2023 alusta.

Koko maassa kunnallisveroja on tilitetty kunnille tammi-huhtikuussa 36,8 prosenttia edellisvuotta vähemmän, Vantaalla 39,5 prosenttia vähemmän.

Kuvio 11: Kunnallis- ja yhteisöveron kumulatiiviset kuukausittaiset tilitykset 2021–2023



Kuntaryhmän ja Vantaan jako-osuudet kunnallisveroista vuosille 2021–2023

Verovuosi	Kuntaryhmä	Jako-osuus
Verovuosi 2023	0,2446	0,0403862
Verovuosi 2022	0,6125	0,0445148
Verovuosi 2021	0,5981	0,0442923

Kuntaliitto on päivittänyt kuntakohtaisen verokehikkonsa huhtikuussa vuoden 2021 valmistuneen verotuksen, vuoden 2022 ennakonpidätyksen alaisten tulojen

tulokehitystilaston (ennakkotieto) sekä arvioidun kuntakohtaisen väestön kehityksen perusteella. Kunnallisveroja ennustetaan kertyvän Vantaalla vuonna 2023 noin 14 milj. euroa enemmän kuin talousarviossa on oletettu. Tätä selittää työllisyyden parantuminen sekä palkkasumman kasvu. Vuoden 2022 verotus valmistuu lokakuussa, mahdollinen jako-osuuden tarkistus sekä marraskuun tilityksen suuruus varmistuvat lopullisen verotuksen valmistuttua. Joulukuussa tarkastettaneen myös vuoden 2023 ennakoiden kuntaryhmän ja kunnittaiset osuudet. Kuntaliitto päivittää koko maan kunnallisveroennusteen ja kuntakohtaiset kehikot seuraavan kerran elokuussa sekä syyskuun lopulla, kun valtion budjetin linjaukset ovat tiedossa.

Kaupunki on saanut yhteisöverotilityksiä yhteensä 48,1 milj. euroa tammi-huhtikuussa, laskua 23,6 prosenttia edellisvuoteen nähden. Koko maassa kuntien vastaava yhteisöverojen lasku edellisvuoteen oli 26,2 prosenttia. Kuluvana vuonna tilitettävät yhteisöverot laskevat koko maassa arviolta yhteensä noin 29 prosenttia. Vantaan yhteisöverotulojen ennustetaan ylittävän talousarvon (88 milj. euroa) noin 11 milj. eurolla. Vantaan hyvään kehitykseen ovat vaikuttaneet verovuoden 2022 parantuneet maksuunpanoarviot sekä alkuvuoden 2023 ennakoitua suuremmat verotilitykset.

Tammi-huhtikuussa on kaupungille kertynyt kiinteistöverotilityksiä 7,3 milj. euroa. Kuntaliiton kehikon mukaan kiinteistöverotilityksiä kertyisi Vantaalle 113,6 milj. euroa vuonna 2023, joka ylittää talousarviossa oletetun 4,6 milj. eurolla. Ylitykseen taustalla on erityisesti rakennuskustannusten kallistumisen korottava vaikutus rakennusten verotusarvoihin.

Kokonaisuutena verotulojen arvioidaan ylittävän talousarvion 30 milj. eurolla. Veroennusteet tarkentuvat vuoden aikana.

Kaupunki saa peruspalvelujen valtionosuutta valtiovarainministeriön päätöksen mukaan 127,5 milj. euroa, veroperustemuutoksista johtuvien veromenetysten korvausta 30,0 milj. euroa ja opetus- ja kulttuuritoimen rahoitusta opetus- ja kulttuuriministeriön päätöksen mukaan 20,2 milj. euroa vuonna 2023. Opetus- ja kulttuuriministeriön lopullinen päätös tulee vuoden lopussa. Yhteensä valtionosuuksia kertyisi päätösten pohjalta 177,7 milj. euroa, 3,3 milj. euroa alle talousarvion.

Käyttötalous

Tammi-huhtikuussa kaupungin ja rahastojen toimintatuottoja on kertynyt 109,8 milj. euroa, toimintakuluja -304,4 milj. euroa ja toimintakatteeksi on muodostunut -194,6 milj. euroa. Tammi-huhtikuussa toimintatuotot ovat toteutuneet 32-prosenttisesti, toimintakulut 31-prosenttisesti ja toimintakate 30-prosenttisesti talousarvioon nähden.

Ennusteen mukaan toimintatuotot kasvavat 344,9 milj. euroon ja toimintakulut -999,1 milj. euroon. Toimintatuotot tulevat ennusteen mukaan alittamaan talousarvion noin 9,5 milj. eurolla. Alituksessa on huomioitu maankäyttötulojen oletettu alittuminen. Toteuma on epävarma ja tarkentuu vuoden loppupuolella. Kaupunkistrategian ja johdon toimialan ennustetaan ylittävän talousarvion tuottoarvion noin 0,6 milj. eurolla johtuen Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle myytävistä tietohallinnon palveluista. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan varhaiskasvatuksen tuottojen ennustetaan toteutuvan talousarviota alhaisemmalla tasolla asiakasmaksulain voimaanastumisen vuoksi.

Toimintakulut ylittävät talousarvion ennusteen mukaan noin 10,0 milj. eurolla. Kunta-alan palkkaratkaisua tarkennettiin alkuvuodesta 2023 ja se kasvattaa vuoden 2023 henkilöstömenoja arviolta 6,5 milj. euroa talousarviossa ennakoitua enemmän. Ylitys jakautuu kaikille toimialoille. Työmarkkinatuen kuntaosuuden arvioidaan ylittävän talousarvion 3 milj. eurolla, koska pitkäaikaistyöttömyys on edelleen korkealla tasolla. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan ylityksen ennustetaan olevan 1,3 milj. euroa johtuen yksityisen varhaiskasvatuksen arvioitua suuremmasta lapsimäärän kasvusta, mikä kasvattaa palvelusetelikustannuksia. Kaupunkiympäristön toimialan menoylityksen ennustetaan olevan 3,4 milj. euroa. Ylitys johtuu katujen ja puistojen rakentamis- ja kunnossapitokustannusten sekä lämmitys- ja sähkökustannusten noususta. Lisäksi kiinteistönhoidossa arvioidaan tulevan ylityksiä ja myös HSL:n kuntaosuuslaskennan muutos tuo kirjanpidollisia lisäkustannuksia vuodelle 2023. Toimintakatteen ennustetaan toteutuvan noin 19,5 milj. euroa negatiivisena talousarvioon nähden.

Verotulojen ennustetaan ylittävän talousarvion 29,6 milj. eurolla. Ylitystä ennustetaan kaikissa verolajeissa. Kunnallisverotilitysten kehitys on ollut arvioitua positiivisempi pääosin palkkasumman parantuneen kehitysarvion vuoksi. Yhteisöveroissa ennustettua tuloa korottaa positiivisesti kehittyneet vuoden 2022 lisäennakot. Kiinteistöverotulojen arvio on myös korkeampi erityisesti rakennusten kasvaneiden

verotusarvojen vuoksi. Rakennuskustannusten nousu korottaa rakennusten jälleenhankinta-arvoja, jotka korottavat verotusarvoja. Valtionosuustuottojen arvioidaan alittavan talousarvion noin 3,3 milj. eurolla.

Rahoituserien ennakoidaan pysyvän talousarvion mukaisina. Korkokulujen talousarvio vuodelle 2023 on 12,3 milj. euroa, mikä on 9,8 milj. euroa enemmän kuin tilinpäätöksen 2022 toteuma. Kaupungin lainasalkun suojausaste on korkea, mutta markkinakorkojen vuoden 2022 nopea nousu alkaa näkyä myös kaupungin korkokustannuksissa vuoden 2023 aikana

Poistoja ja arvonalentumisia on tammi-huhtikuussa toteutunut 36,6 milj. euroa ja koko vuonna niitä ennustetaan kertyvän yhteensä noin 110,8 milj. euroa.

Vuoden 2023 ensimmäisessä osavuosikatsauksessa vuosikatteeksi ennustetaan 165,2 milj. euroa, joka ylittää talousarviossa oletetun noin 6,8 milj. eurolla. Tulosennuste päätyy huhtikuun lopussa tehdyn ennusteen perusteella noin 54,3 milj. euron ylijäämään (talousarvio 47,5 milj. euroa). Vuoden 2023 tulos on poikkeuksellisen korkea, koska hyvinvointialueiden irtautuessa 1.1.2023 kunnille tilitetään osa verotuloista vielä vuoden 2022 veroprosenttien ja jako-osuuksien mukaisina. Tilanne normalisoituu vuoteen 2025 mennessä.

Investoinnit

Tammi-huhtikuussa kaupungin ja rahastojen investointiosan tuloja on toteutunut 1,3 milj. euroa, investointiosan menoja -37,4 milj. euroa ja investointiosan netto on -36,1 milj. euroa.

Kaupungin ja rahastojen kokonaisinvestointimenojen ennustetaan vuonna 2023 toteutuvan 180,2 milj. euron tasolla ja ylittävän talousarvion investointimäärärahat noin 0,5 milj. eurolla. Investointituloja ennustetaan kertyvän 6,0 milj. euroa ja investointiosan netoksi ennustetaan 174,2 milj. euroa (talousarvio -173,7 milj. euroa).

Investointimenoissa ennustetaan syntyvän ylitystä julkisessa käyttöomaisuudessa noin 8 milj. euroa mm. hankkeiden kustannustason nousun vuoksi. Rakentamisinvestointien puolestaan ennustetaan alittavan talousarvion 7,6 milj. eurolla johtuen

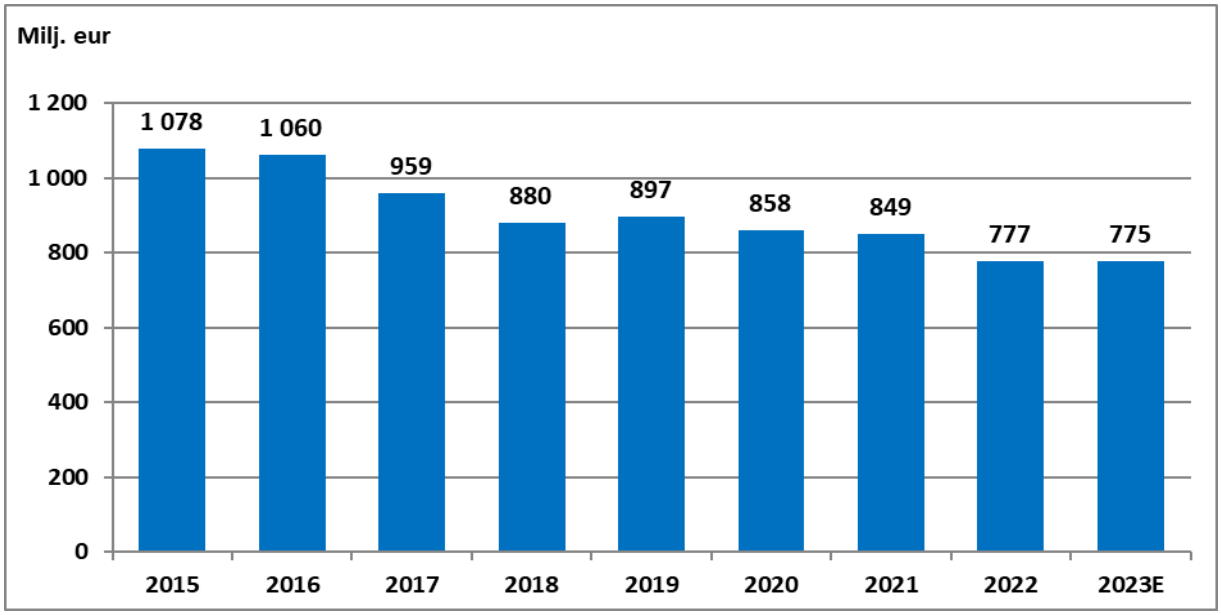
useiden hankealoitusten siirtymisestä myöhempään ajankohtaan mm. henkilöstöresurssipulan sekä rakentamisen markkinatilanteen vuoksi.

Rahoitus

Vuoden 2023 nettolainanoton arvioidaan talousarviossa olevan lievästi negatiivinen. Vuonna 2022 Vantaa lyhensi pitkäaikaisia lainoja 71,7 milj. euroa. ja kaupungin lainakanta on näin ollen supistunut noin 300 milj. euroa vuodesta 2016. Lainan määrä /asukas on laskenut vielä merkittävämmin. Kaupunki lyhentää kuluvana vuonna pitkäaikaisia lainoja niiden lyhennysohjelmien mukaisesti 106,7 milj. euroa. Uuden lainanoton määrä tarkentuu vuoden kuluessa, kun rahoitukselle on muodostunut tarkempi kuva kuluvan vuoden talousarvion toteumasta, rahoitustarpeesta ja kaupungin likviditeettitilanteesta. Kaupunki ei ole vielä nostanut uutta pitkäaikaista lainaa. Kuluvan vuoden likviditeettitilanne on pysytellyt toistaiseksi kohtuullisen hyvällä tasolla. Tammikuussa 2023 kaupunki maksoi ennustetta enemmän vuodelle 2022 kuuluvia sosiaali- ja terveystoimen laskuja, mikä näkyi kassavarojen selkänä laskuna vuodenvaihteen jälkeen, mutta paremmat verotulot ovat tasoittaneet tilannetta. Kaupunki ja sen tytäryhteisöt saavat nyt ensimmäistä kertaa vuosikymmeneen myös korkotuottoa likviditeetilleen.

Kassanhallinnan strategisena tavoitteena on edelleen riittävän likviditeetin turvaaminen konsernitasolla kaikissa tilanteissa.

Kuvio 12: Lainakanta (ilman konsernitilin saldoa)



Rahoitusmarkkinat

Laaja-alaiset inflaatiopaineet ovat jatkuneet odotettua vahvempina, ja keskuspankit ovat jatkaneet aggressiivista rahapolitiikan kiristämistä. Vaikka inflaatioluvut ovat laskeneet melko jyrkästi sekä Yhdysvalloissa että euroalueella, laskun taustalla on lähinnä energian hintamuutosten painuminen nollaan tai jopa negatiiviseksi. Sen sijaan laaja-alaisten hintapaineiden helpottuminen on vienyt odotettua kauemmin ja pohjainflaatio on monissa maissa edelleen selvästi keskuspankkien tavoitteita nopeampaa. Monet talouden indikaattorit ovat heikentyneet, huolet pankkien vakavaraisuudesta ovat nousussa etenkin Yhdysvalloissa, ja sota Ukrainassa jatkuu toista vuotta. Nähtäväksi jää, onnistuvatko keskuspankit mitoittamaan kiristystoimet niin, että inflaatiopaineet hellittävät, mutta talouskasvu ei kärsisi merkittävästi. Riskinä on, että keskuspankit saattavat joutua nostamaan korkoja poikkeuksellisesti myös siinä tapauksessa, että seurauksena on taantuma. Kuinka korkealle korot euroalueella nousevat riippuu pitkälti siitä, miten EKP onnistuu hillitsemään pitkän ajan inflaatio-odotuksia ja saa painettua etenkin pohjainflaation lähemmäksi sen pitkän aikavälin tavoitetta.

Huolimatta talouden ja rahoitusmarkkinoiden haasteista kaupungilla ja sen tytäryhteisöillä ei ole ongelmia toteuttaa tarvittava lyhyt- ja pitkäaikainen varainhankinta. Korkokulut nousevat vääjäämättä, koska uusi lainanotto tapahtuu aina vallitsevaan korkotasoon ja vaikuttaa siten korkomenoihin välittömästi, vaikka kaupungin lainasalkun suojausaste on ollut poikkeuksellisen korkea. Korkeammat pitkät korot näkyvät suoraan korkosuojausten ja kiinteäkorkoisten lainojen hinnoittelussa tehden korkosuojauksen merkittävästi kalliimmaksi.

SITOVAT TAVOITTEET

Vantaan kaupungin sitovat tavoitteet

Sitovat tavoitteet ovat kuntalain 110 §:n tarkoittamia valtuuston asettamia toiminnallisia tavoitteita. Vuonna 2023 niitä on 41 kappaletta.

Sitovista tavoitteista raportoidaan 30.4.2023 tilanteen mukaisesti. Tavoitteista 15 toteutunee täysin, 17 osittain ja 1 ei lainkaan. 8 tavoitteen osalta arviointia ei voitu

vielä tehdä. Raportointi sisältää tiiviin sanallisen selostuksen sitovan tavoitteen toteutumiseksi tehdyistä toimenpiteistä ja tilannearvion tavoitteiden toteutumisesta. Sitovien tavoitteiden raportointi on liitteenä.

Vantaan kaupungin suurimpien tytäryhtiöiden sitovat tavoitteet

Valtuusto päättää kunnan ja kuntakonsernin toiminnan ja talouden keskeisistä tavoitteista sekä konserniohjauksen periaatteista. Valtuusto voi ohjata asettamillaan tavoitteilla tytäryhteisöjä niiden omassa tavoitteenasettelussa. Valtuuston ohjaus ei kuitenkaan sido oikeudellisesti tytäryhteisöjä. Valtuuston tavoiteasettelu voi koskea tytäryhteisön asemaa, toiminnan laajuutta, toimintaedellytyksiä (mm. investoinnit), palvelun laatua, hinnoitteluperiaatteita tai pääoman tuottovaatimuksia. Tavoiteasettelu tässä tarkoituksessa on luonteeltaan välillistä, pääomistajan tahdon esiintuomista.

Kaupunginvaltuusto on asettanut tytäryhtiöille toimintaan ja talouteen liittyviä tavoitteita, joiden toteutumisesta raportoidaan konsernijaostolle tilanteesta 30.4, 31.8. ja 31.12.2023. Lisäksi suurimpien tytäryhtiöiden tavoitteiden toteutumisen tilanne raportoidaan kaupungin osavuosikatauksen yhteydessä.

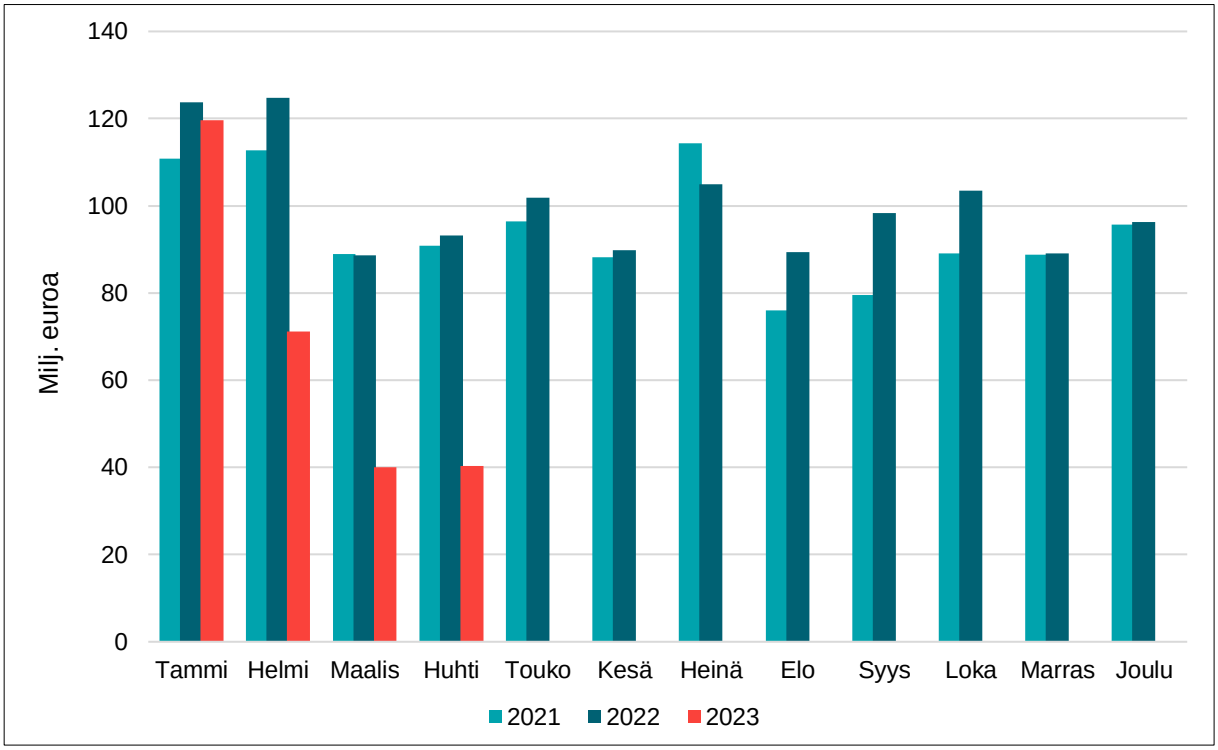
KESKEISET TUNNUSLUVUT

Keskeiset tunnusluvut	KS 2023	TOT 1– 4 2023	Ennuste 2023	Ero TA / ennuste
Toimintakate (milj. eur)	-645	-195	-664	-19,5
Toimintakatteen kasvu %	-53,8 %		-52,4 %	1,4 %
Vuosikate (milj. eur)	158,4	134,8	165,2	6,8
Vuosikatteen muutos % edelliseen vuoteen	28,1 %		33,6 %	6 %
Vuosikate/poistot, %	141 %		149 %	8 %
Poistot ja arvonalentumiset	-112,2	-36,6	-110,8	1,4
Tilikauden tulos (milj. eur)	46,1	98,2	54,3	8,2
Investointiosa netto (milj. eur)	-173,7	-36,1	-174,2	-0,5
Investointiosa netto tulorahoitus %	91 %		95 %	
Pitkäaikainen lainakanta (milj. eur)	825		825	9

VEROTULOT

1 000 €	TP 2021	TP 2022	TA 2023	TOT 30.4.	TOT -%
Verotulot yhteensä	**1 131 636**	**1 203 661**	**610 000**	**271 084**	**44,4 %**
Kunnallisvero	907 442	957 370	413 000	215 700	52,2 %
Kiinteistövero	100 162	108 450	109 000	7 251	6,7 %
Yhteisövero	124 032	137 840	88 000	48 133	54,7 %

Kuvio 13: Verotulojen kehitys kuukausittain 2021–2023



TULOSLASKELMA

Kaupunki ja rahastot

1 000 €	TA 2023	TOT 30.4.	ENNUSTE
Toimintatulot	344 417	109 844	334 949
Toimintamenot	-989 098	-304 404	-999 137
Toimintakate	**-644 681**	**-194 560**	**-664 188**
Verotulot	610 000	271 084	639 581
Valtionosuudet	181 000	59 246	177 739
Korkotulot	11 340	996	11 340
Muut rahoitustulot	13 256	1 291	13 256
Korkomenot	-12 300	-3 204	-12 300
Muut rahoitusmenot	-262	-27	-262
Vuosikate	**158 353**	**134 827**	**165 166**
Poistot ja arvonalentumiset	-110 838	-36 627	-110 838
Satunnaiset erät	0	0	0
Tilikauden tulos	**47 514**	**98 200**	**54 328**

RAHOITUSLASKELMA

Kaupunki ja rahastot

1 000 €	TA 2023	TOT 30.4.	ENNUSTE
Toiminnan rahavirta			
Vuosikate	158 353	134 827	165 166
Satunnaiset erät	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-40 693	-3 631	-40 693
Investointien rahavirta			
Investointimenot	-179 745	-37 419	-180 245
Rahoitusosuudet investointimenoihin	2 513	100	2 513
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutukset	44 193	4 855	44 193
Toiminnan ja investointien rahavirta	**-15 379**	**98 733**	**-9 066**
Antolainauksen muutokset	770	13	1 100
Antolainasaamisten lisäykset	-8 000	-2	-8 000
Antolainasaamisten vähennykset	8 770	15	9 100
Lainakannan muutokset	-1 700	-33 127	-1 700
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	105 000	0	105 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-106 700	-3 041	-106 700
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	-30 086	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0
Ylijäämän palautus kunnalle	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	0	-83 554	0
Rahoituksen rahavirta	**-930**	**-116 668**	**-600**
Vaikutus maksuvalmiuteen	**-16 309**	**-17 935**	**-9 666**
Nettolainanotto	**-1 700**	**-33 127**	**-1 700**

10 YLEISHALLINTO

Toimialan talousarvion toteumaennuste

1 000 €	TP 2022	TA 2023	TOT 1-4	TOT-%	Ennuste
TOIMINTATULOT	18 730	407	322	79	457
TOIMINTAMENOT	-29 842	-22 345	-4 302	19	-19 177
TOIMINTAKATE	-11 113	-21 938	-3 979	18	-18 719

Palvelualueittain

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Yleishallinto yhteensä			
Toimintatulot	**407**	**322**	**79**
Toimintamenot	**-22 345**	**-4 302**	**19**
Toimintakate	**-21 938**	**-3 979**	**18**
Keskusvaalilautakunta			
Toimintatulot	350	0	
Toimintamenot	-731	-367	50
Toimintakate	-381	-367	96
Kaupunginvaltuusto			
Toimintamenot	-1 508	-288	19
Toimintakate	-1 508	-288	19
Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus			
Toimintamenot	-651	-157	24
Toimintakate	-651	-157	24
Kaupunginhallitus			
Toimintatulot	0	322	
Toimintamenot	-14 678	-2 267	15
Toimintakate	-14 678	-1 945	13
Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset			
Toimintatulot	57	0	
Toimintamenot	-4 777	-1 223	26
Toimintakate	-4 719	-1 223	26

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

Yleishallinnon tuottojen toteumaprosentti tammi-huhtikuussa oli 79. Tuloihin on kirjattu Seuren osakkeiden myyntivoitto. Menojen toteumaprosentti tammi-huhtikuussa oli 19.

Eduskuntavaalit järjestettiin vuoden 2023 huhtikuussa. Vaalien järjestelyt toteutuivat suunnitellusti. Koska eduskuntavaalit järjestettiin alkuvuodesta 2023, ovat osa vaalien toteutuneista kuluista jo vuoden 2022 toteumassa.

Talousarvion toteutuminen 2023

Yleishallinnon tuottojen toteumaprosentti tammi-huhtikuussa oli 79. Tuloihin on kirjattu Seuren osakkeiden myyntivoitto.

Menojen toteumaprosentti tammi-huhtikuussa oli 19. (Keskusvaalilautakunta 50 %, Kaupunginvaltuusto 19 %, Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus 24 %, Kaupunginhallitus 15 %, Yhteistoimintaosuudet ja –avustukset 26 %).

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Eduskuntavaalit järjestettiin vuoden 2023 huhtikuussa. Kaupunki vastasi vaalien käytännön järjestelyiden lisäksi myös alustavasta äänten laskennasta. Varsinaisen äänten laskemisen suoritti Uudenmaan vaalipiirilautakunta. Vantaalaisten äänestysprosentti jäi hieman alhaisemmaksi kuin koko Suomen äänestysprosentti, mutta aluevaaleihin verrattuna Vantaan äänestysprosentti kasvoi 30,7 prosenttiin. Vaalien järjestelyt toteutuivat suunnitellusti ja äänestys itsessään sujui rauhallisesti, vaikka äänestäjiä kävikin aluevaaleihin verrattuna huomattavasti enemmän.

Koska eduskuntavaalit järjestettiin alkuvuodesta 2023, ovat osa vaalien toteutuneista kuluista jo vuoden 2022 toteumassa.

Keskusvaalilautakunta aloittaa vuoden 2023 aikana vuoden 2024 presidentinvaalin sekä vuoden 2024 europarlamenttivaalien suunnittelun.

Kaupunginvaltuusto on pitänyt alkuvuoden kokoukset tavalliseen tapaan läsnäolokokouksina valtuustosalissa. Kaupunginvaltuuston selostustilaisuudet ja kaupunginhallituksen iltakoulut järjestetään edelleen hybridinä. Talousarviossa on pysytty ja poikkeavaa raportoitavaa ei ole ilmennyt.

Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus on toiminut vahvistetun toimintasuunnitelman ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Tilintarkastus on toteutunut

suunnitellusti. Käyttösuunnitelman ylitysuhkaa ei ole. Toimintaa kehitetään resurssien puitteissa.

Kaupunginhallitus on pitänyt alkuvuonna kokouksiaan normaalisti lähitilaisuuksina.

Vantaa50-historiahanke on edennyt aikataulun mukaisesti ja tällä hetkellä historiatoimikunnan kokouksissa käsitellään säännöllisesti uutta tutkimustekstiä. FT Eeva Kotiojan osuus tekstistä on valmistumassa ja kuvatoimitus kirjaa varten on käynnissä. Juhlakirja julkaistaan ensi vuonna Valtakunnallisilla Kotiseutupäivillä. Syksyisin hankkeen tutkimustuloksia on esitelty suosituissa yleisöseminaareissa. Vuoden 2023 seminaarin suunnittelutyö on käynnissä.

Yhteistoimintaosuudet ja avustukset. Yliopistoyhteistyössä uutena toimintamuotona tulee olemaan Max Planck- instituutin ja Helsingin yliopiston yhteinen huippututkimusyksikkö. Vantaa rahoittaa tätä yhdessä Espoon ja Helsingin kanssa yksikön viisivuotisen toimintakauden aikana. Yksikkö aloittaa 1.7.2023 ja yhteistyötä varten ollaan laatimassa tarkempaa yhteistyösopimusta. Kaupunkiakatemian sopimuskausi on päättymässä 2023 lopussa. Sen toimintakaudesta tähän asti on laadittu arviointi. Kaupunkitalousprofessuurin viimeinen rahoitusvuosi on meneillään. Professuuri jatkuu vielä, mutta Vantaa ei sitä rahoita. Kaupunkitutkimusinstituuttia rahoitetaan vielä kaksi vuotta, koska aikaisemmilta kausilta on jäänyt rahoitusta käyttämättä. Tämä johtuu siitä, että koronapandemia sotki post doc- rekrytointeja.

11 KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO

Toimialan talousarvion toteumaennuste

1 000 €	TP 2022	TA 2023	TOT 1-4	TOT-%	Ennuste
TOIMINTATULOT	12 978	8 275	1 636	20	8 908
TOIMINTAMENOT	-128 000	-121 185	-34 216	28	-122 667
TOIMINTAKATE	-115 022	-112 910	-32 580	29	-113 759

Palvelualueittain toteuma

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Kaupunkistrategia ja johto yhteensä			
Toimintatulot	**8 275**	**1 636**	**20**
Toimintamenot	**-121 185**	**-34 216**	**28**
Toimintakate	**-112 910**	**-32 580**	**29**
Yleisjohto			
Toimintatulot	0	-365	
Toimintamenot	-14 600	-1 589	11
Toimintakate	-14 600	-1 955	13
Sisäinen tarkastus			
Toimintamenot	-417	-101	24
Toimintakate	-417	-101	24
Talous ja strategia			
Toimintatulot	345	64	19
Toimintamenot	-6 028	-1 694	28
Toimintakate	-5 684	-1 629	29
Henkilöstö- ja konsernipalvelut			
Toimintatulot	3 872	1 435	37
Toimintamenot	-49 433	-14 984	30
Toimintakate	-45 561	-13 550	30
Kasvupalvelut			
Toimintatulot	3 984	482	12
Toimintamenot	-44 833	-14 267	32
Toimintakate	-40 850	-13 786	34
Viestintä			
Toimintatulot	75	0	
Toimintamenot	-2 516	-622	25
Toimintakate	-2 441	-622	25
Kuntademokratia			
Toimintatulot	0	21	
Toimintamenot	-3 358	-958	29
Toimintakate	-3 358	-937	28

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan toimintatuottojen toteuma talousarvioon nähden on huhtikuun lopussa 19,8 prosenttia ja toimintakulujen 28,2 prosenttia. Toimialan menojen ennakoidaan toteutuvan noin 1,5 milj. talousarviota korkeampina ja tulojen noin 0,6 milj. talousarviota parempana. Toimintatuottojen ylittyminen johtuu hyvinvointialueelle myydyistä palveluista. Työmarkkinatuen kuntaosuuden ennakoidaan ylittävän talousarvion noin 3 milj. euroa.

Talousarvion toteutuminen 2023

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan toimintatuottojen kumulatiivinen toteuma talousarvioon nähden on huhtikuun lopussa 19,8 prosenttia ja toimintakulujen 28,2 prosenttia. Toimialan menojen ennakoidaan ylittävän talousarvion noin 1,5 milj. eurolla ja tulojen noin 0,6 milj. eurolla.

Henkilöstö- ja konsernipalvelujen toimintatuottojen kumulatiivinen toteuma on huhtikuun lopussa 37 prosenttia talousarviosta ja toimintakulujen 30 prosenttia talousarviosta. Huhtikuun ennusteen mukaan tuotot ylittävät talousarvion ja kulut tulevat alittamaan talousarvion. Toimintatuottojen ylittyminen johtuu hyvinvointialueelle myydyistä palveluista. Ennusteen kuluissa on vielä mukana 1 milj. euroa henkilöstön saatavuus yms. toimenpiteisiin, joka jaetaan toimialoille kesän aikana.

Ennusteen mukaan kasvupalveluiden toimintakulut tulevat ylittämään talousarvion noin 2,7 milj. euroa vuonna 2023, koska työmarkkinatuen kuntaosuuden ennakoidaan ylittävän talousarvion noin 3 milj. euroa. Työmarkkinatuen kuntaosuuden kumulatiivinen toteuma huhtikuussa on yhteensä noin 9,5 milj. euroa, 40 prosenttia talousarviosta. Erityisesti pitkäaikaistyöttömyyden lasku on ollut hidasta koronaepidemian vuoksi. Työmarkkinatuen kuntaosuus on noussut, vaikka pitkäaikaistyöttömien määrä on vähentynyt.

Ennusteen mukaan elinkeinopalveluiden toimintatuotot tulevat alittumaan noin 0,1 milj. eurolla ja toimintakulut noin 0,3 milj. eurolla, joka perustuu lähinnä hankkeiden aloitusten viivästymiseen.

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Talouden ja strategian palvelualue

Talousohjaus valmistelee parhaillaan talousarvion 2024 kehystä, jolle tuottavuus- ja kasvuohjelma 2021–2025, kaupunkistrategia 2022–2025 sekä valtuustosopimus luovat reunaehdot. Vuoden 2023 talouteen vaikuttaa voimakkaasti Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa luoden suoria sekä epäsuoria kustannuksia mm. inflaation ja korkotason nousuna. Hyvinvointialueuudistus vaikuttaa vielä pitkälle tulevaan mm. vuodelle 2023 ja 2024 maksettavien verohäntien sekä tulevien valtionosuusleikkauksien muodossa. Vuoden 2025 alussa tulee voimaan TE2024 uudistus, joka lisää kaupungin tehtäviä huomattavasti ja vaikuttaa kaupungin talouteen vuodesta 2025 eteenpäin.

Rahoituksen toimintaympäristö on pysynyt edelleen haasteellisena myös alkuvuoden 2023. Markkinakoroissa on nähty historiallinen pystysuora nousu kesästä 2022 lähtien, ja koronnostot jatkunevat vielä ainakin kesään 2023 asti. Korkojen nousu on ylittänyt merkittävästi keskuspankkien omat aiemmat ilmoitukset, mistä syystä ne ovat pidättyneet antamasta uusia ennusteita korkojen nostojen jatkosta. Huolimatta aggressiivisesta korkopolitiikasta inflaatio ylittää edelleen merkittävästi EKP:n tavoitetason ja inflaatiopaineet eivät ole vielä hellittäneet euroalueella.

Korkojen raju ja nopea nousu on vaikuttanut pankkisektoriin ja ajanut pankkeja vaikeuksiin etenkin Yhdysvalloissa. Myös Euroopassa Credit Suissen romahdus ja pakkoliitos toisen sveitsiläispankin kanssa on heijastunut rahoitusmarkkinoiden vakauteen.

Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan kokonaisuus päätettiin siirtää Kuntademokratian palvelualueelle 1.4.2023 alkaen riskienhallintaprosessin jatkuvuuden turvaamiseksi. Riskienhallintapäällikön rekrytointi on osoittautunut hyvin haasteelliseksi erittäin kilpailulla toimialalla, joten tehtävän sulauttaminen osaksi Turvallisuusyksikköä takaa paremman resursoinnin jatkossa.

Talouspalveluissa tapahtui vuoden vaihteessa suuri muutos Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen aloitettua toimintansa ja 14 henkilön (16 vakanssin) siirryttyä hyvinvointialueen palvelukseen. Vuoden ensimmäisten kuukausien aikana on sopeutettu toimintaa ja prosesseja muuttuneeseen tilanteeseen. Muutoksen ajoittuminen vuoden 2022 tilinpäätöksen laatimisen kanssa samaan ajankohtaan on aiheuttanut

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 13 §

resurssipaineita ja haasteita henkilöstön jaksamisessa. Talouspalvelut on myös tukenut hyvinvointialuetta talousprosessien käynnistämisessä.

Vantaan kaupunki on käynnistänyt esiselvitystyön taloushallinnon järjestelmäkokonaisuuden nykytilan kartoittamiseksi ja tulevaisuuden skenaarioiden selvittämiseksi. Talouspalvelut on osallistunut tähän selvitykseen aktiivisesti. Talouspalveluissa valmistaudutaan myös työllisyydenhoidon palveluiden siirtoon (TE2024-hanke). Taloushallinnon ohjelmistorobotiikan osalta on tehty jatkokehitystä olemassa oleviin prosesseihin ja parannettu sekä laskujen tiliöintien että yleislaskutuksen automatisaatiota. Huhtikuun aikana toteutettiin myös SAP:in SP-tasonnosto, jonka tuotantokäyttöönotto tapahtui toukokuun alussa.

Strategiassa ja tutkimuksessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Alkuvuodesta strategia- ja edunvalvontatiimissä on ollut jonkin verran vaihtuvuutta ja tämän seurauksensa rekrytointeja. Strategian osalta on valmistauduttu loppuvuodesta toteutettavaan strategian väliarviointiin. Edunvalvontaa on työllistänyt etenkin hallitusohjelmatavoitteiden edistäminen. Tutkimus- ja tietopalvelutiimi on laatinut vieraskielistä väestönennustetta ja arvioinut muuttoliikkeen talousvaikutuksia. Merkittävänä hankkeena etenee myös kaupunkitasoinen tiedolla johtaminen. Joka toinen vuosi laadittava kestävyystavoitteita arvioiva voluntary review report valmistui huhtikuussa 2023.

Hyvinvointialueuudistus edellyttää edelleen roolien tarkempaa määrittämistä hyvinvointitiedon tuottamisessa. Jatkuvan hyvinvointitiedon vahvistamiseksi tutkimustiimiin rekrytointiin data-analyytikko.

Henkilöstö- ja konsernipalveluiden palvelualue

Hankintojen tiedolla johtamisen projekti on edennyt suunnitelmien mukaan ja päättyy kesäkuun loppuun mennessä. Projektin ensimmäisen vaiheen tavoitteet on saatu toteutettua. Sopimushallinnan käyttökoulutukset jäävät pääsääntöisesti kesälomien jälkeen. Loppuvuodesta kerätään käyttökokemuksia ja kehitysideoita. Jo nyt esille tulleet kehitysideat siirtyvät vuoden 2024 jatkokehitykseen.

Konserniohjaus ja –valvonta on edistänyt vastuullisuusohjelmien laatimistyötä konserniyhtiöissä kevään 2023 aikana mm. järjestämällä suurille yhtiöille työpajan yritysvastuuta ja SDG-tavoitteita koskien.

Hyvinvointialueen kanssa sovittiin vuonna 2022, että kaupunki myy hyvinvointialueelle palvelukäytön mukaisen osan kaupungin omistamista Seure Henkilöstöpalvelut Oy:n osakkeista. Seuren osakkeiden kaupat sekä muut vähäisemmät soster-toimintaan liittyneet osakeomistukset myytiin vuoden 2023 alussa hyvinvointialueelle.

Tietohallinnon toiminnan uudistuksia oli tietoliikennetopologian muutos, jolla vastataan paremmin nykyisiin käyttötarpeisiin ja parannetaan tietoturvaa. Lisäksi Vantaan ITSM järjestelmää laajennettiin kattamaan mobiililiittymien hallinnan. Toimintamalleista kehitettiin etenkin hyötyjenhallintaa ja projektinhallintaa. Vantaan ja Keravan hyvinvointialuetta on tuettu IT palvelujen siirrossa ja odotamme siirron jatkuvan vielä vuoden loppuun.

Kehittämiskumppaneiden ja toimialojen yhteistyö henkilöstökoulutuksen sekä osaamisen ja johtamisen kehittämisessä on jatkunut sopimuksen mukaisesti. **Valmennus- ja kehittämispalvelut** on käynnistänyt uuden verkkokoulutuskokeilun koko henkilöstölle Eduhousen kanssa. Saatavuusohjelman kehittämisrahan hakemisen periaatteet ja haku toteutuksessa sekä kaupunkitasoinen perehdyttämisen kehittäminen on käynnistetty. Omaehtoisen koulutuksen jatkuva haku on käytössä varhaiskasvatuksen pätevöitymiskoulutuksiin. Uutena työterveyshuoltokumppanina on tammikuun alussa aloittanut Lääkärikeskus Aava varhaiskasvatuksen ja kaupunkiympäristön alueilla. Uusia varhaisvaiheen työkaluja on otettu kokeiluun työterveyshuollon palveluvalikoimassa. Tiivis yhteistyö Kevan kanssa eri hankkeissa on käynnistynyt ja jatkuu edelleen. Työsuojelun uusi toimintaohjelma sekä uusi päihdeohjelma Piilottelusta puheeksi on käyttöönotettu.

Toimialojen hr-palveluissa hr-järjestelmien vastuu-/ylläpitomalli on muutettu yhdenmukaiseksi kaupungin yleisen toteutustavan kanssa yhteistyössä tietohallinnon kanssa. Lisäksi Sarastian kanssa on luotu rakenteet sekä Sarastia-Vantaa-yhteistyöhön että pks-tason yhteistyöhön. Hertta-osaamisen vahvistamista on jatkettu asiakkaiden toiveiden pohjalta. Myös hr-toimijoiden oman osaamisen vahvistamista on jatkettu erityisesti raportoinnin osalta.

Järjestelyvaraeräneuvotteluihin valmistautuminen ja neuvottelutoiminta ovat olleet **työnantajapalvelut** yksikön keskiössä. Myös toimialojen rekrytointeihin on osallistuttu ja yhteistyössä varhaiskasvatuksen kanssa on käynnistetty ns. nopean rekrytoinnin toimintamalli. Rekrytiimissä työlistalla ovat olleet myös opettaja- ja kesätyörekrytoinnit sekä rekrytointi-ilmeen uudistaminen.

Kasvupalveluiden palvelualue

Elinkeinopalvelut on jatkanut SmartVantaa -konseptin kehittämisen koordinointia, jonka osina on työstetty Aviapoliksen alueen sekä Oppimiskampus -hankkeen kehitystyötä. Kaupunkitasoisen Oppimiskampus-hankkeen tavoitteena on osaamislähtöisen vantaalaisen kehittämismallin eteenpäin vieminen. Osana elinkeinopalveluiden Vantaalla koordinoimaa pääkaupunkiseudun ekosysteemisopimusta on käynnistynyt kuusi uutta kehittämisprojektia klusterikehittämisen ja yrityskehityspalveluiden tueksi. Lisäksi saatiin jatkoa kansainvälisten osaajien houkutteluun ja asettautumiseen liittyvään talent –toimintaan hankerahoituksella.

Kansainvälinen Vantaa sekä Elinvoimainen ja osaava Vantaa -strategiateemojen työskentelyä viedään eteenpäin palvelualueen johdolla. Elinvoimainen ja osaava Vantaa strategiateemaan liittyen elinkeinopalvelut koordinoi kasvu- ja elinvoimaohjelman toteuttamista. Kaupungin johtoryhmä on käsitellyt lakisääteisen kotouttamisohjelman ja ohjelma viedään päätöksentekoon syksyn aikana.

Työllisyyspalveluissa toteutetaan työllisyyden kuntakokeilua yhdessä Keravan kaupungin kanssa. Kuntakokeilulakia on muutettu siten, että kuntakokeilut jatkuvat vuoden 2024 loppuun saakka. Kuntakokeilun tavoitteena on asiakkaan yksilöllinen kohtaaminen ja vaikuttavat palvelupolut.

Pohjoismainen työvoimapalvelumalli (POMA) otettiin käyttöön toukokuun alussa 2022. Sen soveltamista tuettiin vahvalla perehdyttämisellä, joten mallin käyttöönotto onnistui hyvin. Mallissa asiakas kohdataan kahden viikon välein erityisesti työttömyyden alkuvaiheessa. Uuden asiakaspalvelumallin käyttöönotto edellytti lisärekrytointeja, joihin valtio osoitti resurssit.

Työllisyys- ja elinkeinopalveluiden pysyvää siirtoa koskeva TE2024 -lainsäädäntö on hyväksytty vuoden 2023 maaliskuussa ja KOTO 2024 lainsäädäntö huhtikuun aikana. TE2024 -lainsäädäntö ja KOTO2024 -uudistukset linkittyvät yhteen, joten kyseessä on laaja uudistus. Työllisyyspalveluissa on aloitettu tulevan lainsäädännön toimeenpanon valmistelu. TE- palveluiden pysyvä siirto kuntien tehtäväksi toteutetaan 1.1.2025.

Kuntakokeilun alussa korona vaikutti 2021 alkaen aina vuoden 2022 loppuun saakka voimakkaasti työmarkkinatilanteeseen Vantaalla. Työttömyys kasvoi voimakkaasti pandemian vaikutuksesta muun muassa logistiikkaan nojaavilla

toimialoilla lentoliikenteen pysähtyessä. Pandemian pitkittyessä koronan alkuvaiheessa työttömäksi jääneet eivät ole työllistyneet, mikä on kasvattanut pitkäaikaistyöttömien määrää.

Työttömyystilanne on kuitenkin hitaasti parantunut vuoden 2023 alussa vuoden 2022 vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Työttömyysaste oli maaliskuussa 2023 Vantaalla 10,7 prosenttia. Huhtikuun aikana työttömyysaste laski edelleen 10,4 prosenttiin. Myös pitkään kasvussa ollut pitkäaikaistyöttömyys on lukumäärällisesti vähentynyt. Maaliskuussa 2023 pitkäaikaistyöttömiä oli 25,8 prosenttia vähemmän kuin edellisen vuoden maaliskuussa. Nuorisotyöttömyys (alle 30-vuotiaat) on vähentynyt 11,4 prosenttia vuoden 2022 maaliskuuhun verrattuna. Vaikka työttömien määrä on lukumäärällisesti vähentynyt, työmarkkinatukea saavien vantaalaisten työnhakijoiden määrä on alkuvuonna 2023 kasvanut. Työmarkkinatuen kuntaosuuden arvioidaankin ylittävän talousarvioennusteen vuonna 2023 noin 3,0 miljoonalla eurolla.

Kuntalaispalvelut siirtyi vuoden 2023 alussa kaupunkikulttuurin toimialalta kaupunki-strategian ja johdon toimialalle osaksi kasvupalveluiden palvelualuetta.

Asiakaspalvelu 2030 -vision ensimmäinen versio on valmistunut alkuvuodesta. Ohjelmatyön seuraavia askeleita on edistetty.

Vantaa-info on 1.1.2023 alkaen tuottanut asiakaspalvelua Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen asiakkaille kaupungin ja hyvinvointialueen tekemän sopimuksen mukaisesti. Palveluun sisältyy yleisneuvontaa, digitukea, kassapalveluita, asiakirjojen ja postin vastaanottoa sekä puheluiden ohjaamista hyvinvointialueelle. Palvelusta laskutetaan hyvinvointialuetta sopimuksen mukaisesti. Toukokuun alusta alkaen myös hyvinvointialueen asiakasmaksujen maksaminen tulee mahdolliseksi Vantaa-infoissa.

Kaikki Vantaa-infon asiointipisteet ovat olleet alkuvuoden ajan avoinna suunnitellusti. Tikkurilan ja Myyrmäen Vantaa-infoissa on asioinut tammi-huhtikuussa noin 38 000 asiakasta. Korson käyntiasiointipisteen asiakasmäärät ovat olleet pieniä. Vantaa-infoon on alkuvuoden aikana saapunut noin 17 000 puhelua.

Kuntademokratian palvelualue

Palvelualueen henkilöstö on työskennellyt alkuvuoden etätyötä ja läsnätyötä vuorotellen. Henkilöstössä on ollut vaihtuvuutta ja rekrytoinnit ovat viivästyneet. Palvelualueen henkilöstövaje on aiheuttanut asioiden viivästymisiä ja siirtoja.

Toimielinten kokoukset on järjestetty lähitilaisuuksina. Selostustilaisuudet ja iltakoulut pidetään jatkossakin hybridinä.

Huhtikuussa 2023 järjestettiin eduskuntavaalit, mikä sitoi kuntademokratian henkilöstöä vaalitehtäviin. Vaalien kulut on kirjattu yleishallinnon menokohtiin. Eduskuntavaaleissa tarkistuslaskennan hoiti Uudenmaan vaalipiirilautakunta.

Sähköisen arkiston tuotantokäyttö on aloitettu jo edeltävänä vuonna. Edellisenä vuonna aloitettu digitointiprojekti tuli päätökseen huhtikuun 2023 alussa. Sähköisen arkiston lanseeraus järjestetään myöhemmin vuoden 2023 aikana.

Valmu-kokoushallintaohjelma oli tarkoitus ottaa käyttöön huhtikuun lopussa, mutta tiedonhallinnan henkilöstöresurssipulan vuoksi sitä päätettiin siirtää syksylle 2023. Ohjelman pääkäyttäjyys on kuntademokratian palvelualueella.

Kuntademokratian palvelualue kehitti yhdessä Sarastian kanssa kokouspalkkiomoduulia, jolla toimielinten kokouksien palkkiot saadaan sujuvammin maksuun. Pilotointi ja testaaminen pidettiin kuntademokratian palvelualueen toimesta.

Viestintä

Kaupungin keskitetyn viestinnän organisaatiota uudistettiin vuoden alussa: otettiin käyttöön viestintä ja markkinointi, visuaalinen viestintä sekä sisältö ja kanavat -tiimit.

Kaupungin johtoryhmässä hyväksytyssä kaupunkitasoisessa kielilinjauksessa viestintäkieliksi määriteltiin suomi, ruotsi ja englanti sekä selkosuomi. Selkovantaalaista tuotetaan edelleen kerran kuukaudessa. Asukaslehdelle luotiin uudenlainen verkkoversio ja siinäkin käännösten määrää lisättiin. Verkkosivuille avattiin konekäännös jopa 120 kielelle.

Viestinnän painopiste oli eduskuntavaaleissa. Vaaliviestinnässä keskityttiin hallitusohjelman tavoitteisiin sekä metropolipolitiikkaan. Perinteisen viestinnän lisäksi järjestettiin Vantaudu vaaleille -kiertue, jossa eri puolueiden edustajat keskustelivat ajankohtaisista aiheista. Ensimmäistä kertaa Vantaan kaupungin historiassa käytettiin myös tekoälyn tuottamaa kuvamateriaalia, mikä herätti huomiota kansainvälisestikin.

Kaupungin viestinnän Kuvaa tanssi, älä tappelua -kampanjalla haluttiin herättää huomiota lisääntyneeseen nuorisoväkivaltaan ja jengiytymiseen. Kampanja haastoi ihmisiä tanssimaan yhdessä väkivaltaa vastaan. Kampanja levisi sosiaalisessa mediassa myös valtakunnallisesti. Mukaan lähti kaupunkeja ja kuntia eri puolilta Suomea, kouluja, oppilaitoksia ja julkisuuden henkilöitä.

Tänä vuonna panostetaan erityisesti tapahtumien näkyvyyteen. Vantaan kaupunki näkyy entistä enemmän tapahtumissa.

Sisäinen tarkastus

Sisäisen tarkastuksen tarkastustyö on toteutunut vuosisuunnitelman mukaisesti. Vuoden 2023 alusta voimaantulleen ilmoittajansuojelulain edellyttämä väärinkäytösepäilyjen ilmoituskanava on otettu käyttöön säädöksen edellyttämässä aikataulussa 1.4.2023. Talousarvio tulee vuositasolla alittumaan.

13 KASVATUS JA OPPIMINEN

Toimialan talousarvion toteumaennuste

1 000 €	TP 2022	TA 2023	TOT 1-4	TOT-%	Ennuste
TOIMINTATULOT	39 469	37 630	13 211	35	37 602
TOIMINTAMENOT	-507 760	-525 714	-165 191	31	-527 053
TOIMINTAKATE	-468 290	-488 084	-151 979	31	-489 451

Palvelualueittain toteuma

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Kasvatus ja oppiminen			
Toimintatulot	**37 630**	**13 211**	**35**
Toimintamenot	**-525 714**	**-165 191**	**31**
Toimintakate	**-488 084**	**-151 979**	**31**
Kasvatus ja oppiminen, bruttoyksiköt yhteensä			
Toimintatulot	35 704	11 778	33
Toimintamenot	-452 227	-142 548	32
Toimintakate	-416 523	-130 770	31
Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta			
Toimintamenot	-90	-26	29
Toimintakate	-90	-26	29
Yhteiset palvelut			
Toimintatulot	400	550	137
Toimintamenot	-5 923	-1 614	27
Toimintakate	-5 523	-1 064	19
Perusopetus			
Toimintatulot	18 143	4 812	27
Toimintamenot	-232 361	-73 139	31
Toimintakate	-214 218	-68 326	32
Varhaiskasvatus			
Toimintatulot	16 573	6 287	38
Toimintamenot	-199 228	-63 385	32
Toimintakate	-182 655	-57 098	31
Svenskspråkiga servicen			
Toimintatulot	589	129	22
Toimintamenot	-14 626	-4 384	30
Toimintakate	-14 037	-4 255	30
Toisen asteen koulutus netto			
Toimintatulot	1 926	1 433	74
Toimintamenot	-73 487	-22 642	31
Toimintakate	-71 561	-21 209	30

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Lukiot			
Toimintatulot	1 301	1 205	93
Toimintamenot	-31 624	-9 600	30
Toimintakate	-30 323	-8 395	28
Ammatillinen koulutus			
Toimintatulot	625	228	36
Toimintamenot	-41 863	-13 042	31
Toimintakate	-41 238	-12 814	31

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

Kasvatuksen ja oppimisen kärkihankkeen Oppimiskampuksen hankeorganisaatiota on kehitetty ensimmäisellä vuosikolmanneksella. DigiOne-hankkeen etenee yhdessä hankekumppaneiden kanssa ja ensimmäiset pilottikoulut aloittavat käytön lokakuussa.

Varhaiskasvatuksen palvelusetelin kasvanut käyttö sekä perusopetuksen lisääntyneet vammaisoppilaiden määrät aiheuttavat lisätalousarviopainetta toimialan menomäärärahoihin. Lisätalousarvion tarvetta arvioidaan syksyllä. Lakimuutoksen takia varhaiskasvatuksen tulot arvioidaan toteutuvan talousarviota alhaisemmalla tasolla. Vammaisten lasten päivä- ja lomatoiminnasta saadaan taas ennakoitua enemmän tuloja.

Talousarvion toteutuminen 2023

Suomen – ja ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen toimintatuottojen arvioidaan toteutuvan talousarviota alhaisemmalla tasolla johtuen 1.3.2023 voimaan tulleesta asiakasmaksulain muutoksesta, jolloin maksujen määräytymisen perusteena käytettäviä tulorajoja nostettiin 33 prosenttia. Asiakasmaksulain muutos vahvistettiin vuoden 2023 talousarvion hyväksymisen jälkeen.

Perusopetuksen palvelualue ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialue ovat allekirjoittaneet vammaisten lasten päivä- ja lomatoiminnan järjestämistä koskevan sopimuksen ja sen perusteella Vantaa laskuttaa hyvinvointialuetta vuonna 2023 2,65 milj. euroa. Tämän osalta tuloja saadaan 0,85 milj. euroa ennakoitua enemmän.

Varhaiskasvatuspalvelujen huomattavaa henkilöstövajetta on edelleen paikattu ostopalveluilla. Henkilöstövaje johtuu henkilöstön erittäin haasteellisesta saatavuudesta, lisääntyneistä sairauspoissaoloista ja tuen tarpeisten lasten

avustajatarpeista. Talousarvion toteumassa tämä näkyy henkilöstökulujen alituksena sekä palvelujen ostojen ylityksenä.

Yksityisen varhaiskasvatuksen piirissä on 160 lasta enemmän kuin talousarviovaiheessa ennakoitiin. Lapsimäärän kasvu kasvattaa palvelusetelikustannuksia arviolta 1,3 milj. euroa. Lisäksi varhaiskasvatuslain muutos lasten tuesta ja siihen liittyen maksettava korotettu palveluseteliarvo kasvattavat palvelusetelikustannuksia.

Vammaisten lasten ennakoitua suurempi määrä (5 uutta ryhmää) aiheuttaa lisätalousarviopainetta perusopetuksen määrärahoihin.

Toisen asteen koulutuksen palvelualueella mm. opiskelijoiden ateriamaksuihin ja tarvikkeisiin kohdistuvat kulut ovat palanneet koronaa edeltäville tasoille lähiopetuksen pyöriessä normaalisti. Oppisopimuskoulutuksessa muilta koulutuksen järjestäjiltä on hankittu tietopuolista koulutusta aiempaa enemmän, koska oppisopimuksia on tehty enemmän tammi-maaliskuussa kuin edellisenä vuonna. Näin ollen kuluja on ollut enemmän, mutta myös opiskelijavuosikertymä on huomattavasti suurempi.

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

DigiOne-hankkeen kehitystyö etenee seitsemän kunnan (Vantaa, Espoo, Jyväskylä, Lahti, Oulu, Tampere, Turku) ja Kuntien Tieran yhteistyönä. Osaa hallinnon ja asioinnin kokonaisuuksista ja prosesseista (esim. oppilaaksiotto, koulukuljetus, pedagogisen tuen kokonaisuus sekä aamu- ja iltapäivätoiminta) määritellään vielä kuntien asiantuntijoiden kanssa. Kevään aikana on tehty hankkeen ja käyttöönoton tarkempaa aikataulutusta. Ensimmäiset pilottikoulut ottavat DigiOnen palvelut käyttöön lokakuussa 2023, muut peruskoulut vaiheittain tämän jälkeen. Lukiokoulutuksen käyttöönotosta tehdään tarkempaa suunnitelmaa toukokuussa 2023.

Oppimiskampus –hankkeen hankeorganisaatiota on kehitetty alkuvuonna aloittamalla hanketoimiston rekrytoinnit sekä nimeämällä seurantatoimikunta. Kaupungin kampukselle suunniteltujen tilojen tarveselvitykset valmistuivat ja oppilaitostilojen osalta on siirrytty hankesuunnitelmavaiheeseen. Asemakaava on päätöksentekoprosessissa ja markkinavuoropuhelua on jatkettu. Kampuksen yritysverkoston ja oppilaitoskumppanien välinen vuoropuhelu käynnistettiin. Lisäksi kampushankkeelle järjestetään nimikilpailu.

Toisen asteen koulutuksen palvelualueella on aloitettu joustavien oppimisen polkujen ihmislähtöinen kehittäminen kilpailutetun Arctic Factoryn kanssa. Kieli- ja

kulttuuritietoisuuden kehittämisessä monikulttuurisuusasian koordinaattorit aloittaneet sekä Variassa että lukioissa. Varia on keskeisenä toimijana mukana Vantaan TE2024 valmistelussa. Tammi-helmikuun vaihteessa Kerava jäi pois yhteisestä valmistelusta.

Varian hakijapalveluiden kehittäminen on edennyt pilotoinnilla, henkilöstön rekrytoinnilla sekä yhteisten käytäntöjen ja periaatteiden muodostamisella. Käytännössä jatkuvan haun väylä on muutettu oman järjestelmän sijaan valtakunnalliseen Opintopolkuun logistiikan, sosiaali- ja terveysalan sekä TUVA-koulutuksen osalta, mikä on edellyttänyt myös teknisen rajapinnan rakentamista järjestelmien välille.

Oppisopimuskoulutuksen opiskelijamäärä on alkuvuoden osalta lisääntynyt merkittävästi edellisen vuoden samaan ajankohtaan verrattuna.

Kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen -toimenpideohjelma koskee koko kasvatuksen ja oppimisen toimialaa. Palvelualueet ovat tarkentaneet sisältöjä omaan toimintaympäristöönsä soveltuviksi ja tekevät ennaltaehkäisevää työtä eri toimintamalleilla esim. seitsemäsluokkalaisten tunnetaito-opetusta. Turvallisempi tila- periaatteet on jalkautettu jokaiseen yksikköön. SchoolDay- ja Someturva-sovelluksia käytetään hyvinvointitiedon seuraamiseen. Toimialalle on palkattu kiusaamiseen puuttumisen erityisasiantuntija, joka konsultoi yksiköitä ja koordinoi pitkittyneiden kiusaamisten selvittelyä ja sovittelua. Lisäksi kaupunki aloittaa yhteistyön Aseman lasten ja heidän K-0-toimintansa kanssa. Peruskouluille pilotoidaan 10 + 1 kouluvalmentajaa. Viestintään panostetaan aiempaa enemmän ja nuoria osallistetaan viestinnän vaikuttavuuden suunnitteluun.

Esi- ja perusopetuksessa suunnitellaan lukuvuoden 2023–2024 opetusjärjestelyjä. Niihin liittyen todetaan seuraavaa: Valtio myönsi Vantaalle 4,8 milj. euroa erityisavustusta esi- ja perusopetukselle koulutuksellista tasa-arvon edistämiseen (KOTA). Yhdessä valtuuston myöntämän 1 milj. euron Vantaan oman KOTA-panostuksen ja valtion Korona-avustuksen kanssa voidaan lukuvuonna 2023–2024 pitää esi- ja perusopetuksen koulutuksellisen tasa-arvotoimenpiteet lukuvuoden 2022–2023 tasolla. Vantaan ja valtion Korona-rahoitus poistuu lukuvuodelta 2023–2024 (yhteensä vuositasovaikutus 3,7 milj. euroa).

Esi- ja perusopetus ovat yhdessä kilpailuttaneet erityisopettajien pätevöitymiskoulutuksen, joka käynnistyy syksyllä 2023. Koulutukseen otetaan 40 perusopetuksen opettajaa ja 20 varhaiskasvatuksen opettajaa. Varhaiskasvatuksen lastenhoitajan

oppisopimusmahdollisuus alkaa 1.8. Varian ja Step-koulutusjärjestäjän yhteistyövoimin.

Varhaiskasvatuksen henkilöstön saatavuus on edelleen erittäin haasteellista toteutetuista lukuisista toimenpiteistä huolimatta. Opettajien vakansseista 445 (47 %) on täyttämättä tai niissä on ei-kelpoinen työntekijä. Erityisopettajien vakansseista vastaavasti 52 vakanssia (46 %). Varhaiskasvatuksen sosionomin tehtävänkuva on otettu käyttöön ja tehtävään rekrytoidaan jatkuvasti uusia työntekijöitä. Jatketaan saatavuustoimenpiteitä kaupunkitasoisen suunnitelman mukaisesti.

Varhaiskasvatuksen asiakastietojärjestelmä VaSan viivästymisen vuoksi raportointia ja tilastointia ei edelleenkään ole saatavissa ja se vaikuttaa moniin tiedolla johtamisen prosesseihin. Esim. Kuusikko- raporttiin 2022 ei saada Vantaan tietoja lapsimääristä. VaSan vaikeudet heijastuvat myös ruotsinkielisiin palveluihin

16 KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINTI

Toimialan talousarvion toteumaennuste

1 000 €	TP 2022	TA 2023	TOT 1-4	TOT-%	Ennuste
TOIMINTATULOT	10 638	11 595	5 633	49	11 472
TOIMINTAMENOT	-74 437	-77 842	-23 639	30	-78 035
TOIMINTAKATE	-63 799	-66 247	-18 006	27	-66 563

Palvelualueittain toteuma

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi			
Toimintatulot	**11 595**	**5 633**	**49**
Toimintamenot	**-77 842**	**-23 639**	**30**
Toimintakate	**-66 247**	**-18 006**	**27**
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi, brutto-yksiköt yhteensä			
Toimintatulot	10 227	4 951	48
Toimintamenot	-72 297	-21 898	30
Toimintakate	-62 071	-16 947	27
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi lautakunta			
Toimintamenot	-80	-17	21
Toimintakate	-80	-17	21
Yhteiset palvelut			
Toimintatulot	745	396	53
Toimintamenot	-3 948	-1 385	35
Toimintakate	-3 204	-989	31
Kulttuuri- ja kirjastopalvelut			
Toimintatulot	472	310	66
Toimintamenot	-18 929	-6 076	32
Toimintakate	-18 456	-5 766	31
Liikunta			
Toimintatulot	5 538	1 953	35
Toimintamenot	-28 489	-8 505	30
Toimintakate	-22 951	-6 552	29
Nuoriso- ja yhteisöpalvelut			
Toimintatulot	1 704	1 660	97
Toimintamenot	-14 123	-4 170	30
Toimintakate	-12 419	-2 510	20

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Elinikäinen oppiminen, bruttoyksiköt			
Toimintatulot	1 768	631	36
Toimintamenot	-6 728	-1 745	26
Toimintakate	-4 960	-1 114	22
Elinikäinen oppiminen, nettoyksiköt yhteensä			
Toimintatulot	1 368	682	50
Toimintamenot	-5 544	-1 741	31
Toimintakate	-4 176	-1 059	25
Musiikkiopisto			
Toimintatulot	1 047	531	51
Toimintamenot	-4 447	-1 390	31
Toimintakate	-3 400	-859	25
Kuvataidekoulu			
Toimintatulot	322	152	47
Toimintamenot	-1 098	-351	32
Toimintakate	-776	-200	26

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan bruttoyksiköiden tulojen toteutuma on 37 prosenttia ja menojen toteutuma 30 prosenttia. Koko vuoden osalta tulojen ja menojen ennustetaan toteutuvan talousarvion mukaisina. Nettoyksiköiden toimintakatteen toteuma on 25, toimintakatteiden ennustetaan toteutuvan talousarvion mukaisina.

Talousarvion toteutuminen 2023

Toimialan talous on toteutumassa käyttösuunnitelman mukaisena. Tulotavoitetta haastaa riski joutua palauttamaan hankeavustuksia puutteellisesti kohdentuvista henkilöstömenoista johtuen. Lisäksi hyvinvointialueen ostojen vähentymisen vuoksi Aikuisopiston maksu- ja myyntituotot jäänevät budjetoidun.

Menoissa ylityspainetta tuo yleinen kustannustason nousu.

MEK:in talouden toteuma on vielä alhainen johtuen rekrytointihidasteista sekä palkkakirjausten kohdistumisen haasteista.

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Kaupunkitasoisen osallistuvan budjetoinnin mallin kehittäminen käynnistyi poikkitoimialaisen kehittäjäryhmän toimesta. Ensimmäinen kierros koko kaupungin osallistuvaa budjetointia alkaa näillä näkymin marraskuussa asukkaiden ideoinnilla ja syksyllä pohjustetaan asukasvuorovaikutus vaihetta valmistelemalla ohjeita ja viestinnän materiaaleja sekä kokoamalla yhteen tarvittavat työryhmät ja verkostot toimialoittain ja suuralueittain.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyössä alkuvuosi on kulunut lakisääteisen hyvinvointiraportoinnin parissa. Sote-uudistuksen jälkeen on havaittu puutteita hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen resurssoinnissa, koska kunnille on jäänyt velvoittavia tehtäviä osa-alueista, joita tehneet työntekijät ovat siirtyneet hyvinvointialueelle. Hyvinvointialue on käynnistänyt lakisääteiset, alueelliset hyte-neuvottelut, joihin Vantaan kaupungin edustus on osallistunut.

Harrastusten Vantaa -hankkeessa kevätlukukausi toteutui suunnitelman mukaisesti kevätlukukausi noin 250 viikoittaisen harrastusryhmän ja noin 3 000 osallistujan voimin. Karvi toteutti Harrastamisen Suomen mallin valtakunnallisen arvioinnin, jossa Vantaa toimi yhtenä esimerkkikuntana. Valmistautuminen uuteen hankekauteen on käynnistynyt avustushakemuksen laadinnalla ja kilpailutuksen valmisteluna. kilpailutuksen valmistelua.

Kuusijärven kärkihankkeen palvelukokonaisuudelle valmistellaan hallintomallia. Esteetön tulentekopaikka valmistuu kesäksi ja pysäköintialue kokonaisuudessaan syksyksi. Kävijäseurantaa, reittiviittoja ja esteetöntä uimapaikkaa suunnitellaan. Uusien palvelurakennusten hankesuunnitelma hyväksyttiin lautakunnissa, asukkaita on osallistettu ja suunnittelutyö jatkuu vuoden 2023 loppuun. Uusista palvelurakennuksista kahden savusaunan, infokatoksen ja yleisten wc-tilojen rakentaminen alkaa vuonna 2024.

Uusi **MEK-ohjelma** vuosille 2023–2025 (ts. **Sosiaalisesti kestävä Vantaa -strategiateema**), joka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa marraskuussa 2022, on käynnistynyt vaihtelevasti. Tällä hetkellä toimenpiteistä arviolta 13 toteutuu täysin, 13 toteutuu osittain sekä 2 ei toteudu lainkaan. Rekrytointihaasteet ovat viivästyttäneet useiden toimenpiteiden käynnistymistä.

Elinikäisen oppimisen uuden palvelualueen toimintakulttuuria ja johtamista kehitetään, mihin liittyy myös koko henkilöstöä koskevia kehittämistoimenpiteitä ja osaamisen kehittämistä. Saavutettavuutta lisätään mm. tavoittelemalla hallittua kasvua ja palveluiden monipuolistamista, mikä edellyttää lisäresurssia henkilöstön palkkaamiseen. Kehittämisprosessin suunnittelutyö on käynnistetty.

Maahanmuuttajakoulutus ja aikuisten perusopetus kasvavat edelleen, mihin liittyy suomi toisena kielenä -opetuksen ja kotouttamiskoulutuksen lisääminen ja kehittäminen. Aikuisten perusopetusta järjestetään ja kehitetään yhteistyössä Kason kanssa, tähän liittyvä opetussuunnitelman uudistaminen on käynnissä. Maahanmuuttajakoulutuksen ja aikuisten perusopetuksen kasvua hankaloittaa tilan puute; lisätilaa on etsitty, etsiminen jatkuu yhä.

Taiteen perusopetuksen musiikin yleisen oppimäärän opetussuunnitelman laadintatyö on meneillään ja se saadaan valmiiksi vuoden 2023 aikana. Yleistä oppimäärää pilotoidaan jo syksyn aikana muutamalla ryhmällä. Yleisen oppimäärän opetussuunnitelma otetaan laajemmin käyttöön elokuussa 2024. Musiikin varhaiskasvatuksen toiminnan kehittäminen on käynnissä. Tavoitteeksi on asetettu Kuvataidekoulun oppilasmäärän saaminen koronaa edeltävälle tasolle.

Palvelualueen oppilaitosten näkyvyyttä parannetaan sekä kehitetään näyttely- ja tapahtumatoimintaa.

Myös **kulttuuri- ja kirjastopalveluissa** on meneillään uuden palvelualueen muodostusvaihe. Palvelualueelta 26 henkilöä osallistuu vuoden kestävään tuotekehittäjän erityisammattitutkinnon suorittamiseen, jossa haemme uusia tulevaisuuden edellyttämiä yhteisiä toimintatapoja ja –malleja teemalla “Ikkunoita uuteen”.

Vantaan kulttuurilapset –toiminta vuonna 2023 ja sen jälkeen syntyneille on käynnistynyt. Ilmoittautumisia mukaan toimintaan on kevätkaudella tullut odotettua hitaammin, mikä vaatii panostusta viestintään ja markkinointiin.

Tempo-orkesteritoiminnan siirtyminen hallinnollisesti musiikkiopistosta lasten ja nuorten kulttuuripalveluita saattaa tuoda mukanaan taloudellisia haasteita.

Håkansbölen kartanoalueen kehittämistyössä on aloittanut projektikoordinaattori. Alueen visio- ja hallintomalliesitystä on valmisteltu päätöksentekoon. Lisäksi on

aloitettu seuraavien vuosien toimintasuunnitelmien suunnittelu, osallisuustoimenpiteet sekä kesän tapahtumatuotannon koordinointi.

Vantaan juhlavuosi 2024 suunnittelun ja valmistelun aloittaminen, mutta varsinainen työ käynnistyy seuraavan raportointikauden aikana, kun uusi koordinaattori on aloittanut tehtävässään.

Asiakkaiden lainat ja käynnit kirjastoissa ovat lisääntyneet viime vuoteen verrattuna. Kirjastopalveluiden alkuvuosi on merkinnyt paneutumista uuden Kivistön kirjaston käyttöön saamiseen liittyviin asioihin sekä kalustekilpailutusten käynnistämiseen että uuden henkilöstön rekrytointeihin. Uusi hanke on käynnistynyt varhaiskasvatuksen kanssa monikielisten lapsiperheiden lukemiseen innostamiseksi. Tikkurilan kirjastotalon peruskorjauksen hankesuunnitelma valmistuu keväällä. Helmet-kirjastojen yhteistyönä on työstetty uutta hakuportaalia: Helmet-Finnan käyttöönottoa.

Liikunnan palvelualueen toiminta on toteutunut suunnitellusti. Vantaan liikkumisohjelman laatiminen on käynnistynyt. Ohjelmassa luodaan koko kaupungin yhteiset tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet, joiden avulla lisätään asukkaiden arkiliikkumista ja fyysistä aktiivisuutta.

Hakunilan tekojäiden ja lähiliikuntapaikkojen rakentaminen etenevät. Elmon urheilupuiston esirakentaminen ja uimahallin suunnittelu jatkuvat.

Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden uusi palvelualue on käynnistynyt ja alkuvuosi on mennyt järjestäytyessä. Yhteisöpalveluiden liittyminen palvelualueeseen on sujunut hyvin ja yhteistyötä on lähdetty rakentamaan.

Alueellisessa nuorisotyössä alkuvuodesta syventynyt henkilöstöpula vaikuttaa voimakkaasti erityisesti työssä jaksamiseen ja kehittämiseen. Henkilöstön saatavuuteen on ryhdytty tekemään toimenpiteitä esimerkiksi viestinnän keinoin ja isompi kampanja Seuren kanssa on käynnistymässä.

Nuorten aikuisten harrastustoimintaan on todella paljon tulijoita ja määriä on välillä jouduttu rajaamaan henkilöstömäärien vuoksi. Nuorten aikuisten omaehtoisia toimintamuotoja pyritään kehittämään.

Rinnalla kulkien nuorisotyö laskuun –hanke on päättymässä heinäkuun lopussa. Hankkeen tulokset ovat olleet erittäin hyvät (noin 300 mukana olleesta nuoresta noin 63 % on työllistynyt tai ohjautunut opintoihin). Toiminta pyritään vakinaistamaan. Etsivä nuorisotyö sai Avilta tulevan kauden rahoituspäätöksen ja etsivä jatkaa 15 hengen työntekijäresurssilla myös seuraavan vuoden.

MEK-rahoituksella aloittavat yhteisökehittäjät tuovat lisäpanoksia alueelliseen yhteisötyön kehittämiseen. Ruoka-avun jakomäärissä oli uhkakuva laskusta hävikkiruuan vähentyessä. Asiaan on puututtu ja jakomäärät saatu pidettyä ennallaan laajentamalle yhteistyökumppaniverkostoa.

Sovittelutoimisto liittyi yhteisöpalveluihin vuoden alusta hyvinvointialueuudistuksen myötä. Siirtymä on sujunut hyvin ja sovittelutoimisto jatkaa lakisääteistä toimintaansa uudella palvelualueella.

14 KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

Toimialan talousarvion toteumaennuste

1 000 €	TP 2022	TA 2023	TOT 1-4	TOT-%	Ennuste
TOIMINTATULOT	288 885	286 088	89 041	31	286 088
TOIMINTAMENOT	-266 241	-240 034	-76 522	32	-243 427
TOIMINTAKATE	22 644	46 054	12 518	27	42 661

Palvelualueittain toteuma

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Kaupunkiympäristö			
Toimintatulot	**286 088**	**89 041**	**31**
Toimintamenot	**-240 034**	**-76 522**	**32**
Toimintakate	**46 054**	**12 518**	**27**
Kaupunkiympäristölautakunta yhteensä			
Toimintatulot	**5 924**	**2 222**	**38**
Toimintamenot	**-15 237**	**-4 264**	**28**
Toimintakate	**-9 313**	**-2 041**	**22**
Kaupunkiympäristölautakunta			
Toimintamenot	-167	-24	14
Toimintakate	-167	-24	14
Yhteiset palvelut			
Toimintamenot	-2 413	-642	27
Toimintakate	-2 413	-642	27
Kaupunkirakenne ja ympäristö			
Toimintatulot	5 924	2 222	38
Toimintamenot	-12 657	-3 598	28
Toimintakate	-6 733	-1 376	20
Kaupunkitilalautakunta yhteensä			
Toimintatulot	**280 164**	**86 819**	**31**
Toimintamenot	**-224 797**	**-72 259**	**32**
Toimintakate	**55 367**	**14 560**	**26**
Kaupunkitilalautakunta, bruttoyksiköt yhteensä			
Toimintatulot	82 347	20 648	25
Toimintamenot	-130 722	-42 169	32
Toimintakate	-48 375	-21 521	44
Kaupunkitilalautakunta			
Toimintamenot	-80	-9	12
Toimintakate	-80	-9	12

1 000 €	TA yhteensä	Toteuma	Toteuma %
Kadut ja puistot			
Toimintatulot	27 134	8 742	32
Toimintamenot	-39 613	-12 958	33
Toimintakate	-12 479	-4 216	34
Joukkoliikenne			
Toimintatulot	12 117	4 087	34
Toimintamenot	-62 300	-20 881	34
Toimintakate	-50 183	-16 794	33
Kiinteistöt ja tilat			
Toimintatulot	43 096	7 819	18
Toimintamenot	-28 729	-8 321	29
Toimintakate	14 367	-502	-3
Kaupunkitilalautakunta, nettoyksiköt yhteensä			
Toimintatulot	197 817	66 171	33
Toimintamenot	-94 075	-30 090	32
Toimintakate	103 742	36 081	35
Kiinteistöt ja tilat netto			
Toimintatulot	192 370	63 885	33
Toimintamenot	-89 088	-27 878	31
Toimintakate	103 282	36 006	35
Varikko			
Toimintatulot	5 447	2 287	42
Toimintamenot	-4 987	-2 212	44
Toimintakate	460	75	16

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

Vantaan ratikan suunnittelu on loppusuoralla. Kolmivuotisen jatkosuunnitteluvaiheen tulokset ja ratikan vaikutukset kokoava hankesuunnitelma on valmistunut. Alkavia asuinkerrostalohankkeita on aiempia vuosia vähemmän ja tonttikysyntä on vähäistä. Pientaloja rakennetaan viime vuosien tapaan. Kaupunkikeskusten suunnittelu etenee ja useita kaavamuutoksia on vireillä.

Käyttötalouden menojen ennustetaan ylittyvän 3,4 milj. euroa johtuen katujen ja puistojen kunnossapitokustannusten sekä tilahallinnan energiakustannusten ylityksestä. Toimitilainvestointien ennustetaan alittuvan 7,6 milj. euroa, mutta julkisen käyttöomaisuuden ylittyvän 8 milj. euroa. Toimialan sitovien tavoitteiden ennustetaan toteutuvan pääosin.

Talousarvion toteutuminen 2023

Käyttötalouden toimintakulujen arvioidaan ylittyvän katujen ja puistojen rakentamis- ja kunnossapidossa 2 milj. euroa ja tilahallinnan lämmitys- ja sähkökustannuksissa noin 0,9 milj. euroa. Lisäksi ylitystä on tulossa kiinteistönhoidossa sekä HSL:n kuntaosuuslaskutuksen muutoksen takia. Kunnossapitokaluston korkea käyttöaste alkuvuonna on lisännyt varikon polttoaine- sekä huolto- ja korjauskuluja, mutta nettotavoite on kuitenkin saavutettavissa.

Joukkoliikenteen lipputulot olivat vuoden 2019 tasolla. HSL:n alkuvuoden 2023 matkustajamäärät olivat koko HSL-alueella noin 15 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2019. Kuntaosuuslaskutuksessa on siirrytty käyttämään Espoon ja Helsingin mallia, mikä nostaa 2023 kuluja noin 0,3 milj. euroa.

Kaupunkiympäristön kokonaisinvestointien arvioidaan ylittyvän 0,4 milj. euroa. Julkisen käyttöomaisuuden investointien toteuma on vuoden ensimmäisellä kolmanneksella ollut maltillinen, mutta loppuvuoden toteuma tulee ylittämään varatut määrärahat. Määrärahojen ylitys aiheutuu sopimus- ja avustusvelvoitteiden täyttämisestä sekä rakennuskustannusten noususta. Ylitys painottuu liikennealueisiin (5,5 milj. euroa) ja urheilu- sekä virkistysalueisiin (2,3 milj. euroa). Toimitilainvestointien ennustetaan alittavan määrärahat noin 7,6 milj. euroa hankkeiden viivästymisten vuoksi. Kaupunginvaltuusto hyväksyi maaliskuussa kiinteän omaisuuden ostojen 16 milj. euron määrärahakorotuksen johtuen varsinkin Kielotie 13:n tontin ostosta.

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Vantaan kaupunkikeskusten kehittäminen etenee. Tikkurilan keskustan kaavarunko on hyväksytty kaupunginhallituksessa ja Aviapoliksen keskustan kaavaluonnos tuodaan toukokuussa päätöksentekoon. Keskustojen kaavahankkeet ovat edenneet myös mm. Myyrmäessä, Kivistössä ja Korsossa. Jokiniemen kampuksen kaavamuutosta on esitelty lautakunnalle huhtikuussa.

Yleisen rakentamisen suhdanteen takia alkavia asuinkerrostalohankkeita on alkuvuodesta ollut selvästi viime vuosia vähemmän. Myös kerrostalotonttien kysyntä on vähentynyt. Markkinan hiljeneminen ei näy vielä tänä vuonna valmistuvan kerrostalotuotannon määrässä, joten asuntotuotannon vuotuinen MAL-tavoite, 2 640 asuntoa, täyttynee. Alkuvuonna hyväksytyissä asemakaavoissa on yhteensä noin

17 000 k-m² uutta asuntokerrosalaa. Ennuste koko vuoden asuntokerrosalakertymästä on noin 300 000 k-m², mikä ylittää vuosittaisen tavoitteen 240 000 k-m². Ennusteeseen sisältyy useita asuntohankkeita, joissa on kaupungin toiminnasta riippumattomia epävarmuustekijöitä. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen lausuntovaihe siirtyi vuodenvaihteesta keväämmälle luonnoksen viimeisten muutosten takia, mikä siirtää sen hyväksymiskäsittelyn alkusyksyyn.

Vantaan ratikan vaikutustenarvioinnit ja kustannusarviot ovat valmistuneet, ja hankesuunnitelman hyväksyminen ja esitys ratikan rakentamisesta on edennyt kaupunkitilalautakunnasta kaupunginhallituksen käsittelyyn. Ratikan kaupunkikehitystä viitoittava kaavarunko valmistui alkuvuodesta hyväksymiskäsittelyyn. Ratikan asemakaavoista ja katusuunnitelmista noin puolet on asetettu ehdotuksina nähtäville, ja asemakaavoista ensimmäiset kuusi on hyväksytty. Viestinnässä on painotettu selkeää informaatiota ratikan tuloista ja kustannuksista. Huhtikuussa järjestettiin ratikasta kaikille avoin infotilaisuus hybridimallilla.

Pientaloasumisen lisäämiseen tähtäävän pientalo-ohjelman tilannekatsaus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle helmikuussa. Kehitys pientalojen rakennusluvissa on ollut hyvää myös tänä vuonna. Pientaloasemakaavoja on vireillä useita, mutta käynnissä on myös kriittistä keskustelua uusien pientaloalueiden rakentamisesta yleiskaavan rakentamisalueille nykyisiin metsiin. Lehmustontie 2 kaavamuutos on ollut nähtävillä huhtikuussa. Omakotitontteja on jatkuvassa myynnissä Hämevaarasta, Vapaalasta, Ylästöstä ja Simonkylästä. Tonttien kysyntä on ollut alkuvuodesta vähäistä ja tontteja on myyty vain yksi.

Resurssiviisauden tiekarttaa toteutetaan kaupunkiympäristön toimialalla 142 toimenpiteellä, joiden eteneminen raportoidaan Ympäristövahti-järjestelmään. Kaupunki on maankäytön keinoin edistänyt Vantaan Energian hiilinegatiivisuus-hankkeita, kuten Power to Gas -laitosta ja rakennuslupavaiheeseen edennyttä maanalaista lämmön kausivarastoa. Luonnos uudistetuista ympäristönsuojelumääräyksistä on ollut nähtävillä alkuvuonna, ja lintujen teemavuoden runsas luontoretkitarjonta on jo alkanut.

Sote- ja Pela-kiinteistöjen myynnin valmistelu etenee osin suunnitellusti. Myyntineuvonannon kilpailutus valmistuu huhtikuun lopulla. Vantaa-Kerava hyvinvointialueen käyttämien kiinteistöjen, jotka kaupunki on päättänyt laittaa myyntiin, vuokrasopimusneuvotteluja ei ole aloitettu hyvinvointialueen aikataulujen takia.

Asuinhuoneistoja on myyty yhdeksän kappaletta (788 000 euroa). Vuoden alussa hyvinvointialueelle siirtyi myös 119 ajoneuvoa.

Edellytyksiä uusille työpaikoille on luotu. Koivuhaassa myytiin tontin laajennusosa, joka mahdollistaa yrityksen työpaikkalisäyksen noin 400–500 henkilöllä. Vehkalan yritysalueelta vuokrattiin tontit kahdelle rakennusalan yritykselle, jotka työllistävät yhteensä noin 75 henkilöä. Vehkalan kinkereiden työpaikka-alueen kaavamuutos on nähtävillä huhtikuussa, ja Vehkalan länsiosan työpaikka-alueiden kaavoituksen lähtökohtia on selvitetty.

Kuusijärven pysäköintialueen laajennus ja grillipaikka ovat rakenteilla. Kuusijärven uutta hallintomallia on kehitetty yhteistyössä kaupunkikulttuurin toimialan kanssa.

Vantaan Tikkurilankosken puistoalueet veivät voiton Vuoden Ympäristörakenne 2022 -kilpailussa. Kaupungin katuverkolla otettiin käyttöön myös ensimmäiset nopeusvalvontakamerat yhteistyössä poliisin kanssa.

Myönteisen erityiskohtelun ohjelman (MEK) viime vuoden katujen ja puistojen hankkeita ja toimenpiteitä jatketaan. Kohteiden toteutus painottuu kesäkaudelle.

RAHASTOT

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston tarkoitus on edistää asuntotuotantoa, kiinteistöjen ja kiinteän omaisuuden hankintaa ja kehittämistä sekä talon- ja infrastruktuurin rakentamista ja elinkeinopolitiikan tukemista.

Rahaston pääoma oli vuoden 2022 tilinpäätöksen mukaan 100.223.293,61 euroa. Lainasaamisten määrä oli 68.852.182,86 euroa. Arvio vuoden 2023 aikana rahastoon palautuvista lyhennyksistä on 9.112.373,62 euroa ja koroista 2.371.670,05 euroa. Rahaston käytettävissä oleva määrä vuoden 2023 alussa on 31.371.110,75 euroa.

Alkuvuonna 2023 rahastosta ei ole myönnetty uusia lainoja tai avustuksia.

Vahinkorahasto

Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana rahastosta on maksettu noin 535 000 euroa, josta noin 21 000 euroa on toiminnasta aiheutuneita vahinkoja, noin 510 euroa vastuuvahinkoja ja noin 514 000 euroa vakuutusmaksuja.

Toteutumistietojen perusteella käyttösuunnitelman arvioidaan toteutuvan.

INVESTOINNIT

1 000 €	TA 2023	TOT 1-4	TOT-%	Ennuste
INVESTOINTITULOT	**6 013**	**1 324**	**22,0**	**6 013**
Rakentaminen	**-93 190**	**-15 528**	**16,7**	**-85 600**
Uudisrakentaminen	-46 830	-8 850	18,9	-42 000
Korjausrakentaminen	-44 570	-6 653	14,9	-41 900
Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt	-1 790	-25	1,4	-1 700
Aineeton omaisuus	**-7 950**	**-1 845**	**23,2**	**-8 039**
Julkinen käyttöomaisuus	**-39 000**	**-11 410**	**29,3**	**-47 000**
Liikennealueet	-24 760	-7 274	29,4	-30 300
Urheilualueet	-2 920	-290	9,9	-4 500
Virkistysalueet	-615	-643	104,5	-1 300
Ympäristörakentaminen	-3 855	-749	19,4	-3 700
Yhteishankkeet	-850	-343	40,3	-1 200
Vantaan ratikka	-6 000	-2 111	35,2	-6 000
Irtain omaisuus	**-9 805**	**-1 148**	**11,7**	**-9 805**
Kiinteä omaisuus	**-26 000**	**-7 488**	**28,8**	**-26 000**
Osakkeet ja osuudet	**-3 800**	**0**	**0,0**	**-3 800**
INVESTOINTIMENOT	**-179 745**	**-37 419**	**20,8**	**-180 245**
INVESTOINNIT NETTO	**-173 733**	**-36 095**	**20,8**	**-174 232**

Rakentaminen

Toimitilainvestointeihin on vuodelle 2023 käytettävissä 93,13 milj. euroa. Investointien ennustetaan tänä vuonna alittavan määrärahat noin 7,6 milj. euroa.

Uudisrakentaminen

Uudisrakennusten investointikustannusten ennustetaan alittavan määrärahat noin 4,8 milj. euroa. Alitus johtuu usean 2023 hankealoituksen siirtymisestä myöhempään ajankohtaan. Hankkeiden aikataulupoikkeamat johtuvat henkilöresursseista, rakentamisen markkinatilanteesta sekä asemakaavoituksen, suunnitelmien ja rakentamisen valmistelun viiveistä.

Kuusijärven täydennysrakentaminen päästään aloittamaan työohjelmasta poiketen vasta vuoden vaihteessa, jolloin määrärahoja jää käyttämättä tänä vuonna 2,4 milj. euroa. Myös Karhunkierroksen päiväkodin hankevalmistelu ja asemakaavoitus ovat vielä kesken, jolloin määrärahoista jää käyttämättä 1,4 milj. euroa. Kelokuusen päiväkodin rakentamiseen käytetään tänä vuonna 1,0 milj. euroa budjetoitua vähemmän.

Ensimmäisellä osavuosikatsausjaksolla (1–4/2023) valmistui osin kaupungin rahoituksella toteutettu Kivistön koulualueen pysäköintilaitos. Rakennusvaiheessa olivat Latupuiston, Kelokuusen, Korson ja Patotien päiväkodit.

Suunnitteluvaiheessa olivat Kanniston koulun II vaihe, Aviapolis II päiväkoti, Karhunkierroksen päiväkoti, Mårtensdals bildningsrum päiväkoti, Elmon uimahalli, Hoivatila Vuorikummun laajennus ja Vaskivuoren lukion laajennus sekä Kytöpuiston, Itä-Hakkilan ja Ilolan koulujen yhteinen väistötilapaviljonki.

Tarveselvitys- ja hankesuunnitteluvaiheessa olivat Tikkurilan alueen koulun laajennus, Kaskelan I päiväkoti, Kivistön III päiväkoti, Kivistön päiväkoti II, Matarin päiväkoti, Tikkurilan II päiväkoti sekä Kuusijärvihanke.

Esiselvitysvaiheessa olivat Korso-Koivukylä kouluverkon esiselvitys vammaisopetuksen tilatarpeet huomioiden, Tikkurilan kouluverkkoselvitys mukaan lukien IB-linjan tilatarpeet sekä koko kaupungin kattava kirjasto- ja asukaspalveluiden ja nuorison toimitilaverkkoselvitys. Alkuvuodesta valmistuivat Kivistön kouluverkkoselvitys ja Hakunilan päiväkotiverkkoselvitys.

Konserniyhtiöiden uudishankkeita kaupungin toimitiloiksi ei valmistunut tarkastelujaksolla. Jokiuoman päiväkoti oli vielä alkuvuodesta rakennusvaiheessa.

VTK Kiinteistöt Oy:n hankkeista suunnitteluvaiheessa olivat Varia Vehkalan uudet toimitilat sekä Kansainvälisen koulun tilamuutokset ja pintaremontti. VTK Kiinteistöt Oy:n hankkeista hankevalmisteluvaiheessa olivat Oppimiskampuksella toisen asteen koulutuksen tilat Tikkurilan lukiolle, Ammattiopisto Varialle, Aikuisten perusopetukselle ja aikuisopistolle sekä Aviapoliksen uusi lukio ja Koillis-Vantaan liikuntahalli.

Kaupunkikonsernin ulkopuolisista vuokrahankkeista rakennusvaiheessa olivat 2023 valmistuva Kivistön palvelukeskittymä, josta kaupungille on vuokrattu kirjasto-, asukas- ja nuorisotiloja sekä leasing-hanke Ruusupuun päiväkoti.

Korjausrakentaminen

Korjausrakentamisen kustannusten ennustetaan alittavan määrärahat noin 2,67 milj. euroa. Arvioitu alitus johtuu pääosin henkilöstöresurssipulan aiheuttamista hankkeiden aikatauluviiveistä, materiaalien saatavuusongelmista sekä

päiväkotikorjausten väistötilojen puutteesta. Päiväkotihankkeet ajoitetaan väistötilojen käyttöajan mukaan.

Suurimmat poikkeamat työohjelmaan syntyvät Mårtensdals skolan peruskorjaus- ja muutostöiden aloituksen myöhästymisestä (1,0 milj. euroa) ja Leppäkorven puukoulun peruskorjauksen suunnittelun viivästymisestä (1,3 milj. euroa). Lisäksi Myyrmäen toimintakeskuksen peruskorjaus- ja muutostyöt odottavat vuokrasopimuksen hyväksymistä (1,1 milj. euroa).

Tarkastelujaksolla suurimmista hankkeista valmistuivat

- Vallinojan päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Seljapolun päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Länsimäen hammashoitolan muutostyöt
- Länsimäen terveysaseman hammashoitolan laajentaminen

Rakennusvaiheessa olivat

- Jokiniemen entisen lukion muutos- ja korjaustyöt
- Länsimäen terveysaseman maalauskorjaustyöt
- Kaupungintalon ikkunoiden uusiminen
- Ylästön päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Mistelin päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Kaivokselan koulun välttämättömät korjaustyöt
- Dickursby skola, vanhojen puuikkunoiden kunnostus/uusiminen
- Tikkurilan nuorisotalo Tonttulan korjaustyöt
- Katrinebergin kartanon ulkoalueiden korjaustyöt

Suunnitteluvaiheessa olivat

- Leppäkorven puukoulun peruskorjaus
- Hakunilan lisäoppimistilat
- Jokivarrenkoulun tilamuutokset
- Kanniston koulun tilamuutokset
- Kulomäen koulun tilamuutos- ja korjaustyöt
- Kytöpuiston koulun muutos- ja korjaustyöt
- Seutulan päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Päiväkummun päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Nissaksen päiväkodin osittainen peruskorjaus

- Kulttuuritehdas Vernissan peruskorjaus
- Vaskivuoren lukion korjaus- ja muutostyöt laajennuksen yhteydessä
- Mårtensdals skolan korjaus- ja muutostyöt
- Pähkinänsärkijän päiväkodin tekninen osakorjaus
- Nuorisotila Wintin talousrakennusten peruskorjaus
- Kulttuuritalo Martinuksen tapahtumapuiston rakentaminen
- Ylästön, Vallinojan, Päiväkummun, Nissaksen päiväkotien korjaustyöt

Tarveselvitys- tai hankesuunnitteluvaiheessa olivat

- Kivimäen koulun peruskorjauksen 2. vaihe
- Simonkallion koulun muutos- ja korjaustyöt
- Viertolan koulun muutos- ja korjaustyöt
- Tikkurilan kirjastotalon peruskorjaus
- Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjaus
- Päiväkotien osakorjaukset (Mistelli, Riihipelto, Seutula, Peltovuori, Jönsas ja Ankka-lampi)

Hyvinvointialueen hankkeista Myyrmäen toimintakeskuksen peruskorjaus ja Vuorikumpu hoivatilojen korjaus- ja muutostyöt laajennuksen yhteydessä odottavat vielä vuokrasopimusten hyväksymistä.

Sisäilmaongelmien selvitys- ja korjaustyöt jatkuivat useissa kohteissa ja hankkeita toteutetaan erillismäärärahan puitteissa pääosin kesän aikana.

Energiansäästöhankkeiden osalta sähköautojen latausasemien rakentaminen ja lämmitysjärjestelmien muutostyöt jatkuivat. Hakunilan urheilupuiston alueellinen energiaratkaisu oli suunnitteluvaiheessa.

Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt

Vuokra- ja osaketilojen muutostöiden kustannusten ennustetaan toteutuvan lähes budjetin mukaisena. Budjetti on koottu pääosin varauksista pikaisia muutos- ja korjaustarpeita varten perustuen aikaisempien vuosien toteumiin. Lasten kulttuurikeskus Toteemin korjaustyöt olivat suunnitteluvaiheessa.

Sisäilmakorjausten arvioidaan toteutuvan 0,2 milj. euron budjetin mukaisesti.

Aineeton omaisuus

Aineettoman omaisuuden investointeja on toteutunut 1,7 milj. euroa. Investointiohjelman ennustetaan toteutuvan budjetin mukaisesti vuoden loppuun mennessä. Ohjelmasta valmistui mm. Digione hankkeessa useita integraatioita ja Matti -järjestelmän jatkokehitysprojektissa saatiin täydennettyä järjestelmän toiminnallisuuksia. Päättyneellä kvartaalilla lisäksi suljettiin projektit, joiden myötä tuotiin kuntalaisille paremmat tavat ilmoittautua, varata ja maksaa tapahtumiin ilmoittautuminen ja edellytykset parantaa kaupungin tilojen vapaa-ajan käyttöä.

Julkinen käyttöomaisuus

Hyvän suunnitelmatilanteen johdosta uusia hankkeita on saatu käynnistettyä rakentamisohjelman mukaisesti. Talousarvion mukaisista määrärahoista on käytetty neljännes.

Merkittävimpiä käynnissä olevia liikennealueiden hankkeita ovat Manttaalitien ja Pyhtäänkorventien sekä Annefredin alueen kunnallistekniikka. Valmistuvia merkittävimpiä kohteita ovat Luhtitie, Riipiläntien 2. vaihe sekä Kiilan vesihuolto. Ympäristörakentamisen merkittävimpiä alkavia kohteita ovat Viherpuiston asukaspuisto ja Tikkurilan keskuspuiston itäosa. Urheilualueista jatkuvana kohteena on Hakunilan urheilupuiston tekojääkenttien rakentaminen sekä uutena Hakunilan urheilupuiston lumetuskontti. Virkistysalueiden osalta jatkuvat Kuusijärven alueen kehittämiskohteet. Yhteishankkeena valtion kanssa toteutettava Kehä III parantaminen valmistuu kesällä 2023.

Vantaan ratikan suunnittelu on edistynyt katusuunnittelun, asemakaavoituksen ja kaavarunkotyön osalta. MAL-avustusta on myönnetty valtiolta vuosien 2021–2023 suunnittelukustannuksiin. Ratikan asemakaavaehdotuksista on käsitelty kaupunkiympäristölautakunnassa 16 kappaletta (noin 72 %), ja katu- ja puistosuunnitelmaehdotuksia on ollut nähtävillä 26 kappaletta (noin 46 %). Tarkoituksena on saada kaikki ratikan asemakaavat ja katu- ja puistosuunnitelmat nähtäville vuoden 2023 aikana.

Irtain omaisuus

Kaupunkistrategia ja -johdon toimialan irtaimen omaisuuden hankintoihin on Työllisyyspalveluiden Vernissakadun toimitilojen kalustamiseen varattu 50 000 euroa, josta on toteutunut tähän mennessä 6 prosenttia.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan irtaimen omaisuuden määrärahan ennustetaan toteutuvan suunnitelman mukaisesti.

Kaupunkikulttuurin toimialan irtaimen hankinnat ovat toteutumassa suunnitellusti.

Kaupunkiympäristön toimialan irtaimesta omaisuudesta saatujen tarjousten perusteella hankintasuunnitelma ajoneuvo- ja konekaluston osalta näyttää toteutuvan. Myös muiden hankintojen odotetaan toteutuvan katujen ja puistojen palvelualueella. Maatutkimuksen kairavaunun kilpailutuksen hankintapäätös on valmistelussa.

Kiinteä omaisuus

Vuoden 2023 talousarvioon oli budjetoitu kiinteistöt ja tilat palvelualueen käyttöön kiinteän omaisuuden ostoon 7 milj. euroa. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 16 milj. euron määrärahakorotuksen kiinteän omaisuuden hankintoihin. Korotuksesta 10,65 milj. euroa aiheutuu Kielotie 13 tontin ostosta terveys- ja hyvinvointikeskuksen tarpeisiin. Kielotie 13 tontin ostoa koskeva päätös lainvoimaistuu toukokuussa.

Kiinteää omaisuutta on hankittu vapaaehtoisin kaupoin ja yhdellä etuosto-oikeuden käytöllä noin 13,7 ha strategisesti merkittäviltä alueilta esimerkiksi Hakkilasta, Korsosta ja Myllykylästä. Maanhankintoihin on käytetty noin 7,2 milj. euroa. Vuoden 2023 talousarvioon on budjetoitu maa-alueiden kunnostukseen 3 milj. euroa. Kulukehitys on alkuvuodesta ollut maltillinen, noin 0,2 milj. euroa.

Osakkeet ja osuudet

Osakemyyntejä on toteutunut 30.4. mennessä 0,4 milj. euroa. Talousarvioon on varattu osakkeiden hankintaa varten 3,8 milj. euroa. Ostoja ei ole toteutunut 30.4. mennessä.

HENKILÖSTÖ

Henkilöstömäärä	30.4.2022	30.4.2023
Kaupunkistrategia ja johto	532	509
Kaupunkikulttuuri	700	700
Kasvatus ja oppiminen	5 658	5 747
Kaupunkiympäristö	639	659
Yhteensä	**7 429**	**7 615**

Lähteet: Vuoden 2022 henkilöstömäärät on raportoitu eHIJAT-henkilöstötietojärjestelmästä sekä HUS Asvian Prima palkanlaskentajärjestelmästä. Vuoden 2023 henkilöstömäärät on raportoitu uudesta Hertta-henkilöstötietojärjestelmästä.

Taulukosta on vuoden 2022 osalta kokonaishenkilöstömäärästä poistettu vertailun sujuvoittamiseksi kokonaan Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle siirtynyt henkilöstö (Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos, Sosiaali- ja terveystoimi sekä Suun terveydenhuollon liikelaitos). Määristä on vähennetty myös vuoden 2022 osalta kasvatuksen ja oppimisen toimialan oppilashuollosta Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle siirtyneet 100 henkilöä. Lisäksi henkilöstön yhteensä-luvusta on poistettu muilta toimialoilta Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle siirtyneiden laskennallinen määrä vertailun helpottamiseksi. Kasvatuksen ja oppimisen (93 hlöä) sekä Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi (141 hlöä) luvuista puuttuvat määräaikaiset sivuviranhaltijat.

Henkilöstömäärän ja palkkamenojen kehitys

Henkilöstömäärä kasvoi 186 hengellä edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Palkkamenot olivat 96,1 milj. euroa, joka on 4,9 milj. euroa (5,1 %) enemmän kuin edellisenä vuotena. Palkkamenoja kasvatti kuntapuolen sopimusratkaisu 2022–2025, jonka laskennallinen vaikutus palkkamenojen kasvusta selittää noin 2,5 prosenttia sekä henkilöstömäärän kasvu.

Palkkamenot 30.4.2022 tilanteesta ovat Vantaan kaupungin talousohjauksesta.

Henkilöstön saatavuus

Varhaiskasvatushenkilöstön rekrytointi ja rekrytointikäytäntöjen nopea muutos jatkuu: Rekrytoinnit ovat muuttuneet hakijalähtöisiksi keskitetyn rekrytointimallin pilotoinneissa. Hakijan toiveita kuunnellaan tarkasti ja vuoropuhelua käydään tiiviisti. Tämä tarkoittaa sitä, että keskitetty rekrytointi kierrättää kandidaatteja useammassa päiväkodissa ja hakija valitsee itselleen sopivamman tuntuisen yksikön ja esihenkilön. Prosessit saattavat venyä, joka haastaa myös keskitetyn rekrytoinnin resurssia.

Henkilöstön kehittäminen

Osaamisen kehittämistä on viety eteenpäin toimialoilla ja palvelualueilla laadittujen koulutussuunnitelmien mukaisesti. Osaamisen kehittämisen vuosikellot ja toimialojen osaamisen kehittämistyöryhmät toimivat toimialoilla suunnitelmien mukaisesti.

Vantaan kaupungin ammatillisen lisä- ja täydennyskoulutuksen / henkilöstökoulutuspalvelun tuottajana toimii Metropolia ammattikorkeakoulu. Yhteistyö Metropolian kanssa on vakiintunut toimintamuoto ja perustuu vuosikellopohjaiseen systemaattiseen osaamisen johtamisen malliin.

Esihenkilöille on toteutettu avoimena erilaisia valmennuksia johtamisen kehittämiseen. Näitä mm Esimiehenä Vantaalla- valmennus sekä erilaiset lyhyemmät esimiesten työpajat, luennot tai ryhmäcoaching-ohjelmat. Vantaan strategian painopiste Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella näkyy edelleen johtamisosaamisen kehittämisessä. Hr-järjestelmistä käytössä ovat Osuma koulutusten hallintajärjestelmä sekä Oppiva verkko-oppimisalusta, jonne toimialat voivat halutessaan luoda myös omia koulutuksiaan. Osumassa on vuoden alussa otettu käyttöön korttikoulutusten ja lupien osio.

Kaupunki aloitti vuoden mittaisen yhteistyökokeilun Eduhouse Oy:n kanssa. Kaikilla Vantaan kaupungin työntekijöillä on pääsy Eduhousen verkkokoulutuksiin ja webinaareihin. Kokeilun tavoitteena on kokeilla laajaa verkkokoulutusten käyttöä koko henkilöstön osaamisen kehittämisessä vuoden ajan. Kokeilun kautta saadaan tietoa ja kokemusta verkkokoulutusten käytöstä ja niiden tarpeellisuudesta.

Saatavuusohjelman toimeenpanon tukena on vuoden 2023 ajan käytettävissä erillinen kehittämisraha, jota toimialat ovat hakeneet jonkin verran lähijohtamisen tai työyhteisöjen kehittämiseen. Kohderyhmänä erityisesti yksiköt, joilla henkilöstön saatavuushaasteita sekä heikot Kunta10-tulokset. Lisäksi Saatavuusohjelman toimenpiteinä käynnistetty kaupunkitasoisen perehdytysohjelman sekä vertaismentorointimallin rakentaminen sekä perehdyttämisen tukimateriaalin päivittäminen. Palvelualueet saavat myös lähtöpalautteet käyttöönsä. Erityisesti varhaiskasvatuksen työntekijöiden ammatilliseen pätevöitymiseen on ohjattu omaehtoisen koulutuksen tukea kaupunkitasoisesti.

Työhyvinvoinnin ja työsuojelun arviointia ja tuloksia

Lääkärikeskus Aava aloittanut uutena työterveyshuoltokumppanina tammikuun alussa varhaiskasvatuksen ja kaupunkiympäristön alueilla. Terveystalo jatkaa toisena työterveyshuoltokumppanina muiden toimialojen kanssa. Uusi varhaisvaiheen työkalu Työkykyvalmentaja on otettu kokeiluun työterveyshuollon palveluissa vuoden 2023 ajaksi kummallakin toimijalla.

Ajalla 1–4/2023 sairauspoissaoloprosentti on 3,25 (lähde Hertta). Verrattuna alkuvuoden 2021 sairauspoissaoloprosenttiin suunta näyttää laskevalta, mikä on erinomainen asia. Tuunatun työn päivien osuus suhteessa sairauspoissaolopäiviin ajalla 1–4/2023 on ollut 0,91 prosenttia. Esihenkilön luvalla olevia sairauspoissaoloja on ollut 40 prosenttia kaikista sairauspoissaoloista.

Tiivis yhteistyö Kevan kanssa eri hankkeissa käynnistynyt ja jatkuu. Vantaan kaupunki on edelleen mukana Kevan Kestävää työelämää on julkisen alan työkykyhankkeessa, jonka tavoitteena on vahvistaa julkisen alan työntekijöiden työkykyä. Vantaa osallistuu hankkeen kahteen projektiin: Data-analytiikan palvelujen kehittäminen työkyvyttömyysriskien ennakointiin ja vaikuttavan työkykyjohtamisen tueksi sekä Digitaalinen toiminnanohjauspalvelu työnantajien työkykyjohtamisen tueksi. Lisäksi Vantaalla jatkuu vielä Kevan rahoittama Kestävä työkykyhanke, jossa kestävän työkyvyn varhaisen tuen palveluita on kokeiltu. Lisäksi Kevan kanssa on tehty yhteistyötä sairauspoissaolojen ratkaisukeskeisessä tiedon analyysiprosessissa varhaiskasvatuksessa. Tavoitteena on ymmärtää sairauspoissaolojen taustalla olevia syitä, joihin työpaikalla voidaan vaikuttaa.

Vuoden 2023 alussa otettiin käyttöön uusi päihdeohjelma Piilottelusta puheeksi. Tavoitteena on havaita päihteidenkäyttö varhaisessa vaiheessa sekä toimia kaikilla työpaikoilla yhdenvertaisesti päihdehaittojen ehkäisemiseksi. Vuosille 2023 laaditussa työsuojelun toimintaohjelman painopistealueet ovat:

1. Väkivallan, väkivallan uhan ja häirinnän torjunta,
2. ennakointi ja tapaturmien ehkäisy sekä
3. vastuullisen työkäyttäytymisen edistäminen.

Työturvallisuusjärjestelmä Tutkaan tehtyjen työturvallisuusilmoitusten kokonaismäärä pysyi lähes samalla tasolla kuin edellisen vuoden vastaavana aikana (hyvinvointialueelle siirtyneiden tekemät ilmoitukset poistettu vertailusta), mutta ilmoitusten laadussa oli suuri muutos: Uhka-väkivaltailmoituksissa lisäystä oli 66 prosenttia (3 kk / 2022: 590 kpl ja vastaava aika v. 2023: 977 kpl). Vähentyneet ilmoitukset liittyivät pääasiassa korona-altistumiseen. Eniten uhka-väkivaltailmoituksia tehnyt ammattiryhmä oli opettajat, toisena avustajat, kolmantena varhaiskasvatuksen opettajat ja neljäntenä lastenhoitajat. Kaikissa näissä ammattiryhmissä ilmoitusten määrä lisääntyi. Yleisin tapahtumapaikka ilmoituksissa oli luokkatila, toisena pienryhmätila, kolmantena aula- ja neljäntenä pihatila. Yleisin tapahtuman luonne ilmoituksissa oli raapiminen, pureminen, sylkeminen tai ruhjominen, mutta nyt ilmoituksia oli merkitty myös pitkäkestoisen fyysisen tai psyykkisen kuormituksen luokkaan.

VANTAAN KAUPUNGIN SUURIMMAT TYTÄRYHTIÖT

Suurimpien tytäryhtiöiden osavuosiraportissa raportoidaan näiden toimintaa ja taloutta ajalta 1.1.-30.4.2023. Raportin tiedot perustuvat konserniohjauksen lähettämiin, yhtiöiden toimitusjohtajien huhtikuun 2023 loppuun mennessä palauttamien Targetor-raportoinnin tietoihin.

Yhtiöiden toimittamat tulos- ja tasetiedot ovat tietojen keruuhetkellä olleet vielä osin keskeneräisiä, mistä johtuen huhtikuun osalta toimitetut tiedot ovat ennusteita. Yhtiöiden kokoeroista, toimialojen- ja toiminnan erilaisuuksista sekä toimitusjohtajien toimittamien raporttien sisällöstä johtuen raportoinnissa on vaihtelua yhtiöiden välillä. Lisätietoa yhtiöistä antavat niiden toimitusjohtajat sekä konserniohjaus.

Vantaa
Vanda

TYTÄRYHTIÖIDEN OSAVUOSIRAPORTTI 1-4/2023

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 13 §

SISÄLLYSLUETTELO

OLENNAISET TAPAHTUMAT VANTAAN KAUPUNKIKONSERNISSA JA KAUPUNGIN OSAKKUUSYHTEISÖISSÄ 1

SUURTEN TYTÄRYHTIÖIDEN TUNNUSLUKUJA 2

VANTAAN ENERGIA OY 3

VAV YHTYMÄ OY 6

VTK KIINTEISTÖT OY 9

VANTAAN TILAPALVELUT VANTTI OY 12

MERCURIA KAUPPAOPPILAITOS OY 15

KIINTEISTÖOSAKEYHTIÖT 18

Julkaisija
Vantaan kaupunki
05/2023
Konserniohjaus ja -valvonta
Kansikuva: Vantaan kaupungin Aineistopankki, Sakari Manninen

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 13 §

OLENNAISET TAPAHTUMAT VANTAAN KAUPUNKIKONSERNISSA JA KAUPUNGIN OSAKKUUSYHTEISÖISSÄ

Ukrainan sodan vaikutukset markkinoihin ovat alkaneet näkyvät edelleen osin konserniyhtiöiden toiminnassa. Monissa yhtiöissä raaka-aineiden, tarvikkeiden ja palveluiden saatavuuteen liittyvät riskit ovat nousseet selkeästi ja hintataso noussut yleisesti. Osin on myös havaittavissa toisenlaista kehitystä, sillä VAV raportoi saaneensa korjausurakoihin hyvin tarjouksia kuluneen kevään aikana. On kuitenkin todennäköistä, että yleinen hintatason nousu kasvattaa kauttaaltaan yhtiöiden menoja. Vantaa konserniin kuuluvien suurimpien yhtiöiden osalta yhtiökohtaisesti toimintaympäristön muutoksista ja tavoitteiden saavuttamiseen liittyvistä riskeistä sekä tulevaisuuden näkymistä kerrotaan yhtiökohtaisesti jäljempänä.

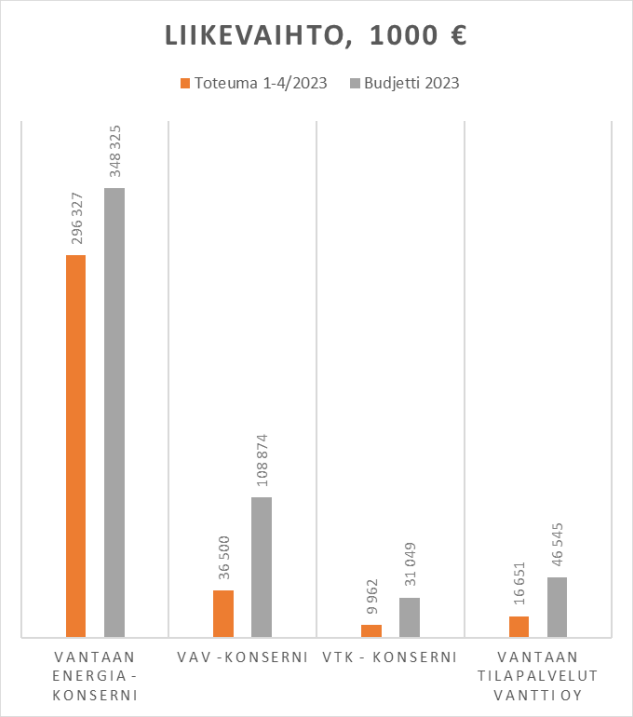
Konsernirakenteen tarkasteluun ja selkeyttämiseen liittyvät toimet sekä kaupungin tuottavuus- ja kasvuohjelman toteuttaminen jatkuivat tilikauden 2022 aikana. Konsernijaosto hyväksyi vuonna 2022 konserniohjauksen ja -valvonnan yksikön laatiman konserniomistusten kokonaisuutta tarkastelevan suunnitelman noudatettavaksi ohjeellisena toimenpidesuunnitelmana. Kevään 2023 aikana on edistetty Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen käytössä olevat tilat omistavien kiinteistöyhtiöiden Kiinteistö Oy Korson toimistokeskuksen sekä Kiinteistö Oy Vantaan Helikopteritukikohdan myyntiprojekteja sekä asunto-osakeyhtiöiden myyntiä. Kiinteistöosakeyhtiöiden myynti edellyttää kuitenkin sitä, että hyvinvointialueen kanssa saadaan neuvoteltua pitkäaikainen vuokrasopimus tiloja koskien.

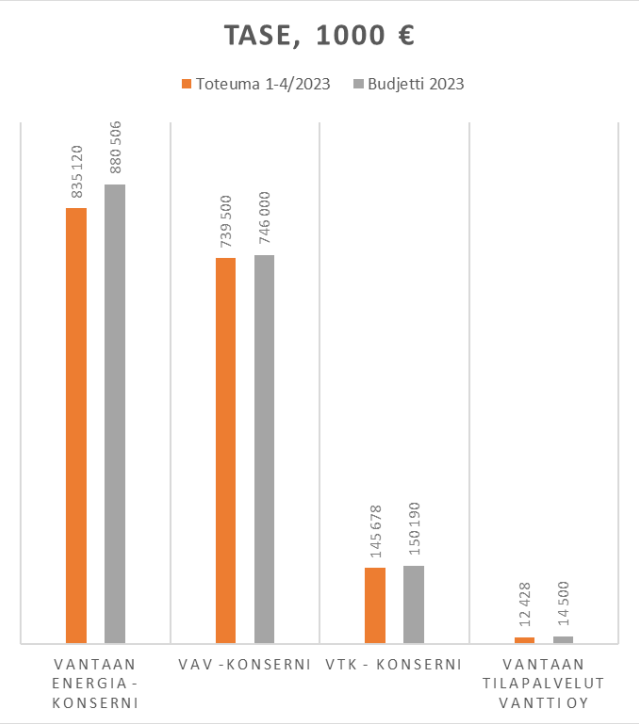
Hyvinvointialueuudistukseen liittyvät konsernijärjestelyt pantiin täytäntöön vuoden alussa 2023, kun kaupunki luopui Puro Tekstiilihuolto Oy:n ja Ab Det finlandssvenska kompetenscentret inom det sociala området:n omistuksistaan myymällä ne Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Vantaan kaupungin omistus Oy Apotti Ab:n osakkeista siirtyi lain nojalla hyvinvointialueelle. Lisäksi kaupunki myi osan Seure Henkilöstöpalvelut Oy:n osakkeista.

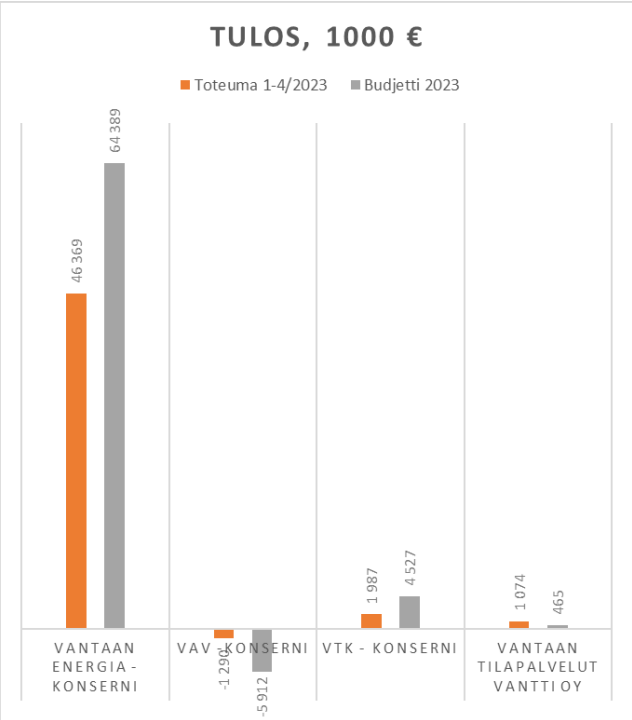
Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välinen liiketoimintakauppa astui voimaan vuoden 2023 alussa ateria- ja puhtauspalveluiden osalta. Liiketoimintakaupan myötä sosiaali- ja terveystoimen ateria- ja puhtauspalveluita hoitanut henkilöstö siirtyi liikkeenluovutuksen periaatteiden mukaisesti vanhoina työntekijöinä hyvinvointialueelle ja edelleen sen kilpailuttamalle palveluntuottajalle. Vartiointipalveluja koskevan liiketoimintakaupan valmistelu etenee, kun hyvinvointialue edistää omaa kilpailutustaan asiaan liittyen.

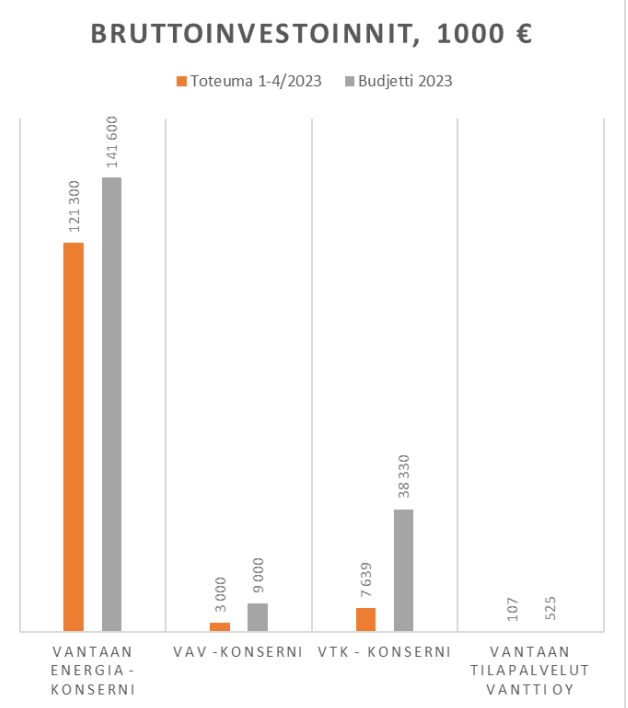
Kiinteistö Oy Pakkalankuja 11:n selvitystila päätetään, koska verohallinto ilmoitti valvovansa yhtiön omistaman tontin tasearvon ja reaaliarvon välisestä erosta johtuen verosaatavaa, mikäli kaupunki purkaa yhtiön selvitystilan kautta. Muut olennaiset tapahtumat konserniyhteisöissä raportoidaan yhteisökohtaisesti.

SUURTEN TYTÄRYHTIÖIDEN TUNNUSLUKUJA









VANTAAN ENERGIA OY

Vantaan Energia on yksi Suomen suurimmista kaupunkienergiayhtiöistä, joka tuottaa sähköä ja kaukolämpöä sekä myy lämpöpalveluita. Vantaan kaupunki omistaa yhtiöstä 60 prosenttia ja Helsingin kaupunki 40 prosenttia.

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Vantaan Energian tavoitteena on olla hiilinegatiivinen kiertotalousenergiayhtiö vuonna 2030, ja välitavoitteena on luopua fossiilisten polttoaineiden käytöstä mahdollisimman nopeasti. Toukokuussa 2022 käyttöönotettu, kaupan ja teollisuuden jätettä hyödyntävä jätevoimalan laajennus mahdollisti kivihiilen käytön lopettamisen normaalissa energiantuotannossa. Venäjän hyökkäyssotaa Ukrainaan seuranneet polttoaineiden- ja energiakaupan rajoitukset johtivat haasteisiin energiantuotannon polttoaineiden saatavuuksissa, mikä on aiheuttanut voimakkaan hintojen nousun. Vantaan Energia jätti Martinlaakson hiilivoimalan toistaiseksi huoltovarmuuskäyttöön lämmön ja sähköntuotannon riittävyyden varmistamiseksi poikkeuksellisissa olosuhteissa.

Vantaan Energia teki investointipäätöksen korkealämpötilalaitoksen rakentamisesta jätevoimala-alueelle ja suunnittelee uusia hiilinegatiivisuuteen tähtääviä investointeja. Yhtiö teki päätöksen siemenrahoituksesta Carbonaide Oy:öön. Start-up kehittää hiilidioksidin varastointia betoniin ja näin sen hiilijalanjäljen pienentämistä. Geotermisen energian tuotantolaitos valmistui Varistoon ja asiakkaiden hukkalämpöjen hyödyntäminen kasvaa. Korkealämpötilalaitoshanke sekä suunnitteluvaiheessa etenevät lämmön kausivarasto sekä sähköpolttoainelaitos ovat yhtiölle erityisen tärkeitä mahdollistaen sekä maakaasun käytön lopettamisen että pääkaupunkiseudun edullisen lämmön myös tulevaisuudessa. Yhtiön tuulivoiman tuotantokapasiteetti kasvaa ja yhtiö on mukana kehittämässä teollisen mittakaavan aurinkosähkön tuotantoa.

Tuloskehitys ja investoinnit

Vuodenvaihteessa 2022/2023 alkanut merkittävä sähkön markkinahinnan lasku on alentanut liikevaihto- ja liikevoittoennusteita merkittävästi. Myös jätteen heikompi saatavuus ja korkealla pysyneet biopolttoaineiden hinnat ovat vaikuttaneet negatiivisesti liikevoittoennusteeseen. Vuoden 2023 investointiennuste on pienentynyt sähköpolttoaine ja lämmön kausivarasto hankkeiden aikataulujen siirtymisen vuoksi. Investointitaso pysyy kuitenkin merkittävänä vuonna 2023 sekä tulevina vuosina yhtiön pyrkiessä hiilinegatiiviseksi vuoteen 2030 mennessä.

Avainluvut (K) 1000 €	**TA 2023**	**4/2023**
Liikevaihto	348 325	296 327
Liikevoitto	83 399	60 943
Tilikauden tulos	64 389	46 369

Taseen loppusumma	880 506	835 120
Henkilöstön lkm	352	356
Bruttoinvestoinnit	141 600	121 300
Quick ratio	1,3	1,2
Omavaraisuusaste	41,0	41,0
Pitkäaikainen vieras pääoma	402 067	400 558
Leasingvastuut	199 500	198 806

Tavoitteiden saavuttamiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Konsernin toimintaan kohdistuu riskejä, joista tärkeimmät on määritetty avainriskeiksi ja niille on laadittu hallintasuunnitelmat.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan konsernin riskienhallintaa on edelleen tehostettu tunnistettujen riskien osalta. Konsernin Venäjään liittyvät riskikokonaisuudet ovat erityisesti polttoaineiden saatavuuteen ja hintatasoon liittyvät riskit, raaka-aineisiin, tarvikkeisiin ja palveluihin kohdistuvat hinta- ja saatavuusriskit, tietoturvariskit sekä muut taloudelliset riskit. Projektitoimittajan toteutusvaikeuksien vuoksi Fennovoima irtisanoi ydinvoimahankkeen laitostoimitussopimuksen keväällä 2022. Vantaan Energia alaskirjasi osuutensa hankkeesta loppuvuonna 2022. Venäjän ja Ukrainan välisen sodan aiheuttamiin häiriötilanteisiin polttoaineiden ja energian saatavuudessa sekä voimakkaisiin hintamuutoksiin on varauduttu myös maksuvalmiutta parantamalla.

Monipuolinen ja kustannustehokas energiantuotantorakenne on Vantaan Energian vahvuus. Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja siitä seuranneet vaikutukset polttoainemarkkinaan nostavat energiantuotannon riskitasoa. Tulevaan ja sitä seuraaviin lämmityskausiin liittyen voimalaitosten käytettävyyttä varmistetaan hankkimalla riittävästi niin varsinaisia kuin varapolttoaineita sekä kriittisiä varaosia. Muutokset palvelujen, tarvikkeiden ja materiaalien hinnoissa ja saatavuuksissa saattavat vaikuttaa investointien etenemiseen ja kehityshankkeisiin. Kyberturvallisuuden parannustoimia sekä järjestelmien turvallisuustestauksia tehdään aktiivisesti.

Konsernin avainriskeihin kuuluu myös poliittisiin päätöksiin liittyvä riski. Alaan onkin energiamarkkinan nopean muutoksen vuoksi kohdistunut nopealla aikataululla valmisteltua sääntelyä, joiden vaikutusanalyysit ovat saattaneet jäädä puutteellisiksi.

Konsernissa tai toimialalla yleisesti voi toteutua myös riski suuresta häiriöstä energian tuotannossa tai toimituksessa asiakkaille. Häiriöiden juurisyynä voi olla esim. luonnontapahtuma, konerikko, suuronnettomuus tai inhimillinen virhe. Riskien hallinnan keinoina ovat tehokkaat kunnossapito-ohjelmat ja varautumissuunnittelu, sekä erilaisten kriisitilanteiden harjoittelu.

Vantaan Energia on kiertotalousenergiayhtiö, joka pyrkii omilla toimillaan vauhdittamaan vihreää siirtymää. Tuotannolliset kehityshankkeet ovat tässä avainasemassa ja huoltovarmuus on erittäin tärkeää. Menestyäkseen energiamarkkinan suuressa murroksessa Vantaan Energian on oltava innovatiivinen, rohkea ja

ketterä. Tulevaisuuden osaamistarpeisiin vastataan niin nykyisen henkilöstön osaamista kehittämällä kuin uusien osaajien rekrytoinneilla. Menestymiseen tarvitaan myös vahva kumppaniverkosto.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Tavoitetaso 2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Tuloksellisuus: Konsernin liikevoitto M€ Pääomatehokkuus: Konsernin ROIC Osingonjakotavoite: %-osuus tilikauden tuloksesta	57,4 M€ 5,7 % 18,0 MEUR (sama kuin edellisenä vuotena) vastaa 65 % VE Oy:n tilikauden tuloksesta, josta Voimaosakeyhtiö SF:n osakkeiden alaskirjaus (41,7 MEUR) poistettu.	59,1 M€ 6,2 % 50 %	60,9 M€ 7,6 % 50 %	Toteutuu täysin
Toiminnan laatuun liittyvät tavoitteet					
Työturvallisuus	Tapaturmia miljoonaa työtuntia kohti	3,3	3,9	3,3	Toteutuu täysin
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Henkilöstötyytyväisyys	Kysely, asteikko 1-5	3,9	3,9	4,0	Toteutuu täysin
Ympäristövastuuseen liittyvät tavoitteet					
Ilmastomuutoksen hillintä	Tuotannon ja hankinnan ominaispäästöt hiilidioksidin osalta, g/ kWh Fossiilisista polttoaineista luopuminen vuoteen 2026 mennessä.	135 Huoltovarmuustilanteen vuoksi sekä kivihiili että turve on otettu uudelleen käyttöön varmuuspolttoaineina	99 Toimenpiteet fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi.	120,5 Toimenpiteet käynnissä.	Toteutuu osittain
Vastuullisuusohjelman laatiminen	Ohjelman laatiminen		Ohjelman laatiminen	Ohjelman laadinta käynnissä.	Toteutuu osittain

VAV YHTYMÄ OY

VAV Yhtymä Oy on Vantaan kaupungin 100 %:sti omistama yhtiö. VAV-konserni koostuu emoyhtiö VAV Yhtymä Oy:stä sekä kolmesta tytäryhtiöistä: VAV Asunnot Oy, VAV Palvelukodit Oy ja VAV Hoiva-asunnot Oy:stä. VAV Asunnot Oy rakennuttaa ja hallinnoi valtion tukemia ara-asuntoja, jotka muodostavat enemmistön konsernin asuntokannasta. VAV Yhtymä Oy rakennuttaa ja hallinnoi muita kohtuuhintaisia asuntoja ja VAV Palvelukodit palveluasuntoja.

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Lipstikkakujasta tehty sisäinen tarkastus on käsitelty konsernijaostossa ja siitä saatu hankintoihin liittyvää omistajaohjausta. Yhtiöllä on meneillään hankintojen teemavuosi, jonka aikana hankintaosaamista koulutetaan koko henkilöstölle. Yhtiöön on kohdistunut ARA-tarkastus, joka aiheuttanut muutamia korjaustoimenpiteitä yhtiön toimintatapoihin. Yhtiössä valmistellaan vastuullisuusohjelmaa.

Tuloskehitys ja investoinnit

Korkea vuokrausaste takaa vakaan liikevaihdon kertymisen. Vuokrasaamisissa on hienoista nousua edelliseen vuoteen nähden. Vuokrasaamisista johtuvat häädöt ovat kasvaneet poikkeuksellisen paljon.

Rakenteilla oleva ARA-kohde Peltolantie 42 etenee aikataulun mukaisesti. Myös uusi kohde, Retiisikuja 2, ollaan vihdoin saamassa aloitukseen. Muita uudiskohteita ei ole vuodelle 2023 alkamassa.

Korjaustoiminta on hyvässä vauhdissa, ja korjauspuolen urakoihin saadaan erittäin hyvin tarjouksia.

Avainluvut (K) 1000 €	TA 2023	4/2023
Liikevaihto	108 874	36 500
Liikevoitto	7 124	2 550
Tilikauden tulos	-5 912	-1 290
Taseen loppusumma	746 000	739 500
Henkilöstön lkm	56	54
Bruttoinvestoinnit	9 000	3 000
Quick ratio	1,2	1,2
Omavaraisuusaste	20	32
Pitkäaikainen vieras pääoma	505 000	495 000
Leasingvastuut	0	0

Tavoitteiden saavuttamiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Uudisrakentamisessa edelleen vanhat, yhtiöstä riippumattomat ongelmat hidastavat uusien kohteiden aloituksia. Näitä ovat ARA-hintojen läpimenon vaikeus, sekä tonttipula. Yhtiö on käynyt vuoden 2023 tonttiohjelman läpi yhdessä kaupungin edustajien kanssa.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Tavoitetaso 2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Verotettava tulos (€) VAV Yhtymä Oy Verotettava tulos min. (€) VAV Asunnot Oy Verotettava tulos (€) VAV Palvelukodit Oy Verotettava tulos (€) VAV Hoiva-asunnot Oy		0 0 0 0	0 0 0 0 (pitkän aikavälin toteuma korjaukset huomioiden)	Toteutuu täysin 🟩
Asuntotuotanto	Asuntotuotanto (320 as./v)	187	115	115	Toteutuu täysin 🟩
Ylläpidon hoitokulujen muutos	Kiinteistöjen ylläpidon kustannusindeksi (2015 =100)		Maks. indeksin nousua vastaava kustannustason nousu	Pienempi kuin indeksin nousu	Toteutuu täysin 🟩
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet					
Asuntokannan arvon ja vuokrattavuuden säilyminen	PTS:n toteuttaminen Laajuus asuntoina ja kustannukset suhteessa budjetoituun (eur)		PTS:n mukaisten korjausten toteuttaminen 100 % PTS-budjetissa pysyminen (maks. 100 %)	100 % 100 %	Toteutuu täysin 🟩
Asiakastyytyväisyys	NPS (Net Promote Score)		38,0	22,74	Ei toteudu lainkaan ⬜
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Työtyytyväisyys	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)		Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailun keskiarvon	Toteutuu täysin 🟩
Terveysperusteiset poissaolot	%:a henkilöstöstä/v	3,1	3,5	3,1	Toteutuu täysin

Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet					
Vastuullisuusohjelman toteuttaminen			Yhtiön resurssiviisauden tiekartan päivittäminen*) ja ohjelman mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen.	Ohjelman laadinta käynnissä	Toteutuu osittain

*) Ohjelma toteuttaa Innovaatioiden Vantaa -strategiaa ja kaupungin resurssiviisauden tiekarttaa.

VTK KIINTEISTÖT OY

VTK Kiinteistöt Oy vuokraa kaupungille ja muille Vantaalla toimiville toimijoille kiinteistöjä, rakennuksia ja huoneistoja sekä toimii rakennuttajana ja kiinteistökehittäjänä vantaalaisissa kohteissa. Yhtiö toimii emoyhtiönä konsernissa.

Toiminta ja merkittävät tapahtumat

Konsernijaosto antoi 20.3.2023 § 5 ennakkosuostumuksen yritysjärjestelyyn, jossa VTK:n markkinoilla tapahtuva toiminta siirretään liiketoimintasiirrolla VTK:n perustamaan uuteen osakeyhtiöön (VTK out house). Järjestely on tarkoitus toteuttaa 2023/2024 vuodenvaihteessa. Verohallinnolta haetun ennakkoratkaisun mukaan suunniteltu järjestely täyttää elinkeinotuloverolain mukaisen liiketoimintasiirron kriteerit ja järjestely on näin ollen tuloverotuksellisesti veroneutraali. Samassa yhteydessä konsernijaosto antoi ennakkosuostumuksen Koy Kehäsuoran sulauttamiseen VTK Kiinteistöt Oy:öön. Arvioitu sulautumisajankohta 30.11.2023.

Tuloskehitys ja investoinnit

VTK-konsernin tulos toteutui tarkastelujakson aikana lähes budjetoidusti ilman merkittäviä poikkeamia. Yhtiön tuloksen arvioidaan muodostuva n. 10 milj. euroa budjetoitua paremmaksi, johtuen Kielotie 13 maa-alueen myynnistä kaupungille. Ko. kauppa parantaa myös yhtiön rahoitustilannetta. Varia Vehkalan ja Jokiuoman päiväkodin hankkeet rahoitetaan osittain konsernitilin limiitillä (yhtiölle myönnetty 70 milj. euron konsernitilin limiitti 5/2024 saakka, johon mennessä uudishankkeiden rahoitus järjestään vuonna 2024). Yhtiön kassatilanteen arvioidaan 31.12. tilanteessa olevan n. 20 milj. euroa negatiivinen. Konsernin investoinnit olivat tarkastelujaksolla n. 7,6 milj. euroa. Jokiuoman päiväkotihanke valmistuu 5/2023 ja Varia Vehkalan rakentaminen aloitetaan 5/2023.

Avainluvut (K) 1000 €	**TA 2023**	**4/2023**
Liikevaihto	31 049	9 962
Liikevoitto	7 001	2 600
Tilikauden tulos	4 527	1 987
Taseen loppusumma	150 190	145 678
Henkilöstön lkm	9	9
Bruttoinvestoinnit	38 330	7 639
Quick ratio	-2,0	0,5
Omavaraisuusaste	35,0	36,0
Pitkäaikainen vieras pääoma	80 912	76 787
Leasingvastuut	29 397	30 821

Tavoitteiden toteutumisen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Yhtiö ennustaa, että yhtiölle asetetut tavoitteet tullaan saavuttamaan. VTK

Kiinteistöt Oy:n peruskorjaukset ja energiakatselmuksen mukaiset toimenpiteet painottuvat kesälle ja syksylle. Vastuullisuusohjelman valmistelu on käynnissä.

Vantaan kaupungin yhtiölle asettamien omistajapoliittisten linjausten mukaisesti VTK rakennuttaa toisen asteen koulutilat ja liikuntahallit (pl. uimahallit). Tulevia toisen asteen kouluhankkeita ovat mm. Jokiniemen kampushanke, Aviapoliksen lukio ja Varia Hiekkaharjun laajennus- ja peruskorjaustyöt. VTK rakennuttaa myös Koillis-Vantaan palloiluhallin. Yhtiön vanha kiinteistökanta on jo saavuttanut yli 20 vuoden iän, jonka vuoksi tulevina vuosina on varauduttava merkittäviin korjausinvestointeihin, jotta erityisesti tavanomaisten toimitilakohteiden arvot kyetään säilyttämään. Lainojen korkotason nousu muodostaa rahoitusriskin, joten lähivuodet voivat muodostua rahoituksellisesti haasteelliseksi.

Kiinteistö Oy Myyrinselkä on hakenut yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa asemakaavan muutosta ja tontinluovutuskilpailu toteutuu vuoden 2025 aikana. Kivistön Putkijäte Oy:n koonta-aseman laajennus n. 6 milj. euroa on siirtynyt tuleville vuosille.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Tavoitetaso 2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen tilinpito	VTK Omavaraisuusaste % VTK Tulos, milj. eur VTK Ulkoisten vuokrakohteiden vuokrausaste (%)	35 4,8 95	yli 20 2,0 93	36 2,0 95	Toteutuu täysin ■
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet					
Terveelliset, turvalliset ja viihtyisät toimitilat (sisältäen sisäilmaparannukset)	Liikevaihdosta vähintään n. 10 % käytetään peruskorjauksiin, milj. eur	9	10	3 Vuosi- ja peruskorjaukset painottuvat kesälle	Toteutuu täysin ■
Asiakastyytyväisyys	Asteikko 1-5		vastausten keskiarvo yli 3,5	Kysely tehdään syyskuussa	Ei tietoa ☐
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Henkilöstötyytyväisyyskysely	Asteikko 1-5		vastausten keskiarvo yli 3,5	Kysely tehdään toukokuussa	Ei tietoa ☐
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet					
Vastuullisuusohjelman laatiminen	Vastuullisuusohjelman laatiminen 2024 -> Toimenpiteet		Vastuullisuusohjelma hyväksytty hallituksessa viimeistään 12/2023	Ohjelmaa laadittu hallituksen strategiapäivillä huhtikuussa. Yksityiskohtaiset tavoitteet finalisoidaan syksyllä. Tavoitteena vastuullisuusohjelman hyväksyntä hallituksen 11/2023 kokouksessa.	Toteutuu täysin ■

VANTAAN TILAPALVELUT VANTTI OY

Vantti on Vantaan kaupungin kokonaan omistama in house -yhtiö, joka tuottaa ateria-, puhtaus-, kiinteistö- sekä aula- ja turvapalveluja Vantaan kaupungille.

Toiminta ja merkittävät tapahtumat

Yhtiön toiminta on alkuvuoden osalta edennyt suunnitellulla tavalla.

Vantin sosiaali- ja terveydenhuollon toimipisteisiin tuottamien palveluiden tuotanto loppui 1.1.2023. Liikkeenluovutuksen yhteydessä Vantista siirtyi 105 henkilöä Vantaa – Kerava hyvinvointialueelle ja sieltä edelleen Attendolle ja SOL:lle.

Vartiointipalvelujen tuottamista hyvinvointialueelle jatketaan Vantin toimesta, kunnes hyvinvointialue saa kilpailutetuksi palvelujen hankinnan, kuitenkin viimeistään vuoden 2023 loppuun mennessä. Tavoitteena on, että Vantin vartijat voisivat siirtyä hyvinvointialueen kilpailutuksen voittaneen yrityksen palvelukseen. Sosterin käytössä olleet kuljetus- ja mobiilivartiointipalvelujen liiketoiminnat eivät siirry hyvinvointialueelle.

Tammikuun 2023 alussa Vantti aloitti kehittämisohjelmaprojektin tekemisen, joka valmistui maaliskuun lopussa 2023. Kehittämisohjelman keskeisenä tavoitteena on parantaa asiakastyytyväisyyttä, laatua ja kustannustehokkuutta. Kehittämisohjelman luonnos esiteltiin konsernijaostolle 12.4.2023.

Vantaan Kaupunki suoritti sisäisen tarkastusohjelman mukaisesti selvityksen kiinteistöpalveluiden hankinnoista. Tarkastus valmistui helmikuun alussa 2023. Raportin perusteella kiinteistöpalveluiden hankinnoissa on parannettavaa ja Vantti on jo aloittanut korjaavat toimenpiteet.

Yhtiö jätti palveluiden alustavat hinnoitteluesitykset vuodelle 2024 Vantaan kaupungin toimialoille maaliskuun lopussa.

Tuloskehitys ja investoinnit

Yhtiön tulos 1-4/2023 on noin 956 000 yli budjetin, joka selittyy pitkälti liiketoimintakauppaan liittyvillä maksuilla. Yhtiön liikevaihto on 417 t€ yli budjetoidun. Huhtikuun jälkeen tulosennuste on n. 761 t€. Ennusteessa on mukana liiketoimintakauppaan liittyvät maksut. Yhtiön kassan määrä 12.4.2023 oli noin 6,3 m€ (12.4.2022 4,8 m€).

Vantin merkittävimmät investoinnit kohdistuvat koneisiin ja laitteisiin. Sen lisäksi puhtauspalveluiden toiminnanohjausjärjestelmän investointi tulee olemaan noin 100 000 euroa.

Vuodelle 2023 suunnitellut taseeseen kirjattavat investoinnit ovat yhteismäärältään 525 000 euroa.

Avainluvut (K) 1000 €	TA 2023	4/2023
Liikevaihto	46 545	16 651
Liikevoitto	548	1 041
Tilikauden tulos	465	1 074
Taseen loppusumma	14 500	12 428
Henkilöstön lkm	860	875
Bruttoinvestoinnit	525	107
Quick ratio	1,30	1,48
Omavaraisuusaste	29,0	39,0
Pitkäaikainen vieras pääoma	0	0
Leasingvastuut	798	181

Tavoitteiden toteutumiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Tilikauden tulostavoite on 1 % ilman hyvinvointialueen kanssa tehty liiketoimintakauppaan liittyviä maksuja. Tällä hetkellä tulosennuste on 0,49 %, mutta yhtiö uskoo saavuttavamme tulostavoitteen tiukalla kuluseurannalla loppuvuoden aikana.

Tavarantoimittajilta odotetaan hinnankorotuksia toukokuun alussa, jotka vaikuttavat 2023 tulokseen. Tes-neuvottelut saatiin päätökseen huhtikuun alussa ja palkankorotusten vaikutus on 1,62 % vuodelle 2023. Sen lisäksi maksetaan kertakorvauksena 500 € per työntekijä elokuun alussa. Tämän vaikutus on n. 520 000 €.

Henkilöstö- ja asiakastyytyväisyyden mittareiden tulokset ovat saatavilla vuoden lopussa. Sairauspoissaolojen poissaolo-% on tällä hetkellä 5,28 %.

Vantti on laatinut omaa vastuullisuusohjelmaansa alkuvuoden 2023 ajan. Vastuullisuusohjelmaa esitellään konsernijaokselle 24.5.2023.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Tavoitetaso 2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Tilikauden tulos vähintään 1 % liikevaihdosta. Tuloksessa ei huomioida satunnaisia eriä, jotka liittyvät Hyvinvointialueen kanssa tehtävään liiketoimintakauppaan.	1,59	1,00	0,49 %	Toteutuu täysin ■
Toiminnan laatuun liittyvät tavoitteet					
Asiakastyytyväisyyden parantaminen (NPS)	NPS pisteluku	-62	-7		Ei tietoa ☐
Omistajapoliittisten linjausten yhteydessä määriteltävien kehittämistoimenpiteiden toimeenpano vuosittain.			Toimenpideohjelman toteuttaminen.		Toteutuu täysin ■
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Henkilöstötyytyväisyys	Numeerinen 1-5	4,00	4,15		Ei tietoa ☐
Sairauspoissaolot %	%	6,00	5,70	5,28	Toteutuu täysin ■
Ympäristövastuuseen liittyvät tavoitteet					
Yrityksen vastuullisuusohjelma	Vastuullisuusohjelman tavoitteiden toteutuminen		Vastuullisuusohjelman laatiminen		Toteutuu täysin ■

MERCURIA KAUPPAOPPILAITOS OY

Mercuria kauppaoppilaitos Oy on Vantaan kaupungin ja Helsingin Kauppiaitten Yhdistys ry:n omistama yhtiö, joka ylläpitää liiketalouden alan koulutusta tarjoavaa Mercuriaa.

Toiminta ja merkittävät tapahtumat

Alkuvuosi on käynnistynyt yhtiössä hyvin. Kevään yhteishaku päättyi 21.3. ja Mercuriaan haki yli 70 ensisijaista hakijaa enemmän kuin vuosi sitten. Aloituspaikkoja on 192, joita tavoittelee nyt 263 ensisijaista hakijaa.

Ammattitaidon Suomen mestaruuskilpailut pidetään toukokuussa Espoossa. Mercurian kaksi opiskelijaa selvittivät tiensä finaaliin Yrittäjyyslajissa. Koulutusvientiyhtiö Omnia Education Partnership (OEP) on lisäksi pyytänyt Mercurian finalisteja osallistumaan World Skills Asia -tapahtumaan marraskuussa.

Yhtiön uutta strategiaa on valmisteltu koko alkukevään ajan. Oy:n hallituksen on tarkoitus hyväksyä strategia kesäkuun kokouksessa. Yhtiö on allekirjoittanut aiesopimuksen Vantaan oppimiskampushankkeeseen. Tikkurilan Jokiniemeen on tarkoitus rakentaa uudenlainen kampus, jossa työelämä, opiskelijat ja koulutuksenjärjestäjät tarjoavat palveluitaan nk. yhden luukun periaatteella.

Tuloskehitys ja investoinnit

Yhtiön tulosluvut on koottu tammi-maaliskuun toteutumasta ja huhtikuun talousarviotiedoista. Taloudellinen tulos on kehittynyt alkuvuonna hieman talosarviota paremmin. Ensimmäisen vuosikolmanneksen liikevaihto on arviolta noin 2,9 miljoonaa euroa, joka vastaa täysin odotuksia. Liikevaihdosta pääosa (89 %) muodostuu valtionosuusrahoituksesta. Valtionosuusrahoituspäätös ei tuonut yllätyksiä, ja yhtiö saa vuonna 2023 rahoitusta 855 opiskelijavuoden perusteella.

Sen sijaan kustannuksia on kertynyt hieman budjetoitua vähemmän. Merkittävimmät erot ovat syntyneet palkoissa ja muissa henkilöstökuluissa (n. 70 000) ja kiinteistökuluissa (n. 80 000). Kiinteistökulujen laskuun on vaikuttanut erityisesti sähkön hinnan palautuminen ”normaalille” tasolle.

Yhtiön investointisuunnitelma käynnistyy toden teolla vasta oppilaitoksen kesäjakson aikana, jolloin aloitetaan luokkatilojen muutostyöt sekä aurinkoenergiavoimalan rakentaminen. Nämä kattavat pääosan noin 700 000 euron investointisuunnitelmasta. Tähän mennessä investointeja on kertynyt noin 32 000 euroa.

Avainluvut (K) 1000 €	**TA 2023**	**4/2023**
Liikevaihto	8 623	2 909
Liikevoitto	578	94
Tilikauden tulos	641	98
Taseen loppusumma	21 700	21 375

Henkilöstön lkm	60	59
Bruttoinvestoinnit	695	32
Quick ratio	12	11
Omavaraisuusaste	95,0	95,0
Pitkäaikainen vieras pääoma	0	0
Leasingvastuut	260	210

Tavoitteiden toteutumisen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Lisääntynyt nuorten pahoinvointi puhuttaa oppilaitoksissa. Valitettavasti opiskeluhuollon palvelut ovat olleet myös Mercuriassa vajavaisia, kun Vantaan ja Keravan hyvinvointialue ei ole pystynyt osoittamaan lain velvoittamia psykologipalveluita talon opiskelijoille. Oppilaitos on saanut psykologipalveluita yhtenä päivänä viikossa, mutta tarve on paljon suurempi. Lisäksi psykiatrinen erikoissairaanhoitaja siirtyi 18.4. toisiin tehtäviin, joten tilanne vaikuttaa huolestuttavalta.

Muutos kyberturvallisuusympäristössä näkyy selkeästi myös oppilaitoskentällä. Tietomurtoihin ja -vuotoihin varautuminen tulee olla kunnossa ja yhtiö onkin päivittämässä siihen liittyviä prosesseja. Yhtiössä on otettu käyttöön tietoturvavakuutus. Vakuutus kattaa tietomurrosta mahdollisesti syntyviä kustannuksia, jonka lisäksi vakuutusyhtiön yhteistyökumppani auttaa tilanteen selvittämisessä.

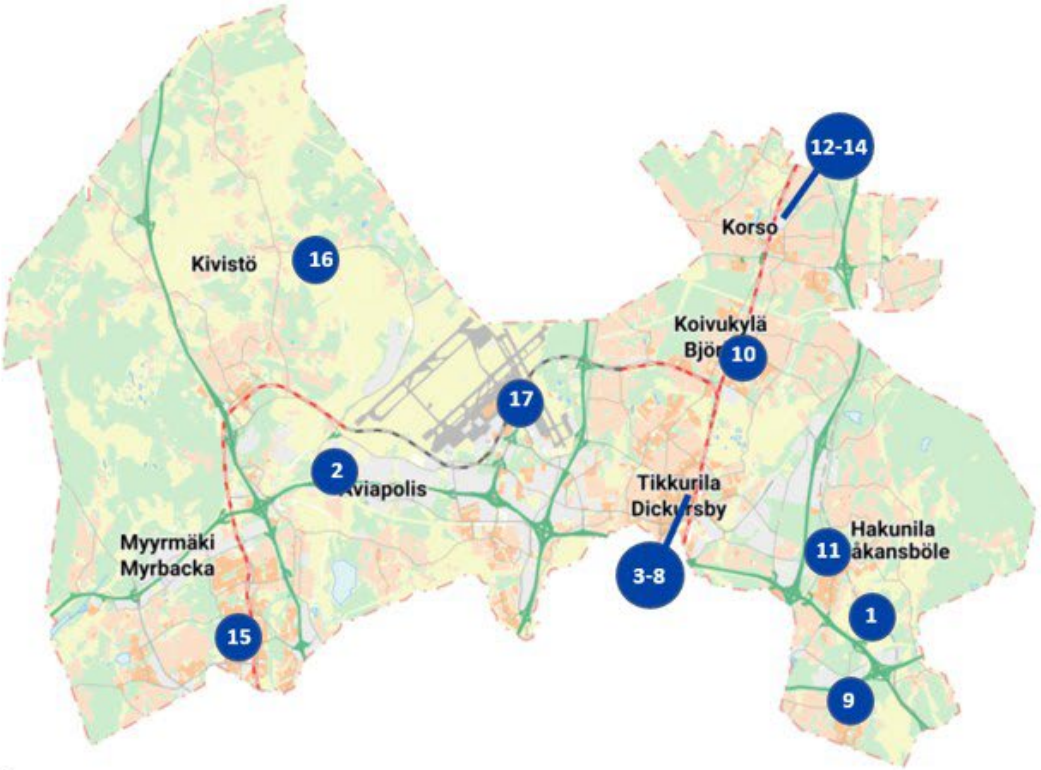
Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Tavoitetaso 2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Nettotulos, Euroa Tulokseen vaikuttavat valtionrahoituksen mahdolliset maksuperusteiden muutokset ja maksuaikataulu	928115	300000	98527	Toteutuu täysin
Rakennuksen PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla tavalla huomioiden rakennuksen tuleva käyttöikä	Toteutusaste %	100	100	100	Toteutuu täysin
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet					
Tavoitteelliset opiskelijavuodet	kpl	850+7 lisäsuoritepäätöksellä	850	855	Toteutuu täysin
Opiskelijapalaute (amispalaute, päättökysely)	nps-indeksi	69	58	68	Toteutuu täysin
Työelämäpalaute työpaikkaohjaajakysely (amispalaute)	Tyytyväisyys 1-5	4,4	4,2	4,4	Toteutuu täysin
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Henkilöstön työfiilis	Tyytyväisyys 1-5	4,2	4,1	4,1	Toteutuu täysin
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet					
Yrityksen vastuullisuusohjelma	Vastuullisuusohjelman tavoitteiden toteutuminen	uusi mittari	Vastuullisuusohjelman laatiminen	Vastuullisuusohjelman teko käynnissä	Toteutuu täysin

KIINTEISTÖOSAKEYHTIÖT

1. & 2. KOy Kehäsuora
Tuupakka/Ojanko 1971/2021

3. KOy Tiedepuisto
1988

4. KOy Tikkurilan Terveysasema
1979/1982



5. Tikkuparkki Oy
2012

6. Ratakujan Pysäköinti Oy
2013

7. KOy Lehdokkitien virastotalo
1983

8. As Oy Vantaan Sepänpuisto
1990

9. Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy 1977

10. Hakopolun Liikekiinteistö Oy 1981

11. KOy Hakucenter
1986

12. KOy Korson Toimistokeskus
1992/1997

13. KOy Vantaan Maakotkantie 10 1989

14. Korson Pienteollisuustalo Oy 1965

15. Ruukkukujan Autopaikat
1987

16. As Oy Vantaan Katriinanrinne
1991

17. KOy Vantaan Helikopteritukikohta
2009

KIINTEISTÖYHTIÖ JA KAUPUNGIN OMISTUS% AVAINLUVUT 1000 euroa	Laajuus m2	Tase 2022	Oma pääoma 2022	Tuotot 1-4/2023	%-osuus tuotot budje-toidusta	Hoitokulut 1-4/2023	%-osuus hoitokulut budje-toidusta	Arvioidut poistot 2023	Ennustettu tilikauden tulos 2023	Kassa 30.4.2023	Quick Ratio*
KOy Kehäsuora 100 % (Tuupakka/ Ojanko)	4741/ 2891	15 676	3 740	632	34	-107	27	-1 043	146	410	0,9
KOy Tiedepuisto 100 %	10 883	17409	11682	661	33	-87	56	-1 592	151	-185	0,5
KOy Tikkurilan Terveysasema 62,2/73,8 %	5657	7 321	5 948	210	33	-134	20	-418	-156	+500	1,9
Tikkuparkki Oy 100 %	13530	9602	9557	161	35	-42	27	-286	10	+1265	86,0
KOy Korson Toimistokeskus 77,1 %	3775	6 030	5 995	88	32	-60	24	0	+18	154	12,8
KOy Lehdokkitien Virastotalo 85/100 %	3678	1 514	1 490	96	33	-117	29	-419	-398	+101	10,9
As Oy Vantaan Sepänpuisto 100 %	2108	1650	1473	36	35	-44	24	0	0	+95	47,5
As Oy Vantaan Katriinanrinne 100 %	2400	1870	1436	76	35	-43	23	0	0	+82	1,3
Korson Pienteollisuustalo Oy 83,1 %	3590	460	199	52	32	-58	35	-27	0	+327	40,9
Ratakujan Pysäköinti Oy 100 %	9983	2 431	2394	52	32	-19	21	-74	-40	-2	10
KOy Vantaan Helikopteritukikohta 100 %	961	2 153	2 150	63	37	-47	38	-79	0	+401	110,2
KOy Vantaan Maakotkantie 10 33,1/88,3 %	768,5	1 082	1 075	14	33	-26	32	-41	-79	+41	9,0
Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy 52,4 %	1606	1 498	1 386	35	33	-21	23	-7	0	37	2,0
Ruukkukujan Autopaikat Oy 87,2/88,3 %	10 036	952	702	22	32	-13	16	-63	-62	+114	0,5
Hakopolun Liikekiinteistö Oy 57 %	3498,5	2 542	2 514	91	29	-109	35	-6	0	+16	1,7
KOy Hakucenter 53,4 %	4840	5 004	4 973	113	26	-124	32	0	+47	+18	1,6

Tavoitteiden toteutuminen	Ylläpidon kustannusten hallitseminen	PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen	Sähköautojen latausinfran käyttötarve	Selite
KOy Kehäsuora 100 % (Tuupakka/ Ojanko)	Ei asetettu.	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: positiivinen tilikauden tulos. Toteutuu täysin
KOy Tiedepuisto 100 %	Ei asetettu.	Toteutuu täysin	Toteutuu osittain	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: positiivinen tilikauden tulos. Toteutuu täysin Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitus on meneillään ja lopullinen valmistuu syksyllä.
KOy Tikkurilan Terveysasema 62,2/73,8 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu osittain	Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitus on yhtiöllä meneillään ja osittain tehty.
Tikkuparkki Oy 100 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: voitollisen tuloksen saavuttaminen viimeistään suunnitelmakauden loppuun mennessä. Yhtiön tuloksen odotetaan parantuvat tilikaudella 2023 palveluiden hintojen korotuksen myötä, mutta vaikutus näkyy täysimääräisesti vasta ensi vuonna. Yhtiö ei saavuta voitollista tulosta vielä tilikaudella 2023. Toteutuu osittain
KOy Korson Toimistokeskus 77,1 %	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Toteutuu osittain	Yhtiössä on kartoitettu osittain sähköautojen latauspaikkoja ja sen perusteella kaupungilla on sähköautojen latauspaikat.
KOy Lehdokkitien Virastotalo 85/100 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu osittain	Hinnankorotusten ja uusiolämpöön siirtymisen jälkeen kasvaneet hoitokulut sähkön ja lämmön osalta aiheuttavat

				todennäköisesti indeksiä suuremman ylläpitokustannusten kasvun. Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitus on yhtiöllä selvityksessä. Yhtiössä on toteutettu sähköautojen latauspaikkoja kaupungin omaan käyttöön.
As Oy Vantaan Sepänpuisto 100 %	Ei tietoa ☐	Ei tietoa ☐	Toteutuu osittain ◧	PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen: vuodelle asetettujen toimenpidetavoitteita toteutetaan kesän aikana. Sähköautojen latausinfran kartoitus on valmistelussa.
As Oy Vantaan Katriinanrinne 100 %	Ei tietoa ☐	Ei tietoa ☐	Ei tietoa ☐	PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen: vuodelle asetettujen toimenpidetavoitteiden toteuttamisasteen osalta todetaan, että korjaukset tulevat kauden aikana ja osa niistä on kilpailutuksessa. Sähköautojen latausinfran kartoituksen yhtiö toteuttaa kauden aikana.
Korson Pienteollisuustalo Oy 83,1 %	Ei tietoa ☐	Toteutuu täysin ■	Ei tietoa ☐	
Ratakujan Pysäköinti Oy 100 %	Toteutuu täysin ■	Toteutuu täysin ■	Toteutuu täysin ■	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: voitollisen tuloksen saavuttaminen viimeistään suunnitelmakauden loppuun mennessä. Yhtiön tuloksen odotetaan parantuvat tilikaudella 2023 palveluiden hintojen korotuksen ja kulujen pienentymisen vuoksi. Yhtiö ei saavuta voitollista tulosta vielä tilikaudella 2023. Toteutuu osittain ◧
KOy Vantaan Helikopteritukikohta 100 %	Toteutuu täysin ■	Toteutuu täysin ■	Ei tietoa ☐	Yhtiössä alkuvuoden korkea sähkön hinta ja ennakoitu korjauskustannusten nousu voivat vaikuttaa yhtiön ylläpidon kustannusten hallinnan tavoitteisiin negatiivisesti. Mikäli sähkön hintataso pysyy vakaampana, tavoitteisiin päästään. Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitusta ei ole vielä tehty.

KOy Vantaan Maakotkantie 10 33,1/88,3 %	Toteutuu täysin ■	Toteutuu täysin ■	Ei tietoa □	Budjetissa on varauduttu hieman suurempiin ennakoimattomiin korjauksiin, joille ei ole ollut vielä tarvetta. Mikäli tilanne pysyy vastaavana, ylläpitokustannusten tavoite täyttyy. Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitusta ei ole vielä tehty.
Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy 52,4 %	Ei toteudu lainkaan ▨	Toteutuu täysin ■	Toteutuu osittain ◧	Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitus on yhtiöllä selvityksessä.
Ruukkukujan Autopaikat Oy 87,2/88,3 %	Toteutuu täysin ■	Toteutuu täysin ■	Toteutuu osittain ◧	Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitus on yhtiöllä selvityksessä.
Hakopolun Liikekiinteistö Oy 57 %	Toteutuu täysin ■	Toteutuu täysin ■	Toteutuu osittain ◧	Yhtiössä sattunut vesivahinko, jonka kustannuksista ei vielä varmuutta. Mikäli kustannukset eivät yllätä ja sähkön hintakehitys paranee, yhtiön tavoite ylläpitokustannuksista täyttyy. Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitus on yhtiöllä selvityksessä.
KOy Hakucenter 53,4 %	Toteutuu täysin ■	Toteutuu täysin ■	Toteutuu osittain ◧	Sähköautojen latausinfran käyttötarpeen kartoitus on yhtiöllä selvityksessä.

Mittarit

Ylläpitokustannusten hillitseminen: Ylläpitokustannusten suhteellinen nousu on pienempi kuin Tilastokeskuksen julkaiseman Kiinteistön ylläpidon kustannusten vertailuindeksin muutos. Mittarin tilanne kuvaa ennustettu tavoitteen saavuttamisesta vuoden 2023 lopussa.

PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen: Toimenpiteiden toteuttaminen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla tavalla sekä rakennuksen käyttöiän huomioiminen PTS:ssa. Vuodelle asetettujen toimenpidetavoitteiden toteuttamisaste.

Sähkölatausinfran käyttötarpeen kartoitus: Käyttötarve kartoitettu.

Vantaa
Vanda

14 § **Vandas välfärdsplan 2023–2025**

VD/3870/00.01.02.00/2023

RÅ/JP/MT/AP

I och med välfärdsområdesreformen överfördes Vanda stads social- och hälsovårdsservice samt räddningsväsendet till Vanda och Kervo välfärdsområde från början av år 2023. Även efter social- och hälsovårdsreformen ska kommunen enligt lagen främja sina invånares välfärd och hälsa (se lagen om ordnande av social- och hälsovård 6 och 7 §, grundlagen 19 §, kommunallagen 1 §, hälso- och sjukvårdslagen 12 §, socialvårdslagen 7 §). I Vanda är främjande av välfärd ett strategiskt prioriteringsområde för staden. Med främjande av välfärd, det vill säga välfärdsarbete, avses framför allt att staden i samarbete med invånarna och samarbetspartner medvetet riktar resurser för att främja invånarnas välfärd och hälsa.

Vandas välfärdsplan är ett program på stadsnivå som verkställer strategitemat Ett Vanda som stärker välfärden, och som genomförs 2023–2025. Välfärdsplanen består av en allmän del och tre planer enligt åldersgrupp: en lagstadgad välfärdsplan för barn och unga (barnskyddslagen 12 §), en välfärdsplan för personer i arbetsför ålder och unga vuxna och en lagstadgad plan för den äldre befolkningen (lagen om stödjande av den äldre befolkningens funktionsförmåga och om social- och hälsovårdstjänster för äldre 5 §.) Till välfärdsplanen bifogas som bilaga också ett handikappolitiskt program och utbildningsanordnarens studerandevårdsplan under år 2023.

Välfärdsplanen baserar sig på forskningsrön. Bakgrundsuppgifterna i denna välfärdsplan har utgjorts av välfärdsberättelsen och välfärdsöversikterna för åren 2020–2022. Utöver dessa påverkas innehållet i välfärdsplanen av lagstadgade noteringar samt kommentarer och förslag om delaktiggörande av kommuninvånare, organisationer, påverkansorganen, välfärdsområdet och stadsstyrelsen. Välfärdsplanen har utarbetats av åldersgruppsspecifika expertgrupper inom strategitemat Ett Vanda som stärker välfärden, vilka består av experter från olika serviceområden och välfärdsområdets representanter. Varje expertgrupp har i utarbetandet av planen också involverat referensgrupper och samarbetspartner som är särskilt viktiga för respektive åldersgrupp, till exempel organisationer, påverkansorgan eller olika aktörer inom välfärdsområdet.

Som fullmäktigeperiodens verkställande program fokuserar välfärdsplanen på tre strategiska mål:

1. främja alla kommuninvånares välfärd och minska välfärdsskillnaderna
2. stärka trygghetskänslan
3. säkerställa smidiga tjänster i samarbete med välfärdsområdet och andra samarbetspartner.

Dessa strategiska mål konkretiseras i välfärdsplanen som åtgärder och åtgärderna i sin tur som konkreta insatser enligt åldersgrupp. I planens textavsnitt beskrivs det på ett allmänt plan om Vandas arbete för att främja välfärd och hälsa. Åtgärderna och insatserna är prioriteringar som det fästs särskild uppmärksamhet vid under de kommande åren.

Vandas särdrag är med avseende på främjandet av välfärd och hälsa, dvs. hyte-arbetet, kulturell och språklig mångfald och en stark regional differentiering. Dessa särdrag syns i hyte-arbetet på så sätt att man fäster särskild uppmärksamhet bland annat vid tillgången på tjänster för olika befolkningsgrupper.

Alla aktörer i staden svarar för förverkligandet av välfärdsplanen i samarbete med sina samarbetspartner. I samband med att verksamhetsområdenas, serviceområdenas och -enheternas

styrkort utarbetas kommer man överens om årliga åtgärder. Ledningsgruppen för Ett Vanda som stärker välfärden svarar för helheten och för att välfärdsplanens mål, åtgärder och insatser samt aktörernas gemensamma arbete och utvecklingen av arbetet beaktas i utarbetandet av budgeten och ekonomiplanen.

Välfärdsplanen följs upp och utvärderas enligt tidtabellen för utvärderingen av fullmäktigeperiodens strategi. Utöver detta följer de åldersgruppsspecifika expertgrupperna upp hur insatserna i de åldersgruppsspecifika välfärdsplanerna förverkligas och rapporterar om framskridandet för ledningsgruppen för Ett Vanda som stärker välfärden och påverkansorganen. Framstegen vad gäller välfärdsplanens uppdrag följs upp med hjälp av uppföljningsmätare som beskriver välfärden i hela Vanda. De åldersgruppsspecifika insatserna följs upp med egna mer precisa mätare.

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 23

Förslag av biträdande stadsdirektören för verksamhetsområdet för stadskultur och välfärd:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att Vandas välfärdsplan 2023–2025 godkänns.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att De grönas stadsstyrelsegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

”I Vandas välfärdsplan ska i fortsättningen, utöver tjänster, också inkluderas åtgärder som gäller stadsmiljön.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 14

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar godkänna Vandas välfärdsplan 2023–2025.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Bilagor:
– Vandas välfärdsplan 2023–2025.

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:
Jussi Perämäki, utvecklingschef,
(fornamn.efternamn(at)vantaa.fi)

VANTAAN HYVINVOINTI-SUUNNITELMA

VANDAS VÄLFÄRDSPLAN
VANTAA'S PLAN ON WELLBEING

2023–2025

Vantaa
Vanda

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 14 §

SISÄLLYS

VANTAAN HYVINVOINTISUUNNITELMA 2023–2025
VANDAS VÄLFÄRDSPLAN 2023–2025
VANTAA'S PLAN ON WELLBEING 2023–2025

APULAISKAUPUNGINJOHTAJAN TERVEISET 3

SELKOKIELINEN TIIVISTELMÄ 4

SAMMANFATTNING PÅ SVENSKA 7

SUMMARY IN ENGLISH 8

VANTAAN VÄESTÖ 9

1 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TAUSTA 11
- 1.1 Hyvinvoinnin tila Vantaalla 12
- 1.2 Hyvinvointisuunnitelman painopisteet 15
- 1.3 Hyvinvointisuunnitelman tehtävä, tavoitetilat ja toteutus 19

2 HYVINVOINNIN JA TERVEYDEN EDISTÄMINEN KUNNAN TEHTÄVÄNÄ 22

3 HYVINVOINTITYÖ VANTAALLA 24
- 3.1 Hyvinvointityön toimintamalli 25
- 3.2. Vaikuttamistoimielimet osana hyvinvointityötä 26
- 3.3 Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen kaupungin muissa ohjelmissa ja suunnitelmissa 28

4 HYVINVOINTISUUNNITELMAN PÄÄMÄÄRÄT JA TOIMENPITEET 31
- Hyvinvointisuunnitelman toteutus, seuranta ja arviointi 32

LIITE 1 LASTEN JA NUORTEN HYVINVOINTISUUNNITELMA 34

LIITE 2 TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN HYVINVOINTISUUNNITELMA 63

LIITE 3 IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN HYVINVOINTISUUNNITELMA 90

APULAISKAUPUNGINJOHTAJAN TERVEISET

Asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen on kunnan tärkeimpiä tehtäviä. Sen eteen teemme kaupungilla joka päivä töitä jokaisella palvelualueellamme. Tämän hyvinvointisuunnitelman tehtävä on auttaa meitä huomioimaan juuri tällä hetkellä asukkaiden hyvinvoinnin kannalta oleellisia kipupisteitä ja asettamaan niihin liittyviä yhteisiä tavoitteita, joita kohden eri palveluiden keinoin etenemme. Hyvinvointisuunnitelma koostuu yleisestä osasta ja kolmesta ikäryhmittäin jaotellusta erillisestä hyvinvointisuunnitelmasta: lapset, nuoret ja lapsiperheet; työikäiset ja nuoret aikuiset sekä ikääntyneet. Näiden lisäksi kokonaisuuteen liitetään myöhemmin muun muassa vammaispoliittinen ohjelma sekä koulutuksen järjestäjän opiskeluhuoltosuunnitelma.

Vuoden 2023 alusta alkaen, hyvinvointialueuudistuksen myötä, hyvinvointityö on järjestetty kaupungilla hieman uudella tavoin. Kaupunkikulttuurin toimiala muuttui kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialaksi ja otti kokonaisvastuun hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen kokonaiskoordinoinnista ja johtamisesta. Uudessa hyte-työn rakenteessamme on sekä kaupunkitasoiset hyvinvointisuunnitelmat että yhteistyötä ohjaava työskentelyrakenne jaoteltu ikäryhmittäin, jotta kokonaisuus olisi selkeämpi ja yhteistyö helpompaa.

Iso julkisen sektorin rakenneuudistus, sotepalveluiden siirto hyvinvointialueille, on johtanut hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen roolin vahvistumiseen, kun se rajapinnalle sijoittuvana kokonaisuutena saa nyt entistä enemmän huomioita ja siihen kohdistuu uusia lakisääteisiä velvoitteita. Tässä tilanteessa meidän on mahdollista rakentaa entistä toimivampi kokonaisuus, jossa hoidamme tämän elintärkeän tehtävän entistä huolellisemmin. Vantaan ja Keravan kaupunkien, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen sekä HUSin kesken hyte-työn yhdessä kehittäminen on lähtenyt liikkeelle erittäin hyvissä merkeissä.

Tämä hyvinvointisuunnitelma kuvaa vain pientä osaa siitä työstä, jota kaupungilla tehdään joka päivä asukkaidemme hyvinvoinnin eteen. Suurin osa työstä tapahtuu arjen työssä, muun muassa varhaiskasvatuksessa, liikuntapaikoilla, nuorisotiloilla, kirjastoissa, kulttuuritapahtumissa, asukastiloilla, pyöräteillä, puistoissa ja oppilaitoksissa. Tässä suunnitelmassa on pyritty nostamaan esiin muutamia juuri nyt olennaisia kaupunkitasoisia tavoitteita ja luomaan niihin erityisiä tekoja, joita suunnitelman puitteissa tulevina vuosina erityisesti tehdään.

Lähdetään tämän laajan hyvinvointisuunnitelmien kokonaisuuden myötä tekemään yhdessä kumppaniemme kanssa entistä kunnianhimoisempaa hyvinvointityötä!

Riikka Åstrand
apulaiskaupunginjohtaja
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala
Vantaan kaupunki

Selkokielinen tiivistelmä

Miten edistämme asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä?

Tammikuusta 2023 alkaen
sosiaalipalvelut, terveyspalvelut sekä pelastustoimi
siirtyivät pois Vantaan kaupungin palveluista.
Nyt Vantaan ja Keravan hyvinvointialue järjestää ne.

Vantaan kaupungilla on edelleen velvollisuus
edistää Vantaan asukkaiden
terveyttä ja hyvinvointia.
Tämä tarkoittaa esimerkiksi
mahdollisuuksia harrastaa liikuntaa,
turvallista elinympäristöä
ja mahdollisuutta tehdä mukavia asioita
yhdessä muiden kanssa.

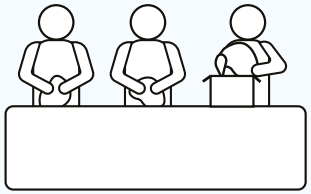
Seuraavaksi kerromme 10 asiaa,
joiden avulla Vantaan kaupunki edistää
Vantaan asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä
vuosina 2023–2025.
Vantaa tekee näitä asioita
yhdessä järjestöjen, seurakuntien,
Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen
sekä muiden kumppanien kanssa.

Näin edistämme Vantaan asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä vuosina 2023–2025

1. Vahvistamme asukkaiden työkykyä ja toimintakykyä.

Esimerkiksi:

- Vantaalla on nuoria,
  joilla ei ole työpaikkaa tai opiskelupaikkaa.
  Autamme heitä löytämään
  työpaikan tai opiskelupaikan.
- Kannustamme ikääntyneitä eli vanhoja ihmisiä
  harrastamaan liikuntaa.
  Järjestämme heille
  lisää ohjatun liikunnan ryhmiä.



2. Vahvistamme Vantaan asukkaiden mielen hyvinvointia.

Esimerkiksi:

- Järjestämme tukiryhmiä lukion opiskelijoille,
  joilla on ongelmia
  mielen hyvinvoinnin kanssa.
  Autamme heitä,
  jotta he eivät keskeytä opintoja.
- Järjestämme koulutusta
  Vantaan kaupungin työntekijöille
  mielen hyvinvoinnista
  ja sen edistämisestä.
  Siten he osaavat paremmin auttaa ihmisiä,
  joilla on ongelmia.

3. Tuemme Vantaan asukkaiden terveellisiä elintapoja.

Esimerkiksi:

- Kannustamme lapsia ja nuoria harrastamaan arkiliikuntaa. Arkiliikuntaa on esimerkiksi pyöräily ja kävely kouluun.
- Jatkamme hyvinvointimentorointia. Mentoroinnissa ihminen saa apua, jotta hän liikkuisi enemmän ja söisi terveellisemmin.

4. Vahvistamme kaiken ikäisten Vantaan asukkaiden hyvinvointia liikunnan ja kulttuurin avulla.

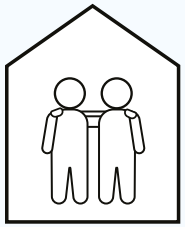
Esimerkiksi:

- Järjestämme Euroopan urheiluviikolla syyskuussa 2023 urheilutapahtuman 3.–6.luokan oppilaille.
- Järjestämme ilmaisia taidetapahtumia ja kulttuuritapahtumia.

5. Tuemme Vantaan asukkaiden ja yhteisöjen mahdollisuuksia tehdä erilaisia asioita yhdessä. Haluamme, että kukaan ei jää yksin.

Esimerkiksi:

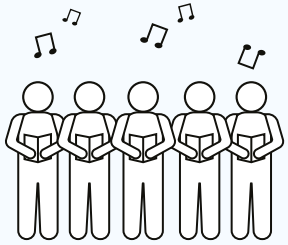
- Tarjoamme asukkaille tiloja, joissa he voivat järjestää esimerkiksi tapahtumia, kerhoja tai harrastusryhmiä.
- Järjestämme lapsiperheille ohjattua liikuntaa.



6. Edistämme Vantaan asukkaiden osallisuutta ja yhteisöllisyyttä.

Esimerkiksi:

- Järjestämme yhteisiä tapahtumia ja juhlia, esimerkiksi kesäpäivä rannalla ja joululaulutapahtuma.
- Kannustamme lapsia ja nuoria järjestämään itse esimerkiksi tapahtumia tai kirpputoreja.



7. Kannustamme kuntalaisia huolehtimaan yhteisestä ympäristöstä.

Esimerkiksi:

- Järjestämme asukkaiden kanssa tapahtumia, joissa siivotaan roskia luonnosta yhdessä.
- Parannamme kouluruoan laatua, erityisesti kasvisruoan.

8. Edistämme turvallisuuden tunnetta ja yhdenvertaisuutta.

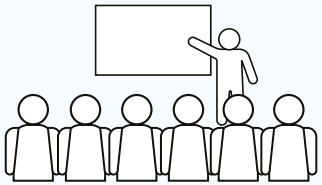
Esimerkiksi:

- Otamme käyttöön turvallisemman tilan periaatteet kaikissa kaupungin tiloissa. Turvallisempi tila tarkoittaa, että kaikilla on hyvä ja turvallinen olla muiden kanssa. Esimerkiksi rasismi tai kiusaaminen eivät ole sallittuja.

9. Tarjoamme Vantaan asukkaille koulutusta.

Esimerkiksi:

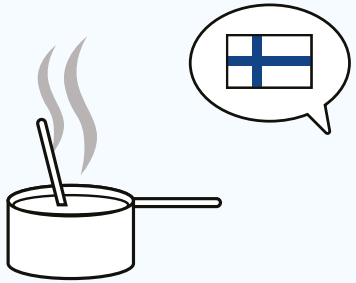
- Järjestämme ilmaisia luentoja erilaisista teemoista kirjastoissa ja Vantaan aikuisopistossa.
- Tarjoamme lapsille ja nuorille taiteen opetusta Vantaan kuvataidekoulussa, Vantaan musiikkiopistossa ja Vantaan aikuisopistossa.



10. Tarjoamme muunkielisille asukkaille kielikoulutusta ja lisäämme kulttuurienvälistä ymmärrystä.

Esimerkiksi:

- Järjestämme tapahtumia, joissa voi oppia muista kulttuureista: esimerkiksi ruoanlaittoa yhdessä.
- Järjestämme suomen kielen kursseja Vantaan osaamiskeskuksessa.



Lue lisää yleiskielellä siitä, miten edistämme eri ikäisten Vantaan asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä:

- lapset ja nuoret sivu 31
- työikäiset ja nuoret aikuiset sivu 60
- ikääntyneet eli vanhat ihmiset sivu 87.

SAMMANFATTNING PÅ SVENSKA

En av kommunens viktigaste uppgifter är att främja invånarnas välbefinnande och hälsa. Vandas särdrag med avseende på främjandet av välbefinnande och hälsa är kulturell och språkilig mångfald. Arbetet med främjandet av välbefinnande och hälsa kallas hyte-arbetet. Dessa särdrag syns i hyte-arbetet på så sätt att man fäster särskild uppmärksamhet bland annat vid tillgången till tjänster för olika befolkningsgrupper.

I och med välfärdsområdesreformen överfördes social- och hälsovårdsservicen samt räddningsväsendet till Vanda och Kervo välfärdsområde från början av 2023. Vanda stads arbete för att främja välbefinnande och hälsa fortsätter dock. Kommunen utför sitt välfärdsarbete/ arbete med välbefinnande och hälsa bland annat inom följande områden: fostran, utbildning, kultur, fysisk aktivitet, främjande av delaktighet och gemenskap samt en trygg livsmiljö.

Välfärdsplanen baserar sig på forskningsrön. Bakgrundsuppgifterna i denna välfärdsplan har utgjorts av välfärdsberättelsen och välfärdsöversikterna för åren 2020–2022. Utöver detta påverkas innehållet i välfärdsplanen av lagstadgade noteringar samt kommentarer och förslag om delaktiggörande av påverkansorganen, organisationerna och kommuninvånarna.

I välfärdsplanen synliggörs hur kommunen främjar invånarnas välbefinnande och hälsa både på egen hand och tillsammans med organisationer och andra samarbetsparter samt välfärdsområdet. I textavsnitten i den allmänna delen och i de åldersgruppsspecifika planerna berättar vi på ett allmänt plan om Vandas arbete för att främja välbefinnande och hälsa. Åtgärderna och insatserna är speciella lyft som vi vill fästa särskild uppmärksamhet vid under de kommande åren.

Välfärdsplanens fokus ligger på tre strategiska mål:

1. främja alla kommuninvånares välbefinnande och minska välfärdsskillnaderna
2. stärka trygghetskänslan
3. säkerställa smidiga tjänster i samarbete med välfärdsområdet och andra samarbetspartner

Dessa strategiska mål konkretiseras i välfärdsplanen som åtgärder och åtgärderna i sin tur som konkreta insatser enligt åldersgrupp.

Åtgärder i välfärdsplanen 2023–2025:

Arbete och utkomst

Åtgärd 1: Vi stärker invånarnas arbets- och funktionsförmåga genom heltäckande tjänster.

Hälsa

Åtgärd 2: Vi stärker kommuninvånarnas psykiska välbefinnande.
Åtgärd 3: Vi stöder kommuninvånarnas hälsosamma levnadsvanor.
Åtgärd 4: Vi stärker välbefinnandet genom fysisk aktivitet och kultur under hela livscykeln.

Samhällsgemenskap

Åtgärd 5: Vi stöder invånarnas och sammanslutningarnas verksamhetsmöjligheter så att ingen blir ensam.
Åtgärd 6: Vi främjar kommuninvånarnas erfarenheter av delaktighet och gemenskap.

Livsmiljö

Åtgärd 7: Vi uppmuntrar kommuninvånarna att ta hand om den gemensamma miljön.
Åtgärd 8: Vi främjar känslan av trygghet och jämlikhet.

Livslångt lärande

Åtgärd 9: Vi upprätthåller och främjar kommuninvånarnas kompetens och erbjuder mångsidig utbildning för alla åldrar.
Åtgärd 10: Vi stärker förtroendet för och delaktigheten i samhället hos invånare med andra språk än finska, svenska, samiska eller teckenspråk som modersmål genom att erbjuda språkutbildning och öka den interkulturella förståelsen.

Under de åtgärder som beskrivs ovan följer de konkreta insatserna i de åldersgruppsspecifika välfärdsplanerna. De konkreta insatserna är 74 till antalet. Välfärdsplanen består av en allmän del och tre välfärdsplaner som indelas efter åldersgrupperna barn och unga, personer i arbetsför ålder och unga vuxna samt seniorer. Utöver dessa fogas ett handikappolitiskt program och utbildningsanordnarens studerandevårdsplan senare till helheten.

Välfärdsplanen följs upp och utvärderas enligt tidtabellen för utvärdering av fullmäktigeperiodens strategi. De åldersspecifika sakkunniggrupperna följer årligen upp hur åtgärderna för välfärdsplanens olika åldersgrupper genomförs och rapporterar hur åtgärderna framskrider åt ledningsgruppen för Ett Vanda som stärker välfärden samt åt Vanda stads lagstadgade och övriga påverkansorgan.

SUMMARY IN ENGLISH

Residents' health and welfare constitutes one of municipalities' most important tasks. From the perspective of health and welfare promotion work, Vantaa's special characteristics are cultural and linguistic diversity and strong regionalization. These characteristics are seen in our health and welfare promotion work, for instance, in the fact that accessibility of services by different population groups is paid special attention to.

Due to the wellbeing services county reformation, health and social welfare services and rescue operations were transferred to the responsibility of Vantaa and Kerava wellbeing services county's responsibility as of the beginning of 2023. Nevertheless, the City of Vantaa's health and welfare promotion work still continues. The city conducts its welfare work on upbringing, education, sports, inclusion, and community togetherness, as well as safe environment.

Plan on Wellbeing is based on research. The background documents of this welfare plan were the welfare account and reviews conducted in 2020-2022. In addition, the contents of the welfare plan are dictated by legislation, as well as comments and suggestions gained by influencing bodies, organizations and residents.

The welfare plan states how the city promotes the residents' welfare and health both independently and in cooperation with organizations, other partners, and the wellbeing services county. The general part and the age-group-specific plans tell on a general level about Vantaa's health and welfare promotion work. The measures and acts are the ones we wish to pay special attention to during the following years.

The welfare plan has three strategic goals:

1. To promote all the residents' welfare and to bridge welfare gaps
2. To bolster the sense of security
3. To ensure flexible services in cooperation with the wellbeing services county and other partners.

These strategic goals are turned into measures in the welfare plan, and the measures are turned into age-group-specific concrete acts.

Measures of the 2023-2025 welfare plan:

Employment and Livelyhood

Measure 1: We boost the residents' work and functional capacities by comprehensive services.

Health

Measure 2: We bolster the residents' mental wellbeing.
Measure 3: We support the residents' healthy lifestyles.
Measure 4: We bolster wellbeing with the help of physical exercise and culture throughout one's life cycle.

Social Inclusion

Measure 5: We support the residents' and communities' functional options, so that nobody will be left alone.
Measure 6: We promote the residents experiences of involvement and sense of community.

Living Environment

Measure 7: We encourage the residents to care for our shared environment.
Measure 8: We promote the sense of security and non-discrimination.

Life-long Learning

Measure 9: We maintain and promote the residents' competence and offer versatile education for people of all ages.
Measure 10: We bolster non-native speakers trust and involvement in society by offering language training and by increasing inter-cultural understanding.

The above-mentioned measures will also include concrete acts of the age-group-specific welfare plans, which amount to altogether 74 plans. The welfare plan consists of a general part and three age-group-specific welfare plans: children, the young, and families with children; working-age people and young adults; as well as the elderly. These will later on be supplemented by a program for the disabled, as well as a student-welfare plan by education arrangers.

Monitoring and assessing the welfare plan takes place according to the council term's strategy-assessment schedule. In addition, age-group-specific expert teams will monitor the realization of the age-group-specific acts included in the welfare plans per year, as well as report on their progress to the Wellbeing-creating Vantaa management group as well as to other statutory and other City of Vantaa influencing bodies.

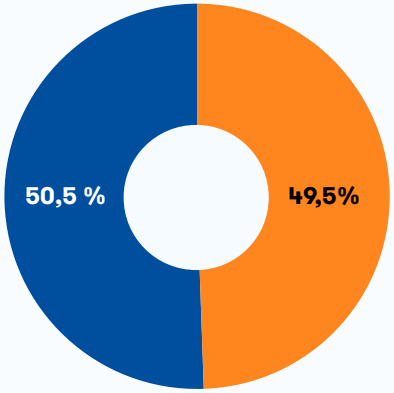
VANTAAN VÄESTÖ

Väestörakenne

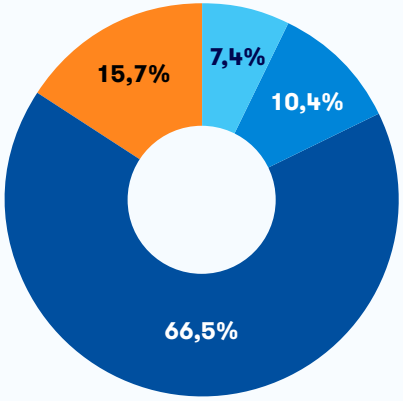
(31.12.2022, ennakkotieto)

Väestö yhteensä 242 917

- **Miehet**
- **Naiset**

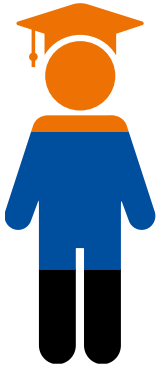


- **0–6-vuotiaita**
- **7–15-vuotiaita**
- **16–64-vuotiaita**
- **65 vuotta täyttäneitä**



Lähde: Tilastokeskus, ennakkotieto

25 vuotta täyttäneen väestön koulutusaste 2021



36% **Korkea-aste***

38% **Toinen aste**

26% **Korkeintaan perusaste**

***Korkea-aste voidaan jakaa kolmeen osaan, joista:**

12% **oli ylemmän korkeakouluasteen suorittaneita**

15% **oli alemman korkeakouluasteen suorittaneita**

9% **oli alimman korkea-asteen suorittaneita**

Lähde: Tilastokeskus, tutkintorekisteri

Työmarkkinat ja talous

118 500
Työpaikat
(12/2021)

104,6%
Työpaikka-omavaraisuus
(12/2021)

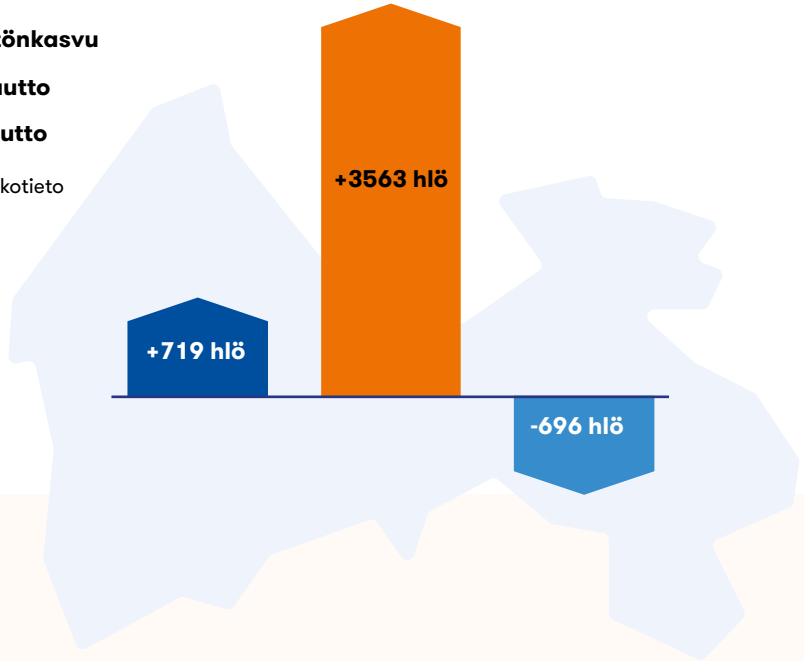
10,7%
Työttömyysaste
(2/2023)

Muuttoliike ja väestönkasvu

(31.12.2022, ennakkotieto)

- **Luonnollinen väestönkasvu**
- **Ulkomaan nettomuutto**
- **Kotimaan nettomuutto**

Lähde: Tilastokeskus, ennakkotieto



Vantaalaisten äidinkielet

31.12.2022

Vantaalla puhutaan äidinkielenä 125 eri kieltä.

72,9% SUOMI

2,2% RUOTSI

24,8% MUUT (SUURIMMAT KIELIRYHMÄT VENÄJÄ, VIRO, ARABIA, ALBANIA JA SOMALI)

25 hlö SAAME

1 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TAUSTA

Kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen on yksi tärkeimpiä kunnan tehtäviä. Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen eli hyte-työn näkökulmasta Vantaan erityispiirteitä ovat kulttuurinen ja kielellinen moninaisuus ja voimakas alueellinen eriytyminen.

Vantaan 243 000 asukkaasta 55 000 on muunkielisiä, ja he puhuvat yhteensä yli 120 eri kieltä. Vantaan muunkielisen väestön ikärakenne on melko nuori, ja suurin osa heistä, lähes 38 000, on 20–65-vuotiaita nuoria aikuisia ja työikäisiä. Muunkielisten epätasainen jakautuminen asuinalueille näkyy erityisesti kaikkein nuorimmissa alle kouluikäisten ikäryhmissä, joissa heidän määränsä on joillain alueilla hyvin korkea, jopa yli 70 %. Vantaalle muuttaa paljon ihmisiä, erityisesti nuoria. Kasvava kaupunki on rikkaus, mutta myös haaste. Nämä erityispiirteet näkyvät hyte-työssä niin, että erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa palveluiden saatavuuteen eri väestöryhmille. Vantaalla toteutetaan myös Myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa (2019–2025), joka pureutuu eriytymiseen ja eriarvoisuuteen muun muassa aluekohtaisilla toimenpiteillä.

Hyvinvointisuunnitelma perustuu tutkittuun tietoon. Tässä hyvinvointisuunnitelmassa taustatietoina ovat olleet laaja hyvinvointikertomus 2020, hyvinvointikatsaus 2021 ja hyvinvointikatsaus 2022. Näiden lisäksi hyvinvointisuunnitelman sisältöön vaikuttavat lakisääteiset kirjaukset sekä vaikuttamistoimielinten, järjestöjen ja kuntalaisten osallistamisesta saadut kommentit ja ehdotukset.

Hyvinvointikatsauksen 2022 teemana oli koettu hyvinvointi ja osallisuus. Katsauksessa havaittiin muun muassa, että yksinäisyyden kokemus on kasvanut kaikissa ikäryhmissä ja erityisen hälyttävää se on nuorten tyttöjen keskuudessa. Myös ahdistuneisuus ja psyykkisesti kuormittuneiden osuus on kasvussa. Suurin osa vantaalaisista ei liiku terveytensä kannalta riittävästi, ja vain noin puolet nuorista syö kouluruokaa. Muun muassa näihin haasteisiin pyrimme vastaamaan hyvinvointisuunnitelman toimenpiteillä ja teoilla.

Vantaan hyvinvointisuunnitelma on kaupunkitasoinen, strategiaa toimeenpaneva ohjelma, jota toteutetaan 2023–2025. Hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä tehdään Vantaan kaupungilla Hyvinvointia rakentava Vantaa -strategiateeman kautta. Strategiateeman tehtävänä on Vantaan asukkaiden hyvinvoinnin edistäminen, hyvinvointierojen kaventaminen ja turvallisuuden tunteen lisääminen. Strategiateeman organisaatio vastaa myös lakisääteisten raporttien ja kertomusten tekemisestä, kuten tämän hyvinvointisuunnitelman. Hyvinvointisuunnitelmassa tehdään näkyväksi, miten kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja terveyttä sekä itsenäisesti että yhdessä järjestöjen ja muiden kumppanien sekä hyvinvointialueen kanssa. Yleisen osion ja ikäryhmäkohtaisten suunnitelmien tekstiosioissa kerromme yleisellä tasolla Vantaan tekemästä hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen työstä. Toimenpiteet ja teot ovat erityisiä nostoja, joihin haluamme seuraavina vuosina kiinnittää erityistä huomiota. Toimenpiteiden ja tekojen lisäksi teemme paljon muutakin, mikä edistää vantaalaisten terveyttä ja hyvinvointia.

1.1 HYVINVOINNIN TILA VANTAALLA

Koronakriisi, Ukrainan sota, energiakriisi sekä korkojen ja hintojen nousu ovat muuttaneet toimintaympäristöä, haastaneet laajasti asukkaiden hyvinvointia ja aiheuttaneet huono-osaisuuden kasautumista. COVID-19-pandemia on heikentänyt erityisesti nuorten psyykkistä ja sosiaalista hyvinvointia. Vantaalla voidaan keskimäärin kuitenkin melko hyvin ja aikuisväestö on valtakunnallista keskitasoa terveempää. Sosioekonomiset ja väestöryhmien erot näkyvät kuitenkin hyvinvoinnissa ja koetussa terveydessä, esimerkiksi matalammin koulutetut voivat huonommin kuin korkeammin koulutetut. (Vake-hyvinvoinnin tilannekuva 2022.)

Vantaalaisten koetusta hyvinvoinnista, elämänlaadusta ja onnellisuudesta voidaan tiivistää se, että suurin osa lapsista ja nuorista on tyytyväisiä elämäänsä. Koronapandemia on kuitenkin vähentänyt tyytyväisten lasten ja nuorten määrää selkeästi. Lisäksi tytöt ovat huomattavasti tyytymättömämpiä verrattuna poikiin, ja tyttöjen tyytyväisyys on alentunut selvästi voimakkaammin (tyytyväisten tyttöjen osuus pienentyi 65 prosentista 55 prosenttiin 8.–9.luokilla). Työikäisistä noin 50 prosenttia kokee elämänlaatunsa hyväksi – tämäkin luku on laskenut viime vuosien aikana. Toisaalta ikääntyneissä (yli 65-vuotiaat) elämänlaatunsa hyväksi kokeneiden osuus on kasvanut vuosien 2018 ja 2020 välillä yli viisi prosenttiyksikköä (60,4 prosenttia vuonna 2020). Suunta on samanlainen myös maanlaajuisesti, mutta Vantaalla osuus on kasvanut enemmän (Hyvinvointikatsaus 2022). Heikoimmassa asemassa olevien vanhusten ja vammaisten tilanne on heikentynyt liikkumis- ja sosiaalisten rajoitusten vuoksi, mikä on aiheuttanut sosiaalisten verkostojen kaventumista (Hyvinvointikatsaus 2021).

”Tytöillä ahdistuneisuus on merkittävästi poikia yleisempää ja kasvanut Vantaalla voimakkaammin kuin koko maassa.”

Lukuisat kriisit ovat haastaneet erityisesti ihmisten fyysistä ja psyykkistä terveyttä viime vuosien aikana. Aikuisväestö on kuitenkin keskimääräistä suomalaista terveempää, mutta nuorten kokemus omasta terveydestään on heikentynyt voimakkaasti verrattuna aikaisempiin vuosiin (Vake-hyvinvoinnin tilannekuva 2022). Erityisesti nuorten kokema ahdistuneisuus on yleistynyt selvästi. Tytöillä ahdistuneisuus on merkittävästi poikia yleisempää ja kasvanut Vantaalla voimakkaammin kuin koko maassa. Noin kahdeksan prosenttia pojista ja 28 prosenttia tytöistä koki kohtalaista tai vaikeaa ahdistuneisuutta 8.–9.luokalla vuonna 2021. Työikäisistä vantaalaisista noin viidesosa kokee olevansa psyykkisesti merkittävästi kuormittunut. Määrä on kasvanut noin 6,2 prosenttiyksikköä. Vantaalaiset ovat kuormittuneempia suhteessa koko maahan. Myös psyykkisesti merkittävästi kuormittuneiden osuus ikääntyneissä on Vantaalla kasvanut noin 6,4 prosentista noin 10,0 prosenttiin vuonna 2020. Suunta on sama valtakunnallisesti, mutta Vantaalla osuus on hieman suurempi ja kasvu voimakkaampaa (Hyvinvointikatsaus 2022). Myös sosioekonomiset erot näkyvät selvinä terveyseroina aikuisväestössä (Vake-hyvinvoinnin tilannekuva 2022).

Fyysinen terveys on vahvasti riippuvainen elintavoista, joissa vantaalaisilla on huomattavasti parannettavaa. Vantaalaisista suurin osa ei liiku terveytensä kannalta riittävästi, mikä lisää esimerkiksi elintapasairauksien riskiä. Työikäisistä vain noin kolmannes käyttää suosituksen mukaisesti kasviksia ja hedelmiä, mikä on heikkojen liikuntatottumusten tavoin yhteydessä muun muassa elintapasairauksiin ja ylipainoon (Hyvinvointikatsaus 2022).

Yhteisöllisyyttä voidaan tarkastella monen tekijän avulla, kuten ihmissuhteiden, vapaa-ajan toiminnan ja harrastuksien, yhteenkuuluvuuden, katsomuksellisuuden, osallisuuden ja vaikutusmahdollisuuksien kautta. Yleisesti aikuisväestön osallisuuden kokemus on vahvempi kuin nuorilla (Vake-hyvinvoinnin tilannekuva 2022). Koronapandemia on vähentänyt yhteydenpitoa läheisiin ihmisiin ikäryhmästä ja sukupuolesta riippumatta (Hyvinvointikatsaus 2021). Vantaalaisten kokema yksinäisyys on muuta maata korkeammalla tasolla (Hyvinvointikatsaus 2022). Erityisen huolestuttavaa on lasten ja nuorten yksinäisyyden kokemuksen voimakas kasvu erityisesti tyttöjen kohdalla. Yli viidennes tytöistä kokee itsensä yksinäiseksi 8.–9.luokalla. Vantaan työikäisistä noin 15 prosenttia tuntee itsensä yksinäiseksi. Osuus on kasvanut 6,1 prosenttiyksikköä vuodesta 2018 vuoteen 2020. Yli 65-vuotiaiden yksinäisyyden kokemus on selkeästi vähäisempää, mutta se on miltei kaksinkertaistunut vuosien 2018 ja 2020 välillä 8,9 prosenttiin. Puolestaan osallisuusindikaattorin perusteella Vantaalla asuvat kokevat osallisuutta hieman vähemmän kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin. Osallisuusindikaattorin mukaan naiset kokevat enemmän osallisuutta kuin miehet (Hyvinvointikatsaus 2022).

”Työntekemisen tapa on myös mullistunut koronapandemian johdosta, mikä tarkoittaa etätyön tekemisen lisääntymistä.”

Elinympäristö (rakennettu ympäristö, luonto, asuminen ja liikkuminen) on keskeinen hyvinvoinnin osa-alue. Koronapandemia on lisännyt kotihälytysten, väkivaltarikosten sekä huumausainerikosten määrää. Pandemia näkyi myös rikosten ja häiriöiden siirtymisessä koteihin. Lisäksi kouluväkivalta, nuorten tekemä väkivalta yleensä sekä nuorten häiriökäyttäytyminen ja päihteiden käyttö ovat lisääntyneet. Etninen ja sosioekonominen segregaatio näkyy myös Vantaan turvallisuustilanteessa (Turvallisuussuunnitelma 2021). Kuitenkin reilu kolme neljästä vantaalaisesta työikäisestä on tyytyväisiä asuinalueensa olosuhteisiin. Ikääntyneissä tyytyväisyys omaan asuinalueeseen nousi peräti 85,7 prosenttiin vuonna 2020. Vantaalla asuvista noin 12 prosenttia on kokenut väkivaltaa tai uhkailua, mikä ei ole merkittävästi suurempi luku kuin pääkaupunkiseudulla yleisesti. Naiset joutuvat kuitenkin väkivallan ja uhkailun kohteeksi miehiä huomattavasti useammin. Väkivallan tai uhkailun kohteeksi joutuneiden osuus vuonna 2021 oli naisilla 16 prosenttia ja miehillä 8 prosenttia. (Hyvinvointikatsaus 2022.) Myös lähes joka kymmenes alakoululainen kertoo tulevansa kiusatuksi koulussa viikoittain (Hyvinvointikatsaus 2021).

Kriisiajat haastoivat myös ihmisten työn ja toimeentulon. Koronasulut ja muut pakotteet heikensivät ajoittain erityisesti tiettyjen palvelualojen toimintaa, mikä aiheutti laajoja lomautuksia ja työttömyyttä. Toisaalta koronatoimien jälkeen työllisyys on kehittynyt vahvasti, vaikka Vantaan pitkäaikaistyöttömien määrä pieneneekin hitaasti. Lisäksi koronakriisin jälkeen korkea inflaatio sekä korkojen ja hintojen nousu ovat heikentäneet asukkaiden taloudellista tilannetta. Epävarmuus taloudellisesta tilanteesta on osunut voimakkaimmin työikäisiin ja kaikkein haavoittuvimmassa asemassa oleviin. Työntekemisen tapa on myös mullistunut koronapandemian johdosta, mikä tarkoittaa etätyön tekemisen lisääntymistä, mutta toisaalta pandemia on aiheuttanut myös sairauspoissaolojen määrän kasvua (Hyvinvointikatsaus 2021).

Jatkuvan oppimisen osa-alue on tärkeä siinä, että koulutus ennustaa monia hyvinvoinnin osa-alueita niin tuloista ja toimeentulosta fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Yleisesti Vantaan väestö on huomattavasti vähemmän koulutettua suuriin naapureihinsa Espooseen tai Helsinkiin verrattuna. Vantaalla korkeintaan perusasteen käyneiden osuus 25–44-vuotiaista vuosina 2015–2020 on vaihdellut noin 22–24 prosentin välillä, kun taas Helsingissä osuus on pudonnut samassa ajassa vajaasta 19 prosentista noin 16 prosenttiin (Sosiaalisesti kestävä Vantaa 2023–2025).

Tutustu hyvinvointikatsauksiin ja –kertomukseen tarkemmin verkkosivullamme.

Luvun 1.1. lähteenä on käytetty myös Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kokoamaa hyvinvoinnin tilannekuvaa, jonka tiedot on koottu Sotkanet-palvelun tilastoista.

1.2 HYVINVOINTI-SUUNNITELMAN PAINOPISTEET

Hyvinvointisuunnitelma koostuu yleisestä osiosta sekä ikäryhmäkohtaisista hyvinvointisuunnitelmista. Kaikissa ikäryhmäkohtaisissa suunnitelmissa ja niiden konkreettisissa teoissa kulkevat mukana läpileikkaavat teemat: osallisuus, tasa-arvo ja yhdenvertaisuus, vammaisuus, turvallisuus ja turvallisuuden tunne sekä monikulttuurisuus.

Osallisuus

Osallisuus on käsite, jolla ei ole yhtä vakiintunutta määritelmää, mutta eri määritelmiä yhdistää se, että kyse on aina tavalla tai toisella kuulumisen ja mukanaolon tunteesta. Osallisuuden käsitettä voi tarkastella ainakin kolmesta näkökulmasta eli hyvinvoinnin, yhteisöllisyyden ja yhteiskunnallisen vaikuttamisen kautta. Esimerkiksi yhteiskunnallisen vaikuttamisen näkökulmasta osallisuus tarkoittaa yksilön oikeutta ja mahdollisuuksia osallistua päätöksentekoon niin lähiympäristössään kuin laajemmin yhteiskunnassa. Tässä hyvinvointisuunnitelmassa taustalla ovat erityisesti hyvinvoinnin ja yhteisöllisyyden näkökulmat. Vantaalla osallisuuden kehittämistä ohjaa Osallistuva Vantaa -ohjelma.

Hyvinvoinnin näkökulmasta osallisuus tarkoittaa sitä, että yksilöllä on sellaiset fyysiset ja henkiset resurssit, joiden myötä hän voi elää omannäköistään elämää ja vaikuttaa omaan elämäänsä. Tästä näkökulmasta osallisuuden vastakohtana on syrjäytyminen. Osallisuuden edistäminen on myös syrjäytymisen ehkäisyä. Hyvinvointisuunnitelmassa osallisuuden tätä näkökulmaa huomioidaan tukemalla ja voimauttamalla vantaalaisia omassa elämässään esimerkiksi elintapaohjauksen, matalan kynnyksen oppimisen, liikkumisen ja kulttuurin palveluilla sekä mielen hyvinvointia edistämällä.

Yhteisöllisyyden näkökulmasta osallisuus tarkoittaa kuuluvuuden tunnetta. Ihmisellä on tunne siitä, että hän on osa jotakin – yhteisöä tai ympäröivää yhteiskuntaa – jolloin hän haluaa sitoutua, ottaa omalta osaltaan vastuun toiminnasta ja usein myös vaikuttaa. Kuuluvuuden tunne voi syntyä omaan perheeseen, lähiyhteisöön tai kuntaan. Hyvinvointisuunnitelmassa osallisuuden tätä näkökulmaa huomioidaan yhteisöllisillä palveluilla ja yhteisöjen toimintaedellytyksiä vahvistamalla.

Yksi keino lisätä osallisuutta ja vaikuttaa lähiympäristöön ja yhteisöllisyyteen on osallistuva budjetointi, jossa asukkaat pääsevät miettimään oman suuralueensa tarpeita. Osallistuva budjetointi laajenee Vantaalla 2023 kaupunkitasoiseksi.

Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus

Vantaa on sitoutunut tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseen kaikessa toiminnassaan, ja Vantaalla on jo pitkään tehty ansiokasta työtä niiden edistämiseksi. Tasa-arvolla tarkoitetaan sukupuolten tasa-arvoa ja yhdenvertaisuudella kaikkien ihmisten yhdenvertaisuutta, ja kunnan on edistettävä niitä kaikessa toiminnassaan. Velvoite perustuu tasa-arvolakiin (609/1988) ja yhdenvertaisuuslakiin (1325/2014). Vantaan kaupunki hyväksyi päivitetyn tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyön suunnitelman kuluvalle strategiakaudelle helmikuussa 2022. Kaupunkitasoinen suunnitelma huomioi muun muassa lakien kunnalliselle toiminnalle asettamat vaatimukset ja suunnitteluvelvoitteen. Suunnitelman perusteella toimialat ja palvelualueet jatkavat kukin omaa tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitteluaan.

”Vantaa on sitoutunut tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseen kaikessa toiminnassaan, ja Vantaalla on jo pitkään tehty ansiokasta työtä niiden edistämiseksi.”

”Esteettömyys ei ole pelkkiä rakennusteknisiä asioita, vaan se muodostaa yhdessä saavutettavuuden kanssa ajattelutavan, että kaikilla on mahdollisuus osallistua, eikä ihmisiä erotella heidän toimintakykynsä perusteella.”

Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelman painopisteet ovat luottamushenkilöiden toiminta, viranomaisen velvollisuus edistää tasa-arvoa, tasa-arvon edistäminen kouluissa ja oppilaitoksissa, syrjimättömyys sukupuolen perusteella, sukupuoli-identiteettiin tai sukupuolen ilmaisuun perustuvan syrjinnän ennaltaehkäisy, syrjimättömyys omassa toiminnassa ja oman toiminnan arviointi. Lisäksi suunnitelmassa huomioidaan henkilöstöpoliittinen tasa-arvo ja yhdenvertaisuus. Tarkemmin Vantaan kaupungin tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyötä kuvataan Vantaan kaupungin verkkosivuilla.

Hyte-työn näkökulmasta edistämisvelvoite merkitsee, että toiminnan suunnittelussa kiinnitetään huomiota asukkaiden yhtäläisiin osallistumismahdollisuuksiin ja syrjimättömyyteen. Se edellyttää erilaisten asukasryhmien tarpeiden tunnistamista ja sukupuoli-, kieli- ja kulttuuritietoista toiminnan arviointia. Keinoja ovat muun muassa sukupuolinäkökulman sisällyttäminen tilastoihin, kyselyihin ja esityksiin sekä omien taustaryhmiensä elinoloja tuntevien vaikuttamistoimielinten ja yhdistysten kuuleminen ja mukaan ottaminen toiminnan suunnitteluun.

Vammaisuus

Sote-uudistuksen myötä lakisääteiset palvelut vammaisille siirtyivät hyvinvointialueen vastuulle. Kunnalla on kuitenkin edelleen velvoite kaikessa toiminnassaan huomioida, että henkilöt, joilla on jokin vamma tai toimintarajoite, voivat osallistua kunnan toimintaan yhdenvertaisesti muiden kanssa. Käytännössä tämä tarkoittaa kohtuullisia mukautuksia, jotta esimerkiksi kulttuuri-, liikunta- ja nuorisopalvelut ovat yhdenvertaisesti kaikkien saavutettavissa ja niiden toimintoihin osallistuminen on mahdollista ja mielekästä. Vammaisneuvosto edistää ja seuraa vammaisten henkilöiden oikeuksia Vantaalla ja antaa lausuntoja niihin liittyen.

Esteettömyys ja saavutettavuus tulee huomioida kaikilla kaupungin toimialoilla – näkyvimmin niiden merkitys näkyy kaupunkiympäristön toimialalla. Esimerkiksi opasteet, äänimajakat, huolellisesti auratut kevyenliikenteenväylät, tehokas valaistus ja induktiosilmukat ovat konkreettisia ja näkyviä keinoja edistää esteettömyyttä. Esteettömyys ei kuitenkaan ole pelkkiä rakennusteknisiä asioita, vaan se muodostaa yhdessä saavutettavuuden kanssa ajattelutavan, että kaikilla on mahdollisuus osallistua, eikä ihmisiä erotella heidän toimintakykynsä perusteella.

Esteettömyyttä ja saavutettavuutta on myös esimerkiksi se, että järjestetään nuorisopalveluissa matalan kynnyksen iltoja vammaisille nuorille tai että lisätään selkokielen käyttöä kunnan viestinnässä. Toimenpiteiden ja päätöksenteon yhteydessä olisi hyvä tehdä vammaisvaikutusten arviointia. Vammaisuuteen liittyvistä teemoista kerromme laajemmin vammaispoliittisessa ohjelmassa, joka liitetään tämän hyvinvointisuunnitelman liitteeksi vuoden 2023 aikana.

Turvallisuus ja turvallisuuden tunne

Yksi keskeisimmistä hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen tehtävistä on turvallisuuden tunteen lisääminen. Vantaalla on tehty turvallisuussuunnitelma, jonka toimenpiteillä vastataan turvallisuushaasteisiin ja -ongelmiin. Turvallisuussuunnitelman neljä kärkeä ovat lähisuhdeväkivalta, nuoriso, päihteet ja liikkumisen turvallisuus. Toimenpiteitä toteutetaan yhteistyössä kaupungin, viranomaisten, elinkeinoelämän, kolmannen sektorin ja asukkaiden kanssa. Vantaalla turvallisuussuunnittelu on sukupuolitietoista ja ihmis- ja väestölähtöistä. Turvallisuussuunnittelun tavoitteena on ennaltaehkäistä ja torjua tapaturmia, onnettomuuksia, rikoksia ja häiriöitä ja parantaa asukkaiden ja yhteisön turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Nämä tavoitteet ovat hyvinvointisuunnitelman ja turvallisuussuunnitelman yhteisiä, ja suunnitelmien toimenpiteet tukevat toisiaan.

Vantaan turvallisuussuunnitelmassa todetaan, että hyvinvointia ei voida saada aikaan ilman turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Turvattomuuden juurisyyt ovat pitkälti syrjäytymisessä. Syrjäytymisen ennaltaehkäisy onkin pitkällä aikavälillä tehokkainta turvallisuustyötä. Kaupunki voi vaikuttaa asukkaiden turvallisuuden tunteeseen myös paikallisilla kohdennetuilla toimilla, kuten parantamalla valaistusta ja siisteyttä sekä lisäämällä valvontaa turvattomiksi koetuilla paikoilla. Ehkäisevä päihdetyö, lähisuhdeväkivallan vastainen työ ja hyviä väestösuhteita edistävä yhteisöllisyyttä lisäävä toiminta ovat kaikki toimia, joissa kaupunki, hyvinvointialue ja kolmannen sektorin toimijat tekevät tiivistä yhteistyötä.

Monikulttuurisuus

Vantaa on Suomen monikulttuurisin kaupunki. Kaupungin kasvu on kokonaan ulkomaalaistaustaisten varassa, jotka muuttavat suoraan ulkomailta tai muualta Suomesta. Ulkomaalaistaustainen väestö on heterogeenistä, eikä sitä voida niputtaa yhteen esimerkiksi maahantulosyyn tai palvelutarpeen perusteella. Joukossa on kahden kulttuurin perheitä, joissa puoliso on suomalainen, työn perusteella muuttaneita, pakolaistaustaisia sekä opiskelijoita. Yhä useampi vantaalainen on toista tai jo kolmatta maahanmuuton sukupolvea. He eivät ole maahanmuuttajia, mutta käytännössä erityisesti eri etnistä taustaa edustavat saatetaan nähdä sellaisina. Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisessä monikulttuurisuus huomioidaan esimerkiksi siten, että Vantaa myöntää avustuksia yhdistyksille, jotka tekevät rasisminvastaista ja hyviä väestösuhteita edistävää työtä ja järjestävät matalan kynnyksen toimintaa, johon kaikkien on helppo tulla mukaan. Pakolaisille Vantaa tarjoaa joitakin lakisääteisiä erityispalveluita. Ne kuvataan tarkemmin valmisteilla olevassa kotouttamisohjelmassa, joka julkaistaan vuoden 2023 aikana.

Maahan muuttaneiden kotoutumista tukeva hyvinvointityö on arkista ja käytännönläheistä työtä, jota kaupunki tekee pääsääntöisesti osana peruspalveluita. Kotoutumista tukevien palveluiden kehittäminen lähteekin usein hankkeista. On selvää, että suomen tai ruotsin kieltä vielä osaamattomien asukkaiden kotoutuminen helpottuu, jos he saavat tarvitessaan neuvontaa ja palveluita omalla tai jollain muulla osaamallaan kielellä. Esimerkiksi Vantaa-infoissa tarjotaan monikielistä neuvontaa Neuvova Vantaa -hankkeen toimintana. Tavoitteena on monikielisen neuvonnan vakiinnuttaminen ja laajentaminen osaksi peruspalveluita. Lisäksi kotoutumisen tueksi Vantaalla on tarjolla monipuolinen kattaus suomen kielen kursseja, joihin kaupunki panostaa yhä enemmän.

Olemme onnistuneet, kun etniset vähemmistöt ja eri ikäiset ja eri taustoista tulevat maahanmuuttajat ja heidän Suomessa syntyneet lapsensa tuntevat olevansa osa suomalaista yhteiskuntaa.

1.3 HYVINVOINTI-SUUNNITELMAN TEHTÄVÄ, TAVOITETILAT JA TOTEUTUS

Hyvinvointisuunnitelman tehtävänä on edistää kaikkien kaupunkilaisten hyvinvointia ja kaventaa hyvinvointieroja, vahvistaa turvallisuuden tunnetta sekä varmistaa sujuvat palvelut yhteistyössä hyvinvointialueen ja muiden yhteistyökumppaneiden kanssa. Vantaan kaupungin hyvinvoinnin määritelmässä hyvinvointi koostuu terveyden, yhteisöllisyyden, elinympäristön, jatkuvan oppimisen sekä työn ja toimeentulon osa-alueista, joiden pohjalta rakentuu yksilön koettu hyvinvointi, elämänlaatu ja onnellisuus. Hyvinvointisuunnitelman toimenpiteet ja teot on jaoteltu hyvinvoinnin määritelmän osa-alueiden mukaan. Olemme määritelleet kullekin hyvinvoinnin osa-alueelle tavoitetilan, johon pyrimme vuoteen 2025 mennessä.

Hyvinvointi koostuu useasta osa-alueesta:

Kuva: Vantaan kaupungin hyvinvoinnin määritelmä

Vantaalaisten terveys, tavoitetila 2025

Vantaalaisten mielen hyvinvointi on kohentunut ja ahdistuneisuuden ja yksinäisyyden kokemus on vähentynyt. Vantaan henkilöstöllä on työkaluja mielenterveyden ensiavun tarjoamiseen. Vantaalaisten arkiliikunta, muun muassa pyöräily, on lisääntynyt. Kaupungin tarjoamat ohjatun liikunnan tunnit ovat entistä suositumpia. Liikunnan lisäksi kulttuuriharrastukset ylläpitävät vantaalaisten mielen hyvinvointia ja terveyttä. Lapsilla ja nuorilla on mieluisia harrastuksia. Kaupungin tarjoama hyvinvointimentorointi auttaa kuntalaisia kohti terveempiä elintapoja.

Vantaalaisten jatkuva oppiminen, tavoitetila 2025

Jokaisella vantaalaisella lapsella ja nuorella on vähintään yksi viikoittainen harrastus. Vantaalaiset kartuttavat yleissivistystään ja taitojaan aikuisopiston ja kirjaston tarjoamilla kursseilla ja luennoilla. Osaamiskeskus tukee maahanmuuttajia työnhaussa S2-kursseilla. Erilaiset tapahtumat tarjoavat hyödyllistä tietoa ja monikulttuurisia kohtaamisia.

Vantaalaisten työ ja toimeentulo, tavoitetila 2025

Yhä useampi työn ja koulutuksen ulkopuolella oleva nuori saa avun tilanteeseensa kaupungin ja yhteistyökumppaneiden palveluista. Yhteistyö hyvinvointialueen kanssa on toimivaa, ja vantaalaiset pääsevät helposti tarvitsemiinsa sosiaali- ja terveyspalveluihin. Vantaalla on paljon liikuntamahdollisuuksia, joiden avulla kuntalaisten on helppo ylläpitää toimintakykyään.

Vantaalaisten elinympäristö, tavoitetila 2025

Kouluruoan laatu on hyvä, ja lapset ja nuoret syövät koululounaan päivittäin. Kuntalaisilla on mahdollisuus vaikuttaa kaupunkiympäristön kehittämiseen. Kaikissa kuntalaisten käytössä olevissa kaupungin tiloissa on käytössä turvallisemman tilan periaatteet. Kunnan työntekijöillä on taitoa ja työkaluja tilanteisiin, joissa lapsi tai nuori on kokenut sopimatonta käytöstä. Ympäristön siisteyteen kiinnitetään huomioita muun muassa yhteisillä talkoilla ja tempauksilla.

Vantaalaisten yhteisöllisyys, tavoitetila 2025

Vantaalaisia vanhempia tuetaan tärkeässä tehtävässään. Kuntalaisille on tarjolla yhteisöllisiä liikuntamahdollisuuksia ja muita matalan kynnyksen mahdollisuuksia tehdä asioita yhdessä, esimerkiksi erilaisia tapahtumia. Kulttuurista on mahdollisuus nauttia myös lähellä, esimerkiksi ikääntyneiden asumisyksiköissä. Vantaalaisilla on enemmän mahdollisuuksia kohtaamisiin toistensa kanssa kaupungin tarjoamissa tiloissa ja puitteissa.

”Vantaan kaupungin ja hyvinvointialueen välillä tehdään tiivistä yhteistyötä hyvinvoinnin tilan seuraamiseksi ja molempien osapuolten hyvinvoinnin tilannekuvien luomiseksi.”

Hyvinvointisuunnitelman toteutukseen osallistuvat Vantaan kaupungin työntekijöiden lisäksi järjestöt ja muut kumppanit. Suunnitelman toteutusta seurataan säännöllisesti toimenpiteiden edistymistä arvioimalla ja hyvinvointia kuvaavia tilastoja seuraamalla. Kaupunkitasoisesti hyvinvointityötä arvioidaan hyte-kerrointa seuraamalla. Hyte-kerroin on valtion kannustin, jossa hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyötä arvioidaan ja tehdyn työn mukaan kunnille jaetaan valtionavustusta (THL: Hyte-kerroin – kannustin kunnille).

Vantaan ja Keravan hyvinvointialue laatii myös oman hyvinvointisuunnitelmansa, jonka tavoitteet, toimenpiteet ja teot täydentävät Vantaan hyvinvointisuunnitelmaa. Vantaan kaupungin ja hyvinvointialueen välillä tehdään tiivistä yhteistyötä hyvinvoinnin tilan seuraamiseksi ja molempien osapuolten hyvinvoinnin tilannekuvien luomiseksi. Samalla hyvinvointialueella sijaitseva Keravan kaupunki osallistuu yhteisen hyvinvointitiedon luomiseen osaltaan. Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella on muodostettu hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen näkökulmasta vastaavat ikäryhmäkohtaiset asiatuntijaryhmät kuin Vantaallakin. Näiden ryhmien välillä tehdään yhteistyötä yhteisten tavoitteiden edistämiseksi. Myös hyvinvointialueen hyvinvointisuunnitelman on tarkoitus noudattaa samaa rakennetta kuin Vantaan suunnitelman, millä varmistetaan tiivis vuoropuhelu Vantaan kaupungin sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välillä.

2 HYVINVOINNIN JA TERVEYDEN EDISTÄMINEN KUNNAN TEHTÄVÄNÄ

Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen on kunnan perustehtävä. Kuntien tehtävänä on nimetä hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen vastuutahot, seurata asukkaiden hyvinvointia ja terveydentilaa, asettaa hyvinvointia ja terveyttä tukevia tavoitteita sekä seurata niiden toteutumista.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä tehdään yhteistyössä monen toimijan kanssa. Kuntien tulee tehdä yhteistyötä julkisten toimijoiden, järjestöjen ja yksityisten toimijoiden kanssa. Lain mukaan kunnan on tehtävä yhteistyötä hyvinvointialueen kanssa ja osallistuttava vuosittain hyvinvointialueen järjestämiin alueellisiin neuvotteluihin. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2023.)

Kunnilla on vastuu asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyden edistämisestä, ja tämä tulee huomioida kaikkien hallinnonalojen toiminnassa (Terveydenhuoltolaki 1326/2010). Tämän lain mukaan kunnan tulee raportoida valtuustolle kuntalaisten terveydestä ja hyvinvoinnin tilasta ja sen eteen toteutetuista toimenpiteistä vuosittain. Lisäksi kerran valtuustokaudessa on valmisteltava laajempi hyvinvointikertomus. Hyvinvointikertomuksessa hyvinvointityölle asetetaan tavoitteet ja toimenpiteet. Hyvinvointikertomus on työkalu, jolla hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä suunnitellaan, seurataan, raportoidaan ja arvioidaan.
Vantaalla hyvinvointia kuvaava hyvinvointikertomus ja hyvinvointisuunnitelma laaditaan erikseen. Vantaan kaupungilla hyvinvointisuunnitelma toimii hyvinvointijohtamisen välineenä ja pohjautuu tutkittuun tietoon. Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma on lakisääteinen. Sen laatimisesta, sisällöstä, hyväksymisestä, päivitysaikataulusta ym. säädetään lastensuojelulain (417/2007) 12. §:ssä. Lisäksi kunnan on laadittava suunnitelma toimenpiteistään ikääntyneen väestön hyvinvoinnin, terveyden, toimintakyvyn ja itsenäisen suoriutumisen tukemiseksi osana sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain (612/2021) 6. §:n 3. momentissa tarkoitettua hyvinvointikertomusta ja -suunnitelmaa.

Vuoden 2023 alusta käynnistynyt Vantaan ja Keravan hyvinvointialue hoitaa sosiaali-, terveys- ja pelastuspalvelut vantaalaisille. Hyvinvointialueelle on määritelty seuraavat toimialat: lasten, nuorten ja perheiden palvelut, aikuissosiaalityö ja vammaispalvelut, vanhusten palvelut, terveydenhuollon palvelut sekä pelastustoimen palvelut ja konsernipalvelut. Yhteistyötä hyvinvointialueen toimialojen sekä kaupungin palvelualueiden kanssa tehdään monin eri tavoin. Sote-uudistus ei poistanut kunnilta velvoitetta edistää kuntalaistensa hyvinvointia ja terveyttä; kunnilla on edelleen vastuu hyvinvoinnin ja terveyden edistämisessä kaikilla toimialoilla. Kulttuuri, elinympäristö, kunnan elinvoima – muun muassa nämä tekijät vaikuttavat kuntalaisten hyvinvointiin ja terveyteen. Myös asumisneuvonta, ehkäisevä päihdetyö ja lähisuhdeväkivallan ehkäisy kuuluvat jatkossakin kunnan tehtäviin. Käytännössä näitä kaikkia tehdään yhdessä hyvinvointialueen kanssa.

Osaamisen ja kulttuurin edistäminen

- Varhaiskasvatus
- Esi- ja perusopetus
- Lukiokoulutus
- Ammatillinen koulutus
- Vapaa sivistystyö
- Taide- ja kulttuuripalvelut
- Kirjastopalvelut
- Nuorisopalvelut
- Liikuntapalvelut

Elinympäristön kehittäminen

- Maapolitiikka
- Kaavoitus ja maankäytön suunnittelu
- Liikenne, joukkoliikenne
- Tieverkkojen rakentaminen ja ylläpito
- Vesihuolto
- Jätehuolto
- Energiantuotanto ja -jakelu
- Rakennusvalvonta
- Asuntotoimi
- Ympäristönsuojelu ja terveellisen elinympäristön turvaaminen
- Turvallisuudesta ja varautumisesta huolehtiminen

Kunnan elinvoiman edistäminen

- Paikkakunnan vetovoimaisuus
- Vaikeasti työllistyvien tuki: etsivä nuorisotyö, työpajat, työttömyyden pitkittymisen ehkäisy, kaupunginosatyö
- Kotouttaminen
- Elinkeinopolitiikka: yritysneuvonta, kehittämishankkeet, yritystontit, alueen markkinointi, avoin data
- Resurssiviisaat toimintatavat

Paikallisen identiteetin ja demokratian edistäminen

- Monipuoliset osallistuismahdollisuudet
- Paikallinen yhteisöllisyys
- Viestintä ja vuorovaikutus
- Vaalit ja edustuksellinen demokratia
- Kansalaisjärjestöjen toimintamahdollisuudet
- Asukkaiden omaehtoinen toiminta

Kuva: Kuntalaisen hyvinvoinnin edistäminen, lähde: Kuntaliitto

3 HYVINVOINTITYÖ VANTAALLA

Vantaan kaupungilla hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä tehdään osana kaikkien hallinnonalojen palveluita. Hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyö on monipuolista, ja sitä tehdään moniammatillisesti yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.

Kuntaliiton jaottelun (ks. edellisen luvun kuva) mukaan hyvinvoinnin edistämistyön voi jakaa neljään teemaan. Näitä teemoja ovat osaamisen ja kulttuurin edistäminen, paikallisen identiteetin ja demokratian edistäminen, elinympäristön kehittäminen ja kunnan elinvoiman edistäminen. Osaamisen ja kulttuurin edistämisellä tarkoitetaan esimerkiksi oppilaitoksia, kirjastoja, museoita, taide- ja kulttuuripalveluita, harrastuksia, liikuntapaikkoja sekä nuoriso- ja asukastiloja. Paikallisen identiteetin ja demokratian edistämisellä tarkoitetaan esimerkiksi järjestö- ja vapaaehtoistoiminnan tukemista, osallistumisen mahdollistamista ja vuoropuhelun lisäämistä. Elinympäristön kehittämisellä voidaan tarkoittaa esimerkiksi toimivaa joukkoliikennettä, turvallisia puistoja, hiekoitettuja katuja, luonnosta huolehtimista ja asukkaiden kuulemista rakentamisen tai kaavoituksen osalta. Elinvoiman edistäminen pitää sekä asukkaat että kunnan hyvinvoivana. Tällä voidaan tarkoittaa esimerkiksi työpaikan mahdollistamista mahdollisimman monelle kuntalaiselle. (Kuntaliitto: Hyvinvoinnin edistämisen hyvät käytännöt.)

3.1 HYVINVOINTITYÖN TOIMINTAMALLI

Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen työtä tehdään Vantaan kaupungilla Hyvinvointia rakentava Vantaa -strategiateeman alla, jonka tehtävä on myös varmistaa palveluiden jatkuvuus hyvinvointialueuudistuksen jälkeenkin. Strategiateema on osa Vantaan kaupunkistrategiaa, ja sen avulla Vantaa toteuttaa myös YK:n Sustainable Development Goals (SDG) -vastuullisuustavoitteita.

Hyte-työhön ja sen suunnitteluun osallistuvat myös kaupungin vaikuttamistoimielimet (lue lisää vaikuttamistoimielimistä seuraavasta luvusta). Lisäksi hyvinvointisuunnitelman laadinnassa on osallistettu kuntalaisia, järjestöjä ja kaupunginhallitusta. Hyte-työn toteutus on verkostomaista rajapintatyöskentelyä, jossa ovat kunnan lisäksi keskeisesti mukana muun muassa erilaiset järjestöt, seurakunnat, hyvinvointialue ja muut ryhmittymät.

Kuva: Hyvinvointia rakentava Vantaa -strategiateeman toimintamalli.

3.2. VAIKUTTAMISTOIMIELIMET OSANA HYVINVOINTITYÖTÄ

Vantaalla toimii useita vaikuttamistoimielimiä, joista nuorisovaltuusto, vammaisneuvosto ja vanhusneuvosto ovat lakisääteisiä. Näiden lisäksi Vantaalla toimii myös monikulttuurisuusasiain neuvottelukunta, svenska kommittén sekä paikallisromanityöryhmä.

Monikulttuurisuusasiain neuvottelukunta

Monikulttuurisuusasiain neuvottelukunnan tavoitteena on Vantaan maahanmuuttajataustaisten asukkaiden osallisuuden sekä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistäminen. Neuvottelukunta on vaikuttamistoimielin, jonka kaupunginhallitus nimeää valtuustokausittain kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Monikulttuurisuusasiain neuvottelukunta seuraa etnisten vähemmistöjen elinoloja ja yhdenvertaisuuden toteutumista sekä valtion maahanmuutto- ja kotouttamispolitiikan vaikutuksia Vantaalla. Neuvottelukunta kokoaa saman pöydän ympärille poliittisia ryhmiä edustavat luottamushenkilöt, maahanmuuttajat, heitä edustavat järjestötoimijat ja asiantuntijat käsittelemään ajankohtaisia kotoutumiseen ja monikulttuurisuuteen liittyviä asioita. Neuvottelukunta seuraa lakisääteisen kotouttamisohjelman, myönteisen erityiskohtelun ja hyvinvointiohjelman toteutusta ja vaikuttaa tekemällä kaupunginhallitukselle aloitteita maahanmuuttajia ja vähemmistöjä koskevien asioiden kehittämiseksi.

Nuorisovaltuusto

Nuorisovaltuusto on kuntalain 26. §:ssä tarkoitetulla tavalla nuorten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu vaikuttamistoimielin. Vantaalla nuorisovaltuusto on toiminut jo vuodesta 2000 lähtien. Nuorisovaltuusto toimii nuorten edunvalvojana ja nostaa esille nuorille tärkeitä asioita. Nuorisovaltuustoon valitaan vaaleilla 30 varsinaista jäsentä kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Valtuuston edustajat ovat 13–20-vuotiaita.

Nuorisovaltuuston edustajilla on läsnäolo- ja puheoikeus Vantaan kaupungin lautakunnissa, kaupunginvaltuustossa ja kaupunginhallituksessa. Toiminta on poliittisesti sitoutumatonta. Nuorisovaltuusto kokoontuu kuukausittain. Se tekee aloitteita kaupunginhallitukselle, antaa lausuntoja, osallistuu erilaisiin työryhmiin ja järjestää nuorille suunnattuja tapahtumia. Nuorisovaltuusto tekee myös yhteistyötä koulujen oppilaskuntien hallitusten kanssa koulujen olojen parantamiseksi.

Vammaisneuvosto

Vammaisneuvosto on kuntalain 28. §:ssä tarkoitetulla tavalla vammaisten henkilöiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu vaikuttamistoimielin. Vammaisneuvoston tehtäviin kuuluu mm. vammaisten henkilöiden vaikutusmahdollisuuksien edistäminen, vammaispalvelujen ja muiden tukitoimintojen kehityksen seuraaminen sekä lausuntojen antaminen vammaisia henkilöitä koskevissa asioissa. Lisäksi neuvosto osallistuu vammaisiin henkilöihin kuuluvan väestön hyvinvoinnin, terveyden, toimintakyvyn ja itsenäisen suoriutumisen arviointiin yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Vantaalla vammaisneuvosto on toiminut vuodesta 1979 lähtien.

Vanhusneuvosto

Vanhusneuvosto on kuntalain 27. §:ssä tarkoitetulla tavalla ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu vaikuttamistoimielin. Vanhusneuvosto osallistuu ikääntyneen väestön hyvinvoinnin, terveyden, toimintakyvyn ja itsenäisen suoriutumisen arviointiin yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa, edistää ikääntyneen väestön mahdollisuutta osallistua elinoloihinsa vaikuttavien palvelujen suunnitteluun, valmisteluun ja seurantaan sekä laatii oman toimintasuunnitelman ja -kertomuksen. Lisäksi neuvosto ottaa kantaa ja antaa lausuntoja asioista, joilla on vaikutusta iäkkään väestön elinoloihin ja iäkkäiden henkilöiden palveluihin. Vantaalla vanhusneuvosto on toiminut vuodesta 1999 asti.

Paikallisromanityöryhmä

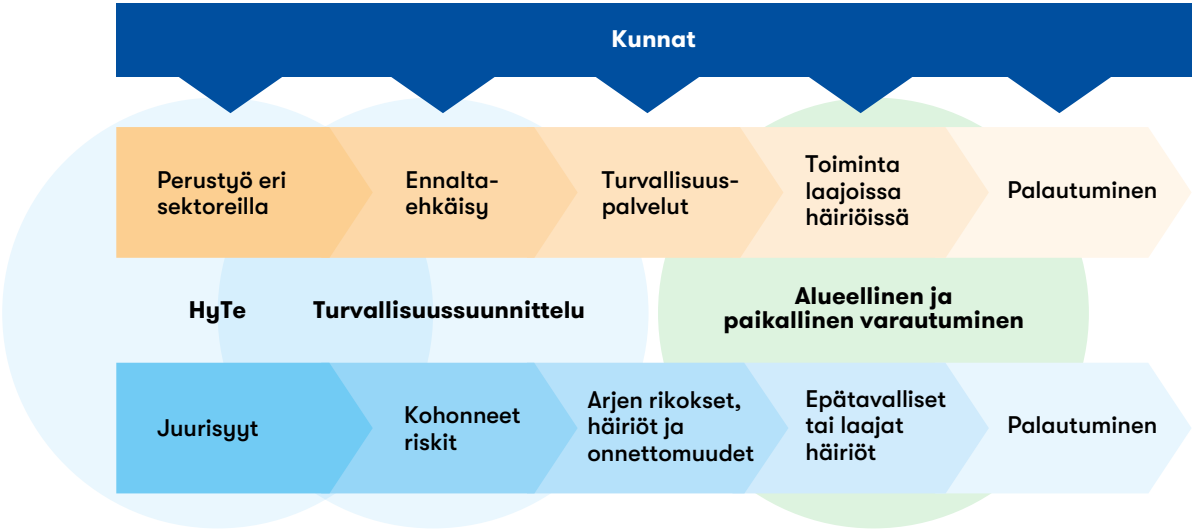
Vantaan asukkaista noin 2000 kuuluu kansalliseen romanivähemmistöön. Yhdyssiteenä kuntaan toimii Vantaan paikallisromanityöryhmä. Työryhmä pyrkii edistämään paikallisen romaniväestön mahdollisuuksia osallistua omien elinolojensa parantamiseen yhdessä sidosryhmien kanssa.

Paikallisromanityöryhmä (PRT) tekee työtä romaniväestön osallisuuden ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi. Työryhmässä käsitellään romaneihin liittyviä kysymyksiä, edistetään eri toimijoiden välistä vuorovaikutusta ja luodaan uutta toimintakulttuuria ja kumppanuuksia paikallistasolla. Tavoitteena on myös romanien kohtaamien ennakkoluulojen ja stereotypioiden poistaminen sekä aktiivinen tiedottaminen romaneihin liittyvistä kysymyksistä. Työryhmässä on kaupungin eri toimialojen edustajia sekä edustajat Etelä-Suomen aluehallintovirastosta, Vantaan seurakuntayhtymästä, Uudenmaan TE-toimistosta, Itä-Uudenmaan poliisista, Diakista sekä romaniväestöstä.

3.3 HYVINVOINNIN JA TERVEYDEN EDISTÄMINEN KAUPUNGIN MUISSA OHJELMISSA JA SUUNNITELMISSA

Hyvinvointisuunnitelman lisäksi hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen on merkittävässä osassa monissa muissakin kaupungin lakisääteisissä ohjelmissa ja suunnitelmissa. Laajasti ajateltuna, kaikki kaupungin toiminta edistää kuntalaisten hyvinvointia tavalla tai toisella. Eri ohjelmissa voidaan edistää samoja asioita, mutta hieman eri näkökulmista. Kutakin ohjelmaa ja suunnitelmaa johdetaan sen omien tavoitteiden ja toimenpiteiden mukaan, ja raportointi tapahtuu kussakin sovitulla tavalla. Kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä edistetään ja seurataan muun muassa seuraavien ohjelmien, suunnitelmien ja linjausten kautta:

- kotouttamisohjelma
- Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma (MEK)
- vastuullisuusraportti
- turvallisuussuunnitelma
- tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyön suunnitelma
- maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
- resurssiviisauden tiekartta
- liikkumisohjelma
- Osallistuva Vantaa -ohjelma
- elinvoimaohjelma.



Kuva: Turvallisuuden arvoketju

Turvallisuussuunnitelma

Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen (hyte) ja turvallisuussuunnittelu linkittyvät vahvasti toisiinsa. Onnistuneella hyte-työllä ennaltaehkäistään turvallisuusriskejä sekä onnistuneella turvallisuussuunnittelulla puolestaan voidaan edistää kuntalaisten parempia mahdollisuuksia elää turvallisesti hyvinvoivana ja terveenä. Hyte-perustyöllä voidaan hoitaa juurisyitä, esimerkiksi päihteiden ongelmakäyttöä, syrjäytymistä ja väkivallan uhkaa, ennen kuin ilmiöt kasvavat kohonneiksi riskeiksi tai jopa rikoksiksi tai laajemmiksi häiriöiksi. Turvallinen elinympäristö on hyvinvoinnin perusta, joten onnistuneella turvallisuussuunnittelulla on suuri vaikutus kuntalaisten hyvinvointiin.

Vastuullisuusraportti (VLR)

Vastuullisuusraporttiin (VLR) on koottu toimet, joiden avulla Vantaa edistää YK:n Agenda 2030:n kestävän kehityksen tavoitteita. Työtä tavoitteiden eteen tehdään kaikilla kaupungin toimialoilla. Kaikki Agenda 2030:n tavoitteet edistävät hyvinvointia jostakin näkökulmasta.

Hyvinvointia rakentava Vantaa -strategiateemaan keskeisimmin liittyvät tavoitteet ovat:

- ei köyhyyttä
- ei nälkää
- terveyttä ja hyvinvointia
- hyvä koulutus
- eriarvoisuuden vähentäminen
- kestävät kaupungit ja yhteisöt.

Kuva: YK:n Agenda 2030:n kestävän kehityksen tavoitteet

Resurssiviisauden tiekartta

Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita määrittää koko kaupungin yhteinen resurssiviisauden tiekartta, joka on kaupungin strategiaa toimeenpaneva ohjelma. Resurssiviisauden keskiössä ovat kiertotalous, uusiutuva energia sekä ympäristövastuullisesti toimivat asukkaat ja yritykset. 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. Samalla luodaan edellytyksiä kestävälle hyvinvoinnille.

Vantaan tärkeimmät toimenpiteet hiilineutraaliuden saavuttamiseksi ovat

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen
- kestävien hankintojen tekeminen
- tilojen ja laitteiden käytön energiatehokkuuden huomioiminen.

Kotouttamisohjelma

Kotoutumislain mukaan maahanmuuttajaväestön tarpeet on otettava huomioon kunnan ja muiden paikallisten viranomaisten suunnittelussa, toiminnassa ja seurannassa. Kotouttamisohjelma on suunnitteluasiakirja, jonka tavoitteena on varmistaa, että kunnan yleiset palvelut soveltuvat maahan muuttaneille ja kunta on valmistautunut järjestämään maahan muuttaneille kotoutumista edistäviä ja tukevia toimenpiteitä. Kunnalla on yleis- ja yhteensovittamisvastuu kotoutumisen kehittämisestä sekä sen suunnittelusta ja seurannasta paikallisesti. Kotouttamisohjelmassa kuvattavien lakisääteisten toimien rinnalla hyvinvointiohjelmassa painotetaan ennalta ehkäisevää hyvinvointityötä, mutta myös siinä huomioidaan maahan muuttaneiden tarpeita esimerkiksi kielellisen saavutettavuuden ja järjestöavustusten myöntämisen näkökulmasta.

4 HYVINVOINTI-SUUNNITELMAN PÄÄMÄÄRÄT JA TOIMENPITEET

Hyvinvointisuunnitelman keskiössä on kolme strategista tavoitetta:

1. edistää kaikkien kaupunkilaisten hyvinvointia ja kaventaa hyvinvointieroja
2. vahvistaa turvallisuuden tunnetta
3. varmistaa sujuvat palvelut yhteistyössä hyvinvointialueen ja muiden yhteistyökumppaneiden kanssa.

Nämä strategiset tavoitteet konkretisoituvat hyvinvointisuunnitelmassa toimenpiteiksi ja toimenpiteet puolestaan ikäryhmäkohtaisiksi konkreettisiksi teoiksi.

TYÖ JA TOIMEENTULO

Toimenpide 1: Vahvistamme asukkaiden työ- ja toimintakykyä kattavilla palveluilla.

TERVEYS

Toimenpide 2: Vahvistamme kuntalaisten mielen hyvinvointia.

Toimenpide 3: Tuemme kuntalaisten terveellisiä elintapoja.

Toimenpide 4: Vahvistamme hyvinvointia liikunnan ja kulttuurin avulla koko elämänkaaren ajan.

YHTEISÖLLISYYS

Toimenpide 5: Tuemme asukkaiden ja yhteisöjen toimintamahdollisuuksia, ettei kukaan jää yksin.

Toimenpide 6: Edistämme kuntalaisten osallisuuden ja yhteisöllisyyden kokemuksia.

ELINYMPÄRISTÖ

Toimenpide 7: Kannustamme kuntalaisia huolehtimaan yhteisestä ympäristöstä.

Toimenpide 8: Edistämme turvallisuuden tunnetta ja yhdenvertaisuutta.

JATKUVA OPPIMINEN

Toimenpide 9: Ylläpidämme ja edistämme kuntalaisten osaamista ja tarjoamme monipuolista koulutusta kaikenikäisille.

Toimenpide 10: Vahvistamme muunkielisten luottamusta ja osallisuutta yhteiskuntaan tarjoamalla kielikoulutusta ja lisäämällä kulttuurienvälistä ymmärrystä.

Kuva: Hyvinvointisuunnitelman 2023–2025 toimenpiteet

HYVINVOINTISUUNNITELMAN TOTEUTUS, SEURANTA JA ARVIOINTI

Hyvinvointisuunnitelman toteutuksesta vastaavat kaikki kaupungin toimijat yhteistyössä kumppaneiden kanssa. Vuosittaiset toimenpiteet sovitaan toimialojen, palvelualueiden ja -yksiköiden tuloskorttien laadinnan yhteydessä. Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmä vastaa kokonaisuudesta ja siitä, että hyvinvointisuunnitelman tavoitteet, toimenpiteet ja teot sekä toimijoiden yhteinen työ ja sen kehittäminen huomioidaan talousarviota ja -suunnitelmaa laadittaessa.

Hyvinvointisuunnitelman seuranta ja arviointi toteutetaan valtuustokauden strategian arviointiaikataulun mukaisesti. Tämän lisäksi ikäryhmäkohtaiset asiantuntijaryhmät seuraavat ikäryhmäkohtaisten hyvinvointisuunnitelmien tekojen toteutumista vuosittain ja raportoivat niiden edistymisestä Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmälle ja vaikuttamistoimielimille.

Hyvinvointisuunnitelmakauden tehtävän edistymistä seurataan koko Vantaan hyvinvointia kuvaavilla seurantamittareilla. Lisäksi jokaista ikäryhmäkohtaista tekoa seurataan omilla tarkemmilla mittareilla.

Kuva: Hyvinvointisuunnitelmakauden seurantamittarit

Hyvinvointisuunnitelman yleisen osan työryhmä:

Suvi Korhonen: projektiasiantuntija, yhteiset palvelut, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Jussi Perämäki: kehittämispäällikkö, yhteiset palvelut, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Anu Anttila: suunnittelija, yhteiset palvelut, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Petri Roikonen: projektipäällikkö, yhteiset palvelut, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Hilda Hakkarainen: erityisasiantuntija, Vantaan ja Keravan hyvinvointialue

Katri Kemppinen: suunnittelija, kaupunkistrategian ja johdon toimiala

Tia Ristimäki: lasten ja nuorten palvelujen koordinaattori, kasvatuksen ja oppimisen toimiala

Nicole Mattsson: ruotsinkielisten palveluiden koordinaattori, kasvatuksen ja oppimisen toimiala

Mari Lehtoruusu: osallisuusasiantuntija, yhteiset palvelut, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Vesa Kokkonen: strategia- ja tutkimuspäällikkö, kaupunkistrategian ja johdon toimiala

Hanna Hänninen: nuorten aikuisten palvelujen päällikkö, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

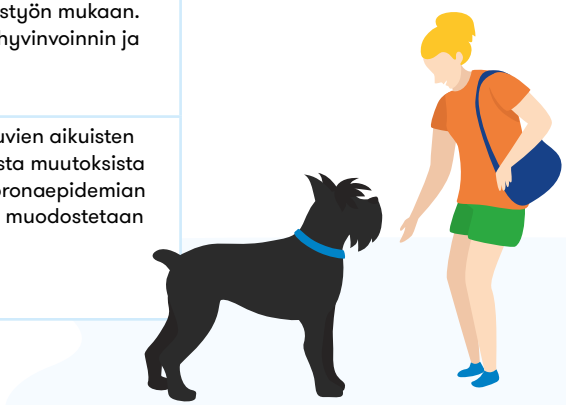
Saana Karjalainen: projektikoordinaattori, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Laura Kotiranta: osallisuussuunnittelija, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Emmi Pasanen: liikenteen kehittämispäällikkö, kaupunkiympäristön toimiala

Laura Metso: projektikoordinaattori, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

HYVINVOINTISUUNNITELMAN TEHTÄVÄ	SEURANTAMITTARI	MITTARIN KUVAUS, LÄHTEET: THL JA KELA
Hyvinvoinnin edistäminen ja terveyserojen kaventaminen	Kansallinen terveysindeksi (THL)	Kansallinen terveysindeksi yhdistää THL:n, Kelan ja muiden kansallisten rekisterien tietoja ja antaa mahdollisuuden tarkastella väestön terveyttä esimerkiksi väestörakenteeltaan erilaisissa kunnissa. Terveysindeksi muodostuu osaindekseistä, joissa ovat mukana yleisimmät ja kuormittavimmat sairausryhmät ja terveysongelmat.
	Lasten ja nuorten tyytyväisyys elämään (Kouluterveyskysely, THL) Lasten ja nuorten tyytyväisyys elämään syntyperän mukaan (Kouluterveyskysely, THL)	Kouluterveyskysely tuottaa monipuolista ja luotettavaa, maakunnallista ja paikallista seurantatietoa eri ikäisten lasten ja nuorten hyvinvoinnista, terveydestä, koulunkäynnistä ja opiskelusta, osallisuudesta sekä avun saamisesta ja palvelujen tarpeisiin vastaavuudesta.
	Vauvaperheen vanhempien tyytyväisyys elämään (FinLapset) Työikäisten ja ikääntyneiden koettu elämänlaatu (Terve Suomi)	FinLapset tuottaa tietoa lasten, nuorten ja lapsiperheiden terveydestä ja hyvinvoinnista, näihin yhteydessä olevista tekijöistä sekä tekijöissä ajassa tapahtuneista muutoksista. FinLapset tuottaa myös tietoa lasten, nuorten ja lapsiperheiden palveluiden käytöstä ja palvelukokemuksista.
	Työikäisten ja ikääntyneiden koettu elämänlaatu (Terve Suomi) Asuinalueen olosuhteisiin tyytyväisten määrä (Terve Suomi)	Terve Suomi -tutkimus tuottaa ajankohtaista tietoa Suomessa asuvien aikuisten terveydestä, hyvinvoinnista ja palveluista sekä niissä tapahtuneista muutoksista ja tulevasta kehityksestä. Tutkimuksen avulla selvitetään myös koronaepidemian pitkäaikaisia vaikutuksia väestön terveyteen ja hyvinvointiin sekä muodostetaan hyvinvointialueiden tilannekuva.
	Hyte-kerroin (THL)	Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen valtionosuuden lisäosa eli hyte-kerroin on kannustin, joka tarkoittaa, että kuntien rahoituksen valtionosuuden suuruus määräytyy osaksi niiden tekemän hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyön mukaan. Tällä halutaan varmistaa kuntien aktiivinen toiminta asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi myös sote-uudistuksen jälkeen.
Turvallisuuden tunteen lisääminen	Päivittäisen elämän erittäin tai hyvin turvalliseksi kokeneiden osuus (Terve Suomi) Päivittäisen elämän turvattomaksi kokeneiden osuus (Terve Suomi)	Terve Suomi -tutkimus tuottaa ajankohtaista tietoa Suomessa asuvien aikuisten terveydestä, hyvinvoinnista ja palveluista sekä niissä tapahtuneista muutoksista ja tulevasta kehityksestä. Tutkimuksen avulla selvitetään myös koronaepidemian pitkäaikaisia vaikutuksia väestön terveyteen ja hyvinvointiin sekä muodostetaan hyvinvointialueiden tilannekuva.



Vantaa
Vanda

LASTEN JA NUORTEN

HYVINVOINTI-SUUNNITELMA

2023–2025

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 14 §

SISÄLLYS

LASTEN JA NUORTEN HYVINVOINTISUUNNITELMA 2023–2025

1 TAUSTA 36

2 LAPSEN OIKEUDET, KANSALLINEN LAPSISTRATEGIA JA LAPSIYSTÄVÄLLINEN KUNTA -TYÖ VANTAALLA 39

3 VANTAALAISTEN LASTEN JA NUORTEN HYVINVOINTI 41

4 LASTEN JA NUORTEN OIKEUS OSALLISTUA JA VAIKUTTAA 45

5 LASTEN, NUORTEN JA LAPSIPERHEIDEN PALVELUT 48

6 KUMPPANUUDET 52

7 LASTEN JA NUORTEN HYVINVOINTISUUNNITELMAN TEOT 53

8 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TOTEUTUS, SEURANTA JA ARVIOINTI 62

1 TAUSTA

Tervetuloa lukemaan Vantaan lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelmaa! Suunnitelman tarkoituksena on ohjata, johtaa ja kehittää lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämiseksi tehtävää työtä Vantaalla. Se antaa kokonaiskuvan lasten ja nuorten kasvuoloista ja hyvinvoinnin tilasta sekä hyvinvointia edistävistä palveluista ja toimista.

Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma on osa kaupunkitasoista hyvinvointisuunnitelmaa. Kaupunkitasoisessa hyvinvointisuunnitelmassa on kuvattu kaupungin hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämisen työn tavoite ja tarkoitus, rakenne, yhteys kaupungin strategiatyöhön sekä kaupunkitasoisesti sovitut toimenpiteet. Ikäkausittaisiin suunnitelmiin, kuten lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelmaan, on puolestaan kirjattu kunkin ikäryhmän hyvinvointia tukevat teot.

Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma on lakisääteinen. Sen laatimisesta, sisällöstä, hyväksymisestä, päivitysaikataulusta ym. säädetään lastensuojelulain (417/2007) 12. §:ssä.

Kunnan on laadittava lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämiseksi lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma, joka hyväksytään kunnanvaltuustossa ja tarkistetaan vähintään kerran neljässä vuodessa. Suunnitelma on otettava huomioon kuntalain (410/2015) 110. §:n mukaista talousarviota ja -suunnitelmaa laadittaessa. Suunnitelma on osa sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain (612/2021) 6. §:ssä tarkoitettua kunnan hyvinvointisuunnitelmaa.

Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelman tulee sisältää tiedot:

1. lasten ja nuorten kasvuoloista sekä hyvinvoinnin tilasta
2. lasten ja nuorten hyvinvointia edistävistä sekä ongelmia ehkäisevistä toimista ja palveluista
3. yhteistyön järjestämisestä eri viranomaisten sekä lapsille ja nuorille palveluja tuottavien yhteisöjen ja laitosten välillä
4. suunnitelman toteuttamisesta ja seurannasta.

Tämän lisäksi suunnitelmaan tulee liittää kunnan alueella toimivien koulutuksen järjestäjien opiskeluhuoltosuunnitelmat (oppilas- ja opiskelijahuoltolaki 1287/2013 13. §). Vantaan kaupungin koulutuksen järjestäjien opiskeluhuoltosuunnitelmat hyväksytään kasvatuksen ja oppimisen lautakunnassa kesäkuussa 2023. Tämän jälkeen ne liitetään osaksi lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelmaa.

”Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämisessä ensiarvoisen tärkeää on yhdenvertaisuuden edistäminen.”

Lastensuojelulain 12. §:n mukaan myös hyvinvointialueen on laadittava lastensuojelun järjestämiseksi ja kehittämiseksi hyvinvointialueen toimintaa koskeva alueellinen lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma. Kunnan ja hyvinvointialueen on tehtävä yhteistyötä suunnitelmien laadinnassa noudattaen, mitä sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain (612/2021) 6. §:ssä ja 7. §:ssä säädetään.

Vantaalla lasten, nuorten ja lapsiperheiden kanssa työskentelee useiden alojen ammattilaisia, joiden vastuita ja velvollisuuksia määrittelevät eri lait. Näissä laeissa lapsen ja nuoren ikä määritellään eri tavalla. Tämän suunnitelman kohderyhmä on ensisijaisesti alle 18-vuotiaat lapset perheineen. 18-vuotta täyttäneiden nuorten aikuisten kanssa tehtävä hyvinvointityö huomioidaan Työikäisten ja nuorten aikuisten hyvinvointisuunnitelma -kokonaisuudessa.

Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämisessä ensiarvoisen tärkeää on yhdenvertaisuuden edistäminen. Huomioimalla erilaisten ryhmien tarpeita ja kunnioittamalla moninaisuutta tuemme kaikkien yhdenvertaista mahdollisuutta hyvään elämään. Yhdenvertaisuuden huomioiminen hyvinvointityössä parantaa kaikkien asukkaiden mahdollisuuksia saada palveluita, osallistua ja vaikuttaa toimintaan. Se myös lisää turvallisuutta, ehkäisee syrjintää ja poistaa syrjinnästä johtuvaa eriarvoisuutta.

Yhdenvertaisuustyössä ensisijaisen tärkeää on ymmärtää, että lapsilla, nuorilla ja heidän huoltajillaan on erilaisia tiedollisia, taidollisia, taloudellisia, fyysisiä ja sosiaalisia mahdollisuuksia osallistua, vaikuttaa ja käyttää palveluita. Käytännön toimintana se tarkoittaa, että hankimme hyvinvointitietoa ja näkökulmia eri väestöryhmiltä, erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien väestöryhmien edustajilta, ja hyödynnämme tätä tietoa palvelujen kehittämisessä ja päätöksenteossa.

”Hankimme hyvinvointitietoa ja näkökulmia eri väestöryhmiltä, erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien väestöryhmien edustajilta, ja hyödynnämme tätä tietoa palvelujen kehittämisessä ja päätöksenteossa.”

Suunnitelman koonnissa on huomioitu laajasti kaupungissa jo tehty ja käynnissä oleva työ, kuten edellinen lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma, hyvinvointikertomus ja -katsaukset, toimialoilla käynnissä oleva kehittämistyö sekä useita kaupunkitasoisia suunnitelmia ja ohjelmia:

- Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyön suunnitelma
- Kotouttamisohjelma
- Turvallisuussuunnitelma
- Lapsiystävällinen Vantaa -toimintasuunnitelma
- Aina oppiva Vantaa
- Resurssiviisauden tiekartta
- Liikennepoliittinen ohjelma
- Osallistuva Vantaa -ohjelma
- Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma
- Vantaan kulttuurilinjaukset 2022–2030
- Harrastusten Vantaa
- Liikkuva päiväkoti
- Liikkuva koulu
- Liikkuva opiskelu
- Kodin ja oppimisen yhteistyömalli
- Kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen toimenpideohjelma.

Lasten ja nuorten ideoita siitä, mitä meidän tulisi tehdä sovittujen toimenpiteiden toteutumiseksi on koottu helmikuussa 2023 järjestetyn KUULUUKO KOULU? -hackathonin sekä nuorisovaltuuston edustajille järjestetyn työpajan ideoista. Teot, kuten suunnitelman sisältö kokonaisuudessaan, on viimeistelty yhteistyössä hyvinvointialueen edustajien kanssa.

2 LAPSEN OIKEUDET, KANSALLINEN LAPSISTRATEGIA JA LAPSIYSTÄVÄLLINEN KUNTA -TYÖ VANTAALLA

YK:n lapsen oikeuksien sopimus on lapsia koskeva ihmisoikeussopimus. Sopimus hyväksyttiin YK:n yleiskokouksessa 20.11.1989. Se on maailman laajimmin ratifioitu ihmisoikeussopimus. Suomi allekirjoitti sopimuksen vuonna 1991.

Sopimukseen on kirjattu samoja oikeuksia kuin yleisiin ihmisoikeussopimuksiin. Tämän lisäksi siihen on kirjattu oikeuksia, jotka kuuluvat vain lapsille, kuten velvoite lapsen edun ensisijaiseen harkintaan sekä oikeus leepoon ja leikkiin.

YK:n lapsen oikeuksien sopimus on Suomessa voimassa laintasoisena säädöksenä eli se velvoittaa kaikkia kuntasektorilla toimivia.

Lapsen oikeuksien sopimuksen yleisperiaatteet ovat

1. syrjimättömyys ja yhdenvertaisuus
2. lapsen edun ensisijaisuus
3. oikeus elämään ja kehittymiseen
4. lapsen näkemysten kunnioittaminen.

Suomen ensimmäinen kansallinen lapsistrategia julkaistiin helmikuussa 2021. Lapsistrategian visiona on aidosti lapsi- ja perhemyönteinen, lapsen oikeuksia kunnioittava Suomi. Lapsistrategia pohjautuu Suomen perus- ja ihmisoikeusvelvoitteisiin. Strategia perustuu kolmeen pääajatukseen:

1. Luodaan aidosti lapsi- ja perhemyönteinen, lapsen oikeuksia kunnioittava Suomi.
2. Lasten oikeudet ja asema vakiinnuttamalla varmistetaan, että lapset huomioidaan kaikessa poliittisessa ja tosiasiallisessa toiminnassa ja lapset saavat tietoa heille kuuluvista oikeuksista.
3. Haavoittuvassa asemassa olevien lasten asema turvataan ja heidän tarpeensa tunnistetaan paremmin.

Vantaan kaupunki on kaupunkistrategiassaan sitoutunut lapsiystävällisyyden lisäämiseen. Se on myös hakenut ja hyväksytty mukaan UNICEFin Lapsiystävällinen kunta -malliin. Lapsiystävällinen kunta -malli on UNICEFin kunnille tarjoama työkalu, joka auttaa kuntia tekemään lasten hyvinvoinnin kannalta oikeita ratkaisuja ja varmistamaan, että lapsen oikeudet toteutuvat mahdollisimman hyvin jokaisen, myös heikommassa asemassa olevan, lapsen arjessa.

Lapsiystävällinen kunta -työ käynnistyi Vantaalla vuoden 2021 alussa. Vantaan kaupungin on mahdollista saada lapsiystävällinen kunta -tunnustus vuonna 2023–2024, jos se onnistuu saavuttamaan tavoitteensa ja edistämään lapsen oikeuksia kunnassa. Tätä työtä tukee kaupunginhallituksen hyväksymä Lapsiystävällinen Vantaa -toimintasuunnitelma 2022–2023, joka sisältää viisi tavoitetta:

1. Lasten ja nuorten osallisuutta ja vaikutusmahdollisuuksia omaan arkeen parannetaan. Lapset ja nuoret kokevat, että heidän ajatuksensa huomioidaan aidosti (osallisuus).
2. Kaikki aikuiset ennaltaehkäisevät väkivaltaa, häirintää, välinpitämätöntä kohtelua ja hyväksikäyttöä sekä puuttuvat niihin välittömästi (oikeus elämään ja kehittymiseen).
3. Kunnan viranhaltijat, työntekijät, luottamushenkilöt ja keskeiset sidosryhmät on perehdytetty lapsen oikeuksiin (lapsen oikeudet kunnan rakenteissa).
4. Lapsia koskevaa tutkimus-, kokemus- ja viranomaistietoa eritellään kunnassa niin, että keskiarvon lisäksi pystytään analysoimaan eri lapsiryhmien tilanne (yhdenvertaisuus).
5. Lapsen edun ensisijaisuus on otettu huomioon systemaattisesti ja kattavasti kaikissa yksittäistä lasta koskevissa hallinnollisissa päätöksissä (lapsen etu).

Lapsiystävällinen kunta -työllä on ensisijainen vastuu toimeenpanna kansallista lapsistrategiaa Vantaalla. Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma kokoaa ja täydentää kaupungissa laajasti tehtävää hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämistyötä, josta yksi osa on lapsiystävällinen kunta -työ.

3 VANTAALAISTEN LASTEN JA NUORTEN HYVINVOINTI

Keskeisiä ilon aiheita vantaalaisten lasten ja nuorten hyvinvoinnissa viimeisen Kouluterveyskyselyn tulosten mukaan olivat (Power BI -raportti Vantaan Kouluterveyskyselyn tuloksista):

- Suuri osa vantaalaisista lapsista ja nuorista voi hyvin. He ovat tyytyväisiä elämäänsä, pitävät koulunkäynnistä ja kokevat terveydentilansa hyväksi.
- Syntyperä ei erottele nuoria sen suhteen, kuinka tyytyväisiä he ovat elämäänsä.
- Ulkomaalaistaustaiset ilmoittavat suomalaistaustaisia useammin pitävänsä koulunkäynnistä.
- Lähes jokaisella lapsella ja nuorella on ainakin yksi viikoittainen harrastus.
- Lähes jokaisella lapsella ja nuorella on ainakin yksi läheinen ystävä.
- Ulkomaalais- ja suomalaistaustaisten kiusaamiskokemusten ero on kaventunut. Vantaalaisten ulkomaalaistaustaisten kokema koulukiusaaminen on harvinaisempaa kuin koko maassa keskimäärin.
- Vantaalaisten Suomessa syntyneiden, toisen polven maahanmuuttajanuorten elämässä on tapahtunut positiivisia muutoksia 2019–2021, jopa enemmän kuin valtakunnallisesti heidän vertaisryhmässään. Esimerkiksi poikien yhteisöllisyyden kokemukset ovat lisääntyneet ja kiusaamisen kokemukset vähentyneet.
- Päihteiden ja tupakkatuotteiden käyttö on vähentynyt kaikilla nuorilla, myös ulkomaalaistaustaisilla, erityisesti pojilla. Ulkomaalaistaustaisten muutos poikkeaa positiivisesti valtakunnallisista tuloksista.
- Aiempaa useampi nuori kertoo olevansa täysin raitis.

”Noin puolet vantaalaisista lapsista ja nuorista ei syö koululounasta päivittäin. ”

Keskeisiä huolen aiheita vantaalaisten lasten ja nuorten hyvinvoinnissa viimeisen Kouluterveyskyselyn tulosten mukaan olivat (Power BI -raportti Vantaan Kouluterveyskyselyn tuloksista):

- Lasten ja nuorten tyytyväisyys elämäänsä on laskenut selvästi edellisestä kyselystä.
- Nuorten, erityisesti tyttöjen, ahdistuneisuus, yksinäisyyden kokemus ja koulu-uupumus ovat yleistyneet.
- Ulkomaalaistaustaisten koulu-uupumus on lisääntynyt yli kaksi kertaa enemmän kuin suomalaistaustaisilla. Heillä myös yksinäisyyden kokemus on yleisempää kuin suomalaistaustaisilla.
- Aiempaa useampi nuori, erityisesti tyttö, kokee terveydentilansa keskinkertaiseksi tai huonoksi.
- Lapset ja nuoret eivät liiku suositusten mukaan. Ulkomaalaistaustaisten liikunta on vähentynyt, samaan aikaan kun suomalaistaustaisilla se on lisääntynyt.
- Ulkomaalaistaustaisten harrastuneisuus on vähäisempää kuin suomalaistaustaisilla, ero on myös kasvanut.
- Noin puolet vantaalaisista lapsista ja nuorista ei syö koululounasta päivittäin.
- Huomattavasti aiempaa useampi nuori tyttö kertoo kokeneensa seksuaalista ahdistelua.
- Monikulttuuristen perheiden nuoret kohtaavat useita haasteita omassa arjessaan: tyytyväisyys elämään, koettu terveys, kouluviihtyvyys ja koulunkäynnistä pitäminen ovat heikentyneet. Muista ryhmistä poiketen monikulttuuristen perheiden tytöt ilmoittavat kokevansa koulukiusaamista aikaisempaa useammin.
- Erityisen haavoittuva ryhmä on ulkomailla syntyneet, ensimmäisen polven maahanmuuttajat, erityisesti pojat. He kokevat muita enemmän yksinäisyyttä ja kiusaamista, harrastavat vähemmän ja heidän elintapansa ovat muita ikätovereita heikommat (liikunta, uni, ruoka ja tupakointi).

”Merkittävimpiä hyvinvointia vaarantavia tekijöitä ovat muun muassa yksinäisyys, kiusaaminen, väkivalta ja keskusteluvaikeudet vanhempien kanssa.”

Viimeinen Kouluterveyskysely on tehty keväällä 2021, jolloin koronaepidemiaan liittyviä rajoituksia oli ollut käytössä jo vuoden ajan. Epidemian hillitsemiseksi tehdyt toimenpiteet ovat vaikuttaneet monin tavoin muun muassa lasten ja nuorten koulunkäyntiin, harrastamiseen ja mahdollisuuteen tavata läheisiä ihmisiä. Tämä huomioiden mainitut ilon aiheet ovat erityisen arvokkaita ja jokaiseen huolen aiheeseen on syytä kiinnittää erityistä huomiota.

Samaan aikaan kun valtaosa lapsista ja nuorista voi hyvin ja on tyytyväinen elämäänsä, hyvinvoinnin pulmat kasautuvat pienelle joukolle lapsia, nuoria ja perheitä. Merkittävimpiä hyvinvointia vaarantavia tekijöitä ovat muun muassa yksinäisyys, kiusaaminen, väkivalta ja keskusteluvaikeudet vanhempien kanssa. Näitä riskitekijöitä kohtaavat muita enemmän muun muassa toimintarajoitteiset, kodin ulkopuolelle sijoitetut, ulkomaalaistaustaiset, yhden huoltajan perheessä elävät ja matalasti koulutettujen äitien lapset ja nuoret. Korona-aika on heikentänyt erityisesti jo aiemmin haavoittuvassa asemassa olleiden hyvinvointia. (Edellytykset kasvuun, oppimiseen ja osallisuuteen kaikille).

”Yksinäisyys, koulu-uupumus ja ahdistuneisuus ovat yleistyneet muita voimakkaammin niillä, jotka arvioivat perheen taloudellisen tilanteen korkeintaan kohtalaiseksi.”

Vanhempien hyvinvointi vaikuttaa lasten ja nuorten hyvinvointiin. Esimerkiksi perheen alhainen toimeentulo heijastuu lapsen hyvinvointiin ja oppimiseen. Alhainen toimeentulo on yhteydessä vanhempien jaksamiseen ja hyvinvointiin. Se vaikuttaa välillisesti myös vanhemmuuteen ja lasten elämään. Suhteellinen köyhyys erottelee lapsia muista ja rajoittaa heidän toimintamahdollisuuksiaan: harrastus- ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia sekä esimerkiksi puhelimen tai tietokoneen hankintaa. Tämä saattaa heikentää itsetuntoa ja aiheuttaa esimerkiksi yksinäisyyttä tai kiusaamista. Kansallisten tulosten mukaan perheen heikko taloudellinen tilanne heijastuu kielteisesti lapsen terveystottumuksiin, oireiluun, koulunkäyntiin, yksinäisyyteen, kiusatuksi tulemiseen, kokemukseen omasta terveydentilasta sekä tulevaisuudenuskoon. (Edellytykset kasvuun, oppimiseen ja osallisuuteen kaikille).

Myös helsinkiläisnuorten Kouluterveyskyselytuloksista tehdyn tutkimuksen mukaan perheen koettu taloudellinen tilanne on yhteydessä nuorten hyvinvointiin. Vahvimmin nuorten hyvinvointia selittää sukupuoli, perhetausta, arjen kasvuympäristöön liittyvät tekijät sekä terveyskäyttäytyminen (ateria- ja unirytmi). Yksinäisyys, koulu-uupumus ja ahdistuneisuus ovat yleistyneet muita voimakkaammin niillä, jotka arvioivat perheen taloudellisen tilanteen korkeintaan kohtalaiseksi. Heillä myös tyytyväisyys elämään ja koettu terveys ovat heikentyneet selkeästi voimakkaammin kuin muissa vertailuryhmissä. (Helsinkiläisnuorten hyvinvoinnin ulottuvuudet. Perhetaustan ja kasvuympäristön yhteydet koettuun hyvinvointiin).

Vaikka vantaalaisten nuorten päihteiden ja tupakkatuotteiden käyttö on vähentynyt, pienellä osalla päihteiden käyttö on lisääntynyt ja muuttunut aikaisempaa vaarallisemmaksi, mikä aiheuttaa häiriöitä myös kaupunkiympäristössä. Myös sähkösavukkeiden (vape) käyttö vaikuttaa olevan kasvussa, ja sen myyntiin ja välittämiseen liittyy usein velkaantumista, uhkailua ja väkivaltaa. Huolestuttava ilmiö on myös lasten ja nuorten väkivaltaisen käyttäytymisen lisääntyminen.

Lisätietoa lasten ja nuorten hyvinvoinnista:

- Yhteenveto Vantaan Kouluterveyskyselyn tuloksista 2021
- Power BI raportti Vantaan Kouluterveyskyselyn tuloksista
- Vantaan hyvinvointikatsaus 2022
- Vantaan hyvinvointikatsaus 2021
- Vantaan hyvinvointikertomus 2020
- Kouluterveyskyselyn sähköinen tulospalvelu (THL)
- Lasten ja nuorten terveys ja hyvinvointi (THL)
- FinLapset kyselytutkimuksen tulokset (THL)
- FinLapset rekisteriseuranta (THL)
- Move (OPH)
- Liikuntaindikaattorit (OKM)
- TEAviisari (THL)
- Sotkanet (THL)
- Terveytemme (THL)
- Kotoutumisen indikaattorit (TEM)

4 LASTEN JA NUORTEN OIKEUS OSALLISTUA JA VAIKUTTAA

Kuulluksi tuleminen ja osallisuus kuuluvat lasten oikeuksiin. Laki velvoittaa viranomaisia tarjoamaan lapsille ja nuorille mahdollisuuden osallistua ja vaikuttaa heitä koskeviin asioihin. Tämä takaa sen, että lapsella on oikeus ilmaista näkemyksensä häntä koskevissa asioissa ja hänen mielipiteensä on otettava huomioon ikä- ja kehitystason mukaisesti.

Osallisuuden edistäminen kuuluu kaikille kunnan viranhaltijoille ja työntekijöille – myös niille, jotka eivät suoraan kohtaa lapsia ja nuoria työssään. Oikeudesta osallistua säädetään:

- perustuslaissa
- kuntalaissa
- perusopetuslaissa
- nuorisolaissa
- lastensuojelulaissa
- varhaiskasvatuslaissa.

Inklusiivisiin periaatteisiin kuuluu kaikkia lapsia koskevat yhtäläiset oikeudet, tasa-arvoisuus, yhdenvertaisuus, syrjimättömyys, moninaisuuden arvostaminen sekä sosiaalinen osallisuus ja yhteisöllisyys. Inklusiivisessa toimintakulttuurissa edistetään osallisuutta, yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa kaikessa toiminnassa sekä vastataan kaikkien lasten erilaisiin tarpeisiin.

Osallisuutta voidaan tarkastella hyvinvoinnin, yhteisöllisyyden ja vaikuttamisen näkökulmasta, portaina tai erilaisten muotojen kautta. Osallistuva Vantaa -ohjelmassa osallisuutta käsitellään osallisuutena kunnassa ja yhteisöissä, vaikuttamisena kaupungin palveluihin ja lähiympäristöön sekä osattomuuden ehkäisynä. Osallisuus lapsen ja nuoren arjessa on sitä, että lapsi ja nuori voi toimia osana jotakin ja ennen kaikkea kokea olevansa osa jotakin. Vaikuttamisella tarkoitetaan mielipiteiden ja ideoiden esille tuomista, asioiden pohtimista ja niistä keskustelemista, päätösten tekemistä, toimimista sekä toiminnan arvioimista ja kehittämistä.

Osallisuudella ja osallisuuden kokemuksella on tärkeä merkitys ihmisen hyvinvoinnille. Osallisuuden kokeminen ja sosiaaliset verkostot voivat toimia lapsen tai nuoren suojaavina tekijöinä myös silloin, kun hänen elämässään on hyvinvointia uhkaavia tekijöitä. Lapset oppivat parhaiten voidessaan hyvin ja kokiessaan olonsa turvalliseksi. Vertaisryhmä ja kokemus yhteisöön kuulumisesta ovat lapsen oppimisen ja osallisuuden kannalta keskeisiä. Koulupolulla opitut tiedot ja taidot vahvistavat lasten osallisuutta sekä aktiivista toimijuutta yhteiskunnassa. Lasten ymmärrys yhteisöstä, oikeuksista, vastuusta ja valintojen seurauksista kehittyy osallisuuden kautta.

Osallisuuden toteutuminen edellyttää tiedon dialogista rakentamista yhdessä ammattilaisten ja huoltajien kanssa sekä moninaisten osallistumisen väylien tarjoamista taustoiltaan, valmiuksiltaan ja kiinnostuksiltaan erilaisille lapsille ja nuorille. Lapsia ja nuoria voidaan kannustaa vaikuttamiseen tunnustamalla heidän asiantuntijuutensa yhtä arvokkaaksi kuin aikuisten. Lasten ja nuorten osallisuus ja sen huomioiminen on asenne ja tapa tehdä työtä. Se toteutuu arjen aidoissa kohtaamisissa ja vuorovaikutustilanteissa.

Vantaalla lasten ja nuorten osallisuuden edistämisen toimenpiteitä on erityisesti Osallistuva Vantaa 2022–2025 ohjelmassa sekä Lapsiystävällinen Vantaa -toimintasuunnitelmassa.

Vaikuttaminen palveluihin

Kaikki kaupungin palvelut edistävät lasten ja nuorten osallisuuden ja toimijuuden vahvistamista. Lapset ja nuoret pääsevät vaikuttamaan palveluihin osallistumalla esimerkiksi käynnissä oleviin palvelumuotoiluhankkeisiin, keskustelutilaisuuksiin ja työpajoihin sekä vastaamalla asiakaskyselyihin. Kouluissa ja oppilaitoksissa kaikki lapset ja nuoret voivat osallistua ja vaikuttaa kouluyhteisön asioihin oppilas- ja opiskelijakuntatoiminnan kautta.

Vaikuttaminen elinympäristöön

Maankäyttö- ja rakennuslaki velvoittaa kuulemaan kuntalaisia. Lapset ja nuoret ovat iso joukko kuntalaisia ja siksi heille on tarjottava aitoja mahdollisuuksia vaikuttaa elinympäristön kehittämiseen. Vantaan kaupunki on luonut Lapset ja nuoret ympäristönsä rakentajina -toimintamallin. Sen avulla panostetaan vuorovaikutukseen lasten ja nuorten kanssa kaupungin suunnittelussa.

”Osallistuvassa budjetoinnissa asukkaat pääsevät ideoimaan ja kehittämään ehdotuksia rahojen käytöstä sekä äänestämään lopullisia toteutettavia ehdotuksia, joista eniten ääniä saaneet ehdotukset kaupunki toteuttaa.”

Vaikuttaminen kaupungin päätöksentekoon

Vaikuttamistoimielimet

Vantaalla toimii useita vaikuttamistoimielimiä, joista nuorisovaltuusto, vammaisneuvosto ja vanhusneuvosto ovat lakisääteisiä. Näiden lisäksi Vantaalla toimii myös monikulttuurisuusasiain neuvottelukunta, svenska kommittén sekä paikallisromanityöryhmä. (Lue vaikuttamistoimielinten esittelyt hyvinvointisuunnitelman yleisestä osasta luvusta 3.2.)

Nuorisovaltuusto

Nuorisovaltuustossa lapset ja nuoret pääsevät vaikuttamaan kaupungin päätöksentekoon. Nuorisovaltuustoon valitaan vaaleilla 30 varsinaista jäsentä kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Valtuuston edustajat ovat 13–20-vuotiaita, ja jokaisella 13–18-vuotiaalla vantaalaisella nuorella on oikeus asettua ehdolle ja äänestää vaaleissa. Toiminta on poliittisesti sitoutumatonta.

Nuorisovaltuusto toimii nuorten edunvalvojana ja nostaa esille nuorille tärkeitä asioita. Nuorisovaltuuston edustajilla on läsnäolo- ja puheoikeus Vantaan kaupungin lautakunnissa, kaupunginvaltuustossa ja kaupunginhallituksessa. Nuorisovaltuusto tekee aloitteita kaupunginhallitukselle, antaa lausuntoja, osallistuu erilaisiin työryhmiin ja järjestää nuorille suunnattuja tapahtumia. Nuorisovaltuusto tekee myös yhteistyötä koulujen oppilaskuntien ja toisen asteen oppilaitosten opiskelijakuntien hallitusten kanssa koulujen ja oppilaitosten olojen parantamiseksi.

Vaikuttajapäivä

Vantaalla vietetään vuosittain lasten ja nuorten Vaikuttajapäivää. Vaikuttajapäivä on Vantaan kaupungin oma lasten ja nuorten vaikuttamisen prosessi. Ennakkotehtävissä käsitellään vuoden teemaa kaikissa kouluissa ja oppilaitoksissa. Prosessi huipentuu kaupungintalon tilaisuuteen, jossa kouluja ja oppilaitoksia edustavat oppilaat ja opiskelijat tuovat kaupungin päättäjien tietoon lapsille ja nuorille tärkeitä asioita. Vaikuttajapäivällä on tärkeä rooli Vantaan kaupungin lasten ja nuorten osallisuuden edistämisessä. Vaikuttajapäivä koskee yhdenvertaisesti kaikkia vantaalaisia 7–18-vuotiaita lapsia ja nuoria. Myös esikouluikäiset tuovat omat terveisensä päivään.

Osallistuva budjetointi

Osallistuva budjetointi on asukkaiden väylä päättää kaupungin rahojen käytöstä. Osallistuvassa budjetoinnissa asukkaat pääsevät ideoimaan ja kehittämään ehdotuksia rahojen käytöstä sekä äänestämään lopullisia toteutettavia ehdotuksia, joista eniten ääniä saaneet ehdotukset kaupunki toteuttaa.

Myös lapsilla ja nuorilla on oikeus osallistua ideointiin ja äänestämiseen mahdollisen ikärajan puitteissa. Kaupunkitasoisessa osallistuvassa budjetoinnissa muun muassa koulut ovat tärkeitä kumppaneita, mikä mahdollistaa lapsille ja nuorille luontevan keinon päästä vaikuttamaan kaupungin varojen käyttöön. Osallistuva budjetointi on myös vuoden 2023 Vaikuttajapäivän teemana, minkä myötä lapset ja nuoret saavat suunnitella ja päättää, mihin lapsille ja nuorille suunnattuihin kohteisiin rahaa käytetään.

5 LASTEN, NUORTEN JA LAPSIPERHEIDEN PALVELUT

Vantaan kaupunki edistää lasten, nuorten ja perheiden terveyttä ja hyvinvointia kaikissa palveluissa. Sosiaali- ja terveyspalvelut ovat vuoden 2023 alusta siirtyneet Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen vastuulle: https://vakehyva.fi/fi/palvelut.

Tässä kappaleessa listataan kaupungin tuottamia palveluja, jotka on suunnattu erityisesti lapsille, nuorille ja lapsiperheille. Vantaan kaupunkiympäristön toimialan palveluissa ei ole erityisesti lapsille ja nuorille suunnattuja palveluita, mutta kaupunkiympäristö kuuluu kaikille kuntalaisille. Myös lasten ja nuorten osallistumista kaupunki- ja liikennesuunnitteluun tuetaan erilaisilla keinoilla. Vantaan ympäristökeskuksen tehtävänä on huolehtia viihtyisän, terveellisen ja turvallisen elinympäristön säilymisestä ja kaikin puolin edistää kuntalaisten terveyttä ja hyvinvointia Vantaalla. Vantaa järjestää muun muassa luontoretkiä keväästä syksyyn, joista osa on suunnattu erityisesti lapsille ja lapsiperheille.

Lasten, nuorten ja lapsiperheiden palvelut on listattu alla toimialoittain. Tämän lisäksi yhteistyötä tehdään kaupungin sisällä toimiala- ja palvelualuerajoja ylittäen, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, sekä alueellamme toimivien kolmannen sektorin toimijoiden ja yritysten kanssa.

Vantaan kaupungin tuottamia palveluita lapsille, nuorille ja lapsiperheille

Kasvatus ja oppiminen

Varhaiskasvatusta järjestetään kunnallisissa ja yksityisissä päiväkodeissa sekä perhe- ja ryhmäperhepäivähoidossa. Lapsille, joita hoidetaan kotona, on tarjolla toimintaa varhaiskasvatuksen kerhoissa, avoimissa kohtaamispaikoissa ja asukaspuistoissa.

Esiopetus on osa elinikäisen oppimisen polkua, joka alkaa kotoa ja varhaiskasvatuksesta ja jatkuu esiopetuksen jälkeen perusopetuksessa.

Perusopetus on jokaisen lapsen oikeus. Vantaalla noudatetaan lähikouluperiaatetta ja yhteisiä arvoja ovat avoimuus, rohkeus, vastuullisuus ja yhteisöllisyys. Kouluissa huolehditaan, että oppilas saa riittävän yleistiedon ja oppii tarvittavat opiskelutaidot.

Kerhotoiminnalla tuetaan oppilaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia muun muassa onnistumisten, osaamisen ja ilon kokemusten sekä luovaan toimintaan osallistumisen kautta. Kerhotoiminnassa oppilailla on myös mahdollisuus tutustua erilaisiin harrastusmahdollisuuksiin. Koulun kerhoja järjestetään yleensä koulupäivän jälkeen koulujen tai lähialueiden tiloissa. Kerhot ovat oppilaille maksuttomia ja vapaaehtoisia.

Iltapäivätoiminta perusopetuksessa on tarkoitettu 1. ja 2. vuosiluokan oppilaille sekä tätä vanhemmille oppilaille, joilla on erityisen tuen päätös. Toimintaa järjestävät yksityiset tahot, seurakunta sekä yhdistykset ja järjestöt kouluissa tai koulun lähellä olevissa tiloissa.

Vammaisten lasten päivä- ja loma-ajantoimintaa tarjotaan kaikkien vammaisopetusta antavien koulujen yhteydessä. Toimintaan voivat hakea vammaisopetuksen ryhmissä opiskelevat oppilaat.

Toisen asteen koulutukseen kuuluu lukiokoulutus ja ammatillinen koulutus.

Lukiokoulutuksen tehtävänä on laaja-alaisen yleissivistyksen vahvistaminen. Lukiokoulutus antaa yleiset jatko-opintovalmiudet yliopistoihin, ammattikorkeakouluihin ja lukion oppimäärään perustuvaan ammatilliseen koulutukseen.

Ammatillista koulutusta järjestetään monessa eri oppilaitoksessa. Ammatillisissa opinnoissa yhdistyvät oppilaitoksessa ja työpaikoilla oppiminen ja tekeminen.

Vantaan ammattiopisto Varia tarjoaa ammatillista perus-, lisä- ja täydennyskoulutusta. Ammatillinen koulutus toteutetaan tiiviissä yhteistyössä alueen elinkeinoelämän kanssa. Varia vastaa osaltaan siitä, että kaikille vantaalaisille perusopetuksen päättäneille on opiskelupaikka ja että tutkinnon suorittaneet työllistyvät. Ammatillisissa opinnoissa yhdistyvät oppilaitoksessa ja työpaikoilla oppiminen ja tekeminen.

Tutkintoon valmentavan (TUVA) koulutuksen tavoitteena on saavuttaa sellaiset opiskeluvalmiudet, joilla opiskelija suoriutuu toisen asteen tutkintoon johtavasta koulutuksesta. TUVA-koulutuksen aikana nuori voi korottaa perusopetuksen arvosanoja sekä suorittaa lukion ja ammatillisen koulutuksen opintoja ja vahvistaa opiskeluvalmiuksia.

Ruotsinkieliset palvelut vastaavat ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen, esiopetuksen, perusopetuksen, lukiokoulutuksen ja ruotsinkielisen tutkintokoulutukseen valmentavan koulutuksen (TUVA-koulutus) sekä nuorisotyön järjestämisestä ja kehittämisestä. Pääkaupunkiseudulla ruotsinkielistä työpajatoimintaa toteuttaa Svenska produktionsskolan. Ruotsinkielistä ammatillista koulutusta järjestää Helsingissä ammattiopisto Prakticum.

Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi

Nuorisotyö tukee nuorten kasvua, asemaa ja elinoloja sekä edistää nuorten vaikuttamismahdollisuuksia. Nuorisotyötä toteutetaan nuorten tarpeista ja toiveista käsin. Nuorille tarjotaan mahdollisuuksia osallistua, harrastaa, viettää vapaa-aikaa turvallisesti ja heitä tuetaan erilaisissa nuorten elämään liittyvissä asioissa.

Asukastilat toimivat kaikille vantaalaisille yhteisinä olohuoneina. Ne tarjoavat mahdollisuuden kohtaamiseen, yhdessä tekemiseen ja osallistumiseen. Asukastiloihin voi aukioloaikojen puitteissa piipahtaa koska tahansa vaikka kahville, juttelemaan muiden kanssa tai kysymään neuvoa. Asukastiloissa järjestetään monenlaista harraste-, kerho- ja virkistystoimintaa.

Liikuntapalvelut tarjoavat jokaiselle tilaa ja mahdollisuuksia liikkua Vantaalla. Lähiluonto ja liikuntapaikat ovat kaikkien tavoitettavissa ja käytettävissä. Kaupunki ja yhteistyökumppanit tarjoavat monipuolisesti niin matalan kynnyksen ohjattua liikuntaa kuin tavoitteellista urheilutoimintaakin. Liikuntapalveluiden alla toimivassa Hyvinvointikertomus tutuksi ja terveellinen ravitsemus tavaksi -hankkeessa kehitetään kuntalaisten terveyttä ravitsemuksen näkökulmasta vuosina 2022–2024. Lasten ravitsemusterveyden osalta hanke arvioi esimerkiksi ruokakasvatuksen nykytilaa varhaiskasvatuksessa sekä osallistuu kouluruokailun kehittämistoimenpiteiden suunnitteluun yhteistyössä kasvatuksen ja oppimisen toimialan kanssa.

Lasten liikunta pyrkii vaikuttamaan vantaalaisten lasten aktiivisuuteen päiväkotien ja koulujen arjessa. Tavoitteena on tarjota jokaiselle lapselle mahdollisuus löytää itselleen sopivin tapa olla aktiivinen ja nauttia liikkumisen ilosta, joka auttaa pysyvien liikkumistottumusten ja harrastusten löytämisessä. Turvallinen ja yhdenvertaisesti saavutettava päivittäinen liikkuminen kuuluu kaikille lapsille.

Nuorten liikunta edistää nuorten liikunnallisen elämäntavan omaksumista. Tavoitteena on tarjota edellytykset fyysisen aktiivisuuden ylläpitämiseen. Tärkeää on, että jokaiselle löytyy innostava ja mieluinen tapa liikkua.

Kulttuuripalvelut tarjoavat taide- ja kulttuurikokemuksia kaikille kaupunkilaisille. Monipuolista kulttuurisisältöä pääsee kokemaan kaupungin kulttuuritiloissa, tapahtumissa, museoissa ja kirjastoissa. Kulttuuripalvelut huomioivat kaikenikäiset kaupunkilaiset tarjoamassaan ohjelmistossa.

Lastenkulttuuripalvelut tarjoavat taide- ja kulttuuripalveluja lapsille, nuorille ja perheille.

Kirjastopalvelut pitävät yllä kirjastoja. Kirjasto on kaikille avoin kohtaamispaikka ja kulttuurikeskus. Siellä on tarjolla lehtiä, kirjoja, musiikkia, elokuvia ja muita aineistoja, joihin voi tutustua paikan päällä tai lainata kotiin. Kirjaston tiloissa voi opiskella, harrastaa ja oleskella. Siellä järjestetään myös opastuksia, neuvontaa, tapahtumia ja näyttelyitä.

Elinikäisen oppimisen palvelut tarjoavat mahdollisuuden monipuoliseen harrastamiseen Vantaalla. Tavoitteena on antaa jokaiselle lapselle ja nuorelle mahdollisuus löytää itselleen parhaiten sopiva tapa päästä harrastamaan ja kokemaan oppimisen iloa yhdessä. Elinikäisen oppimisen palvelualue muodostuu Vantaan aikuisopistosta, musiikkiopistosta ja kuvataidekoulusta. Palvelualue vastaa myös yksityisen taiteen perusopetuksen tukemisesta Vantaalla.

Harrastusmahdollisuudet lapsille ja nuorille

Vantaan aikuisopistossa voi opiskella hyödyllisiä taitoja ja löytää uusia vapaa-ajan harrastuksia.

Lasten ja nuorten taiteen perusopetus Vantaalla on tavoitteellista, tasolta toiselle etenevää eri taiteenalojen opetusta. Sen tarkoituksena on antaa oppilaalle valmiuksia ilmaista itseään ja hakeutua taiteenalan ammatilliseen ja korkea-asteen koulutukseen. Taiteen perusopetuksessa korostuu oppimaan oppimisen, oppimisprosessin ja yhdessä oppimisen merkitys. Taiteen perusopetus jakaantuu alle kouluikäisten varhaisopintoihin, perusopintoihin ja syventäviin opintoihin. Opiskelun voi yleensä aloittaa 5-vuotiaana, mutta joissakin taidelajeissa opetusta on jo vauvaikäisille ja toisissa opinnot alkavat vasta kouluikäisenä.

Hobihobi.fi-palvelu kokoaa harrastusmahdollisuudet yhteen paikkaan.

Harrastusten Vantaa tarjoaa vantaalaisille peruskoululaisille laadukkaita, mieluisia ja maksuttomia harrastusmahdollisuuksia oman koulun ja kodin läheisyydessä heidän toiveitaan kuullen.

6 KUMPPANUUDET

Vantaan kaupungin toimijat ovat rakentaneet erilaisia kumppanuuksia kaupungin ulkopuolisten toimijoiden kanssa. Kumppanuuksien myötä kaupungin asiantuntijuus sekä osaaminen monipuolistuvat ja lapsia, nuoria ja lapsiperheitä pystytään tukemaan paremmin.

Kumppanien osittain vapaaehtoisperusteisesti tekemä työ on merkittävä osa kaupunkilaisten hyväksi tehtävää hyvinvointityötä. Vantaalla toimivat järjestöt, seurakunnat, uskonnolliset yhteisöt sekä yksityisen sektorin toimijat edistävät monin tavoin kaupunkilaisten hyvinvointia, aktiivista kuntalaisuutta ja osallisuutta sekä kaupungin elinvoimaisuutta. Edellä mainitut ovat Vantaalle tärkeitä yhteistyökumppaneita niin palvelutuotannossa kuin laajemminkin hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämisessä. Kumppanien toiminnan piirissä lapset ja nuoret voivat saada erilaisia palveluja, harrastaa, oppia uusia asioita, löytää mielekästä tekemistä ja yhteisön, johon kuulua sekä solmia ystävyyssuhteita.

Vantaan kaupungin ja kumppanien tekemällä työllä on lukuisia yhdyspintoja. Yhteistyötä tehdään verkostoissa, työryhmissä ja hankkeissa. Tämän lisäksi järjestöjen palvelutuotanto täydentää monilta osin kaupungin omia palveluita. Kaupunki tukee kumppaneitaan muun muassa tarjoamalla tiloja ja avustuksia toimintaan, hankkimalla ostopalveluina asiantuntijuutta ja toimintaa, sekä mahdollistamalla järjestöjen välistä yhteistyötä ja vertaisuutta verkostojen rakentamisella. Lisätietoja Vantaan kaupungin myöntämistä avustuksista löytyy tästä linkistä. Yhteistyö kumppanien kanssa on erittäin merkityksellistä lasten ja nuorten hyvinvoinnin kannalta: onnistuessa yhteistyöstä saadaan synergiaetua sekä pystytään ohjaamaan lapsia ja nuoria erilaisten palvelujen pariin.

Sosiaali- ja terveyspalvelut ovat siirtyneet Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle ja siten hyvinvointialueesta on syntynyt uusi kumppani Vantaan kaupungille. Parhaillaan rakennetaan toimintaa tukevia yhteistyörakenteita ja -sopimuksia hyvinvointialueen kanssa.

7 LASTEN JA NUORTEN HYVINVOINTISUUNNITELMAN TEOT

Vantaalla tehdään paljon töitä kuntalaisten hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämiseksi. Osa toiminnasta ja kehittämisestä toteutuu perustyönä. Tämän lisäksi kehittämistä tehdään laajasti erilaisissa hankkeissa. Tämän suunnitelman teoiksi on valittu asioista, joihin kiinnitämme jo tehtävän työn lisäksi erityistä huomiota tällä strategiakaudella, jotta kaupunkistrategian tavoitteet toteutuvat. Tässä kappaleessa on tekojen lisäksi mainittu joitakin esimerkkejä jo tehtävästä työstä.

Terveys

Vahvistamme kuntalaisten mielen hyvinvointia

Mielenterveystaitoja, kuten tunne- ja vuorovaikutustaitoja opetetaan kaikissa päiväkodeissa ja kouluissa. Perusopetuksessa kouluilla on käytössä hyvinvoinnin vuosikellot, joissa määritellään opetuksen teemat ja sisällöt. Tämän lisäksi tunne- ja vuorovaikutustaitoja harjoitellaan jokapäiväisissä arjen tilanteissa. Tässä työssä ensiarvoisen tärkeää on ammattilaisten yhdessä tekemä työ sekä heidän antama tuki myös vanhemmille. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan ja kotien yhteistyötä on linjattu Kodin ja oppimisen yhteistyömallissa.

Osallisuus ja yhteisöllisyys ovat tärkeitä elementtejä kulttuuritapahtumissa ja -palveluissa, jotka vahvistavat mielen hyvinvointia paitsi yksilön kokemuksen kautta niin myös sosiaalisina tapahtumina. Ylisukupolvisten suhteiden tukeminen perhetyöpajojen ja -tapahtumien kautta sekä kulttuurisen moninaisuuden esiin tuominen ja oman kulttuurin harjoittamisen mahdollisuudet ovat tärkeitä mielen hyvinvoinnin ja identiteetin rakennuskiviä kaikenikäisille, mutta eritysesti lapsille, nuorille ja lapsiperheille.

Taideopetuksessa taiteen tekeminen ja itseilmaisu toimivat mielen hyvinvointia tukevina. Taide tarjoaa kanavan kertoa asioita taiteen kielellä. Taiteesta puhuminen ja taiteen tarkastelu ovat välineitä itsetuntemuksen kehittämiseen.

Terveys

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
2. Vahvistamme kuntalaisten mielen hyvinvointia.	Vahvistamme monialaista yhteistyötä lasten ja nuorten ennaltaehkäisevissä sekä mielenterveys-, päihde- ja riippuvuuspalveluissa hyvinvointialueen, järjestöjen ja yhdistysten kanssa.	Allekirjoitetut yhdyspintasopimukset ja -suunnitelmat sekä niiden toteutuminen	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut Kuntademokratia Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
	Järjestämme vanhempain vertaistukiryhmiä kouluilla yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa.	Toteutuneet vertaistukiryhmät	Perusopetus Ruotsinkieliset palvelut Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
	Järjestämme pienryhmätoimintaa mielen hyvinvoinnin haasteiden takia keskeyttämisriskissä olevien opiskelijoiden tukemiseksi lukiokoulutuksessa.	Osallistuneiden määrä, määräaikaisten keskeytysten (mielenterveyssyistä) määrä	Toisen asteen koulutus

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
3. Tuemme kuntalaisten terveellisiä elintapoja.	Lisäämme liikunnallista toimintaa ja kannustamme lapsia ja nuoria pyöräilyyn ja muuhun arkiliikuntaan arjessa, päiväkodeissa, koulussa, oppilaitoksissa ja vapaa-ajalla.	Liikkuva päiväkoti-, Liikkuva koulu- ja Liikkuva opiskelu -toimintaan osallistuneiden määrä 1.–3.-luokkalaisten järjestettyjen pyöräretkien määrä Vähintään tunnin päivässä liikkuvat (Kouluterveyskysely) Harrastaa hengästyttävää liikuntaa vapaa-ajalla vähintään 1 h viikossa (Kouluterveyskysely) Kestävyyskunnon parantuminen, 20 metrin juoksu (Move!)	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut

Nuorten mielen hyvinvointia tuetaan arkisissa kohtaamisissa myös nuorisotyössä. Mielen hyvinvoinnin tukeminen on kannustamista, rohkaisemista, huomioimista sekä mielenterveystaitojen vahvistamista. Arjen toiminnoissa esimerkiksi nuorisotiloilla harjoitellaan tunteiden tunnistamista ja niiden sanoittamista sekä ristiriitojen ratkaisemista.

Tuemme kuntalaisten terveellisiä elintapoja

Lasten, nuorten ja perheiden kanssa toimivat edistävät lasten ja nuorten terveellisiä elintapoja arjen kohtaamisissa ja toiminnassa keskustelemalla esimerkiksi unen, ravinnon ja liikunnan merkityksestä sekä tukemalla lasten ja nuorten terveellisiä elintapoja edellä mainittujen lisäksi esimerkiksi ennaltaehkäisevällä päihdekasvatuksella.

Vantaan kaupunki panostaa kaikkien lasten ja nuorten liikkumiseen Liikkuva päiväkoti-, Liikkuva koulu- ja Liikkuva opiskelu -toimintamallien avulla. Tämän lisäksi lapsia ja nuoria kannustetaan liikkumaan vapaa-ajalla, esimerkiksi toteuttamalla liikuntaa osana avointa nuorisotilatoimintaa sekä järjestämällä kuntosalin käytön alkeiskursseja nuorille nuorisotiloilla.

Myös Vantaan liikennepoliittinen ohjelma kiinnittää huomiota lasten ja nuorten aktiivisen liikkumisen kannustamiseen sekä heidän vaikutusmahdollisuuksiensa kehittämiseen.

Vahvistamme hyvinvointia liikunnan ja kulttuurin avulla koko elämänkaaren ajan

Vantaan kulttuurilinjaukset 2022–2030 linjaa kulttuurien edistämistä kaupunkitasoisesti.

Päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa liikunta- ja taidekasvatusta kehitetään yhteistyössä liikunta- ja kulttuuripalveluiden sekä muiden kumppaneiden kanssa. Suomenkielisten koulujen kulttuurikasvatussuunnitelmien avulla kaupunki tarjoaa yhdenvertaisesti taide- ja kulttuurisisältöjä kaikille lapsille ja nuorille osana perusopetusta. Konkreettinen tekeminen, erilaiset kokemukset ja elämykset tuovat vaihtelua toimintaan ja oppimisympäristöön sekä antavat lapsille ja nuorille mahdollisuuden toteuttaa omaa luovuuttaan.

Elinikäisen oppimisen palvelut vahvistavat oppijan oppimisvalmiuksia, tukevat jatkuvaa oppimista ja antavat mahdollisuuksia osaamisen hankkimiseen ja päivittämiseen oppijan omien tarpeiden ja elämäntilanteen mukaisesti. Opinnoissa korostuu oppimaan oppimisen, oppimisprosessin ja yhdessä oppimisen merkitys. Opiskelun voi aloittaa joissakin taidelajeissa jo vauva-ikäisenä, aikuisopinnot on puolestaan suunnattu yli 19-vuotiaille.

Harrastusten Vantaa tarjoaa vantaalaisille peruskoululaisille laadukkaita, mieluisia ja maksuttomia harrastusmahdollisuuksia oman koulun ja kodin läheisyydessä. Tämän lisäksi alueellisessa nuorisotyössä on yli 60 nuorten harrastusryhmää, joista nuoret voivat valita itseä kiinnostavan harrastuksen. Tarjolla on mm. teatteria, musiikkia, liikuntaa, tanssia, mopotoimintaa sekä taidetoimintaa.

Terveys

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
4. Vahvistamme hyvinvointia liikunnan ja kulttuurin avulla koko elämänkaaren ajan.	Kerromme lapsille, nuorille ja huoltajille liikunta-, kulttuuri- ja harrastusmahdollisuuksista aiempaa paremmin, myös kasvokkaisissa vuorovaikutustilanteissa.	HobiHobin ja harrastuskalenterin kautta harrastuksen löytäneiden määrä Tietää asuinalueen harrastusmahdollisuuksista (Kouluterveyskysely)	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut
	Toteutamme Euroopan urheiluviikolla monipuolisen suurtapahtuman, jossa ohjelmaa myös lapsille ja nuorille.	Tapahtumaan osallistuneiden määrä	Liikuntapalvelut
	Kutsumme jokaisen vuonna 2023 ja sen jälkeen syntyvän vantaalaisen lapsen perheineen mukaan Vantaan kulttuurilapsi -ohjelmaan.	Osallistumisaste	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut.

Yhteisöllisyys

Tuemme asukkaiden ja yhteisöjen toimintamahdollisuuksia, ettei kukaan jää yksin

Lasten ja nuorten palveluissa tuetaan lasten ja nuorten mahdollisuuksia kuulua yhteisöön, solmia ystävyyssuhteita ja kokea osallisuutta. Vapaa-ajan palveluissa, kuten nuorisotiloilla ja kirjastoissa, tarjoamme avoimia kohtaamisen paikkoja ja harrastustoimintaa, mikä lisää lasten ja nuorten toimintamahdollisuuksia. Koulu- ja oppilaitosnuorisotyön keskeisimpiä tavoitteita on yhteisöllisyyden vahvistaminen. Nuorisotyö koulujen ja oppilaitosten arjessa keskittyy ryhmädynamiikan rakentamiseen, turvalliseen läsnäoloon ja kiusaamisen ehkäisyyn yhdessä muiden koulun toimijoiden kanssa. Nuorisotyöntekijät vahvistavat nuoren taitoja toimia ryhmässä, lisäävät nuoren osallisuutta ja auttavat ystävyyssuhteiden syntymisessä.

Vanhempien oma hyvinvointi ja vanhemmuuden tuki ovat ensiarvoisen tärkeitä tukipilareita lasten ja nuorten hyvinvoinnin turvaamisessa. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan ja kotien yhteistyötä on linjattu Kodin ja oppimisen yhteistyömallissa.

Edistämme kuntalaisten osallisuuden ja yhteisöllisyyden kokemuksia

Osallistuva Vantaa -ohjelma ja Lapsiystävällinen Vantaa -toimintasuunnitelma kokoavat kaupunkitasoisesti lasten ja nuorten osallisuutta tukevat toimenpiteet ja koordinoivat osallisuuden edistämistä.

Yhteisöllisyys

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
5. Tuemme asukkaiden ja yhteisöjen toimintamahdollisuuksia, ettei kukaan jää yksin.	ProVaka- ja ProKoulu-toimintamalleilla vahvistamme lasten tunne- ja vuorovaikutustaitoja koko henkilöstön yhdenmukaiseen ohjaukseen ja positiiviseen palautteeseen perustuvalla toiminnalla.	ProVaka- ja ProKoulu-yksiköiden lukumäärä Sosiaalinen kompetenssi (Kouluterveyskysely)	Varhaiskasvatus Perusopetus Ruotsinkieliset palvelut
	Kehitämme olemassa olevia ja uusia toimintamalleja vanhemmuuden tukemiseksi.	Olemassa olevien ja uusien toimintamallien lukumäärä	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
	Tarjoamme lapsiperheille ohjattuja ja yhteisöllisiä liikuntamahdollisuuksia julkisissa tiloissa, avoimissa kohtaamispaikoissa ja liikuntapaikoissa.	Neuvola-palveluiden kyselydata Ohjattujen tilaisuuksien ja osallistujien määrä	Liikuntapalvelut

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
6. Edistämme kuntalaisten osallisuuden ja yhteisöllisyyden kokemuksia.	Kannustamme ja tuemme lapsia ja nuoria järjestämään oman näköistään yhteisöllistä toimintaa, esim. tilaisuuksia, tapahtumia tai kirpputoreja.	Nuorten tuottaman toiminnan määrä nuorisotyössä Hyvät vaikutusmahdollisuudet koulussa (Kouluterveyskysely)	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut

Elinympäristö

Kannustamme kuntalaisia huolehtimaan yhteisestä ympäristöstä

Resurssiviisauden tiekartta kokoaa Vantaan ympäristötavoitteet. Sen keskiössä on kiertotalous, uusiutuva energia sekä ympäristövastuullisesti toimivat asukkaat ja yritykset. 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. Samalla luodaan edellytyksiä kestävälle hyvinvoinnille.

Elinympäristö

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
7. Kannustamme kuntalaisia huolehtimaan yhteisestä ympäristöstä.	Otamme käyttöön Lapset ja nuoret ympäristönsä rakentajina -toimintamallin, jossa kehitetään lasten ja nuorten osallistumista kaupunki-ympäristön suunnitteluun ja kehittämiseen	Prosessien ja tilaisuuksien lukumäärä	Kadut ja puistot Kaupunkirakenne ja ympäristö Kiinteistöt ja tilat Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Liikuntapalvelut
	Panostamme päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa ruoan, erityisesti kasvisruoan laadun parantamiseen.	Palveluntuottajan seuranta-tiedot Koululounas on laadultaan hyvää (Kouluterveyskysely) Koululounas on maultaan hyvää (Kouluterveyskysely) Ei syö koululounasta päivittäin (Kouluterveyskysely)	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Vantti Palmia

Edistämme turvallisuuden tunnetta ja yhdenvertaisuutta

Turvallisuussuunnitelma vastaa Vantaan turvallisuushaasteisiin. Sen neljä kärkeä ovat lähisuhdeväkivalta, nuoriso, päihteet ja liikkumisen turvallisuus. Turvallisuussuunnittelun tavoitteena on ennaltaehkäistä ja torjua tapaturmia, onnettomuuksia, rikoksia ja häiriöitä sekä parantaa asukkaiden ja yhteisön turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta.

Lasten ja nuorten toiveesta turvallisuus on huomioitu myös Lapsiystävällinen Vantaa -toimintasuunnitelmassa, jonka yksi tavoite on: kaikki aikuiset ennaltaehkäisevät väkivaltaa, häirintää, välinpitämätöntä kohtelua ja hyväksikäyttöä sekä puuttuvat niihin välittömästi. Lasten ja nuorten turvallisuuden tunnetta edistetään tarjoamalla turvallisempia tiloja sekä turvallisia aikuisia. Esimerkiksi jalkautuvassa nuorisotyössä nuorisotyöntekijät jalkautuvat sinne, missä nuoret ovat eli kaduille, asemille ja kauppakeskuksiin kohdaten nuoria heidän arjen ympäristöissään.

Tämän lisäksi kasvatuksen ja oppimisen toimialalla on koottu Kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen toimenpideohjelma.

Elinympäristö

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
8. Edistämme turvallisuuden tunnetta ja yhdenvertaisuutta.	Lisäämme ammattilaisten osaamista siitä, miten toimia, kun he kohtaavat tai kuulevat lasten tai nuorten kohtaamasta kiusaamisesta, väkivallasta, seksuaalisesta häirinnästä tai sopimattomasta käytöksestä.	Koulutusten lukumäärä	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut Kuntademokratia Kadut ja puistot Kaupunkirakenne ja ympäristö Kiinteistöt ja tilat
	Otamme käyttöön turvallisemman tilan periaatteet kaikissa kuntalaisten käytössä olevissa kaupungin tiloissa.	Tilojen lukumäärä, joissa on otettu käyttöön turvallisemman tilan periaatteet	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut Kuntademokratia Kadut ja puistot Kaupunkirakenne ja ympäristö Kiinteistöt ja tilat

Jatkuva oppiminen

Ylläpidämme ja edistämme kuntalaisten osaamista sekä tarjoamme monipuolista koulutusta kaikenikäisille

Aina oppiva Vantaa -verkosto kokoaa oppimista edistävät tahot yhteen ja viestii kaikille oppimisen mahdollisuuksista. Verkostossa jaetaan tietoa, tehdään yhdessä ja opitaan toisilta. Toiminta on osa UNESCOn Learning Cities -verkostoa.

Varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen keskeinen tehtävä on tukea jokaisen lapsen myönteistä kuvaa itsestään oppijana. Inklusiivisten periaatteiden mukaisesti lähipäiväkodissa ja -koulussa tuetaan jokaisen kasvua omaan potentiaaliinsa lapsen vahvuuksista ja mielenkiinnon kohteista ammentaen sekä järjestämällä tarvittavaa oppimisen tukea. Esi- ja alkuopetuksen yhteistyöllä varmistetaan, että siirtymä esiopetuksesta alkuopetukseen on sujuva ja turvallinen jokaiselle lapselle.

Myös nuorisotyöllisin keinoin mahdollistetaan jatkuvaa oppimista. Nuorisotyöntekijät rakentavat erilaisia käytäntöjä, joiden avulla oppimista voi tapahtua. Esimerkkeinä käytännöistä on osallistava budjetointi, yhdessä kokkaaminen, teatterin tekeminen ja nuorten vapaa oleilu toisten nuorten kanssa. Turvallinen oppimisympäristö, joka mahdollistaa ajatusten vaihtamisen, toisten kuuntelemisen ja kunnioittamisen sekä yhtäaikaisen mahdollisuuden tehdä tai vetäytyä tekemisestä, on osa nuorisotyön keinovalikoimaa jatkuvan oppimisen mahdollistamisessa.

Elinikäisen oppimisen palvelut antavat valmiuksia oppia. Palvelut tukevat jatkuvaa oppimista ja tarjoavat joustavasti mahdollisuuksia osaamisen hankkimiseen ja päivittämiseen oppijan omien tarpeiden ja elämäntilanteen mukaisesti. Opinnoissa korostuu oppimaan oppimisen, oppimisprosessin ja yhdessä oppimisen merkitys. Opiskelun voi aloittaa taiteen perusopetuksessa joissakin taidelajeissa jo vauvaikäisenä. Aikuisopinnot on puolestaan suunnattu yli 19-vuotiaille.

Jatkuva oppiminen

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
9. Ylläpidämme ja edistämme kuntalaisten osaamista ja tarjoamme monipuolista koulutusta kaikenikäisille.	Toteutamme lähipäiväkoti ja -kouluperiaatetta, jotta jokaisen oppijan yksilöllinen ja laadukas oppimisen polku toteutuu.	Lähipäiväkoti ja -kouluperiaate toteutuu	Varhaiskasvatus Perusopetus
	Varmistamme laajan kurssitarjonnan / taiteen perusopetustoiminnan, jotta jokaisen lapsen ja nuoren on mahdollista löytää itselleen parhaiten sopiva harrastus.	Kurssitarjonnan / taiteen perusopetustoiminnan määrät	Elinikäinen oppiminen
	Toteutamme kokeiluja joustavista oppilaitosrajat ylittävistä opinnoista toisen asteen koulutuksessa.	Toteutuneiden kokeilujen määrä	Toisen asteen koulutus

Vahvistamme muunkielisten luottamusta ja osallisuutta yhteiskuntaan tarjoamalla kielikoulutusta ja lisäämällä kulttuurienvälistä ymmärrystä

Lasten ja nuorten palveluissa kiinnitetään erityistä huomioita yhdenvertaisuuden toteutumiseen, esimerkiksi eri kieli- ja kulttuuriryhmien tarpeiden huomioimiseen palvelujen toteutuksessa. Käytännössä tämä tarkoittaa palvelujen muotoilua niin, että erilaiset kohderyhmät tulevat huomioiduksi. Esimerkiksi kouluissa monikieliset ohjaajat tukevat muunkielisten perheiden ja oppilaiden kotoutumista. Myös toisella asteen koulutuksessa pilotoidaan monikulttuurisuusasian- ja kielikoordinaattoreiden työtä.

Vantaalla laaditaan valtuustokausittain kotouttamisohjelma, jonka tavoitteena on varmistaa, että kunnan yleiset palvelut soveltuvat myös maahan muuttaneille ja että kunta on valmistautunut järjestämään maahan muuttaneille kotoutumista edistäviä ja tukevia toimenpiteitä. Uusi kotouttamisohjelma julkaistaan vuoden 2023 aikana.

Jatkuva oppiminen

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
10. Vahvistamme muunkielisten luottamusta ja osallisuutta yhteiskuntaan tarjoamalla kielikoulutusta ja lisäämällä kulttuurienvälistä ymmärrystä.	Lisäämme lapsia ja nuoria kohtaavien työntekijöiden kieli-, kulttuuri- ja katsomustietoista osaamista.	Koulutustilaisuuksien määrä	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut
	Järjestämme yhdessä lasten ja nuorten kanssa kulttuurienvälistä ymmärrystä vahvistavia tapahtumia päiväkodeissa, kouluissa ja vapaa-ajan toiminnoissa.	Tapahtumien määrä	Varhaiskasvatus Perusopetus Toisen asteen koulutus Ruotsinkieliset palvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Elinikäinen oppiminen Liikuntapalvelut

”Nuoret ehdottivat kasvisruoan laadun parantamista yhdeksi teoksi, joka laajennettiin koskemaan myös yleisesti ruoan laadun parantamista päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa.”

Lasten ja nuorten ehdotukset hyvinvointisuunnitelman teoiksi

Lasten ja nuorten ehdotuksia siitä, mitä meidän tulisi tehdä sovittujen toimenpiteiden toteutumiseksi koottiin helmikuussa 2023 järjestetyn KUULUUKO KOULU? -hackathonin sekä nuorisovaltuuston edustajille järjestetyn työpajan ideoista.

KUULUUKO KOULU? -hackathonissa ideoiduista ehdotuksista lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelmaan päätyi kaksi ideaa. Lapset ja nuoret ideoivat yhteisöllisyyden ja osallisuuden kokemuksien edistämiseksi oppilaiden järjestämän kirpputorin, jonka tavoitteena on vähentää pikamuodin käyttöä ja lisätä kierrätystä. Ehdotusta muokattiin koskemaan laajempaa kohderyhmää ja kattamaan laajemmin yhteisöllisen toiminnan, ja se otettiin mukaan suunnitelmaan toimenpiteen 6 alle. Toisena suunnitelmaan päätyneenä ehdotuksena oli kulttuuripäivä, jossa tutustutaan erilaisiin kulttuureihin esimerkiksi perinneruokiin tutustumalla. Ehdotusta muokattiin jälleen kattamaan laajemman joukon kulttuurienvälistä ymmärrystä vahvistavia tapahtumia. Lasten ja nuorten ehdottama teko löytyy toimenpiteen 10 alta.

Myös useat nuorisovaltuuston työpajassa ideoidut ehdotukset toimivat pohjana lopullisten tekojen muotoilussa. Nuoret ehdottivat lasten ja nuorten elämänhallinta- ja terveystaitojen vahvistamista ja toivoivat kouluissa opetettavan mahdollisimman paljon liikuntaa ja vähennettävän istumatyötä. Nämä ehdotukset yhdistettiin yhdeksi teoksi toimenpiteen 3 alle. Nuoret toivoivat myös, että harrastusmahdollisuuksista kerrottaisiin entistä paremmin lapsille, nuorille ja huoltajille. Ehdotus päätyi teoksi toimenpiteen 4 alle.

Nuoret ehdottivat kasvisruoan laadun parantamista yhdeksi teoksi, joka laajennettiin koskemaan myös yleisesti ruoan laadun parantamista päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa. Nuorten ehdotus päätyi toimenpiteen 7 alle. Nuorisovaltuuston työpajassa nousi esiin myös toiveet vuorovaikutuskoulutuksesta lasten ja nuorten kanssa toimiville sekä lupa puhua myös omaa äidinkieltä koulupäivän aikana. Nämä ehdotukset yhdistettiin toimenpiteen 10 alle yhdeksi teoksi, jolla lisätään lapsia ja nuoria kohtaavien työntekijöiden kieli-, kulttuuri- ja katsomustietoista osaamista.

8 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TOTEUTUS, SEURANTA JA ARVIOINTI

Hyvinvointisuunnitelman toteutuksesta vastaavat kaikki kaupungin toimijat yhteistyössä kumppaneiden kanssa. Vuosittaiset toimenpiteet sovitaan toimialojen, palvelualueiden ja -yksiköiden tuloskorttien laadinnan yhteydessä. Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmä vastaa kokonaisuudesta ja siitä, että hyvinvointisuunnitelman tavoitteet, toimenpiteet ja teot sekä toimijoiden yhteinen työ ja sen kehittäminen huomioidaan talousarviota ja -suunnitelmaa laadittaessa.

Hyvinvointisuunnitelman seuranta ja arviointi toteutetaan valtuustokauden strategian arviointiaikataulun mukaisesti. Tämän lisäksi ikäryhmäkohtaiset asiantuntijaryhmät seuraavat ikäryhmäkohtaisten hyvinvointisuunnitelmien tekojen toteutumista vuosittain ja raportoivat niiden edistymisestä Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmälle ja vaikuttamistoimielimille.

Suunnitelman koonnista on vastannut Vantaan lasten, nuorten ja lapsiperheiden asiantuntijaryhmä:

Bäck Annika: suunnittelija, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Haapanen Petri: turvallisuusasiantuntija, kaupunkistrategian ja johdon toimiala

Honkanen Johanna: perusopetuksen aluepäällikkö, kasvatuksen ja oppimisen toimiala

Inkeroinen Milja: vuorovaikutusasiantuntija, kaupunkiympäristön toimiala

Kettunen Kaisa: lasten ja nuorten kulttuuripalveluiden päällikkö, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Kotiranta Laura: valmisteleva sihteeri, osallisuussuunnittelija, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Ristimäki Tia: puheenjohtaja lasten ja nuorten palveluiden koordinaattori, kasvatuksen ja oppimisen toimiala

Tuominen Hanna: varhaiskasvatuksen asiantuntija, kasvatuksen ja oppimisen toimiala

Vahtola Ville: liikunnansuunnittelija, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Voutilainen Reetta: perheitä tukevien palvelujen johtaja, Vantaan ja Keravan hyvinvointialue

TYÖIKÄISTEN JA
NUORTEN AIKUISTEN

HYVINVOINTI-SUUNNITELMA

2023–2025

Vantaa
Vanda

LIITE 1 stadsfullmäktige 19.06.2023 / 14 §

SISÄLLYS

TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN HYVINVOINTISUUNNITELMA 2023–2025

1 TAUSTA 65

2 TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN HYVINVOINTI 66

3 TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN PALVELUT 71

4 HYVINVOINTITYÖTÄ TEHDÄÄN YHDESSÄ 79

5 TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN HYVINVOINTISUUNNITELMAN TEOT 85

6 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TOTEUTUS, SEURANTA JA ARVIOINTI 89

1 TAUSTA

Vantaan hyvinvointityön tarkoituksena on turvata kaikkien kaupunkilaisten hyvinvointi huomioiden eri ikäryhmät, turvallisuus, hyvinvointierojen kasvaminen ja hyvinvointialueuudistus. Työikäisten ja nuorten aikuisten hyvinvointisuunnitelmaan on koottu tietoa kyseisen ikäryhmän hyvinvoinnista, sitä tukevista palveluista Vantaalla sekä kuvattu erilaisia toimenpiteitä ja konkreettisia tekoja, joilla vantaalaisten työikäisten ja nuorten aikuisten hyvinvointia pyritään kaupunkitasoisesti edistämään. Työikäisten ja nuorten aikuisten hyvinvointisuunnitelman kohderyhmänä ovat 18–65-vuotiaat Vantaan kaupungin asukkaat.

Työikäisten ja nuorten aikuisten hyvinvointisuunnitelma on osa kaupunkitasoista hyvinvointisuunnitelmaa. Kaupunkitasoisessa hyvinvointisuunnitelmassa on kuvattu kaupungin hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämisen työn tavoite ja tarkoitus, rakenne, yhteys kaupungin strategiatyöhön sekä kaupunkitasoisesti sovitut toimenpiteet. Ikäkausittaisiin suunnitelmiin, kuten työikäisten ja nuorten aikuisten hyvinvointisuunnitelmaan, on puolestaan kirjattu kunkin ikäryhmän hyvinvointia tukevat teot.

Työikäisten ja nuorten aikuisten hyvinvointisuunnitelma on laadittu yhteistyössä ikäryhmäkohtaisen asiantuntijaryhmän ja koordinaatioryhmän kanssa. Asiantuntijaryhmässä on edustus kaikilta toimialoilta, ja työtä on johtanut Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmä. Asiantuntijatyöryhmä on kerännyt omilta vastuualueiltaan tietoa ja kokemuksia ikäryhmäkohtaisen hyvinvointisuunnitelman tueksi. Työryhmään osallistuneet ovat tuottaneet käytännön tietoa mm. palveluista, toimintamalleista ja yhteistyörakenteista.

Hyvinvointisuunnitelman valmistelussa on kuultu myös vaikuttamistoimielimiä. Vantaalla toimii useita vaikuttamistoimielimiä, joista nuorisovaltuusto, vammaisneuvosto ja vanhusneuvosto ovat lakisääteisiä. Näiden lisäksi Vantaalla toimii myös monikulttuurisuusasiain neuvottelukunta, svenska kommittén sekä paikallisromanityöryhmä. (Lue vaikuttamistoimielinten esittelyt hyvinvointisuunnitelman yleisestä osasta luvusta 3.2.)

Kuntalaisia ja järjestöjä on kuultu hyvinvointisuunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden laatimisen tueksi. Hyvinvointisuunnitelman toimenpide-ehdotukset on käsitelty eri vaikuttamistoimielimissä ja kuntalaisilta ja järjestöiltä on kerätty niihin kommentteja yleisen verkkokyselyn kautta. Hyvinvointisuunnitelman tilastolliset taustatiedot on kerätty pääosin vuoden 2022 Vantaan hyvinvointikatsauksesta, vuoden 2020 Vantaan hyvinvointikertomuksesta sekä vuoden 2022 Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen hyvinvoinnin tilannekuvaraportista. Taustatietoa kuntalaisten hyvinvoinnista on täydennetty myös useista muista tilasto- ja tutkimuslähteistä.

2 TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN HYVINVOINTI

Ihmisten ja yhteisöjen hyvinvointi voidaan mieltää hyvin laaja-alaisesti ja kokonaisvaltaisesti. Tässä suunnitelmassa hyvinvoinnin osa-alueina nähdään terveys, yhteisöllisyys, elinympäristö, jatkuva oppiminen sekä työ ja toimeentulo. Näistä hyvinvoinnin osa-alueista rakentuu yksilön koettu hyvinvointi, elämänlaatu ja onnellisuus. Tähän osioon on koottu vantaalaisten hyvinvointia kuvaavaa tilastotietoa ja tutkimustuloksia näiden eri hyvinvoinnin osa-alueiden näkökulmasta.

Vantaalainen työikäinen väestö kokee hyvinvointinsa tilastojen valossa melko hyvänä. Reilu puolet vantaalaisesta työikäisestä väestöstä pitää elämänlaatuaan hyvänä ja harva kokee arkensa turvattomaksi. Reilu kolme neljästä vantaalaisesta työikäisestä on tyytyväinen asuinalueensa olosuhteisiin. Kuitenkin noin 12 prosenttia Vantaalla asuvista on kokenut väkivaltaa tai uhkailua. Vantaan lukema ei ole merkittävästi suurempi kuin pääkaupunkiseudun kokonaislukema. Naisten kokema väkivalta ja uhkailu on puolet yleisempää kuin miesten. (Vantaan hyvinvointikatsaus 2022.)

Elämänlaadun hyväksi kokeneiden osuus vantaalaisista on kuitenkin laskenut viime vuosina. Erot miesten ja naisten välillä elämänlaadun ja turvattomuuden kokemuksissa ovat pieniä, ja vain alle 5 prosenttia tunsi päivittäisen elämänsä turvattomaksi. Vauvaperheiden vanhemmista suurin osa, yli 90 prosenttia, on tyytyväinen elämäänsä. Noin 15 prosenttia vantaalaisista työikäisistä tuntee itsensä kuitenkin yksinäiseksi. Yksinäisten osuus on kasvanut 6,1 prosenttiyksikköä vuodesta 2018 vuoteen 2020. Vantaalaisten kokema yksinäisyys on muuta maata korkeammalla tasolla. Itsensä yksinäiseksi tuntevien osuus on aikuisväestössä lapsia ja nuoria matalampi ja sukupuolien välinen ero on pienempi. Siinä missä tytöt ovat keskimäärin poikia yksinäisempiä, aikuisista naiset ovat yksinäisiä hieman miehiä harvemmin. Vauvaperheiden vanhemmista synnyttänyt vanhempi tuntee olonsa yksinäiseksi selvästi toista vanhempaa useammin. (Vantaan hyvinvointikatsaus 2022.)

”Vantaalaisista työikäisistä yli 27 prosenttia koki vuonna 2020 työkykynsä olevan heikentynyt.”

Korona-aikana Vantaan työttömyysaste nousi nopeasti kaikissa ikäryhmissä. Vaikka työllisyys onkin parantunut viime vuosina huomattavasti, on se edelleen matalammalla tasolla kuin ennen koronaa. Pitkäaikaistyöttömien osuus on kasvanut sekä miesten että naisten keskuudessa Vantaan ja Keravan alueella, kuten muuallakin Suomessa. Keskimäärin pitkäaikaistyöttömien osuus on hieman valtakunnallista tasoa korkeampi. Pitkäaikaistyöttömissä alle 40-vuotiaiden osuus on kasvanut, vaikka eniten pitkäaikaistyöttömiä on edelleen 60–64-vuotiaissa vantaalaisissa. Työttömyys ei Vantaalla ole kasautunut tietyille asuinalueille. (Tilastokatsaus 4:2022, Vantaa.) Vantaan maahanmuuttajien työllisyystilanne on selvästi huonompi kuin suomalaistaustaisilla asukkailla. Maahanmuuttajien työllisyysaste oli vuonna 2021 60 prosenttia. Sukupuolten välillä on suurempia eroja kuin suomalaistaustaisessa väestössä. Maahanmuuttajamiesten työllisyysaste oli 66 prosenttia ja naisten 53 prosenttia. (Kototietokanta, 2023.) Eniten koronapandemiasta vaikuttaa kärsineen ulkomailla syntyneiden ulkomaalaistaustaisten naisten työllisyystilanne. (Ulkomaalaistaustaiset pääkaupunkiseudulla: asuminen, työllisyys ja tulot vuonna 2020)

Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen asukkaat ovat keskimääräistä suomalaista terveempiä. Vantaalaisista työikäisistä kuitenkin yli 27 prosenttia koki vuonna 2020 työkykynsä olevan heikentynyt. Matalammin koulutetut kokevat terveytensä keskitasoiseksi tai sitä huonommaksi puolet useammin kuin korkeasti koulutetut. Työikäisistä vantaalaisista noin viidesosa kokee olevansa psyykkisesti merkittävästi kuormittunut. Luku on kasvanut 6,2 prosenttiyksikköä, ja vantaalaiset ovat kuormittuneempia suhteessa koko maahan. Psyykkinen kuormittuneisuus on usein yhteydessä muihin elämänhaasteisiin, kuten toimeentulovaikeuksiin tai pitkittyneeseen työttömyyteen. (Vantaan hyvinvointikatsaus 2022.) Yli 27 prosenttia vantaalaisesta aikuisväestöstä käyttää säännöllisesti liikaa alkoholia. (Sotkanet). Vantaalla toteutettiin päihdetilannekysely syksyllä 2022. Vantaan vastaajista 43 prosenttia oli pelännyt julkisella paikalla kohtaamiaan päihtyneitä henkilöitä ja 30 prosenttia oli joutunut päihtyneen henkilön sanallisen häirinnän tai ahdistelun kohteeksi edellisen 12 kuukauden aikana.

”Vantaan väestöstä jo lähes neljäsosa eli yli 50 000 asukasta on ulkomaalaistaustaisia.”

Joka neljäs 18–24-vuotias vantaalainen sai toimeentulotukea vuonna 2021, ja 25–65-vuotiaista toimeentulotukea saaneiden osuus oli yli 12 prosenttia. Lapsiperheistä toimeentulotukea sai kuitenkin joka kuudes eli lähes 17 prosenttia. Vantaalaisista asuntokunnista lähes 18 prosenttia sai yleistä asumistukea vuonna 2021. Toimeentulotuen saajien määrä etenkin nuorissa aikuisissa nousi merkittävästi koronan aikana. Valtakunnallisesti toimeentulotukea saaneiden määrä on kuitenkin kääntynyt laskuun. (Sotkanet)

Vantaalla oli 291 asunnotonta henkilöä vuonna 2022. Asunnottomana oli 72 henkilöä enemmän, kuin vuonna 2021. Pitkäaikaisasunnottomana oli vuonna 2022 34 henkilöä. Pitkäaikaisasunnottomien määrä oli pudonnut alle puoleen, kun se vuonna 2021 oli 76 henkilöä. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARAn selvityksen mukaan asunnottomien määrä Vantaalla on kasvanut, koska häätöjen määrä on suuri Vantaalla ja se selittää asunnottomien määrän kasvua. Korona-ajan palvelu-velka näkyy edelleen mm. nuorilla henkilöillä. Erot ja määräaikaiset vuokrasopimukset aiheuttavat ainakin lyhytaikaista asunnottomuutta, lisäksi luottohäiriömerkinnät ovat lisääntyneet.

Noin viidesosa vantaalaisista työikäisistä osallistuu aktiivisesti järjestötoimintaan. Määrä on hieman laskenut vuodesta 2018. Osallisuusindikaattorin perusteella Vantaalla asuvat kokevat osallisuutta hieman vähemmän kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin. Vantaan osallisuusindikaattorin keskiarvo on 78,4 pistettä asteikolla 0–100. Muut hyvinvointiin liittyvät kokemukset vaikuttavat myös koettuun osallisuuteen. Mm. terveytensä heikommaksi kokeneiden osallisuuden kokemus on keskiarvoa heikompaa. (Vantaan hyvinvointikatsaus 2022). Työikäisten osallistuminen Vantaan aikuisopiston kursseille notkahti koronavuosina 2020 ja 2021 yli 18 000:sta vajaaseen 15 000:een, mutta nousi jo yli koronaa edeltävän tason vuonna 2022. Vuonna 2022 aikuisopiston kursseilla oli osallistujia yli 18 000.

Vantaan väestöstä jo lähes neljäsosa eli yli 50 000 asukasta on ulkomaalaistaustaisia, jotka puhuvat yhteensä yli 120 kieltä. Lähes puolet on viron- ja venäjänkielisiä. Vantaan koko väestönlisäys on vieraskielisten varassa. Vantaan ulkomaalaistaustaiset eivät ole yhtenäinen joukko vaan sosiaaliset, koulutukselliset ja työllisyyteen liittyvät erot eri taustoista tulleiden välillä ovat suuria. Sillä on vaikutuksensa myös eri taustoista tulevien hyvinvointiin. Iso osa Vantaan ulkomaalaistaustaisista on nuoria aikuisia ja työikäisiä. Raportti Ulkomaalaistaustaiset pääkaupunkiseudulla: asuminen, työllisyys ja tulot vuonna 2020 kertoo, että Suomeen muuttaneiden elämäntilanteet ja elinolot vaihtelevat paljon kaikilla tarkastelluilla osa-alueilla. Taustamaaryhmien väliset erot heijastavat eroja Suomeen muuton perusteissa ja muuttajien koulutustasossa. Myös sukupuolten välillä on etenkin länsimaiden ulkopuolelta tulevissa maaryhmissä paikoin suuria eroja. Pääkaupunkiseudulla on paljon elämässään menestyneitä maahanmuuttajia, mutta monilla on vaikeuksia oman paikkansa löytämisessä. Työllisyysaste on selvästi alempi ja työttömyysaste korkeampi kuin kantaväestöön kuuluvilla etenkin silloin, kun maahanmuuttajat ovat kotoisin maista, joista on tullut paljon pakolaisia ja turvapaikanhakijoita.

Ulkomaalaistaustaisten hyvinvointia, osallisuutta ja terveyttä selvitettiin FinMonik-tutkimuksessa (2018–2019), ja seuranta jatkuu MoniSuomi-tutkimushankkeessa. FinMonik-tutkimuksen mukaan suurimmalla osalla ulkomaalaistaustaisista on vähintään yksi ystävä ja he pitävät yhteyttä läheisiinsä, joilta he saavat myös tarvittaessa apua. Tutkimus nostaa esiin myös väestöryhmäkohtaisia terveyseroja: pahoinvointi ja terveysriskien yleisyys korostuvat erityisesti niissä maaryhmissä, joissa maahan muuttaminen on yleistä pakolaisuuden vuoksi. Myös syrjintä ja turvattomuuden kokemukset ovat varsin yleisiä joissain maaryhmissä. Vantaalla asuu paljon pakolaistaustaisia henkilöitä, joiden hyvinvoinnin tukemiseen palvelujärjestelmässä tarvitaan erityisiä toimia.

Vuoden 2020 lopun tietojen mukaan Vantaan 15 vuotta täyttäneestä väestöstä 30 prosenttia oli suorittanut enintään perusasteen, 39 prosenttia toisen asteen ja 32 prosenttia korkea-asteen tutkinnon. Vantaalaisten koulutustaso on selvästi noussut vuosikymmenten saatossa. Vuodesta 1990 vuoteen 2020 enintään perusasteen käyneiden osuus on laskenut 46 prosentista 30 prosenttiin, kun taas toisen asteen suorittaneiden osuus on kasvanut 33 prosentista 39 prosenttiin ja korkea-asteen suorittaneiden osuus 22 prosentista 32 prosenttiin. (Vantaan väestö 2021/2022.) Vantaan ammatillisessa koulutuksessa opintojen keskeyttämisprosentti on saatu pienenemään vuosien 2019–2022 toteutettujen kehittämistoimien ansiosta. Vuonna 2022 keskeyttämisprosentti oli 11,3 prosenttia, kun vuonna 2020 se oli 20,6 prosenttia.

Vantaalaisten koulutusrakenteessa on eroja sukupuolen mukaan, sillä naiset ovat korkeammin koulutettuja kuin miehet. Vuonna 2020 naisilla oli enemmän alimman korkea-asteen ja alemman korkeakouluasteen tutkintoja, mutta ylemmän korkeakouluasteen tutkintoja oli naisilla ja miehillä lähes yhtä paljon. Tarkastelussa ovat mukana 25 vuotta täyttäneet, sillä sitä nuoremmilla koulutus on usein kesken. Vantaan 25 vuotta täyttäneestä väestöstä koulutetuin ikäluokka oli 45–49-vuotiaat ja erityisesti 40–54-vuotiaat naiset, joista peräti puolella oli korkea-asteen tutkinto ja vain 16 prosenttia oli ilman perusasteen jälkeistä koulutusta. Ulkomaalaistaustaisten koulutustaustoista ei ole luotettavaa tietoa, sillä suurelta osalta maahanmuuttajista puuttuu tieto ulkomailla suoritetuista tutkinnoista suomalaisessa tutkintorekisterissä. Pääkaupunkiseudun ulkomailla syntyneistä ulkomaalaistaustaisista miltei puolella (47 prosenttia) ei vuonna 2018 ollut tutkintorekisterissä tietoa perusasteen jälkeisestä tutkinnosta tai koulutustaso oli tuntematon.

”Vantaan ammatillisessa koulutuksessa opintojen keskeyttämisprosentti on saatu pienenemään vuosien 2019–2022 toteutettujen kehittämistoimien ansiosta.”

”Pidentyvien työurien tavoittelu edellyttää merkittävää panostusta ihmisten fyysisen kunnon, toimintakyvyn ja parempien ravitsemustottumusten vahvistamiseen.”

Suurin osa työikäisistä vantaalaisista liikkuu suosituksiin nähden liian vähän ja noin joka viides on lihava. Liian vähäinen liikkuminen eli liikkuminen, joka ei yllä liikkumisen suosituksen vähimmäismäärään, maksaa yhteiskunnalle vuodessa vähintään 3,2 miljardia euroa (Kolu ym. 2022). OKM:n tuottaman kansallisen Liikuntaraportin 2018–2022 kyselytietojen perusteella vain 26 prosenttia vastaajista täytti liikuntasuositukset. Päivittäinen yli kahdeksan tunnin paikallaanolo valveilla ollessa puolestaan aiheuttaa vuosittain noin 1,5 miljardin euron kustannukset Suomessa. Työikäisistä vain noin kolmannes käyttää suosituksen mukaisesti kasviksia ja hedelmiä, mikä on heikkojen liikuntatottumusten tavoin yhteydessä mm. elintapasairauksiin ja ylipainoon. Ravitsemustottumukset, vähäinen liikkuminen ja runsas paikallaanolo lisäävät mm. terveydenhuollon kustannuksia ja tuottavuuskustannuksia, ikäihmisten koti- ja laitoshoidon kustannuksia sekä syrjäytymisen kustannuksia. Pidentyvien työurien tavoittelu edellyttää siis merkittävää panostusta ihmisten fyysisen kunnon, toimintakyvyn ja parempien ravitsemustottumusten vahvistamiseen.

Varusmiesten kuntotesteillä arvioidaan palvelukseen osallistuvien kestävyyttä ja lihaskuntoa. Lisäksi testien yhteydessä mitataan kehon pituus ja paino. Tulokset kuvaavat melko kattavasti keskimäärin 19-vuotiaan nuoren miehen kuntotasoa. Vuoden 2021 varusmiesten kestävyyskunto on mittaushistorian toiseksi huonoin. Lihaskunnoltaan hyväkuntoisten varusmiesten osuus on viime vuosina hieman laskenut ja heikkokuntoisten osuus kasvanut. Kiitettävien ja hyvien tulosten osuus vuonna 2021 oli vajaat 33 prosenttia ja heikkojen tulosten osuus yli 23 prosenttia. Varusmiesten kehon paino on kasvanut ja aerobinen kunto heikentynyt koko mittaushistorian aikana muutamia poikkeusvuosia lukuun ottamatta. Kehon keskipaino on noussut vajaassa 30 vuodessa 70,8 kilosta 78,7 kiloon. Vuonna 2022 suomalaisista kutsuntaikäisistä miehistä kolme neljäsosaa määrättiin varusmiespalvelukseen. Terveydellisin perustein palveluksesta rauhan aikana vapautettiin lähes yhdeksän prosenttia kutsuntaikäisistä miehistä. Puolustusvoimien mukaan mielenterveyden häiriöt ja käytöshäiriöt olivat syynä vapautukseen yli puolella vapautuksen saaneista.

Vähäinen liikkuminen ja runsas istuminen ovat erityisesti kehittyneissä maissa entistä merkittävämpiä kansanterveyteen ja kansantalouteen vaikuttavia tekijöitä. Nämä riskitekijät ovat keskeisessä roolissa lähes kaikissa tarttumattomissa sairauksissa, kuten aineenvaihduntasairauksissa sekä erilaisissa sydän- ja verenkiertoelimistön sairauksissa. Yksilön ja yhteiskunnan kannalta liikkumisen lisääminen on erityisen hyödyllistä niille, jotka liikkuvat kaikkein vähiten. Vähän liikkuvien kannustamiseksi liikuntaneuvonta ja elintapaohjaus ovat hyviä keinoja kannustaa henkilöitä liikkumisen lisäämiseen. Tuoreen tutkimuksen mukaan mittaamiseen pohjautuvat terveysteknologiset ratkaisut tehostavat elintapaohjausta ja osoittavat myös toiminnan vaikuttavuuden.

3 TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN PALVELUT

Koska vantaalaisten aikuisten väliset hyvinvointierot ovat merkittäviä, on Vantaa halunnut strategiassaan erityisesti panostaa syrjäytymis- ja eriarvoistumiskehityksen katkaisemiseen. Aikuisväestön osalta on haluttu keskittää toimia erityisesti haavoittuvimmassa asemassa olevaan väestöön. Tavoitteena on, ettei kukaan jää Vantaalla yksin. Nuorten aikuisten ja työikäisten kohdalla erityisesti koulutustason nosto, työllisyyden ja kotoutumisen edistäminen sekä yksinäisyyden torjuminen ovat keskeisiä strategiakauden 2022–2025 tavoitteita.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen on toimintaa, jolla tuetaan ihmisten mahdollisuuksia hyvinvoinnin, terveyden, osallisuuden sekä työ- ja toimintakyvyn ylläpitoon ja parantamiseen. Mahdollisuuksia luodaan pitämällä huolta olosuhteista, jotka tukevat ihmisten hyvinvointia ja terveellisten valintojen tekemistä. Vantaan kaupungin hyvinvointia tukeva palvelutarjonta on monipuolista, ja sitä toteutetaan yhteistyössä alueen oppilaitosten, kulttuuri- ja liikuntatoimijoiden, työnantajien, yritysten ja järjestöjen kanssa. Seuraavassa kuvataan vantaalaisille työikäisille ja nuorille aikuisille suunnattuja palveluita, joilla tuetaan heidän mahdollisuuksiaan ylläpitää ja parantaa niin omaa kuin koko lähiyhteisönkin hyvinvointia.

Koulutus ja työllistyminen

Vantaa järjestää toisen asteen koulutusta sekä nuorille että aikuisille. Koulutusta järjestetään kuudessa lukiossa ja Vantaan ammattiopisto Variassa. Opetuksen lähtökohtina ovat mm. oppivelvollisten kouluttaminen, osaavan työvoiman varmistaminen ja jatko-opintovalmiuksien takaaminen. Toisen asteen koulutus vastaa siitä, että kaikille vantaalaisille perusopetuksen päättäneille on opiskelupaikka ja huolehtii oppivelvollisuuden toteuttamisesta. Opiskelijoille laaditaan henkilökohtaiset opiskelusuunnitelmat, joiden mukaan seurataan opintojen edistymistä. Tavoitteena on tukea jokaisen opiskelijan valmistumista ja jatkoon pääsyä. Opintojen etenemistä seurataan oppilaitoksissa monin tavoin ja mahdollisiin etenemisen haasteisiin ja keskeyttämisen riskeihin puututaan aktiivisesti. Oppilaitoksissa järjestetään vuosittain hyvinvointiviikkoja sekä yhteisöllisyyttä ja opiskelijoiden osallisuutta kehitetään muun muassa oppilaitosnuoristyöntekijöiden, opiskelijakuntatoiminnan ja ryhmäytymisen kautta. Nuorisotyöntekijöiden lisäksi moniammatillista tukea tarjoavat kuraattorit, psykologit, terveydenhoitajat ja psykiatriset sairaanhoitajat sekä keväällä 2023 työnsä aloittanut monikulttuurisuusohjaaja.

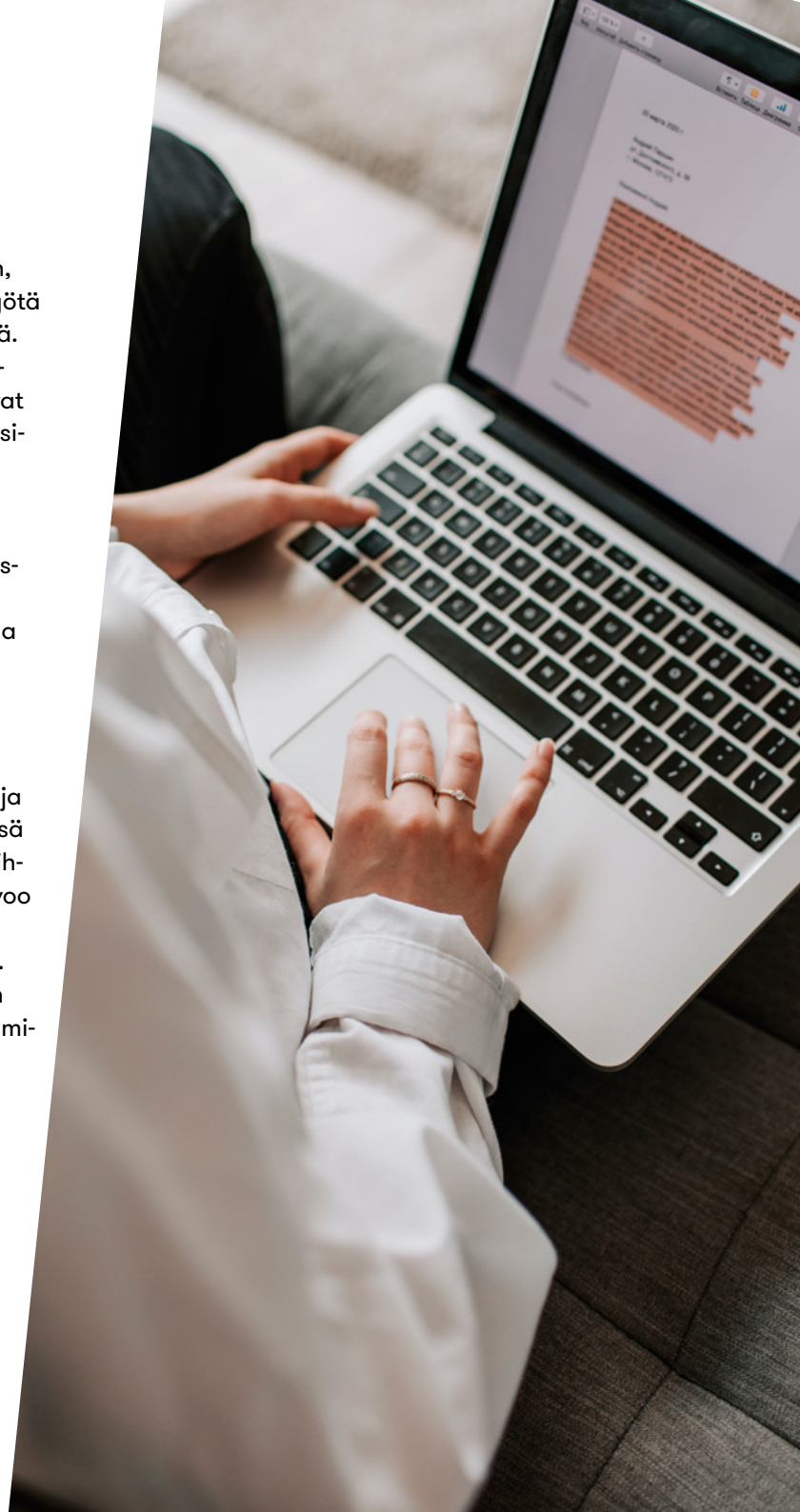
Vantaan ammattiopisto Varia järjestää työikäisille mahdollisuuksia osaamisen kehittämiseen ja kouluttautumiseen tutkintotavoitteisen koulutuksen lisäksi muun muassa työvoimakoulutuksen ja erilaisten lisäkoulutusten muodossa. Varia tarjoaa myös oppisopimuskoulutusta, maahanmuuttajakoulutusta sekä aikuisten perusopetusta. Vantaan kaupunki ei järjestä vamman, sairauden, kehityksessä viivästymisen, tunne-elämän häiriön tai muun syyn vuoksi erityistä tukea tarvitseville tarkoitettua koulutusta, vaan opetus on Suomessa keskitetty seitsemään ammatilliseen erityisoppilaitokseen.

Vantaan työllisyyspalveluissa tarjotaan monipuolista ja yksilön tarpeet huomioivaa tukea työnhakuun ja koulutukseen ohjautumiseen. Asiakkailla on henkilökohtainen omavalmentaja, joka ohjaa työllistymistä tukevien palveluiden valinnassa ja työllistymiseen liittyvissä kysymyksissä. Omavalmentajat ohjaavat asiakkaan työhön, koulutukseen tai tarvittaessa palveluihin. Palveluita on tarjolla suuri valikoima esimerkiksi työkokeiluista ja palkkatuesta kuntoutukseen ja työttömien terveystarkastuksiin.

Työllisyyspalvelut tekevät tiivistä yhteistyötä hyvinvointialueen kanssa esimerkiksi kuntouttavan työtoiminnan järjestämisessä. Monialainen yhteispalvelu TYP on malli, jossa kuntakokeilu, hyvinvointialue ja Kela palvelevat pidempään työttömänä olevia työnhakijoita. Yhteispalvelu tarjoaa työnhakijalle eri viranomaisten palveluita yhden luukun periaatteella työ-, koulutus- tai kuntoutusratkaisuiden löytämiseksi. Ohjaamo tarjoaa tukea alle 30-vuotiaille nuorille esimerkiksi työnhaun, opiskelun ja hyvinvoinnin kysymyksissä. Ohjaamotyötä tehdään moniammatillisesti ja matalalla kynnyksellä. Ohjaamoon voi hakeutua ilman ajanvarausta. Työllisyyspalveluiden omavalmentajan lisäksi nuoret voivat tavata ohjaamossa esimerkiksi Kelan työntekijän, etsivän nuorisotyön asiantuntijan tai sosiaaliohjaajan.

Kulttuuri- ja kirjastopalvelut hyödyntävät työllisyyspalveluiden tarjoamia erilaisia monimuotoisen työllistämisen keinoja ja näin tarjoavat niin työllistymisen kuin oppisopimuskoulutuksen kautta mahdollisuuksia työllistymiseen.

Vantaan osaamiskeskuksessa autetaan Suomeen muuttaneita vantaalaisia kotoutumaan ja työllistymään. Alkuvaiheen kotoutumispalveluissa ohjataan ja neuvotaan kotoutumiseen ja työllistymiseen liittyvissä kysymyksissä ja kartoitetaan maahan muuttaneen ihmisen palvelutarvetta. Vantaan osaamiskeskus neuvoo ja ohjaa vantaalaisia maahanmuuttajia osaamisen tunnistamisessa, kouluttautumisessa ja työnhaussa. Palveluihin kuuluvat muun muassa henkilökohtainen ura- ja ammatinvalinnan ohjaus, digitaitojen kehittäminen sekä koulutus- ja työnhaussa tukeminen.



Vantaan aikuisopistolla tarjotaan kursseja kaiken ikäisille. Aikuisopiston kaikki kurssitarjonta tarjoaa virikkeitä, oppimisen kokemuksia ja terveyttä sekä hyvinvointia. Erityisesti terveelliseen ruokavalioon ja elämäntapaan liittyvät kurssit ja luennot, liikunnalliset kurssit ja muut hyvinvointikurssit tukevat vantaalaisten hyvinvointia. Myös kaikki muu toiminta ja kurssit, joissa ihminen pääsee kehittämään itseään ja tekemään asioita samanhenkisten ihmisten kanssa, tukevat hyvinvointia. Yhteisöllisyyden kokemukset sekä irrottautuminen hetkellisesti kenties stressaavasta arjesta luovat hyvinvointia. Tutkimusten mukaan kansalaisopistossa opiskelu parantaa ihmisten hyvinvointia ja vähentää muun muassa sosiaali- ja terveyspalveluiden tarvetta. Hyvinvointia lisää ihmisten osaamistason nousun lisäksi itseluottamuksen ja ystäväverkoston kasvu. (Suomi nousuun sivistystyöllä? Kansalaisopisto-opiskelun tuottamien hyötyjen taloudellinen merkitys – esitutkimus 2015, Kansalaisopiston aikuisopiskelijat luokkakuvassa: kansalaisopiston merkitys kuntalaisille ja kunnalle 2018 ja Hyvinvointia ja sosiaalista pääomaa – kansalaisopiston hyödyt osallistujille, kaupungille ja alueelle 2019)

Aikuisopiston kursseille on työttömien mahdollista saada tietyin perustein 50 prosentin alennus kurssimaksusta. Lisäksi kurssilaisen avustajalta kurssimaksua ei peritä. Opistolla on järjestetty muun muassa kotitalouskursseja kehitysvammaisille, samoin ohjelmassa on jo useamman vuoden ollut tarjolla kursseja afaatikoille. Yleisten kielitutkintojen suorittamiseen on mahdollista hakea erityisjärjestelyä, jolloin esimerkiksi koeaikaa voidaan pidentää. Maahanmuuttajakoulutusta järjestetään runsaasti, ja osa siitä on ilmaista kaupungin tai valtion hankerahoituksella. Vantaan aikuisopistossa on mahdollista suorittaa peruskoulun oppimäärä aikuisten perusopetuksessa. Aikuisten perusopetuksessa voi opiskella, jos ei ole käynyt koulua omassa maassa tai Suomessa tai jos koulu on vielä kesken. Vantaan aikuisopisto järjestää myös erityisesti maahanmuuttajille suunnattua aikuisten perusopetusta. Koulutuksen tavoitteena on antaa valmiudet toisen asteen opintoihin tai työelämään.

Nuoriso- ja yhteisöpalvelut

Nuoriso- ja yhteisöpalveluissa työikäisiä ja nuoria aikuisia vantaalaisia palvellaan monen eri työmuodon kautta ja moniammatillisen henkilöstön voimin. Etsivässä nuorisotyössä kohdataan työn ja opiskelun ulkopuolella olevia nuoria ja ohjataan heitä yksilöllisesti tarvitsemiensa palveluiden ja tuen piiriin. Etsivän nuorisotyön tavoitteena on ehkäistä syrjäytymistä ja tavoittaa etenkin ne nuoret, jotka ovat joutuneet palveluiden ja tukiverkostojen ulkopuolelle. Nuorten työpajoilla nuoret saavat monipuolista ja yksilöllistä valmennusta kohti työ- ja opiskeluelämää. Valmennuksessa heidän sosiaaliset taitonsa ja työelämävalmiutensa vahvistuvat ryhmätoiminnan ja yksilöohjauksen keinoin. Nuorten työpajat tekevät tiivistä yhteistyötä työllisyyspalveluiden kanssa nuorten työllistymisen edistämiseksi. Etsivä nuoristyö ja nuorten työpajatoiminta perustuvat nuorisolakiin.

Nuorille aikuisille on tarjolla myös monipuolista ja maksutonta harrastus- ja vapaa-ajantoimintaa, jota toteutetaan yhteistyössä alueella toimivien järjestöjen ja muiden nuorten parissa työskentelevien tahojen kanssa. Nuorten aikuisten palveluissa tavoitteena on kannustaa nuoria aikuisia aktiiviseen kansalaisuuteen, kuten omatoimiseen harrastamiseen, johon on saatavilla tukea ja koulutusta. Nuorille aikuisille on tarjolla avointa toimintaa kahdella nuorisotilalla, joissa nuoret aikuiset voivat tavata toisiaan ja viettää aikaa yhdessä muun muassa pelaten. Nuorille aikuisille järjestetään myös kiipeilytoimintaa sekä erilaisia lajikokeiluja. Sukupuoli- tai seksuaalivähemmistöihin kuuluville tai omaa identiteettiään pohtiville on tarjolla avoimia sateenkaarevia iltoja.

Oppilaitosnuorisotyössä tuetaan nuoria aikuisia oppilaitosympäristössä yhteisöllisen työn ja yksilöohjauksen keinoin. Oppilaitosnuorisotyön tavoitteena on parantaa nuorten ja opiskeluyhteisöjen hyvinvointia ja ennaltaehkäistä opiskeluiden keskeytyksiä. Oppilaitosnuorisotyö toteutetaan tiiviissä yhteistyössä Varian eri toimipisteiden kanssa. Kulttuurinen nuorisotyö tarjoaa nuorille aikuisille mahdollisuuden muun muassa musiikin harrastamiseen ja tiloja oman musiikin tekemiseen. Kulttuurista nuorisotyötä tehdään yhteistyössä muun muassa kulttuurijärjestöjen ja kulttuurialan ammattilaisten kanssa. Yksi keskeinen toimintamuoto on erilaiset tapahtumat, ja niitä suunnitellaan sekä toteutetaan yhdessä nuorten kanssa.

Vantaalaisten hyvinvointia tuetaan monenlaisin yhteisötyön keinoin. Yhteisöpalvelut tarjoavat vantaalaisille matalan kynnyksen kohtaamispaikkoja, yhteisöllistä toimintaa, lakisääteistä rikos- ja riita-asioiden sovittelua sekä ruoka-apua. Asukastiloilla mahdollistetaan toisten ihmisten kohtaaminen arjessa, järjestetään yhteisöpajoja ja yhteisöruokailuja. Asukastiloilla on myös tarjolla digitukea sekä yleistä neuvontaa ja ohjausta. Rikos- ja riita-asioiden sovittelussa on kyse maksuttomasta palvelusta, jossa vapaaehtoiset sovittelijat toimivat välittäjinä tapahtuneen rikoksen tai riidan osapuolten välillä ja auttavat heitä neuvottelussa. Tarkoituksena on käsitellä uhrille aiheutuneita henkisiä ja aineellisia haittoja sekä pyrkiä sopimaan toimenpiteistä niiden hyvittämiseksi.

Vantaalaisille tarjotaan ruoka-apua Yhteisen pöydän verkostoon kuuluvien toimijoiden jakamana. Ruoka-avun jakajia on noin 80 eri puolilla Vantaata järjestöissä, seurakunnissa ja kaupungin toimipisteissä. Ruoka-apuverkosto on nähtävillä Yhteisen pöydän verkkosivuilla. Yhteisestä pöydästä ja sen verkostosta hyötyy yli 5000 vähävaraista vantaalaista joka viikko.

Kulttuuripalvelut ja kirjastot

Mahdollisuus nauttia kulttuurista on tärkeä osa hyvinvointia. Kulttuurilla, kirjallisuudella ja taiteella on erityinen tehtävä toimia yhteisön voimavarana, lisätä hyvinvointia ja yhteistä ymmärrystä ja tarjota reittejä tulevaisuuteen. Kyky ja halu katsoa maailmaa toisen näkökulmasta ja laajentaa omaa näkökulmaa kasvaa. Vantaan kulttuuri- ja kirjastopalvelut tuottavat paljon maksuttomia, kaikille saavutettavissa olevia palveluita. Vantaan kaupunginmuseon ja Vantaan taidemuseo Artsin näyttelyt ovat kävijöille maksuttomia, ja kirjastot avaavat maksutta ovensa laajoihin aineistokokoelmiin ja työskentelytiloihin.

Myös lukuisat taide- ja kulttuuritapahtumat tarjoavat vantaalaisille osallisuuden ja yhteisöllisyyden elementtejä yhdenvertaisesti. Monet kulttuuri- ja taidetapahtumat ovat maksuttomia tai hyvin edullisia. Kulttuuritarjonta on parhaimmillaan arjessa jaksamista lisäävä ja kannustava voima, joka toimii sekä nuorille aikuisille että työikäisille tukena syrjäytymisen ennaltaehkäisyssä tarjoten luontevan kanavan pysyä yhteiskunnan palveluiden piirissä. Sen välilliset vaikutukset ulottuvat myös sosiaali- ja terveyspalvelumenoihin, kun ihmiset voivat henkisesti paremmin.

Vantaan kulttuuripalvelut tuottaa työikäisille tapahtumia laajalla kirjolla niin, että jokaisella olisi houkutteleva ja helppo polku kulttuurin yhteisöllisyyttä edistävän sekä virkistävän vaikutuksen piiriin. Tätä tavoitetta tuetaan kulttuuritalojen Martinus ja Lumosali säännöllisen toiminnan avulla sekä avustuksilla kulttuuri- ja taidetoimintaan. Kulttuuripalvelut tuottavat lukuisia tapahtumia ja antavat myös vahvaa ammatillista osaamista kaupungin vetovoimatapahtumien ja muiden yhteistyötapahtumien käyttöön niin prosesseja helpottaen kuin uusia tapahtumia etsienkin. Tapahtumia järjestetään valotaiteesta ja leffapiknikeistä taidenäyttelyihin, luennoista tanssitapahtumiin, gaaloista rock-festivaaleihin ja teemapäivistä kaupunginosajuhliin.

Nuorille aikuisille kohdennetuissa taide- ja kulttuuripalveluissa kiinnitetään erityisesti huomioita yhdenvertaisuuteen, kulttuuristen oikeuksien toteutumiseen sekä taiteen ja kulttuurin saavutettavuuteen. Tarjolla on lukuisia maksuttomia konsertteja, tapahtumia ja työpajoja, joiden suunnitteluun ja sisältöihin nuoret aikuiset ovat osallistuneet. Museopalveluissa on järjestetty nuorille aikuisille erityisiä Night at the Museum -tapahtumia, joissa museossa on voinut viettää uudella tavalla aikaa, kuunnella musiikkia ja pelata lautapelejä. Kulttuuritehdas Vernissassa on toteutettu muun muassa nuorten aikuisten Pinnan alla -klubia yhteistyössä Velmu ry:n kanssa.

”Kulttuuripalvelut tuottavat lukuisia tapahtumia ja antavat myös vahvaa ammatillista osaamista kaupungin vetovoimatapahtumien ja muiden yhteistyötapahtumien käyttöön niin prosesseja helpottaen kuin uusia tapahtumia etsienkin.”

Kulttuuripalveluilla on ollut roolia myös esimerkiksi vammaisten musiikkitapahtumien tuotannoissa sekä pääkaupunkiseudun kuntien kulttuurisen nuorisotyön ryhmittymässä. Työtä jatketaan muuttuvassa tilanteessa muun muassa kehittämällä uusia tapahtumia sekä elävöittämällä kulttuurin keinoin kaupunginosia, joissa on erityisiä hyvinvointiin liittyviä haasteita. Lisäksi kulttuuripalvelut tuottavat säännöllisin väliajoin yhdessä liikuntapalveluiden kanssa nuorten hyvinvointia edistävien paikkojen, kuten skeitti- ja urheilupuistojen, avajaisia tuoden näitä toimintoja kaupunkilaisille tunnetuiksi.

Vantaalla on yhteensä 11 kirjastoa. Lisäksi Vantaalla toimii kirjastoauto, joka tuo kirjastopalvelut aluille, joissa ei ole kiinteää kirjastoa. Kirjastot ovat Vantaalla kaikille avoimia, esteettömiä kohtaamispaikkoja ja kulttuurikeskuksia. Kirjastoissa on lehtiä, kirjoja, musiikkia, elokuvia ja muita aineistoja, joihin on mahdollista tutustua paikan päällä tai lainata kotiin. Helmet.fi-yhteistyö laajentaa kokoelman pääkaupunkiseudun laajimmaksi, ja lukemisesteisille tarjolla ovat saavutettavuuskirjasto Celian kokoelmat. Kotikirjasto-palvelu tuo tarvittaessa aineistot kotiin saakka.

Kirjaston moninaisissa, vapaassa käytössä olevissa sekä erikseen varattavissa tiloissa voi kuka tahansa opiskella, harrastaa ja oleskella. Asiakkailla on käytössään langaton verkko, tietokoneita ja yleisimmät tietokoneohjelmat. Lisäksi kirjasto tarjoaa tilojaan asiakkaille omaehtoiseen tapahtumajärjestämiseen ilmaiseksi ja auttaa tarvittaessa tapahtumien markkinoinnissa.

Kirjasto myös järjestää yhdessä kumppaneiden kanssa monilukutaitoa edistävää elämyksellistä, pedagogista toimintaa: esimerkiksi lukupiirejä eri teemoista, kirjallisuusterapiaa, novellikoukku-tapahtumia, digiopastuksia, studion käytön opastusta, perinteisiä kirjailijavierailuita ja asiantuntijaluentoja. Vuosina 2022–2023 kirjastot kehittävät erityisesti nuorille suunnattua tapahtumatoimintaa: nuoret ovat päässeet suunnittelemaan kirjastotiloihin itselleen merkityksellistä toimintaa, ja kirjastot yhteistyökumppaneineen auttavat toiminnan käytännön järjestelyissä.

Liikuntapalvelut

Vantaalla on tarjolla monipuolisia liikuntapalveluita. Vantaalla on laaja liikkumista edistävä verkosto hyvistä ja kehittyvistä kevyenliikenteenväylistä aina monipuolisiin ulko- ja sisäliikuntapaikkoihin, luontoliikuntaa unohtamatta. Erilaisia liikuntapaikkoja Vantaalla on 1009, joista kaupungin omistamia 901. Näistä liikunnan palvelualue vastaa 525 liikuntapaikasta. Koulujen ja päiväkotien pihat sekä lähiliikuntapaikat ovat oivallisia liikunnanlisääjiä, ja niiden suunnitteluun osallistetaan niiden käyttäjät. Vantaan liikuntapaikkaverkosto pitää sisällään muun muassa viisi uimahallia, neljä jäähallia, kuusi liikuntahallia, kolme jalkapallohallia, erilaisia kenttiä ja stadionin, lähiliikuntapaikkoja, kuntoportaat, skeittipaikkoja, tekojäitä ja luistelualueita, latuja ja ulkoilureittejä, uimarantoja ja ulkoilualueita sekä kalastuspaikkoja. Liikunnallisia mahdollisuuksia kehitetään vastaamaan kuntalaisten tarpeita, tästä osoituksena Vantaan vuosikymmenen suurin liikuntahanke Elmon urheilupuisto, joka tulee tarjoamaan monipuoliset liikuntamahdollisuudet kaikenikäisille.

Liikunnan palvelualueen ohjatun liikuntatoiminnan tarjonnasta löytyy vaihtoehtoja myös työikäisille. Tarjolla on eritasoisia ja -sisältöisiä jumppia ja vesijumppia. Tarjolla on myös maksuttomia, kaikille avoimia virtuaalijumppia ohjatun liikunnan nettisivuilla. Ohjatun liikunnan kausilla viikoittaisia livevirtuaalijumppia on 2–3, ja milloin vain katsottavissa olevia erisisältöisiä tallenteita löytyy noin 20 kappaletta. Kesäkaudella järjestetään ohjattuja liikuntaryhmiä ulko- ja sisätiloissa sekä erilaisia testitapahtumia. Virtuaalijumppien livelähetykset jatkuvat myös kesäkaudella, viikoittain livejumppia on tarjolla 6–10.

Liikkumiseen ja muiden elintapojen edistämiseen voi saada tukea maksutta Vantaalla järjestettävän elintapa- ja liikuntaneuvonnan myötä. Elintapaohjausta toteutetaan kuudella terveysasemalla ja se koostuu kahdesta eri palvelusta: pidempikestoisesta hyvinvointimentoroinnista ja lyhytkestoisemmasta liikuntaneuvonnasta. Terveysaseman henkilökunnalla on mahdollisuus ohjata potilaitaan palveluiden pariin. Toiminnasta vastaa Vantaan kaupungin liikunnan palvelualue, mutta sitä toteutetaan yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Toiminta on suunnattu vantaalaisille aikuisille, jotka kuuluvat elintapasairauksien riskiryhmiin elintapojensa puolesta. Asiakkaan terveyttä edistäviin muutoksiin käytetään tukena mobiilisovellusta, jonka avulla asiakas pääsee maksutta tutustumaan ammattilaisten tuottamaan sisältöön ja olemaan yhteydessä henkilökohtaiseen mentoriinsa. Lisäksi asiakkaiden prosessin tueksi on perustettu vertaistoimintaa ja toimintaan osallistuville on tarjolla muun muassa erilaisia liikuntakokeiluja.

”Liikunnan palvelualue tukee järjestöjen soveltavaa liikuntatoimintaa taloudellisilla avustuksilla.”

Vantaan korttelilliiga on matalan kynnyksen harrastusliikuntaa, jossa toimintaa järjestetään erilaisissa pallopeleissä sarja- ja turnausmuotoisesti sekä erilaisten liikuntahaasteiden muodossa. Toiminnan alaikäraja sarjamuotoiselle toiminnalle on 15 vuotta, yläikärajaa ei ole. Vantaan korttelilliigan maksuttoman toiminnan tarkoitus on mahdollistaa liikunnan iloa, hyvää fiilistä ja yhteisöllisyyttä reilulla pelillä ja matalalla kynnyksellä. Palloilusarjoja järjestetään jalkapallossa, pipolätkässä, jääkiekossa, beach-lentiksessä, salibandyssä, koripallossa, tenniksessä ja sulkapallossa. Lisäksi Vantaan korttelilliigan toimintaa on järjestetty myös yleisurheilussa ja frisbeegolfissa. Korttelilliiga on aktivoinut kuntalaisia liikkumaan myös erilaisten liikunnallisten haasteiden, kuten pyöräily- ja kävelyhaasteiden muodossa. Lajien kirjoa ja toimintaa on tarkoitus kasvattaa tulevaisuudessa. Vantaan korttelilliigan toimintaan voivat osallistua kaikki yli 15-vuotiaat, yksin tai joukkueen kanssa.

Vantaan kaupungin liikunnan palvelualue järjestää soveltavan liikunnan ryhmiä henkilöille, joilla on vamman, sairauden tai muun toimintakyvyn heikentymisen vuoksi vaikeuksia osallistua yleisiin ryhmiin. Erityisryhmien itsenäistä liikkumista tuetaan erityisryhmien liikuntakorteilla. Diagnooseihin perustuvien erityisuimakortin ja erityisryhmien kuntosalikortin tavoitteena on aktivoida erityisen tuen tarpeessa olevia omaehtoisen liikunnan pariin. Myös vantaalaiset liikuntaseurat ja potilas- ja vammaisyhdistykset tarjoavat soveltavaa liikuntaa eri kohderyhmille Vantaalla. Liikunnan palvelualue tukee järjestöjen soveltavaa liikuntatoimintaa taloudellisilla avustuksilla.

Soveltavaa liikuntaa edistetään liikunnan palvelualueen Erityisen hyvää liikuntaa -hankkeessa, joka on osa Yhdessä liikkeelle – Liikkuva Vantaa -hanketta. Osahankkeen tavoitteena on aktivoida erityisen tuen tarpeessa olevia, terveytensä kannalta liian vähän liikkuvia kuntalaisia. Hankkeessa kehitetään olemassa olevia soveltavan liikunnan toimintamalleja, luodaan uutta toimintaa erityisryhmiin kuuluville kuntalaisille sekä parannetaan palvelujen viestintää ja markkinointia.

Hyvinvointikertomus tutuksi ja terveellinen ravitsemus tavaksi -hankkeessa kehitetään kuntalaisten terveyttä tukevia palveluja, kuten ravitsemusneuvontaa vuosina 2022–2024. Hanke kehittää ylipainon hoitopolkua ja pilotoi digitaalista hoitopolkua hyödyntävää elintapaohjauksen mallia. Hankeaikana tarjotaan matalan kynnyksen ravitsemusneuvontaa chatissa, puhelimitse sekä sähköpostitse. Palvelut pyritään sisällyttämään kunnan palveluihin myös hankeajan jälkeen.

4 HYVINVOINTITYÖTÄ TEHDÄÄN YHDESSÄ

Kattava ja laadukas hyvinvointityö Vantaalla edellyttää toimivia kumppanuuksia, yhteistyöverkostoja ja yhteistä työtä. Työikäisiin ja nuoriin aikuisiin kohdennetuissa hyvinvointia tukevissa palveluissa tehdään laaja-alaista yhteistyötä eri toimijoiden kanssa ja yhteistyölle on olemassa toimivia rakenteita. Keskeisimpiä kumppanuuksia ovat Vantaan ja Keravan hyvinvointialue ja erityisesti hyvinvointialueen sosiaali- ja terveyspalvelut sekä hyvinvointialueella tehtävä hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen työ.

Vantaan alueella toimii lukuisia eri alojen järjestöjä ja seuroja, joiden kanssa tehdään monipuolista ja erittäin merkityksellistä yhteistyötä vantaalaisten hyvinvoinnin edistämiseksi. Myös seurakunnat ja yhteisöt sekä alueen eri oppilaitokset ovat tärkeitä kumppaneita vantaalaisten hyvinvoinnin tukemisessa. Työllisyyttä edistetään lukuisten työantajien ja elinkeinoelämän kumppaneiden kanssa tehtävällä yhteistyöllä.

Hyvinvointityön kumppanuudet työikäisten ja nuorten aikuisten palveluissa

Vantaa tukee taloudellisesti lukuisia kolmannen sektorin toimijoita hyvinvointityön edistämiseksi eri elämänalueilla. Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen avustuksia myönnetään järjestöille, yhteisöille ja toimintaryhmille, joiden toiminta edistää vantaalaisten hyvinvointia ja terveyttä. Näitä avustuksia ovat hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toiminta-avustus sekä merkittävää yhteiskunnallista työtä tekevien toiminta-avustus. Avustettavan toiminnan tulee olla yhteensopivaa kaupungin strategisten tavoitteiden ja arvojen kanssa. Molempia avustuksia jaetaan vuosittain. Avustuspäätöstä valmisteltaessa tehdään yhteistyötä hyvinvointialueen kanssa, jotta avustukset täydentäisivät toisiaan päällekkäisyyden sijaan.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta myöntää vuosittain liikunnan avustuksia noin 90 yhdistykselle, joiden yhteenlaskettu jäsenmäärä on noin 50 000 henkeä. Liikuntatoimintaan tarkoitetut avustukset jakaantuvat seuraaviin avustusmuotoihin: toiminta-avustus liikuntajärjestöille, soveltavan liikunnan kohdeavustus, harrasteliikunnan kohdeavustus, vuokratuki, Vantaan markkinointituki liikuntaan sekä kilpa- ja huippu-urheilutuki edustusjoukkueille. Avustuksia voi hakea vantaalainen rekisteröity yhdistys tai muu vantaalaisia palveleva toimija.

”Eri puolilla Vantaata sijaitsevia nuorisotiloja tarjotaan vuokrattaviksi vantaalaisille nuoriso- ja varhaisnuorisojärjestöille, monikulttuurijärjestöille, palvelujärjestöille ja muille vantaalaisille järjestöille.”

Kaupunki mahdollistaa esimerkiksi harrasteliikunnan kohdeavustuksella ja maksuttomalla tilojen käytöllä liikuntaseurojen järjestämän matalan kynnyksen harrastustoiminnan kaupungin tiloissa. Tällä tavoin seura voi kattaa kaupungin tuella sekä ryhmän ohjaamisesta että tilojen käytöstä syntyvät kulut. Näin ollen toimintaan osallistuvalle harrastaminen voi olla maksutonta tai hyvin edullista. Tämän mahdollistamiseksi avustusperusteisiin on tehty tarkennuksia ja liikuntatilojen maksuperusteisiin tehtiin laaja rakenteellinen muutos.

Osana hyvinvoinnin edistämistä kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta myöntää vuosittain avustuksia kulttuuritoimintaan eli taiteen harjoittamista ja harrastamista, taidepalvelujen tarjontaa ja käyttöä, kotiseututyötä sekä paikallisen kulttuuriperinteen vaalimista ja edistämistä varten. Avustuksia myönnetään niin ammattimaisesti toimivien kulttuuritahojen perustoimintaan kuin pienille yhdistyksille kertaluonteisten tapahtumien järjestämiseen.

Vantaalla kannustetaan asukkaita luomaan kaupunkia elävöittävää toimintaa eri puolille kaupunkia. Sitä varten on mahdollista hakea paikallisen kansalaistoiminnan avustuksia toimintaan, joka on kaikille avointa ja edistää yhteisöllisyyttä asuinalueella, esimerkiksi kyläjuhlien, erilaisten asukastapahtumien tai muun innovatiivisen hankkeen järjestämiseen.

Vantaan kaupunki toimii myös vapaaehtoistoiminnan tukena ja mahdollistajana sekä kumppanina monien järjestöjen toiminnassa. Vapaaehtoistoiminta tarjoaa vantaalaisille monenlaisia mahdollisuuksia vaikuttaa ja välittää toisista ihmisistä. Vantaalla on lukuisia mahdollisuuksia toimia vapaaehtoisena eri toiminnoissa. Kaupungin sekä eri järjestöjen vapaaehtoistehtäviä on koottu vapaaehtoistyö.fi -sivustolle.

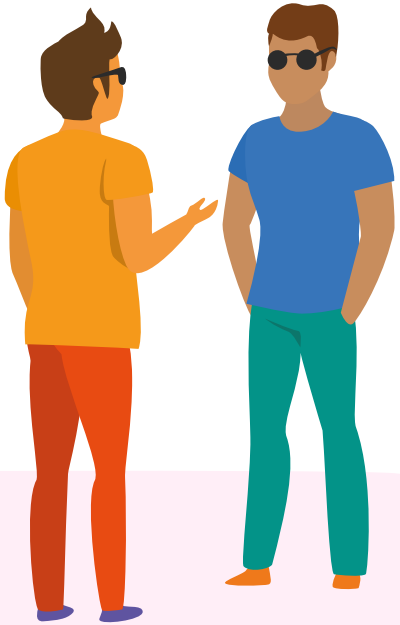
Kuntalaisten omaehtoisen toiminnan tukemiseksi järjestöille ja yhdistyksille tarjotaan erilaisia tiloja oman toiminnan järjestämiseen. Eri puolilla Vantaata sijaitsevia nuorisotiloja tarjotaan vuokrattaviksi vantaalaisille nuoriso- ja varhaisnuorisojärjestöille, monikulttuurijärjestöille, palvelujärjestöille ja muille vantaalaisille järjestöille. Myös asukastilojen tilat ja välineet ovat vantaalaisten järjestöjen ja yhteisöjen käytettävissä. Järjestöt ja yhteisöt voivat varata kohtaamispaikkojen tiloja käyttöönsä ja hakea nuorisotilojen käyttövuoroja Timmi-varausjärjestelmän kautta. Kirjastojen opiskelu-, työskentely- ja harrastustilat ovat Timmissä kaikkien kuntalaisten suoraan varattavissa. Lisäksi kirjasto tarjoaa avointa tilaa ja kokoustilojaan järjestöille ja yhdistyksille myös säännölliseen toimintaan ja kaikille avoimeen tapahtumatoimintaan.

Asukastilaverkostossa yhteistyö järjestökentän kanssa on hyvin laaja-alaista ja aktiivista, ja 207 järjestötoimijaa onkin asukastiloilla mukana erilaisissa tapahtumissa, yhteisöpajoissa sekä ohjaamis- ja neuvontatilanteissa yhteistyökumppaneina tarjoten muun muassa asumisneuvontaa ja muuttajaneuvontaa. Monikielistä matalan kynnyksen neuvontaa sekä kaupungin monikielistä viestintää vakiinnutetaan Vantaa-infoihin Neuvova Vantaa -kehittämishankkeessa, joka toimii tiiviissä yhteistyössä järjestöjen kanssa. Yhteisöpalveluissa tehdään yhteistyötä myös alueen oppilaitosten kanssa erilaisten toimintojen ja tapahtumien osalta, ja asukastilat toimivat myös opiskelijoiden harjoittelupaikkoina. Asukastiloissa tuotetaan erilaisia neuvontapalveluita vantaalaisille myös yhteistyössä valtakunnallisten toimijoiden kuten TE-toimiston ja Kelan kanssa. Lisäksi muun muassa Heurekan kanssa aloitettiin vuonna 2022 Tiede kuuluu kaikille -työpajat. Erilaisten kaupungin hankkeiden myötä yhteistyötä tehdään vaihtelevien teemojen ympärillä. Yhteistyössä hankekumppaneiden kanssa on muun muassa pureuduttu asunnottomuuden ehkäisyyn, järjestetty monikielistä neuvontaa sekä saatu hammashoito jalkautumaan. Sovittelutoimisto tekee erityisen tiivistä yhteistyötä Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen kanssa. Lisäksi sovittelutoimintaan liittyvää asiakasohjausyhteistyötä tehdään verkostoissa kaupungin, hyvinvointialueiden ja järjestöjen kanssa.

Ruoka-apu tuotetaan kattavan yhteistyöverkoston avulla. Vantaalla on 86 ruoka-apua jakavaa verkoston paikkaa kuten järjestöjä, seurakuntia ja hyvinvointialueen toimipisteitä. Ruoka-apu ei olisi mahdollista ilman yli 50 hävikkiruokaa lahjoittavaa yritystä. Yhteisen pöydän toiminta on kaupungin omaa palvelutuotantoa, ja se on rakennettu vastaamaan isoimpienkin ruokahävikin lahjoittajien tarpeisiin. Ruokahävikin saannin mahdollistavat noin 50 hävikkiruoan aktiivista lahjoittajaa eli elintarviketehtaat, tukut ja kaupat.

Saatu ruokahävikki lajitellaan terminaalilla ja sieltä hävikkikuormat kuljetetaan Yhteisen pöydän kylmäautoilla ruoka-apuverkostoon. Tämä säästää aikaa ja rahaa ruoka-avun jakajilta sekä on resurssiviisasta. Viikoittain terminaalin läpi kulkee noin 14 000 kiloa hävikkiruokaa, josta hyötyy 5 000 vantaalaista viikoittain. Vakituisen toiminnan rahoittajat ovat Vantaan nuoriso- ja yhteisöpalvelut (noin 75 prosenttia) ja Vantaan seurakuntayhtymä (noin 25 prosenttia). Yhteisen pöydän viisihenkinen tiimi on palkattu sekä kaupungin että seurakuntayhtymän rahalla ja on valmiina palvelemaan monin tavoin vantaalaista, laajaa ruoka-apua jakavaa verkostoa sen kehittäessä omaa ruoka-aputoimintaansa.

”Monet asukkaat saavat tarvitsemiaan palveluita omalla kielellään yhteistyön ja palveluverkon tiiviillä yhteistyöllä ja ohjauksella.”



Yhteisöpalveluissa tehdään arjessa tiivistä yhteistyötä työllisyyspalveluiden kanssa. Yhteinen pöytä ja Vantaan asukastilat työllistävät pitkäaikaistyöttömiä monipuolisesti erilaisiin työtehtäviin. Yhteinen pöytä työllistää muun muassa logistiikan ja varastoalan työtehtäviin ja asukastilat ohjaajan ja ICT-ohjaajan / digituen osaajan tehtäviin. Palkkatukityöllistämisessä kiinnitetään erityistä huomiota perehdyttämiseen, työturvallisuuteen ja työllistämispolkujen tukemiseen. Yhteisöpalveluiden työtehtävistä on työllistynyt työmarkkinoille valtaosa määräaikaisista palkkatukityöllistetyistä.

Asukastilojen ohjaus- ja digitukitiimi tekee arjessa yhteistyötä Vantaa-infon ja Neuvova Vantaa -tiimin kanssa. Monet asukkaat saavat tarvitsemiaan palveluita omalla kielellään yhteistyön ja palveluverkon tiiviillä yhteistyöllä ja ohjauksella. Asukastiloissa toimii myös Järjestöringin kautta maahanmuuttajaneuvojia, jotka täydentävät monikielisten palveluiden valikoimaa.

Vantaan kaupungilla tehdään monialaista yhteistyötä myös Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa. Kuntalaisia ohjataan tarvittaessa sosiaali- ja terveyspalveluihin ja neuvotaan palveluiden käytössä. Hyvinvointialue myös tuottaa sosiaali- ja terveyspalveluita, kuten opiskeluhuollon palveluita osana toisen asteen koulutusta ja lukiokoulutusta. Vantaan ja Keravan hyvinvointialue ja Vantaan kaupunki toimivat yhteistyökumppaneina erilaisissa palveluita kehittävissä hankkeissa, joiden tavoitteena on kuntalaisten hyvinvoinnin edistäminen ja sujuvien palvelupolkujen varmistaminen. Myös lakisääteisissä yhteistyöverkostoissa kuten nuorten ohjaus- ja palveluverkostossa Vantaan ja Keravan hyvinvointialue toimii aktiivisessa roolissa tuottamassa vantaalaisia koskevaa hyvinvointitietoa ja kehittämässä palvelukokonaisuuksia.

Kuntalaisia koskevan hyvinvointitiedon tuottaminen ja jakaminen kunnan ja hyvinvointialueen kesken on ensiarvoisen tärkeää, jotta hyvinvointialueella olisi paremmat mahdollisuudet kohdistaa resurssejaan tarkoituksenmukaisesti. Tiedon avulla voidaan myös paremmin ennakoida vantaalaisten tulevia palvelutarpeita ja ennaltaehkäistä ongelmien syvenemistä. Hyvinvointialueen on tärkeää tuottaa tietoa myös kunnan suuntaan muun muassa vantaalaisten sairastavuudesta ja sosiaalisesta hyvinvoinnista, jotta ennalta ehkäiseviä toimia voidaan kohdistaa tehokkaammin. Vantaan kaupungilla ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella on myös yhteinen lakisääteinen tehtävä tehdä ennalta ehkäisevää päihdetyötä. Tähän liittyvänä yhteistyönä hyvinvointialue tuottaa Vantaan kaupungille muun muassa koulutusta ja asiantuntijuutta päihteiden käytön ja pelihaittojen ennalta ehkäisyyn liittyen.

Vantaan kaupunki panostaa monella tapaa ennalta ehkäiseviin palveluihin ja niiden jatkuvaan kehittämiseen. Liikuntapalveluissa on vuosien kokemus terveyttä edistävistä hankkeista. Terveyttä edistävät hankkeet tekevät yhteistyötä hyvinvointialueen terveydenhuollon ammattilaisten kanssa. Esimerkiksi STM-hankkeessa kehitetty elintapaohjauksen malli on suunniteltu yhteistyössä terveydenhuollon ammattilaisten kanssa. Hyvinvointia tukevien palveluiden välinen palvelupolku on pyritty kehittämään mahdollisimman ehjäksi. Tällä pyritään siihen, että palveluiden käyttäjät saavat tarvittavan tuen, eikä palvelukatkoksia syntyisi eri toimintojen välillä.

Yhteistyön erilaiset muodot

Järjestöjen ja muiden kolmannen ja neljännen sektorin toimijoiden kanssa tehtävän yhteistyön tavoitteena on sekä tukea kansalaisyhteiskunnan toimijuutta että tarjota vantaalaisille mahdollisimman monipuolisia palveluita. Yhteistyökumppaneiden järjestämä toiminta, kuten erilaiset pienryhmät, täydentävät kunnan tarjoamaa palveluvalikoimaa. Työikäisille ja nuorille aikuisille järjestetään muun muassa erilaisia liikunta- ja harrastusmahdollisuuksia, kulttuurielämyksiä ja pienryhmätoimintaa yhteistyössä järjestöjen kanssa. Tarjolla on muun muassa mielen hyvinvointia ja arjen hallintaa tukevia ryhmiä, kulttuuritapahtumia sekä liikuntaa eri ikäisille.

Joillekin vähemmistöille toimintaan osallistumisen kynnystä madaltaa se, että toiminta järjestetään omalle ryhmälle. Esimerkiksi STEAn rahoittama Sastipe tukke – terveyttä sinulle -hanke (2021–2023) edistää romaninaisten terveyslukutaitoa. Hakunilassa kokoontuvassa ryhmässä pohditaan oman ja perheenjäsenten terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä. Hanke kouluttaa myös kokemusasiantuntijoita, joilla on tietoja, taitoja sekä valmiuksia toimia vertaistukena, kokemuskouluttajana ja asiantuntijana palveluiden suunnittelussa ja kehittämisessä.

Vantaan Liikkuva opiskelu tarjoaa toisen asteen opiskelijoille henkilökohtaista ja yksilöllisesti suunniteltua hyvinvointivalmennusta. Tarkoituksena on tukea ja kannustaa opiskelijaa liikkumaan, mahdollistaa positiivisia ja kannustavia kokemuksia liikunnan parissa sekä edistää opiskelijan kokonaisvaltaista hyvinvointia. Toiminta on maksutonta, ja valmennuksen sisältö suunnitellaan yhdessä opiskelijan kanssa.

”Työikäisille ja nuorille aikuisille järjestetään muun muassa erilaisia liikunta- ja harrastusmahdollisuuksia, kulttuurielämyksiä ja pienryhmätoimintaa yhteistyössä järjestöjen kanssa.”

Kulttuuri- ja kirjastopalvelut järjestävät yhteistyössä järjestöjen ja kulttuuri-instituutioiden kanssa vuosittain lukuisia tapahtumia, luentosarjoja, festivaaleja ja muita kulttuuriaktiviteetteja. Lisäksi kulttuuriavustuksin tuetaan omaehtoisten, kaikille avointen tapahtumien tuottamista. Kulttuuri- ja kirjastopalveluiden yhteistyö järjestöjen kanssa edistää kaupunkilaisten sosiaalista kanssakäymistä ja yhteisöllisyyttä. Järjestöjen ja kumppaneiden kanssa tehtävällä yhteistyöllä luodaan erilaisia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia, joissa asukkaat voivat tutustua toisiinsa ja muodostaa uusia ystävyyssuhteita. Yhteistyön avulla tavoitetaan erilaisia kohderyhmiä ja edistetään kulttuurista moninaisuutta.

Kirjasto tekee erityisesti monikielisen kirjastotoiminnan osalta paljon yhteistyötä paikallisten ja alueella toimivien eri järjestöjen kanssa. Esimerkiksi Luetaan yhdessä -verkosto toimii kolmessa vantaalaisessa kirjastossa ja Hakunilan kansainvälinen yhdistys on järjestänyt menestyksellistä tapahtumatoimintaa alueen kirjastoissa. Yhteistyössä kolmannen sektorin kanssa toteutetaan myös kirjaston kotikirjastopalvelu, jonka avulla kuntalaiset, jotka eivät sairauden tai vamman vuoksi pääse asioimaan kirjastossa, saavat lainattavat aineistot toimitettuina kotiin. Myös digiopastuksia järjestetään paljon erilaisten kumppanien kanssa.

Vantaan työllisyyspalvelut tekee laajaa yhteistyötä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa. Yhteistyössä toteutetaan muun muassa monialaisen yhteispalvelun TYPin toiminta sekä Ohjaamopalveluita. Hyvinvointialue tuottaa työllisyyspalveluiden asiakkaille esimerkiksi kuntouttavaa työtoimintaa, työttömien terveystarkastuksia ja sosiaaliohjaajien palveluita. Asiakkaita myös aktiivisesti ohjataan sosiaali- ja terveyspalveluiden ja työllisyyspalveluiden välillä molemmin suuntaisesti. Työllisyyspalveluissa tehdään laajasti yhteistyötä myös oppilaitosten, elinkeinopalveluiden ja nuorisopalveluiden kanssa. Yhteistyökumppaneita ovat myös järjestöt, työnantajat ja erilaiset hankkeet. Työnhakijoita ohjataan heidän palvelutarpeensa mukaan laajaan valikoimaan eri palveluita, jotka tukevat asiakkaita erilaisissa elämäntilanteissa.

5 TYÖIKÄISTEN JA NUORTEN AIKUISTEN HYVINVOINTISUUNNITELMAN TEOT

Tähän osioon on kerätty erilaisia toimenpiteitä ja niiden alle konkreettisia tekoja, joilla edistetään vantaalaisten kokonaisvaltaista hyvinvointia. Tekojen toteutumista seurataan kuluvalla strategiakaudella seurantamittareilla. Seurantamittarit on valittu kuvaamaan mahdollisimman konkreettisesti valittuja toimenpiteitä ja tekoja. Taulukkoon on kuvattu myös tekojen toteuttamiseen osallistuvat palvelualueet ja vastuutahot.

Työ ja toimeentulo

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
1. Vahvistamme asukkaiden työ- ja toimintakykyä kattavilla palveluilla.	Mahdollistamme työn ja koulutuksen ulkopuolella oleville nuorille riittävät palvelut työllistymisen ja opiskeluiden tueksi.	Ohjaamon asiakkaat Nuorisotyöttömyys Nuorten aktivointiaste NEET-nuorten määrä	Työllisyyspalvelut Nuoriso- ja yhteisöpalvelut
	Tuemme opintojen henkilökohtaisten opiskelusuunnitelmien mukaista etenemistä hyödyntämällä chatbot-palvelua ohjauksen ja tuen tarpeiden kartoittamisessa.	Annie-sovelluksen käyttöraportit	Toisen asteen koulutuksen palvelualue
	Varmistamme hyvinvointialueen kanssa tehtävän yhteistyön rakenteita ja palvelupolkuja.	Yhteistyöverkostojen määrä	Kaikki palvelualueet
	Tarjoamme ja kehitämme yhdenvertaista liikuntaa soveltavan liikunnan kohderyhmälle.	Tarjolla olevan liikunnan määrä	Liikunnan palvelualue

Terveys

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
2. Vahvistamme kuntalaisten mielen hyvinvointia.	Tarjoamme mielenterveyden edistämiseen liittyvää koulutusta henkilöstölle.	Koulutuksen suorittaneiden määrä	Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Työllisyyspalvelut
3. Tuemme kuntalaisten terveellisiä elintapoja.	Lisäämme ohjatun liikunnan tarjontaa liikuntapaikoilla ja virtuaalisesti.	Ohjatun liikunnan tuntimäärät ja osallistuvien määrä	Liikunnan palvelualue
	Vakiinnutamme Liikkuvan opiskelun hyvinvointivalmennuksen toisen asteen opiskelijoille tukemaan heidän terveydenlukutaitonsa ja hyvinvointinsa kehittymistä.	Vakiintunut / ei vakiintunut Valmennukseen osallistuvien ja sen läpikäyvien opiskelijoiden määrä (aloitus- ja lopetus-kyselyt)	Liikunnan palvelualue Kasvatuksen ja oppimisen toimiala
	Vakiinnutamme elintapaohjauspalvelu Hyvinvointimentoroinin osaksi kunnan palveluita.	Vakiintunut / ei vakiintunut Valmennukseen osallistuvien määrä	Liikunnan palvelualue
	Vakiinnutamme Hyvinvointikertomus tutuksi ja terveellinen ravitsemus tavaksi -hankkeessa vaikuttavimmiksi todetut käytänteet osaksi kunnan palveluita (matalan kynnyksen ravitsemusneuvonta, ylipainon digihoitopolku, ryhmämuotoinen elintapaneuvonta).	Vakiintunut / ei vakiintunut	Liikunnan palvelualue
	Tarjoamme säännöllisen maksuttoman sisäkävelyvuoron kaupungin liikuntatiloissa talviaikana.	Vuorojen määrä / talvikausi Kävijämäärä	Liikunnan palvelualue
4. Vahvistamme hyvinvointia liikunnan ja kulttuurin avulla koko elämänkaaren ajan.	Toteutamme Euroopan urheiluviikolla 3.–6.-luokkalaisille suunnatun monipuolisen suurtapahtuman.	Toteutunut / ei toteutunut Kävijämäärä	Liikunnan palvelualue
	Lisäämme yhden uuden maksuttoman lajikokeilumuodon nuorten aikuisten liikuntaryhmätarjontaan.	Toteutunut / ei toteutunut	Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Liikunnan palvelualue
	Otamme korttelilliigaan uusiksi lajeiksi mölkyn ja petankin.	Toteutunut / ei toteutunut	Liikunnan palvelualue
	Toteutamme NAM –Night at the Museum -tapahtumasarjan, jossa kohderyhmänä ovat nuoret aikuiset.	Tapahtumien osallistujat ja palaute	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut
	Tarjoamme maksuttomia taide- ja kulttuuritapahtumia sekä museokäyntejä.	Maksuttomien taide-ja kulttuuritapahtumien määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut

Yhteisöllisyys

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
5. Tuemme asukkaiden ja yhteisöjen toiminta-mahdollisuuksia, ettei kukaan jää yksin.	Tarjoamme lisää tiloja asukkaiden omaehtoiselle toiminnalle.	Järjestöille myönnettyjen tilojen käyttövuorojen määrä eri palvelualueilla Asukkaiden ja yhteisöjen toiminnan määrä eri tiloissa	Nuoriso- ja yhteisöpalvelut Kulttuuri- ja kirjastopalvelut
	Pilotoimme MEK-osahankkeessa yhteisökehittäjä-mallia, jolla edistetään yhteisöllisyyden rakentumista asukkaiden kesken.	Toteutunut toiminta ja osallistuneiden määrä	Nuoriso- ja yhteisöpalvelut
	Kehitämme MEK – Lähiöt liikkeessä -osahankkeen kautta Lähiliikuttajat-toimintaa tukemaan kuntalaisten yhteisöllistä liikuntaa.	Osallistuneiden määrä, ryhmien määrä	Liikunnan palvelualue
	Kehitämme kuntalaisille avoimen tekemisen ja kokeilemisen mahdollistavan Värkkäämö -kädentaitopaja-konseptin Kivistön kirjastossa.	Toteutunut ryhmämuotoinen pajatoiminta	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut
6. Edistämme kuntalaisten osallisuuden ja yhteisöllisyyden kokemuksia.	Tarjoamme asukastiloilla ja nuorisotiloilla vantaalaisille lisää avointa vapaa-ajan toimintaa.	Toimintaan osallistuneiden määrä	Nuoriso- ja yhteisöpalvelut
	Kehitämme ja toteutamme erilaisia yhteisötyön muotoja (yhteisöruokailut, retket, verkostojen kokoaminen).	Toteutuneiden toimintojen ja osallistuneiden määrä	Nuoriso- ja yhteisöpalvelut
	Kehitämme vapaaehtoistoimintaa kulttuuri- ja kirjastopalveluissa.	Toteutuneiden toimintojen ja osallistuneiden määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut

Elinympäristö

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
7. Kannustamme kuntalaisia huolehtimaan yhteisestä ympäristöstä.	Toteutamme kestävän kehityksen kasvatusta osana nuorten aikuisten palveluita.	Kestävään kehitykseen liittyvien tapahtumien ja pienryhmävalmennusten määrä Tapahtumien ja osallistujien määrä	Nuoriso- ja yhteisöpalvelut
	Järjestämme asukkaiden kanssa ympäristön siisteyteen liittyviä talkoita ja tempauksia.	Tapahtumien ja osallistujien määrä	Kaupunkiympäristön toimiala Kaikki palvelualueet
8. Edistämme turvallisuuden tunnetta ja yhdenvertaisuutta.	Otamme käyttöön turvallisemman tilan periaatteet kaikissa kuntalaisten käytössä olevissa kaupungin tiloissa.	Turvallisemman tilan periaatteita noudattavien tilojen määrä	Kaikki palvelualueet
	Lisäämme henkilöstön lähisuhdeväkivallan tunnistamisen ja puheeksi oton osaamista Väkivallaton VaKe -hankkeen tuottamalla koulutusmateriaalilla.	Koulutuksen käyneen henkilöstön määrä	Kaikki palvelualueet

Jatkuva oppiminen

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
9. Ylläpidämme ja edistämme kuntalaisten osaamista ja tarjoamme monipuolista koulutusta kaikenikäisille.	Tarjoamme eri ikäisille soveltuvia maksuttomia luentoja.	Luentojen määrä Osallistujamäärä	Aikuisopisto
	Mahdollistamme kurssisuoritusten tallentamisen Koski-varantoon.	Osallistujamäärä Suoritetut kurssit	Aikuisopisto
	Tarjoamme kirjastoissa eri asiantuntijoiden luentoja ajankohtaisista aiheista maksutta.	Luentojen määrä Osallistujamäärä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut
	Tarjoamme taidesisältöisiä luentosarjoja.	Luentojen määrä Osallistujamäärä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut
10. Vahvistamme muunkielisten luottamusta ja osallisuutta yhteiskuntaan tarjoamalla kielikoulutusta ja lisäämällä kulttuurienvälistä ymmärrystä.	Tarjoamme S2-koulutusta osaamiskeskustoiminnan yhteydessä.	Palveluohjauksien määrä vieraskielisten ja kotoutujien palveluihin Osaamiskeskuksen S2-opetukseen osallistuneiden määrä.	Työllisyyspalvelut
	Kehitämme asiakkaille työpaikoille jalkautuvaa kielikummipalvelua osaamiskeskuksessa.	Kielikummipalveluun osallistuneiden yritysten ja asiakkaiden määrä	Työllisyyspalvelut
	Tarjoamme kirjastoissa kielitaidon oppimiseen aineistopalveluita kuten verkkokielikursseja.	Palvelun käyttötilastot	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut

6 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TOTEUTUS, SEURANTA JA ARVIOINTI

Hyvinvointisuunnitelman toteutuksesta vastaavat kaikki kaupungin toimijat yhteistyössä kumppaneiden kanssa. Vuosittaiset toimenpiteet sovitaan toimialojen, palvelualueiden ja -yksiköiden tuloskorttien laadinnan yhteydessä.

Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmä vastaa kokonaisuudesta ja siitä, että hyvinvointisuunnitelman tavoitteet, toimenpiteet ja teot sekä toimijoiden yhteinen työ ja sen kehittäminen huomioidaan talousarviota ja -suunnitelmaa laadittaessa.

Hyvinvointisuunnitelman seuranta ja arviointi toteutetaan valtuustokauden strategian arviointiaikataulun mukaisesti. Tämän lisäksi ikäryhmäkohtaiset asiantuntijaryhmät seuraavat ikäryhmäkohtaisten hyvinvointisuunnitelmien tekojen toteutumista vuosittain ja raportoivat niiden edistymisestä Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmälle ja vaikuttamistoimielimille.

Työikäisten ja nuorten aikuisten ikäryhmäkohtaisesta hyvinvointisuunnitelmasta on vastannut asiantuntijatyöryhmä, johon ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

Hanna Hänninen: puheenjohtaja, Nuorten aikuisten palveluiden päällikkö, Nuoriso- ja yhteisöpalvelut

Anu Anttila: sihteeri, Suunnittelija, Yhteiset palvelut

Laura Metso: sihteeri, Projektiasiantuntija, Liikuntapalvelut

Heli-Kaarina Degerman: Koulutuspäällikkö, Aikuisopisto

Reeli Karimäki: Kulttuuripäällikkö, Kulttuuri- ja kirjastopalvelut

Hanna Sauli: Asiakkuuspäällikkö, Työllisyyspalveluiden kuntakokeilu

Jani Raivio: Liikunnansuunnittelija, Liikuntapalvelut

Suvi Linden: Asiakkuuspäällikkö, Työllisyyspalveluiden kuntakokeilu

Ulla Kauranen: Hankepäällikkö, Työllisyyspalveluiden kuntakokeilu

Hanna Kukkonen: Kehittämispäällikkö, Toisen asteen koulutuksen palvelualue

Taru Patrikainen: Projektikoordinaattori, Liikuntapalvelut

Eeva Ahtee: Kehittämispäällikkö vs., Toisen asteen koulutuksen palvelualue

Minna Ryhänen: Tehtäväaluepäällikkö, Aikuissosiaalityö, Vantaan ja Keravan hyvinvointialue

Saara Nykänen: Suunnittelija, Työllisyyspalveluiden kuntakokeilu

Vantaa
Vanda

IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN

HYVINVOINTI-SUUNNITELMA

2023–2025

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 14 §

SISÄLLYS

IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN HYVINVOINTISUUNNITELMA 2023–2025

1 JOHDANTO 92

2 IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN HYVINVOINTI 93

3 IKÄÄNTYNEIDEN PALVELUT VANTAALLA 95

3.1 Kaupunkiympäristön toimialan palvelut 96

3.2 Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan palvelut 97

3.2.1 Kulttuuri- ja kirjastopalvelut 97

3.2.2 Liikuntapalvelut 98

3.2.3 Elinikäinen oppiminen 100

3.2.4 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut 100

3.3 Kaupunkistrategian ja johdon toimialan palvelut 101

3.3.1 Kuntalaispalvelut 101

4 IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN OSALLISUUS JA VAIKUTTAMISMAHDOLLISUUDET VANTAALLA 102

4.1 Vantaan kaupungin vanhusneuvosto 103

4.2 Vantaan kaupungin vammaisneuvosto 104

4.3 Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen vanhusneuvosto 105

5 KUMPPANUUDET 106

5.1 Vantaan ja Keravan hyvinvointialue 107

5.2 Yhdistys- ja järjestötoiminta 108

5.3 Seurakunnat ja uskonnolliset yhteisöt 109

5.4 Helsingin seudun liikenne 109

6 IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN HYVINVOINTISUUNNITELMAN TEOT 110

7 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TOTEUTUS, SEURANTA JA ARVIOINTI 113

1 JOHDANTO

Kunnan on laadittava suunnitelma toimenpiteistään ikääntyneen väestön hyvinvoinnin, terveyden, toimintakyvyn ja itsenäisen suoriutumisen tukemiseksi osana sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain (612/2021) 6. §:n 3. momentissa tarkoitettua hyvinvointikertomusta ja -suunnitelmaa.

Ikääntyneen väestön toimintakyvyn tukemisesta sekä iäkkäiden sosiaali- ja terveyspalveluista säädetyn lain (2012/980) tarkoituksena on:

- Tukea ikääntyneen väestön hyvinvointia, terveyttä, toimintakykyä ja itsenäistä suoriutumista.
- Parantaa ikääntyneen väestön mahdollisuutta osallistua elinoloihinsa vaikuttavien päätösten valmisteluun ja tarvitsemiensa palvelujen kehittämiseen kunnissa ja hyvinvointialueilla.
- Parantaa iäkkään henkilön mahdollisuutta saada laadukkaita sosiaali- ja terveyspalveluja sekä ohjausta muiden tarjolla olevien palvelujen käyttöön yksilöllisten tarpeittensa mukaisesti ja riittävän ajoissa silloin, kun hänen heikentynyt toimintakykynsä sitä edellyttää.
- Vahvistaa iäkkään henkilön mahdollisuutta vaikuttaa hänelle järjestettävien sosiaali- ja terveyspalvelujen sisältöön ja toteuttamistapaan sekä osaltaan päättää niitä koskevista valinnoista.

Ikääntyneen väestön hyvinvointisuunnitelma on osa kaupunkitasoista hyvinvointisuunnitelmaa. Kaupunkitasoisessa hyvinvointisuunnitelmassa on kuvattu kaupungin hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämisen työn tavoite ja tarkoitus, rakenne, yhteys kaupungin strategiatyöhön sekä kaupunkitasoisesti sovitut toimenpiteet. Ikäkausittaisiin suunnitelmiin, kuten ikääntyneen väestön hyvinvointisuunnitelmaan, on puolestaan kirjattu kunkin ikäryhmän hyvinvointia tukevat teot.

2 IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN HYVINVOINTI

Vantaalla asui vuonna 2021 noin 37 500 yli 65-vuotiasta, joista 75 vuotta täyttäneitä ja sitä vanhempia oli noin 16 300. Vantaan väestö ikääntyy nopeasti, ja vähintään 75 vuotta täyttäneitä tulee olemaan Vantaalla vuoden 2030 väestöennusteen mukaan jo noin 23 500. Ikääntyneeseen väestöön liittyen voidaan todeta, että Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella asuvista 75 vuotta täyttävistä ja sitä vanhemmista lähes kaikki asuvat kotona, ja heistä puolet asuu yksin. Luku on kansallista keskitasoa ja yhtäläinen Vantaan ja Keravan välillä.

10 prosentilla yli 75-vuotiaista ikääntyneistä on suuria vaikeuksia itsestään huolehtimisessa. Vastaava osuus yli 75-vuotiaista kokee myös saavansa arkipäivän askareissa riittämättömästi tai ei lainkaan apua. Huomionarvoista on, että naisten osuus on näissä lähes kaksinkertainen miehiin nähden. Palveluiden fyysisen saavutettavuuden merkitys korostuu yli 65-vuotiailla. Vantaalla 69 prosenttia 75 vuotta täyttäneistä ja sitä vanhemmista asuu enintään 500 metrin etäisyydellä päivittäistavarakaupoista.

Yksinäiseksi itsensä kokee 8,9 prosenttia yli 65-vuotiaista vantaalaisista. Itsensä yksinäiseksi tuntevien osuus on lähes tuplaantunut ikääntyneiden keskuudessa. Kuitenkin vantaalaisilla ikääntyneillä on yksinäisyyden kokemusta hieman vähemmän verrattuna koko maan ikääntyneisiin. Kotihoidon RAI-arvioiduista asiakkaista 28 prosenttia tunsi itsensä yksinäiseksi vuonna 2022. Vastaavasti palvelutalossa asuvista 18 prosenttia tunsi itsensä yksinäiseksi. Psyykkisesti merkittävästi kuormittuneiden osuus ikääntyneissä on Vantaalla kasvanut. Suunta on sama valtakunnallisesti, mutta Vantaalla osuus on hieman suurempi ja kasvu voimakkaampaa. (Vantaan hyvinvointikatsaus 2022).

Vantaan hyvinvointikatsauksen (2022) mukaan ikääntyneissä elämänlaatunsa hyväksi kokeneiden osuus on kasvanut kahden vuoden aikana yli viisi prosenttiyksikköä. 60 prosenttia yli 65-vuotiaista vantaalaisista kokee siis elämänlaatunsa hyväksi. Suunta on sama myös maanlaajuisesti, mutta Vantaalla osuus on kasvanut enemmän kuin koko maassa. Vantaalla ikääntyneiden tyytyväisyys asuinalueen olosuhteisiin on myös hieman suurempi kuin koko maassa. Yli 65-vuotiaista 86 prosenttia on tyytyväisiä asuinalueensa olosuhteisiin. Asuinalueeseen tyytyväisten osuus on noussut.

Suurin osa vantaalaisista ikääntyneistä ei liiku terveysliikuntasuosituksen mukaan riittävästi. Yli 65-vuotiaista vain 36,3 prosenttia liikkuu tarpeeksi. Ikääntyneistä vain noin kolmannes käyttää suosituksen mukaisesti (vähintään 500 g/päivä) kasviksia ja hedelmiä. Yli 65-vuotiaista 5,8 prosenttia tupakoi, ja 38,6 prosenttia käyttää suositusten mukaan liikaa alkoholia (AUDIT-C). Lihavien osuus yli 65-vuotiaista on 17,6 prosenttia. Melkein puolet yli 65-vuotiaista on ottanut influenssarokotteen.

”Vantaalaisista eläkeläisistä 32 prosenttia kertoo, että ei useimmiten saa digitukea, kun sitä tarvitsee.”

Vanhuuseläkettä saa 39 332 vantaalaista, ja keskimääräinen eläke on 1947 €/kk. Helsingissä keskiarvo on 2159 ja Espoossa 2341. Tämän lisäksi Vantaalla toimeentulotukea saa noin 1500 yli 65-vuotiasta.

Aktiivisesti järjestötoimintaan osallistuvien osuus on yleisesti laskenut Vantaalla, poikkeuksena yli 65-vuotiaat. Ikääntyneiden vantaalaisten aktiivinen osallistuminen järjestötoimintaan on kasvanut vuodesta 2018. Kun katsotaan kaikkia ikäluokkia, osallisuusindikaattorin perusteella Vantaalla asuvat kokevat osallisuutta hieman vähemmän kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin. Osallisuuden kokemuksessa ei ole suuria alueellisia eroja. (Vantaan hyvinvointikatsaus 2022.)

Vantaalaisista eläkeläisistä 32 prosenttia kertoo, että ei useimmiten saa digitukea, kun sitä tarvitsee. Iäkkäämmät vastaajat toivovat saavansa digitukea etenkin kasvokkain. Vanhimmat ikäryhmät arvioivat selvästi nuorempia harvemmin pystyvänsä tekemään itsenäisesti arkipäivän digiasiointeja (esimerkiksi digilaitteen peruskäyttö, verkkoasiointi, päivittäminen, tiedoston tallentaminen tai liittäminen sähköpostiin, tilin luominen yms.). (Vantaan hyvinvointikatsaus 2022.)

Lähteet:
Sotkanet ja Vantaan hyvinvointikatsaus 2022

Lisätietoa ikääntyneiden vantaalaisten hyvinvoinnista löytyy myös seuraavista sivustoista:

Tilasto- ja tutkimustietoa Vantaasta

Hyvinvointikompassi

Terveytemme.fi

3 IKÄÄNTYNEIDEN PALVELUT VANTAALLA

Vantaan kaupunki tarjoaa laajamittaisesti erilaisia palveluita ikääntyneiden hyvinvoinnin lisäämiseksi. Vuoden 2023 alussa voimaan tullut sosiaali- ja terveystoimen uudistus on muuttanut hyvinvointipalveluiden rakennetta merkittävästi.

Ikääntyneen väestön palvelut voidaan jakaa kaikille asukkaille tarkoitettuihin perustason palveluihin, kuten erilaisiin kulttuuri-, liikunta- ja muihin vapaa-ajanpalveluihin sekä sellaisiin erityispalveluihin, joihin pääsy vaatii jonkinlaisen palvelutarpeen tai hoidon arvioinnin. Suuri osa hyvinvointialueen tuottamista vanhuspalveluista on tällaisia erityispalveluja, ja vastaavasti kunta järjestää perustason palveluja. Ikäihmisistä enin osa käyttää kaikille tarkoitettuja perustason palveluja, kuten kirjastoa ja liikuntapalveluja. Erityispalveluja (esimerkiksi asumispalvelut, kotihoito, sairaala) käyttää vain 10,5 prosenttia yli 65-vuotiaista (Kuuden suurimman kaupungin vanhusten sosiaali- ja terveyspalvelut ja kustannukset vuonna 2021, 19).

Tässä hyvinvointisuunnitelmassa käsittelemme vain niitä palveluita, jotka Vantaan kaupunki tuottaa yksin tai yhteistyössä muiden kumppaneidensa kanssa. Lisäksi esittelemme läheisten kumppaneiden olennaisesti kaupunkiin liittyviä ikääntyneisiin kohdistuvia palveluita. Hyvinvointialueelta emme nosta esiin kuin sellaisen, joka tehdään selkeässä yhteistyössä kaupungin kanssa.

3.1 KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALAN PALVELUT

Vantaan kaupungin kaupunkiympäristön toimiala vastaa

- kestävän kaupunkikehityksen edistämisestä
- kaavoituksesta ja maankäytön suunnittelusta sekä rakennusvalvonnasta
- julkisen kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta ja kunnossapidosta
- liikennesuunnittelusta ja pysäköinninvalvonnasta
- ympäristönsuojelusta ja ympäristöterveydenhuollosta
- maanhankinnasta ja -luovutuksesta
- kaupungin toimitiloista.

Kaikki asuminen ja liikkuminen tapahtuu rakennetussa ympäristössä, joten toimialan päätöksillä ja suunnitelmilla on suuri merkitys jokapäiväiseen arkeen, esimerkiksi esteettömyyden ja saavutettavuuden kautta. Kaavoituksella ja suunnittelulla voidaan vaikuttaa esimerkiksi alueiden välisiin hyvinvointieroihin ja palvelujen sijainteihin.

Kaavoituksen lisäksi toimialan näkyvimpiä tehtäviä ovat muun muassa rakennuslupien myöntäminen, kaupungin toimitilojen rakennuttaminen, kunnallistekniikan, katujen ja puistojen suunnittelu, toteutus ja kunnossapito sekä ympäristönsuojelu.

Tärkeä teema maankäytön suunnittelussa on vuorovaikutus asukkaiden kanssa. Suunniteltavista hankkeista järjestetään joka vuosi lukuisia vuorovaikutustilaisuuksia, joissa esiin tuodut näkökulmat huomioidaan suunnitteluprosessissa. Merkittävien hankkeiden päätöksenteossa kuullaan myös tärkeitä edunvalvontaryhmiä, kuten vanhusneuvostoa.

Kaupunkiympäristön toimialalla edistetään ikääntyneiden liikkumismahdollisuuksia ja palvelujen saavutettavuutta sekä esteettömyyttä aina uutta suunniteltaessa sekä erilaisten kehittämishankkeiden kautta. Vuonna 2023 on käynnistynyt kaksi erityisesti ikääntyneiden liikkumismahdollisuuksia ja osallistumista edistävää hanketta.

Turvalliset ja esteettömät reitit Vantaan ikäihmisille (TERVI)

Hankkeessa kehitetään Vantaan kaupungin julkisen kaupunkiympäristön (kadut ja puistot) kävely-ympäristöjen turvallisuutta ja esteettömyyttä. Kohderyhminä ovat erityisesti ikäihmiset sekä liikkumis- ja toimimisesteiset. Hankkeessa kehitetään turvallisen kaupunkiympäristön suunnittelun toimintamalleja sekä lisätään eri osapuolten ymmärrystä kaikkia palvelevista kävelyn olosuhteista ja eri liikkujaryhmien toiveista ja tarpeista.

Kävely-ympäristö ja palveluiden saavutettavuus Vantaan Korsossa ja Hakunilassa

Hankkeessa tarkastellaan sitä, miten palvelujen saavutettavuus kävellen toteutuu Korsossa ja Hakunilassa kahden keskeisen kävelijäryhmän eli ikääntyneiden sekä lasten ja nuorten kannalta, huomioiden läpäisyperiaatteella myös toimintaesteiset. Palvelujen saavutettavuuden lisäksi arvioidaan liikkumisen turvallisuutta ja esteettömyyttä sekä kokemusta ympäristön viihtyisyydestä. Hankkeessa yhdistellään eri tutkimusmenetelmiä – esimerkiksi kävelylabrat, haastattelut, työpajat ja esteettömyysauditoinnit – siten, että pystytään samalla arvioimaan kaupunkiympäristön käveltävyyttä kokonaisvaltaisesti ja vuorovaikutteisesti osallistujien kanssa.

3.2 KAUPUNKIKULTTUURIN JA HYVINVOINNIN TOIMIALAN PALVELUT

3.2.1 KULTTUURI- JA KIRJASTOPALVELUT

Kulttuuritoiminnat ja tilat

Kulttuurinen seniorityö ja kulttuuriluotsitoiminta ovat kulttuuri- ja kirjastopalveluiden puolella ikääntyneelle väestölle suunnattua toimintaa. Kulttuurisen seniorityön tavoitteena on tuoda ikääntyneiden vantaalaisten elämään ja arkeen erilaisia kulttuuri- ja taide-elämyksiä ja -kokemuksia. Niihin kuuluu niin esityksiä, konsertteja, näyttelyitä kuin erilaisia tapahtumia ja festivaalejakin.

Kohdennettua kulttuurista vanhustyötä viedään erityisesti kaupungin omiin vanhustenkeskuksiin, palvelutaloihin ja päivätoiminnan ryhmiin. Tarjolla on vaihtuvia taidenäyttelyitä, teatteria, konsertteja ja työpajoja. Vuodesta 2017 asti on järjestetty ensimmäinen ikäihmisille suunnattu valtakunnallinen, usealla paikkakunnalla toteutettu Armas-festivaali, joka on ollut vuosittain tärkeä juhla. Vanhustenviikolla lokakuussa järjestetään myös paljon senioreille suunnattuja tapahtumia ympäri Vantaata.

Kulttuuriluotsitoiminta on kulttuuripalvelujen vapaaehtoistoimintaa ja olennainen osa Vantaan kulttuurista vanhustyötä. Sen tavoitteena on saada yhä useampi ikäihminen uskaltamaan lähteä uusiin kulttuurikokemuksiin turvallisesti aiheeseen perehtyneen kulttuuriluotsin seurassa. Kulttuuriluotsin kanssa voi lähteä tutustumaan eri kulttuurikohteisiin museoista teattereihin ja oopperasta kulttuuritaloihin.

Kulttuuripalvelujen avustusmäärärahoista myönnetään myös toiminta-avustuksia vantaalaisten eläkeläis- ja veteraanijärjestöjen kulttuuritoimintaan. Se tarkoittaa pääasiassa yhdistysten kulttuuriharrastuskerhoja ja yhdistysten tekemiä taide- ja kulttuurimatkoja. Myös yksittäisiä seniori-ikäisille suunnattuja tapahtumia tuetaan kohdeavustuksin.

Kirjastopalvelut

Kaupunginkirjaston toimipisteet ovat esteettömiä. Useimmat palvelut sopivat ja ovat avoimia jokaiselle ikään tai terveyteen katsomatta. Kirjaston aineistot valitaan siten, että ne kattavat kaikki elämän- ja kiinnostuksen alueet, ja niitä on saatavissa myös äänikirjoina. Tietyin ehdoin kaikenlaista kirjaston materiaalia voi saada myös suoraan kotiin toimitettuna joko kirjaston kotipalvelun tai Celia-kirjaston kautta.
Kirjaston tapahtumiin ja lukupiireihin ovat kaikki tervetulleita. Erikseen sovittaessa on mahdollista osallistua myös erityiseen kirjallisuusterapiaan, jonka puitteissa käsitellään elämän vaikeitakin hetkiä, surua tai sairautta.

Kirjaston laitteet, kuten tietokoneet ohjelmistoineen, kopiokoneet ja tulostimet, ovat maksutta kaikkien käytettävissä. Myös tiloja voi käyttää tapaamiseen, työskentelyyn, kokoontumiseen tai pienimuotoisten näyttelyiden järjestämiseen. Eläkeikäisten tietotekniikkayhdistys Enter ry tarjoaa kirjastoissa vertaisopastusta tietokoneen, älypuhelimen, sovellusten ja sosiaalisen median käytön opiskeluun. Myös kaupungin omat Pilviagentit opastavat laitteiden ja sähköisten palveluiden käytössä.

Kirjastossa voi iäkkäämpikin ihminen työskennellä vapaaehtoisena, esimerkiksi koululaisten läksyapuna.

3.2.2 LIIKUNTAPALVELUT

Ohjattu liikunta

Liikunnan palvelualueen ohjatun liikuntatoiminnan tarjonnasta löytyy runsaasti vaihtoehtoja seniori-ikäisille liikkujille. Tarjolla on eritasoisia ja -sisältöisiä jumppia, vesijumppia ja ohjattuja kuntosaliryhmiä. Senioreille suunnattuja ryhmiä järjestetään viikoittain lähes 200. Tarjolla on myös maksuttomia, kaikille avoimia virtuaalijumppia ohjatun liikunnan nettisivuilla. Sivuille ei tarvitse kirjautua erikseen. Ohjatun liikunnan kausilla viikoittaisia livevirtuaalijumppia on 2–3, ja milloin vain katsottavissa olevia erisisältöisiä tallenteita löytyy noin 20 kappaletta. Kesäkaudella järjestetään ohjattuja liikuntaryhmiä ulko- ja sisätiloissa sekä erilaisia testitapahtumia. Virtuaalijumppien livelähetykset jatkuvat myös kesäkaudella, ja viikoittain livejumppia on tarjolla 6–10.

Sporttikortti 70+

70 vuotta täyttäneet vantaalaiset pääsevät maksutta Vantaan kaupungin liikunnan palvelualueen hallinnassa oleviin uimahalleihin ja kuntosaleille arkisin ennen kello 16:tta (poikkeuksena Korson uimahalli ja Koivukylän vanhustenkeskuksen kuntosali, näihin maksuton sisäänpääsy kaikkina aukioloaikoina). Maksutonta käyttöä varten asiakkaat saavat Sporttikortin.

Vertaisohjattu toiminta

Liikunnan palvelualue koordinoi viikoittain toimivia vertaisohjattuja liikuntaryhmiä yhdessä 80 vapaaehtoistoimijan kanssa. Ryhmät on suunnattu 60 vuotta täyttäneille vantaalaisille. Tarjolla on kuntosaliryhmiä (62 kpl) sekä mahdollisuus pelata bocciaa (1 ryhmä) ja sulkapalloa (1 ryhmä).

Hyvinvointimentorointi ja liikuntaneuvonta

Liikkumiseen ja muiden hyvien elintapojen edistämiseen voi saada tukea maksutta Vantaalla järjestettävän elintapa- ja liikuntaneuvonnan myötä. Elintapaohjausta toteutetaan kuudella terveysasemalla ja se koostuu kahdesta eri palvelusta: pidempikestoisesta hyvinvointimentoroinnista ja lyhytkestoisemmasta liikuntaneuvonnasta. Terveysaseman henkilökunnalla on mahdollisuus ohjata potilaitaan palveluiden pariin. Toiminnasta vastaa Vantaan kaupungin liikunnan palvelualue, mutta sitä toteutetaan yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Toiminta on suunnattu vantaalaisille aikuisille, jotka kuuluvat elintapasairauksien riskiryhmiin elintapojensa puolesta. Asiakkaan terveyttä edistäviin muutoksiin käytetään tukena mobiilisovellusta, jonka avulla asiakas pääsee maksutta tutustumaan ammattilaisten tuottamaan sisältöön ja olemaan yhteydessä henkilökohtaiseen mentoriinsa. Lisäksi asiakkaiden prosessin tueksi on perustettu vertaistoimintaa ja toimintaan osallistuville on tarjolla mm. erilaisia liikuntakokeiluja.

Ikiliikkujat

Ikiliikkujat-hanke aloitettiin Vantaan kaupungilla 2020 elokuussa. Hankkeessa on kehitetty Senioripaku, joka kurvaa erilaisiin senioreiden tapaamisiin ja kohtaamisiin aktivoiden senioreiden toimintaa. Lisäksi hankkeessa pilotoidaan Sporttikaveritoimintaa ikääntyneille. Toiminnan tavoitteena on aktivoida vähän liikkuvien senioreiden arkea ja ohjata heitä liikuntapalveluiden pariin mielenkiinnon kohteiden mukaan. Hankkeessa järjestetään ulkoiluystäväkoulutuksia tukemaan vapaaehtoisten ulkoiluystävien toimintaa ja tuomaan uusia vapaaehtoisia mukaan yhteistyössä Ikäinstituutin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa. Lisäksi yhdistystoimijoille järjestetään koulutusta siitä, miten omaan yhdistystoimintaan voi lisätä aktiivisuutta tapaamisten yhteyteen. Hanke on saanut jatkorahoituksen ja jatkuu ainakin 31.12.2023 saakka.

Ravitsemusneuvonta

Vantaan kaupungin Hyvinvointikertomus tutuksi ja terveellinen ravitsemus tavaksi -hanke (2022–2024) tarjoaa matalan kynnyksen ravitsemusneuvontaa sähköpostitse, chat-palveluna sekä puhelimitse. Ravitsemusneuvonnasta voi kysyä apua mihin tahansa syömiseen tai ruokaan liittyvään asiaan. Palvelu on maksuton ja avoin kaikille kuntalaisille. Kaupungin ravitsemusasiantuntija vierailee pyynnöstä myös senioriyhdistyksissä tai muissa tapahtumissa luennoimassa.

3.2.3 ELINIKÄINEN OPPIMINEN

Aikuisopisto

Vantaan aikuisopiston ohjelmassa on vuosittain noin 2000 kurssia, joille muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta ikäihmiset ovat tervetulleita. Erityisesti ikäihmisille suunnattuja kursseja ja luentosarjoja tarjotaan useissa aineissa (esimerkiksi kielet, kotitalous, yhteiskunnalliset aineet ja tietotekniikka). Aikuisopistolla järjestetään myös yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa ikäihmisille kohdennettu ravitsemusluennon ja ruoanlaittokurssin yhdistelmä. Kaikissa aineissa tarjotaan myös päiväkursseja, jotka ajankohtansa puolesta sopivat ikääntyneille. Koko kurssitarjonta löytyy osoitteesta: https://aikuisopisto.vantaa.fi/fi/aikuisopiston-kurssit

”Asukastilat tarjoavat mahdollisuuden kohtaamiseen, yhdessä tekemiseen ja osallistumiseen.”

3.2.4 NUORISO- JA YHTEISÖPALVELUT

Asukastilat

Asukastilat toimivat kaikille vantaalaisille yhteisinä olohuoneina. Ne tarjoavat mahdollisuuden kohtaamiseen, yhdessä tekemiseen ja osallistumiseen.

Asukastiloihin voi aukioloaikojen puitteissa piipahtaa koska tahansa vaikka kahville, juttelemaan muiden kanssa tai kysymään neuvoa. Asukastiloissa järjestetään monenlaista harraste-, kerho- ja virkistystoimintaa. Asukastiloissa on asiakastietokoneita sekä mahdollisuus saada digitukea tietokoneella asiointiin. Asukastiloissa järjestetään aukiolon puitteissa sovittuina päivinä yhteisölounaita, jonne ovat kaikki asukkaat tervetulleita. Yhteisölounailla hyödynnetään Yhteisen pöydän kautta tulevaa ruokahävikkiä.

Asukastilan toiminta on aina maksutonta. Asukastilat ovat kaikenlaisesta syrjinnästä vapaita alueita. Kaupungin asukastiloista vastaavat pääasiassa kaupungin yhteisötyöntekijät, jotka tekevät päivittäin yhteistyötä asukastilan vapaaehtoisten sekä alueen toimijoiden ja järjestöjen kanssa. Asukastilojen yhteisökahveille ovat kaikki tervetulleita. Yhteisökahveilla tullaan tutuiksi ja kehitetään yhdessä asukastilan yhteisöllisiä pajoja ja tapahtumia.

Asukastilojen käyttövuoroja varataan Timmi-tilavarausjärjestelmän kautta, paitsi asukastila Rubiinin tilat. Vakiokäyttövuorolaisille löytyy asukastiloilta järjestölokeroita tavaroiden säilytykseen.

3.3 KAUPUNKISTRATEGIAN JA JOHDON TOIMIALAN PALVELUT

3.3.1 KUNTALAISPALVELUT

Vantaa-info

Vantaa-info tarjoaa Vantaan kaupungin ja yhteistyökumppaneiden palveluihin liittyvää yleisneuvontaa ja tukea palveluihin hakeutumisessa. Asiakkaan tarvitsemat palvelut etsitään yhdessä ja asiakkaan tarpeita kuunnellen. Vantaa-infoon voi ottaa yhteyttä puhelimitse, sähköpostilla, chatissa tai asioimalla asiointipisteissä. Asiointipisteissä on tarjolla neuvontaa monikielisesti. Vantaa-infosta saa digitukea. Vantaa-infon digituki on Vantaan kaupungin sähköisen asioinnin ja palveluiden käytön tukea. Ohjaamme asiakkaita kaupungin ja yhteistyökumppaneiden, kuten HSL:n ja Kelan sähköisiin palveluihin. Lisäksi autamme asiakastietokoneiden ja oheislaitteiden kuten skannerin käytössä.

Vantaa-infossa voidaan etsiä sopivat julkisen liikenteen reitit asiointi- ja vapaa-ajan menoihin. Tiloissa järjestetään infoja ja neuvontaa senioreita kiinnostavista teemoista. Vantaa-infosta saa hankittua yli 70-vuotiaille vantaalaisille tarkoitetun liikuntapalveluiden Sporttikortin, joka oikeuttaa maksuttomaan uimahallien ja niiden kuntosalien käyttöön määriteltynä aikana.

4 IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN OSALLISUUS JA VAIKUTTAMISMAHDOLLISUUDET VANTAALLA

Ikääntyneellä väestöllä on perustuslain ja kuntalain määräämä oikeus osallistua ja vaikuttaa heihin koskeviin asioihin. Vantaalla osallisuutta rakennetaan koko väestön keskuudessa koko kaupunkiorganisaatiota läpileikkaavan Osallistuva Vantaa 2022–2025-ohjelman puitteissa.

Vantaalla toimii useita vaikuttamistoimielimiä, joista nuorisovaltuusto, vammaisneuvosto ja vanhusneuvosto ovat lakisääteisiä. Näiden lisäksi Vantaalla toimii myös monikulttuurisuusasiain neuvottelukunta, svenska kommittén sekä paikallisromanityöryhmä. (Lue vaikuttamistoimielinten esittelyt hyvinvointisuunnitelman yleisestä osasta luvusta 3.2.)

Edustuksellisen vaikuttamisen näkökulmasta ikääntynyttä väestöä erityisesti koskettavat vaikuttamistoimielimet vanhusneuvosto ja vammaisneuvosto. Ikääntyneen väestön osallisuuden ja vaikuttamismahdollisuuksien näkökulmasta olennaisia toimijoita ovat muun muassa erilaiset yhdistykset ja järjestöt Vantaalla. Yhdistyksistä ja järjestöistä on kirjoitettu lisää kumppanuuksien kohdalla luvussa 5.

4.1 VANTAAN KAUPUNGIN VANHUSNEUVOSTO

Vanhusneuvosto on kuntalain 27 §:ssä tarkoitetulla tavalla Vantaan ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu vaikuttamistoimielin. Vanhusneuvosto osallistuu ikääntyneen väestön hyvinvoinnin, terveyden, toimintakyvyn ja itsenäisen suoriutumisen arviointiin yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Sen tehtävänä on edistää ikääntyneen väestön mahdollisuutta osallistua elinoloihinsa vaikuttavien palvelujen suunnitteluun, valmisteluun ja seurantaan. Lisäksi neuvosto ottaa kantaa ja antaa lausuntoja asioista, joilla on vaikutusta iäkkään väestön elinoloihin ja iäkkäiden henkilöiden palveluihin. Vanhusneuvosto tekee aloitteita kaupunginhallitukselle vanhusneuvoston kohderyhmää koskevissa asioissa. Tehtävänsä toteuttamiseksi vanhusneuvosto osallistuu aktiivisesti Vantaan ikääntymispoliittisen ohjelman ja sen toimeenpanosuunnitelman seurantaan, suunnitteluun ja toteuttamiseen yhdessä kaupungin toimialojen ja työryhmien kanssa. Vantaalla vanhusneuvosto on toiminut jo vuodesta 1999 asti.

4.2 VANTAAN KAUPUNGIN VAMMAISNEUVOSTO

Vantaan vammaisneuvosto on kuntalain 28. §:ssä tarkoitetulla tavalla kaupungin ja sen alueella toimivien vammaisten henkilöiden, heidän omaistensa ja vammaisjärjestöjen osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu vaikuttamistoimielin. Vammaisneuvoston tehtäviin kuuluu mm. vammaisten henkilöiden vaikutusmahdollisuuksien edistäminen, kunnan eri toimialojen toiminnan suunnitteluun, valmisteluun ja seurantaan osallistuminen sekä lausuntojen antaminen vammaisia henkilöitä koskevissa asioissa. Lisäksi neuvosto osallistuu vammaisiin henkilöihin kuuluvan väestön hyvinvoinnin, terveyden, toimintakyvyn ja itsenäisen suoriutumisen arviointiin yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Vammaisneuvostotoiminnan tavoitteena on edistää vammaisten ihmisten yhdenvertaisuutta muiden kuntalaisten kanssa sekä edistää Vantaan kaupungin esteettömyyttä. Kaupunginhallitus nimeää vammaisneuvoston edustajat, ja vammaisneuvosto koostuu vammaisjärjestöjen sekä kaupungin eri toimialojen ja seurakuntayhtymän edustajista. Lisäksi laki määrää, että vammaisilla henkilöillä sekä heidän omaisillaan ja heitä edustavilla järjestöillä tulee olla vammaisneuvostossa riittävä edustus. Vammaisjärjestöjen edustajien erityisasiantuntijuus on merkittävä voimavara kaupungille. Vammaisneuvoston jäsenillä on laaja-alaista sekä ajankohtaista vammaisasioihin liittyvää erityisasiantuntemusta. Vammaisneuvoston rakennusryhmä kokoontuu säännöllisesti ja laatii esteettömyyslausunnot julkisista rakennuskohteista. Vammaisten ihmisten oikeuksien ja elämäntilanteen huomioiminen päätöksenteossa taataan jatkuvalla viranomaisten ja kansalaisten vuorovaikutuksella. Vantaalla vammaisneuvosto on toiminut kaupungissa jo vuodesta 1979 lähtien.

”Vammaisten ihmisten oikeuksien ja elämäntilanteen huomioiminen päätöksenteossa taataan jatkuvalla viranomaisten ja kansalaisten vuorovaikutuksella.”

4.3 VANTAAN JA KERAVAN HYVINVOINTIALUEEN VANHUSNEUVOSTO

Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen vanhusneuvosto on hyvinvointialuelain (611/2021) 32. §:n mukainen vaikuttamistoimielin, jonka tarkoituksena on varmistaa ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet hyvinvointialueen toimintaan. Vanhusneuvoston tehtävänä on ottaa kantaa hyvinvointialueen toiminnan suunnitteluun, valmisteluun, toteuttamiseen ja seurantaan asioissa, joilla on tai joilla vanhusneuvosto arvioi olevan merkitystä ikääntyneen väestön ja heidän tarvitsemiensa palveluiden kannalta. Hyvinvointialueen vanhusneuvoston yhdeksän jäsentä on valittu Vantaan ja Keravan vanhusneuvostojen jäsenistä siten, että hyvinvointialueen vanhusneuvostossa on Vantaan vanhusneuvostosta kuusi edustajaa ja Keravan vanhusneuvostosta kolme edustajaa.

5 KUMPPANUUDET

Vantaan kaupungin toiminta-alueella toimii useita yhdistyksiä ja järjestöjä, jotka tarjoavat paljon erilaista toimintaa ikääntyneille.

Kaupunki tekee järjestöjen kanssa eri tavoin yhteistyötä ja mahdollistaa kansalaistoimintaa muun muassa avustuksin ja tarjoamalla toiminnalle tiloja. Muita merkittäviä kumppaneita ovat muun muassa seurakunnat, muut uskonnolliset yhteisöt sekä sote-uudistuksen myötä tullut Vantaan ja Keravan hyvinvointialue.

5.1 VANTAAN JA KERAVAN HYVINVOINTIALUE

Vuoden 2023 alusta käynnistynyt Vantaan ja Keravan hyvinvointialue hoitaa sosiaali-, terveys- ja pelastuspalvelut myös vantaalaisille. Hyvinvointialueelle on määritelty seuraavat toimialat: lasten, nuorten ja perheiden palvelut, aikuissosiaalityö ja vammaispalvelut, vanhusten palvelut, terveydenhuollon palvelut sekä pelastustoimen palvelut ja konsernipalvelut. Yhteistyötä hyvinvointialueen toimialojen sekä kaupungin palvelualueiden kanssa tehdään monin eri tavoin.

Vantaa-info tuottaa myös Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen asiakaspalvelua yleisneuvonnan ja -ohjauksen osalta. Tähän sisältyy myös digituen antamista ja puheluiden yhdistämistä eteenpäin hyvinvointialueen yleisiin neuvontanumeroihin. Vantaa-infon asiointipisteet toimivat myös hyvinvointialueelle menevän kirjepostin vastaanottopaikkoina.

Yhteisöllisyyttä edistävät ikäystävälliset kylät -hanke

Hankkeen tavoitteena on luoda kaksi ikäystävällisen kylän konseptia: toinen Katriinaan Kivistön alueelle ja toinen Hakunilaan. Konseptit sisältävät ideoita, suunnitteluohjeita ja -periaatteita tulevia asuinalueita ja palveluita varten.

Konsepteja on luotu syksyn 2022 aikana palvelumuotoilun menetelmin yhdessä ikääntyvien ihmisten, työntekijöiden, Vantaan kaupungin eri yksiköiden ja kokemusasiantuntijoiden kanssa. Lisäksi Osallistuva Vantaa -alustalla oli kysely, johon saattoivat vastata kaikki asukkaat. Konseptit valmistuivat huhtikuussa 2023, jonka jälkeen niitä on testattu Tikkurilan vanhustenkeskuksen suunnittelutyössä. Ympäristöministeriön Ikääntyneiden asumisen toimenpideohjelma on rahoittanut hanketta.

5.2 YHDISTYS- JA JÄRJESTÖTOIMINTA

Vantaalla toimii useita aktiivisia paikallisia eläkeläisjärjestöjä. Järjestöt tarjoavat jäsenilleen mm. säännöllistä kerhotoimintaa (mm. liikunta-, käsityö-, keilailu- ja kuorolaulukerhoja), retkiä, tapahtumia ja luentoja. Eläkeläisjärjestöjen lisäksi Vantaalla toimii useita potilas- ja vammaisjärjestöjä sekä niiden paikallisyhdistyksiä. Yhdistykset tarjoavat jäsenilleen vertaistukea ja monipuolisesti erilaista toimintaa. Yhdistysten kautta on saatavilla vertaistukea mm. muistisairauksiin (Vantaan Muistiyhdistys ry, Uudenmaan Muistiluotsi), sydänsairauksiin (Vantaan Sydän ry), diabetekseen (Vantaan Diabeteksen Vertaistuki ry / Pääkaupunkiseudun Diabetesyhdistys ry), hengityssairauksiin (Vantaan Hengitysyhdistys) ja aivoverenkiertohäiriöihin (Uudenmaan AVH-yhdistys ry /Vantaan AVH-kerho) .

Vantaa tekee monin tavoin yhteistyötä järjestöjen kanssa. Avustusten ja tilojen lisäksi monenlainen yhteistyö ja yhteinen kehittäminen on Vantaalle elintärkeää. Esimerkiksi digitukea annetaan ja kehitetään yhteistyössä kaupungin toimijoiden ja järjestöjen kanssa. Kehittämistä tehdään erityisesti Vantaa-infon koordinoimassa digituen verkostossa, jossa jaetaan tietoa eri toimijoiden järjestämistä koulutuksista, vaihdetaan kokemuksia ja arjen vinkkejä digituen antamisesta sekä kehitetään yhdessä esimerkiksi digituen markkinointia.

5.3 SEURAKUNNAT JA USKONNOLLISET YHTEISÖT

Vantaan evankelisluterilaisten seurakuntien tekemä työ senioreiden parissa on laajaa ja monipuolista. Sitä tehdään seitsemässä paikallisseurakunnassa ja Vantaan seurakuntayhtymän yhteisessä seurakuntatyössä.

Seurakuntien seniorityö tähtää ikäihmisten hengelliseen ja henkiseen hyvinvointiin, syrjäytymisen ehkäisyyn ja yhteisöllisyyttä lisäävään toimintaan. Toimintaa ohjaa kirkon vanhustyön strategia, joka korostaa vanhusten hyvän kohtelun merkitystä ja heidän oikeuksiaan.

Seurakuntien seniorityössä on työntekijöiden rinnalla suuri joukko vapaaehtoisia muun muassa tukihenkilöinä, ryhmien, kerhojen ja olotilakahviloiden ohjaajina sekä erilaisten kodin pienten korjauspalveluiden tekijöinä. Lisäksi seurakuntien yhteisöruokailuissa on paljon senioreita sekä ruokailemassa että erilaisissa vapaaehtoistehtävissä. Länsi-Vantaalla toimii myös keikka-apu, josta voi saada saattajan esimerkiksi kauppaan tai lääkäriin.

Vantaalla toimii evankelisluterilaisten seurakuntien lisäksi myös useita muita uskonnollisia yhteisöjä.

5.4 HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE

Vantaan joukkoliikenteen suunnittelusta, järjestämisestä ja matkustajainformaatiosta vastaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). HSL päättää myös lippulajeista, lippujen hinnoista ja alennusryhmistä. HSL:n jäsenkuntia ovat Vantaan lisäksi Helsinki, Espoo, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula ja Siuntio.

Vantaan kaupunki tukee joukkoliikennettä maksamalla HSL:lle joukkoliikenteen kuntaosuuksia sekä osallistumalla suunnitteluun yhteistyössä HSL:n kanssa. Vantaa valvoo kuntalaisten etuja joukkoliikenteen suunnittelussa ja pyrkii edistämään joukkoliikennepalveluiden toteutumista Vantaan alueella. Joukkoliikenteen käyttämien katujen, pysäkkien, bussiterminaalien ja kääntöpaikkojen kaavoitus, suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito kuuluvat kaupungille.

6 IKÄÄNTYNEEN VÄESTÖN HYVINVOINTISUUNNITELMAN TEOT

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
1. Vahvistamme asukkaiden työ- ja toimintakykyä kattavilla palveluilla.	Lisäämme ikääntyneille suunnatun ohjatun liikunnan määrää liikuntapaikoilla ja virtuaalisesti sekä vertaisohjatun ja soveltavan liikunnan ryhmien saatavuutta.	Ohjatun liikunnan ryhmien määrät ja osallistujamäärät	Liikunnan palvelualue
	Panostamme viestinnän monikanavaisuuteen, jonka avulla tavoitamme myös ikääntyneet.	Viestintäkanavien määrä	Toimialojen viestintä
	Kehitämme esteettömiä liikkumismahdollisuuksia asuinalueiden lähellä (esim. riittävästi levähdyspenkkejä).	Esteettömän ympäristön ja penkkien määrä alueittain	Kadut ja puistot palvelualue Liikunnan palvelualue
2. Vahvistamme kuntalaisten mielen hyvinvointia	Vähennämme ikääntyneiden yksinäisyyttä tehostamalla ohjausta palveluiden piiriin ja tiivistämällä yhteistyötä terveyspalveluiden kanssa (esim. kulttuuriluotsi, Senioripaku, vertaisohjattu toiminta).	Osallistujamäärät Kysely yksinäisyydestä tai Sotkanetin tilastot Vertaistoiminnan koulutusten määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Liikunnan palvelualue
	Tarjoamme avoimia maksuttomia tai edullisia monikäyttötiloja toimintaan kaikille kuntalaisille.	Monikäyttötilojen läheisyys asuinalueilla ja niiden käyttöaste	Kiinteistöt ja tilat -palvelualue Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualue
3. Tuemme kuntalaisten terveellisiä elintapoja.	Vakiinnutamme elintapaohjauspalvelu hyvinvointimentoroinnin osaksi kunnan palveluita.	Vakiintunut/ei vakiintunut (Osallistujamäärät)	Liikunnan palvelualue
	Varmistamme, että saavutettavia ja esteettömiä puistoja ja ulkoilualueita on lähellä asukkaita.	Puistojen määrä ja läheisyys	Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualue Kadut ja puistot -palvelualue

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
4. Vahvistamme hyvinvointia liikunnan ja kulttuurin avulla koko elämänkaaren ajan.	Lisäämme matalan kynnyksen ohjattuja liikuntaryhmiä ja virtuaalijumppia.	Palveluiden ja osallistujien määrä	Liikunnan palvelualue
	Hyödynnämme tyhjiä tiloja tarjoamalla striimattuja livejumppia tyhjissä paikoissa vanhuksille. Striimaamme livejumppia myös asukastiloihin ja vanhustenkeskuksiin.	Striimausmäärät Osallistujamäärä Käytössä olevien tilojen määrä Ryhmien maantieteellinen kattavuus	Liikunnan palvelualue
	Tuomme kulttuuria ikääntyneiden lähelle esimerkiksi asumisyksiköihin.	Tapahtumien määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut
	Kehitämme kulttuuriluotsipalvelua	Osallistujien määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Liikunnan palvelualue
5. Tuemme asukkaiden ja yhteisöjen toiminta-mahdollisuuksia, ettei kukaan jää yksin.	Kartoitamme ja otamme käyttöön uusia tiloja vertaisohjattujen ryhmien käyttöön (esim. taloyhtiöiden tilat, vanhustenkeskusten tilat, täysin uudet tilaratkaisut).	Uusien tilojen määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut
	Tuemme seuroja ja yhdistyksiä matalan kynnyksen vertaisohjatun toiminnan järjestämisessä.	Toiminnan ja vertaisohjaajien määrä	Liikunnan palvelualue
	Etsimme uusia yhteiskäyttötiloja sellaisille asuinalueille, joissa tiloja ei ole tarpeeksi. Helpotamme vuorojen varaamista.	Toiminnan ja vertaisohjaajien määrä	Liikunnan palvelualue Nuoriso- ja yhteisöpalvelut
6. Edistämme kuntalaisten osallisuuden ja yhteisöllisyyden kokemuksia.	Järjestämme eri vuodenaikoina yhteisiä tapahtumia ja juhlia, joissa on ohjelmaa eri ikäisille (esim. sadonkorjuujuhlat, joululaulut, hanami, kesäpäivä rannalla).	Tilojen määrä suhteessa alueen asukkaisiin	Kiinteistöt ja tilat -palvelualue

TOIMENPIDE	TEOT	MITTARIT	OSALLISTUJAT
7. Kannustamme kuntalaisia huolehtimaan yhteisestä ympäristöstä.	Olemme mukana järjestämässä ja markkinoimme valtakunnallista Siivouspäivää eri järjestöille ja yhteisöille.	Tapahtumien määrä	Ympäristökeskus (yhteistyö HSY:n kanssa) Liikunnan palvelualue
	Järjestämme kaikenikäisille suunnattuja tapahtumia, joissa kannustetaan tutustumaan lähiluontoon ja sen kunnossapitoon.	Tapahtumien määrä	Ympäristökeskus (yhteistyö HSY:n kanssa) Liikunnan palvelualue
8. Edistämme turvallisuuden tunnetta ja yhdenvertaisuutta.	Otamme käyttöön turvallisemman tilan periaatteet kaikissa kuntalaisten käytössä olevissa kaupungin tiloissa.	Tilojen lukumäärä, joissa on otettu käyttöön turvallisemman tilan periaatteet.	Kaikki palvelualueet
	Parannamme liikkumisen turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta (esim. valaistusta, valvontaa, kunnossapitoa).	Tehtyjen toimenpiteiden määrä	Kadut ja puistot -palvelualue
9. Ylläpidämme ja edistämme kuntalaisten osaamista ja tarjoamme monipuolista koulutusta kaikenikäisille.	Järjestämme säännöllisesti helposti saavutettavia tapahtumia vaihtuvilla teemoilla (esim. kodin turvallisuus, kulttuuri, terveelliset elintavat).	Tapahtumien ja osallistujien määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut Liikunnan palvelualue
10. Vahvistamme muunkielisten luottamusta ja osallisuutta yhteiskuntaan tarjoamalla kielikoulutusta ja lisäämällä Kulttuurienvälistä ymmärrystä.	Järjestämme yhteisiä tapahtumia, joissa mahdollistetaan kohtaamisia eri kulttuurien välillä (esim. ruoanlaittoiltoja eri teemoilla).	Tapahtumien ja osallistujien määrä	Kulttuuri- ja kirjastopalvelut

7 HYVINVOINTISUUNNITELMAN TOTEUTUS, SEURANTA JA ARVIOINTI

Hyvinvointisuunnitelman toteutuksesta vastaavat kaikki kaupungin toimijat yhteistyössä kumppaneiden kanssa. Vuosittaiset toimenpiteet sovitaan toimialojen, palvelualueiden ja -yksiköiden tuloskorttien laadinnan yhteydessä.

Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmä vastaa kokonaisuudesta ja siitä, että hyvinvointisuunnitelman tavoitteet, toimenpiteet ja teot sekä toimijoiden yhteinen työ ja sen kehittäminen huomioidaan talousarviota ja -suunnitelmaa laadittaessa.

Hyvinvointisuunnitelman seuranta ja arviointi toteutetaan valtuustokauden strategian arviointiaikataulun mukaisesti. Tämän lisäksi ikäryhmäkohtaiset asiantuntijaryhmät seuraavat ikäryhmäkohtaisten hyvinvointisuunnitelmien tekojen toteutumista vuosittain ja raportoivat niiden edistymisestä Hyvinvointia rakentava Vantaa -johtoryhmälle ja vaikuttamistoimielimille.

Ikääntyneen väestön hyvinvointisuunnitelman teosta on vastannut asiantuntijaryhmä, johon ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

Emmi Pasanen: puheenjohtaja, liikenteen kehittämispäällikkö, kaupunkiympäristön toimiala

Riikka Nenonen: valmistelusihteeri, koordinaattori, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala, yhteiset palvelut

Saana Karjalainen: valmistelusihteeri, projektisuunnittelija, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala, liikuntapalvelut

Aapo Salonen: valmistelusihteeri, liikennesuunnittelijaharjoittelija, kaupunkiympäristön toimiala

Taru Patrikainen: liikuntakoordinaattori, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala, liikuntapalvelut

Punnala Heljä: liikunnan suunnittelija, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala, liikuntapalvelut

Pirjo Kivimäki: kulttuurituottaja, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala, kulttuuri- ja kirjastopalvelut

Eija Kylänpää: erikoiskirjastonhoitaja, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala, kulttuuri- ja kirjastopalvelut

Nina Rahja: suunnittelija, kaupunkistrategian ja johdon toimiala, kuntalaispalvelut

Olavi Laukkanen: projektipäällikkö, kaupunkistrategian ja johdon toimiala, kuntalaispalvelut

Tiina László: johtava diakoniatyöntekijä ja pappi, Vantaankosken seurakunta

Tanja Järvinen: erityisasiantuntija, vanhuspalvelut, hyvinvointialue

Aila Halonen: palvelualuejohtaja, vanhuspalvelut, hyvinvointialue

Susanne Laine: tehtäväaluepäällikkö, vanhuspalvelut, hyvinvointialue

Minna Lahnalampi-Lahtinen: toimialajohtaja, vanhuspalvelut, hyvinvointialue

VANTAAN HYVINVOINTI-SUUNNITELMA

VANDAS VÄLFÄRDSPLAN
VANTAA'S PLAN ON WELLBEING

2023–2025

Vantaa
Vanda

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 14 §

15 § **Ökning av anslagen i investeringsdelen för nybyggnation och utökning av investeringsprogrammet för nybyggande med ett projekt som gäller köp av en del av en parkeringsanläggningsbyggnad**

VD/3877/02.01.00.04/2023

KK/MR/PK/MT/AP

Programmet för investeringar i lokaler som gäller nybyggande innehåller alla nybyggnadsprojekt inklusive de servicelokaler som är avsedda att användas av stadens lokaler, och vilka produceras som koncernbolagens eller stadens externa hyreslokalsprojekt. I budgeten för år 2023 har det budgeterats 46,83 miljoner euro för nybyggnadsprojekt. Enligt prognosen kommer investeringarna i nybyggande sannolikt att bli lägre än det budgeterade. Det föreslås ändå att anslaget höjs 2,7 miljoner euro, eftersom investeringsprogrammets alla projekt bör ha en anslagsreservering i budgeten.

Förslaget om höjning av anslaget baserar sig på det markanvändningsavtal som stadsstyrelsen godkände 1.11.2018 och där det avtalades om att de allmänna parkeringsplatserna, 70 st., i kvarteret 92-15673 anläggs konstruktionsmässigt i en parkeringsanläggning tillsammans med kvarterets övriga så kallade garanterade parkeringsplatser. JM Suomi Oy och Koy Myyrihalme befullmäktigas att bygga en parkeringsanläggningsbyggnad.

Stadens andel av byggnadsinvesteringen är 2 097 285 euro. Utöver den fasta köpesumman betalar staden byggherren mervärdesskatt för eget bruk i enlighet med andelen, som preciseras när byggnaden färdigställs. Innan byggnaden färdigställs har man beräknat att andelen för mervärdesskatten för eget bruk är 526 000 euro. Staden är berättigad att ansöka om återbäring av betald mervärdesskatt, eftersom parkeringen i den byggnadsdel som köpts är avgiftsbelagd och omfattas av mervärdesskatt. Innan skatteåterbäringen har behovet av tilläggsanslag beräknats vara 2 700 000 euro.

Förvärvet av parkeringsanläggningens allmänna parkeringsplatser har tidigare beaktats i budgeten för år 2023 i det anslag som gäller koncernstyrningens aktieteckning, men inte i investeringsprogrammet för nybyggande. Man avstod från aktieköpet under beredningen av upphandlingen, eftersom köpet av byggnadsdelen ger staden större möjligheter att organisera sitt ägande i fortsättningen, exempelvis som en del av stadens egen parkeringskoncern.

91 Byggnation utgifter	**BDG 2023**	**ÄNDRING 2023**	**NY BDG 2023**
91 Byggnation utgifter totalt	**-93 190 000**	**-2 700 000**	**-95 890 000**
91 1 Nybyggnation	-46 830 000	-2 700 000	-49 530 000
91 2 Reparationsbyggande	-44 570 000	0	-44 570 000
91 3 Ändringsarbeten i hyres- och aktielokaler	-1 790 000	0	-1 790 000

Stadsrumsnämnden behandlade ärendet vid sitt möte 10.5.2023 § 7.

Samtidigt kan anslaget för Investeringsgruppen aktier och andelar minskas, eftersom det tidigare i budgeten 2023 hade reserverats 2,0 milj. euro för köpet av aktier för parkeringsanläggningens del av anslaget för aktier och andelar.

97 Aktier och andelar	BDG 2023	ÄNDRING 2023	NY BDG 2023
Aktieförvärv	-3 800 000	2 000 000	-1 800 000

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 26

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att
a) anslaget för 91 1 Nybyggnation i investeringsdelens projektgrupp för byggande höjs med 2 700 000 euro
b) investeringsprogrammet för nybyggande för år 2023 utökas med ett köp av en del av en parkeringsanläggningsbyggnad i kvarteret 92-15673
c) anslaget för investeringsdelens aktier och andelar minskas med 2 000 000 euro

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 15

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att
a) anslaget för 91 1 Nybyggnation i investeringsdelens projektgrupp för byggande höjs med 2 700 000 euro
b) investeringsprogrammet för nybyggande för år 2023 utökas med ett köp av en del av en parkeringsanläggningsbyggnad i kvarteret 92-15673
c) anslaget för investeringsdelens aktier och andelar minskas med 2 000 000 euro

Beslut:
Förslaget godkändes.

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:
Matti Ruusula, ekonomi- och strategidirektör, tfn 043 824 9254, (fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)
Päivi Kandolin, budgetchef, tfn 040 626 7613, (fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)

16 § **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 trafikslederna 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.

_____

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 16

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att godkänna Dispositionsplan för spårvägen YK0049.

Behandling:
Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Pekka Virkamäki understödd av stadsfullmäktigeledamoten Niilo Kärki följande *ändring* i stadsstyrelsens förslag:

Spårvägens dispositionsplan namnges på nytt till *Stadsvision för Vandas utvecklingskorridor*
och texterna bearbetas i motsvarande mån.
Samtidigt ändras beslutsförslaget på motsvarande sätt: ~~Stadsfullmäktige beslutar att godkänna Dispositionsplan för spårvägen YK0049.~~
Antecknas för kännedom och följs i mån av möjlighet.

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 ändringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 54 ja-röster, 12 nej-röster medan en röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att ändringsförslaget förkastats.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att de grönas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av socialdemokraternas och vänsterförbundets fullmäktigegrupper samt ledamoten Suvi Karhu:

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 grön korridor via Långmossens skogsområdes västra kant till Fazerilas skog hamnar in i ett bostads- och arbetsplatsområde i dispositionsplanen. När staden blir tätare kring spårvägen måste man se till att det mellan byggnadsvolymerna lämnas tillräckligt med grönområden för rekreation och minimering av följderna av högsommarvärme och störtregn. Grönområdena bör i så stor utsträckning som möjligt baseras på existerande trädbestånd och skogsområden för att byggandets totala koldioxidavtryck ska vara så litet som möjligt.

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 växelverkan 17.1.2023
- 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
- Omröstningsrapport FGE 19.6.2023 § 16

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

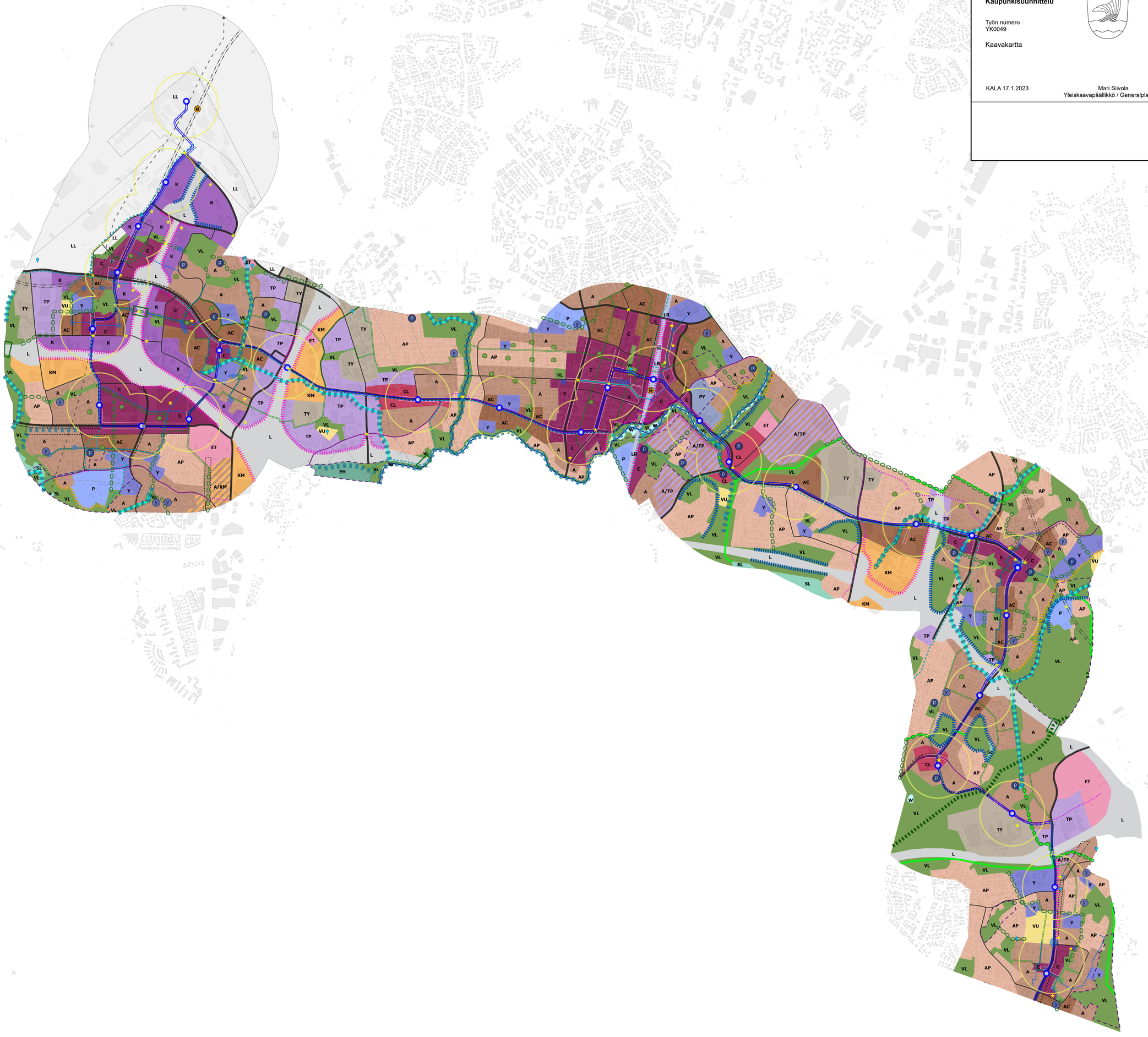
Arbetsnummer
YK0049

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.

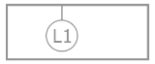
Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ohjeellinen sijainti seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueelle. Saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena.

VANTAAN RATIKKA

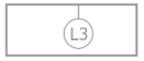
Lentoliikenteen alue (LL)

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 19.06.2023 / 16 §

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

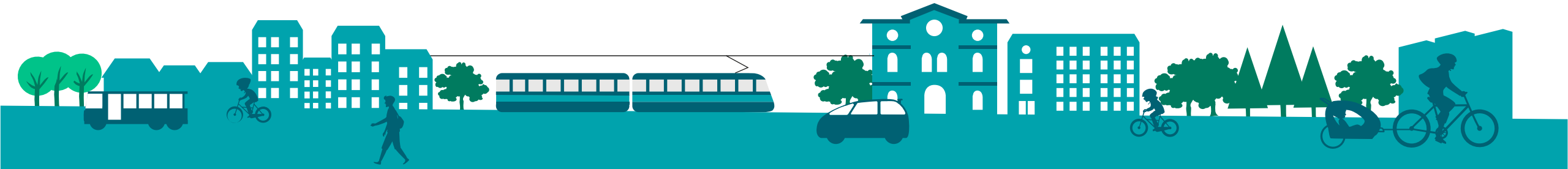
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Janni Honkavaara ja Matti Sahlberg

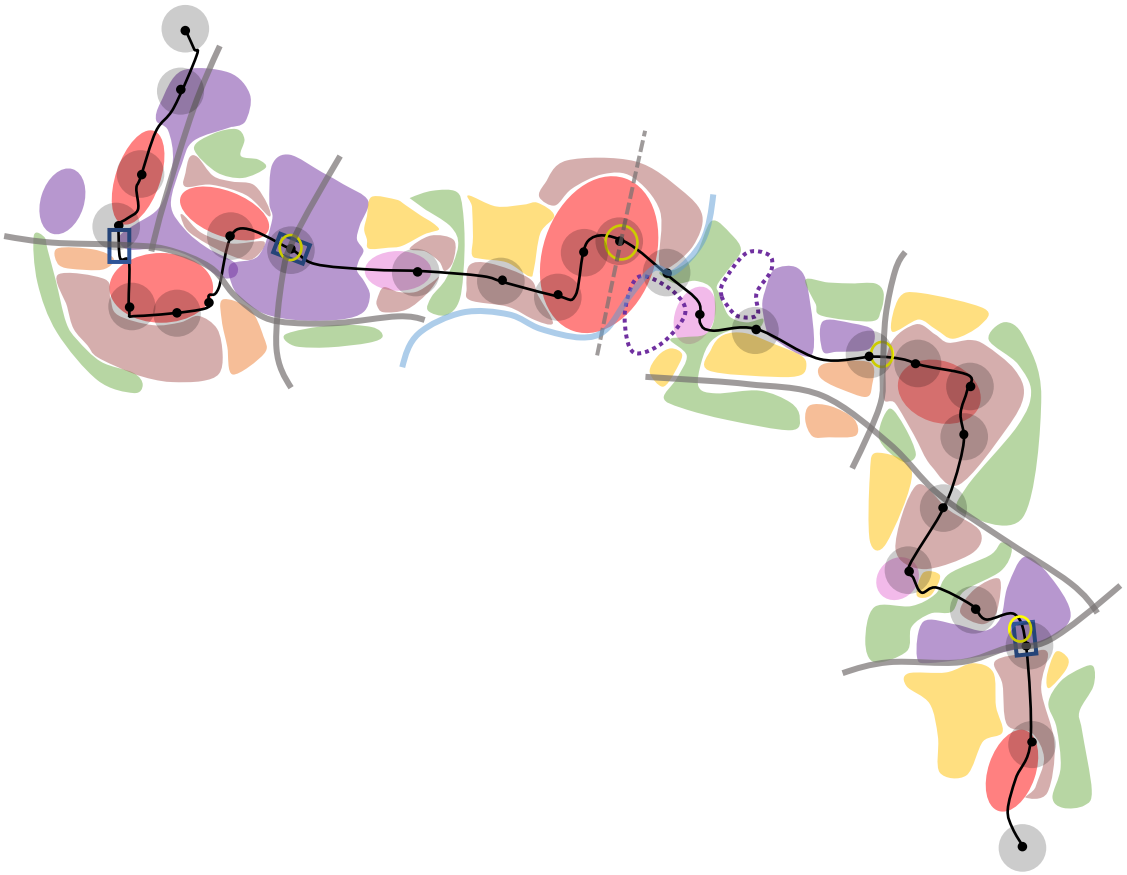
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Maisema-arkkitehti Eeva Eitsi

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela



LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



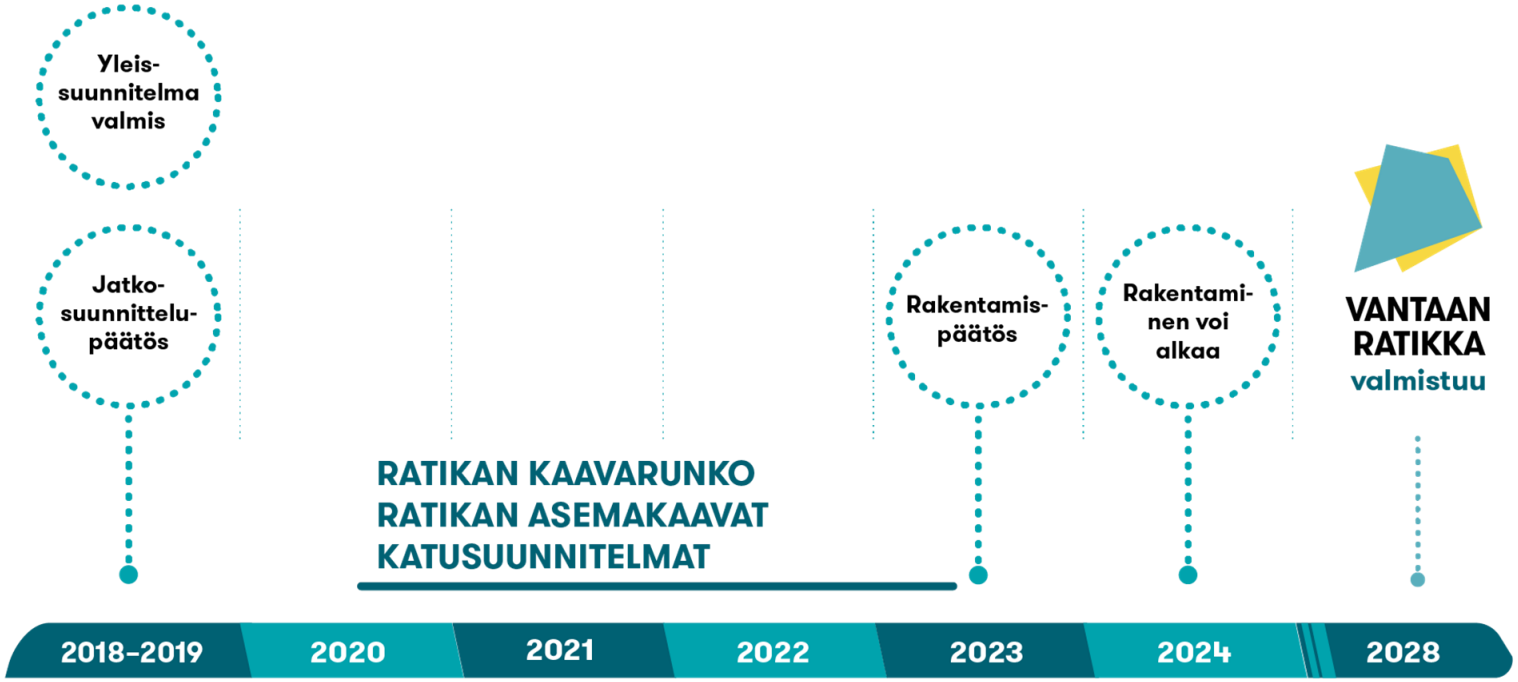
Sisällys

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.

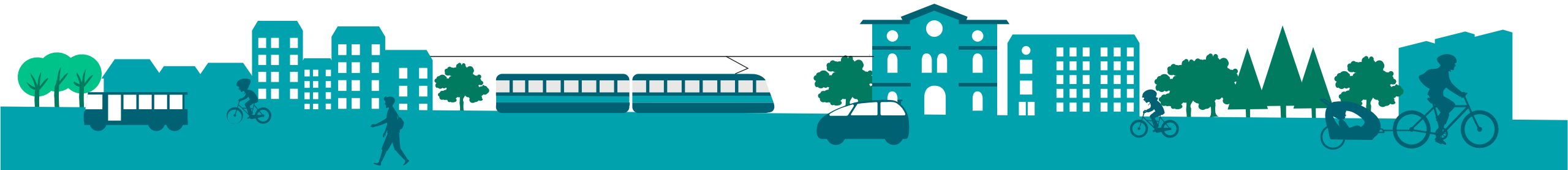
Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan yleiskaava 2020 (tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä 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



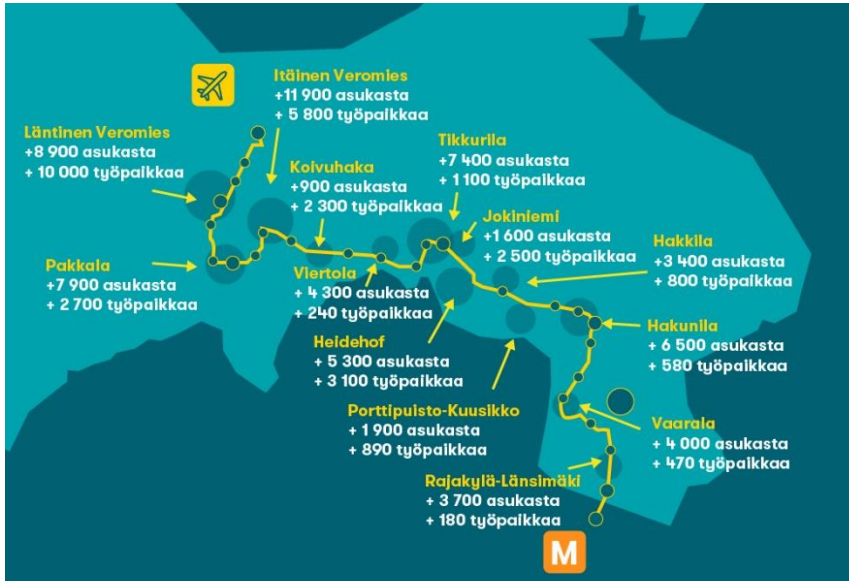
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa

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.

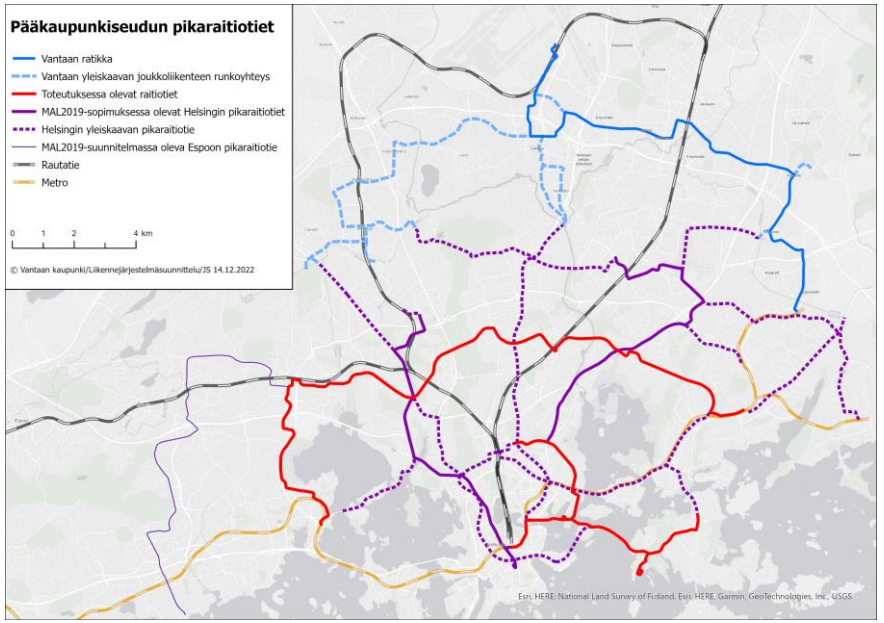
Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaavan 2020 raitiotie-merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Kaavarungossa esitetyt ratikan pysäkkien sijainnit perustuvat käynnissä 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.

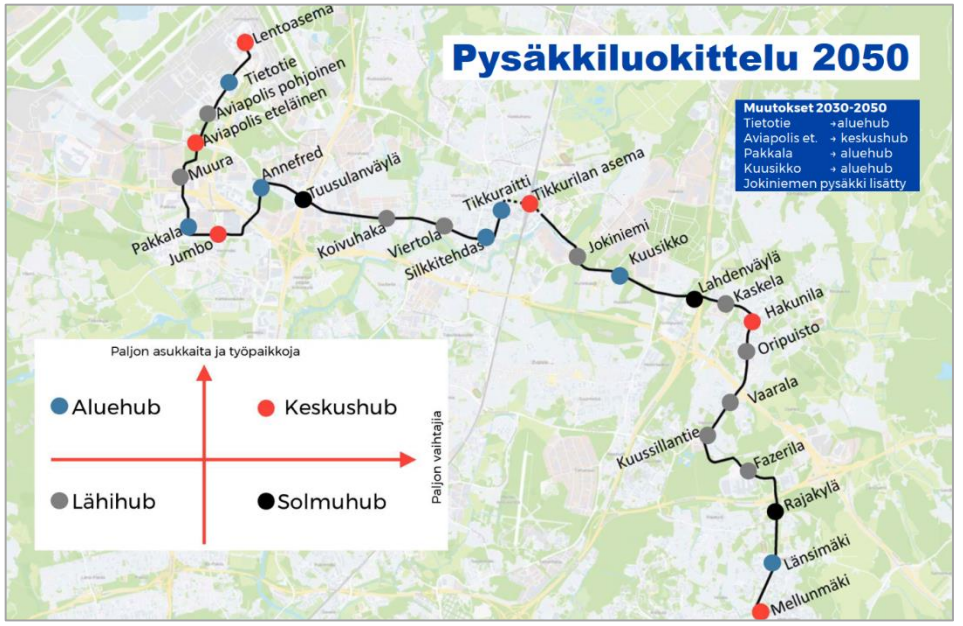
Mobility Hub -selvityksessä laadittiin pysäkkiluokittelu, joka toimi lähtökohtana Vantaan ratikkapysäkkien liikkumispalveluiden suunnittelulle. Luokittelu kuvastaa pysäkkien merkitystä kestävän liikennejärjestelmän luomisessa ja toisaalta pysäkkiympäristön maankäytön potentiaalia. Vantaan ratikkapysäkit 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:

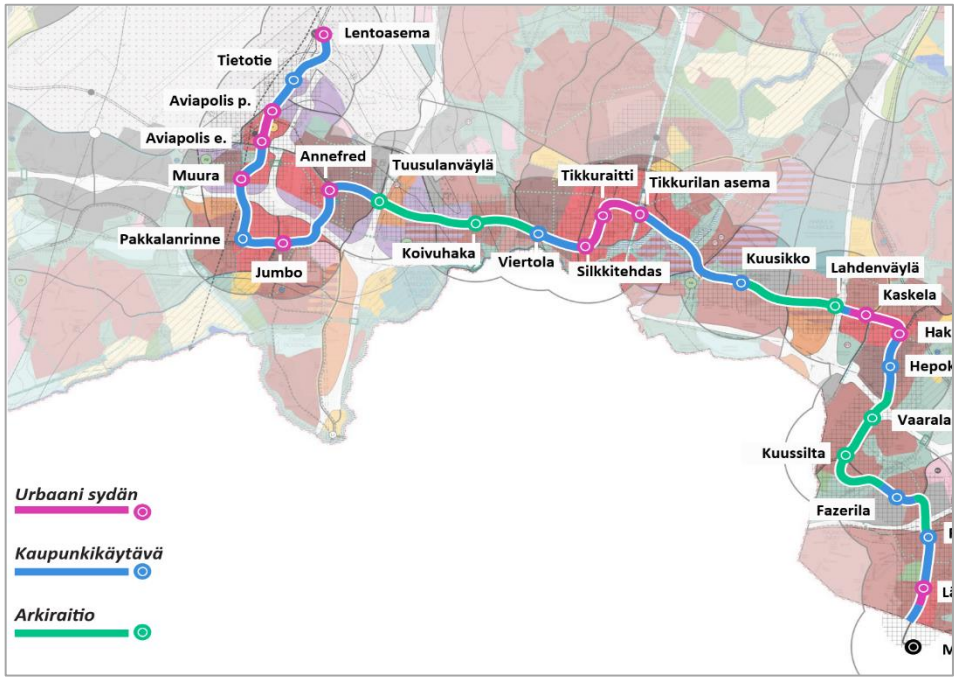
- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä.
- Ulkonääöltään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen 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)

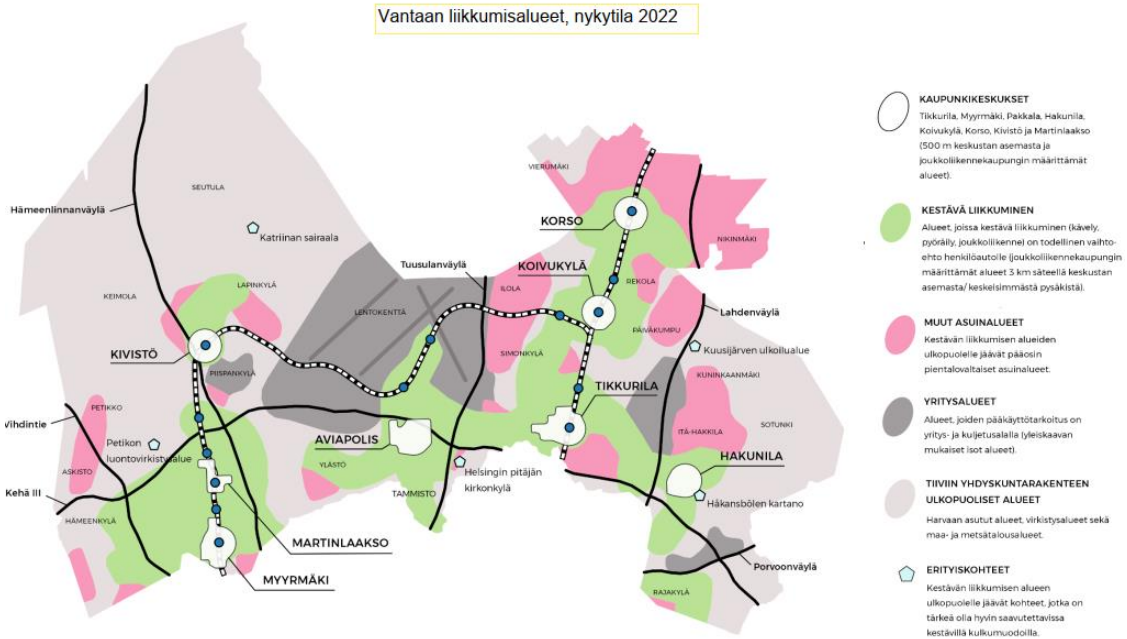
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia

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.



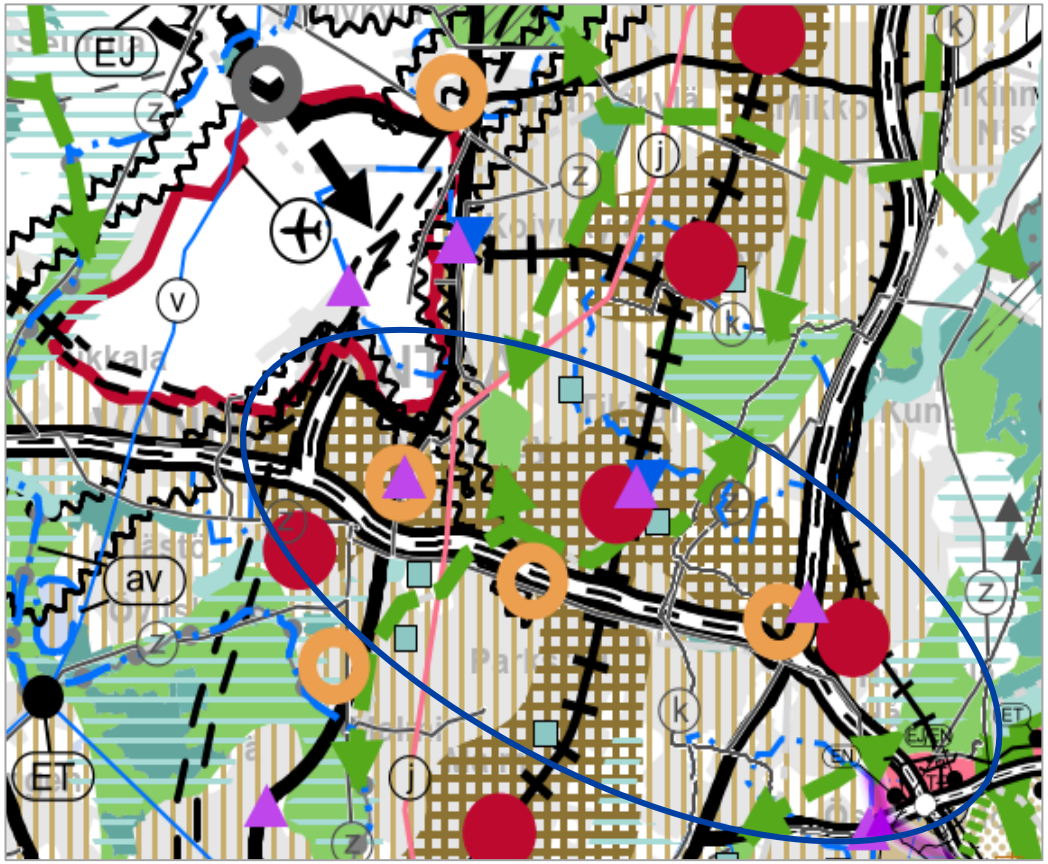
Kuva 6. Vantaan liikkumisalueet (Vantaan liikennepoliittinen ohjelma, luonnos 2022)

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.

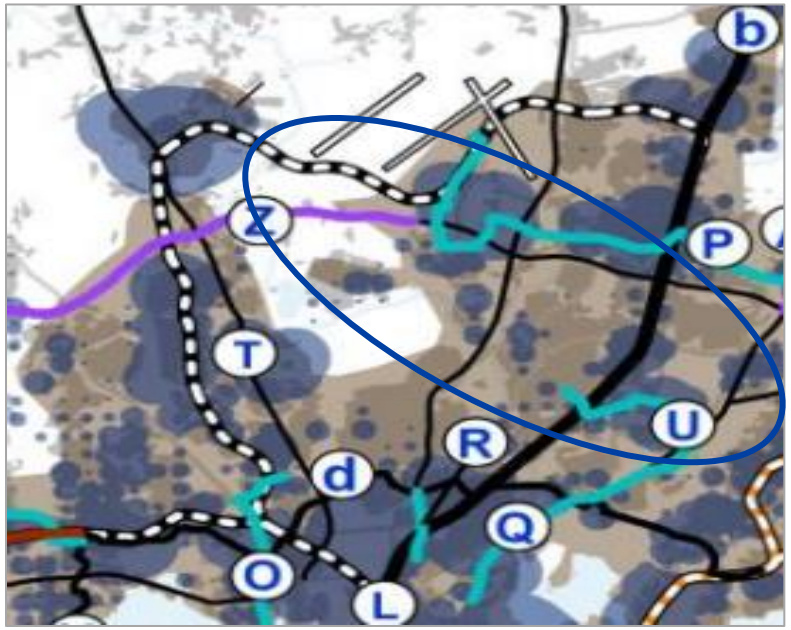
Helsingin seudulla tärkeitä teemoja ovat muun muassa kansainväliset yhteydet, kasvuun varautuminen sekä viherrakenteen vaaliminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Ratikkavyöhykettä koskee pääosin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä. Sillä on osoitettu muuta taajamatoimintojen 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

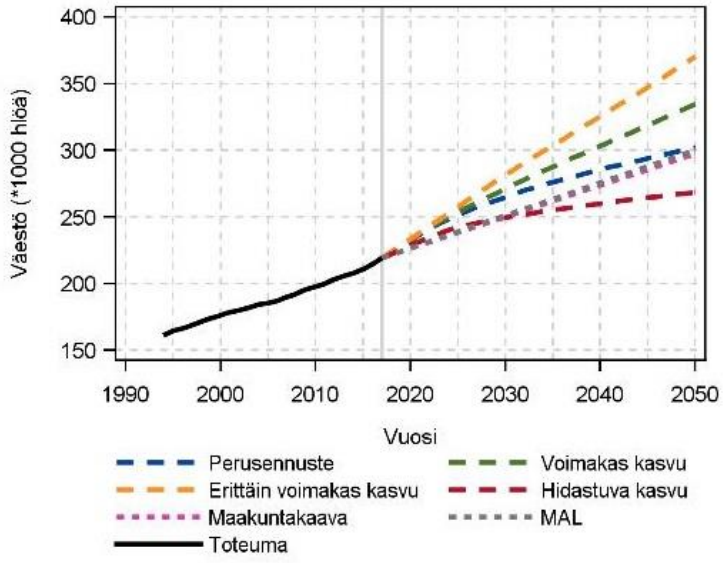
Vantaan yleiskaava 2020

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.

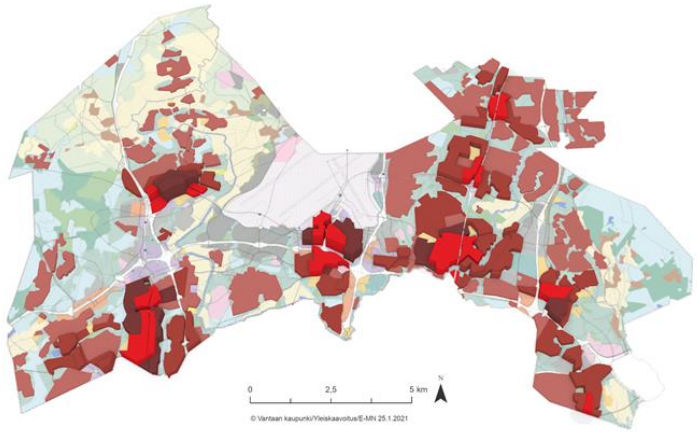
Ratikan kaavarunko perustuu uuteen yleiskaavaan. Yleiskaavaan on määritelty kaupunkirakenteen kehittämisen tavoitteet vuoteen 2050. Keskeisimmät ratkaisut ovat kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset 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.

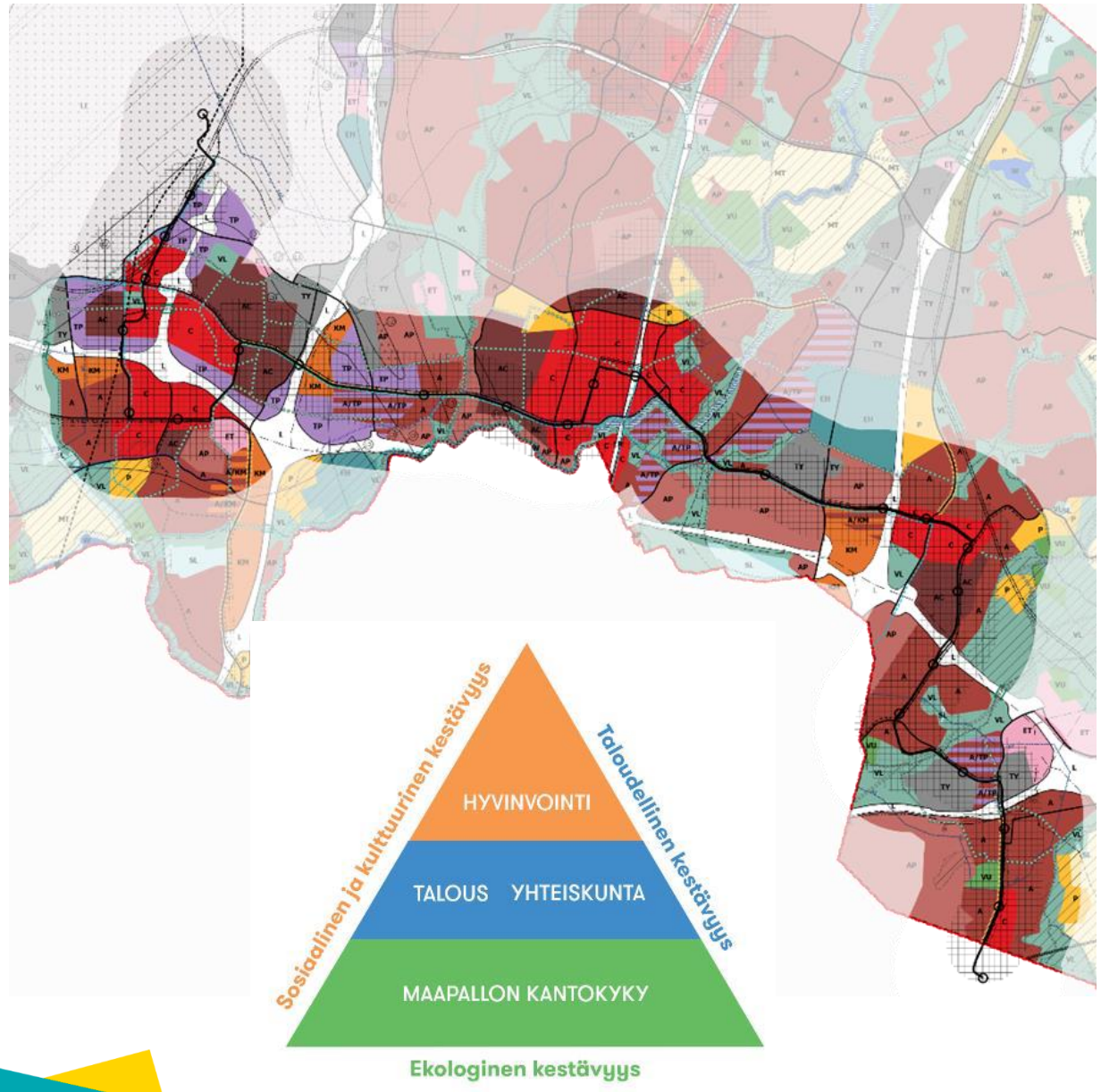
Kuva 12. Yleiskaavaratkaisun keskeiset periaatteet



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

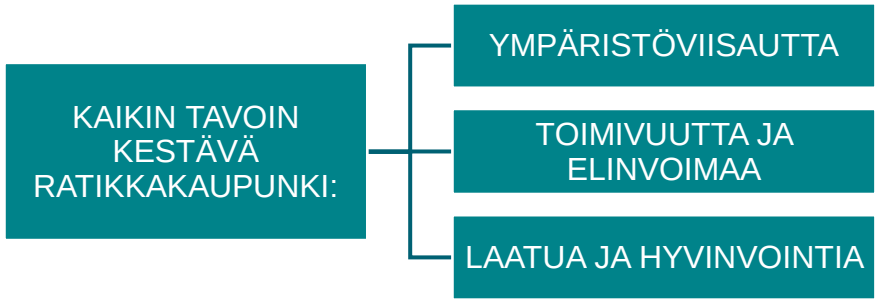
Ratikan kaavarunko on Vantaan uuden yleiskaavan 2020 ratkaisua tarkentava ja tulkitseva yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaavarunko on laadittu oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, koska tarvetta uuden yleiskaavan muuttamiseen uudella osayleiskaavalla ei ole.

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

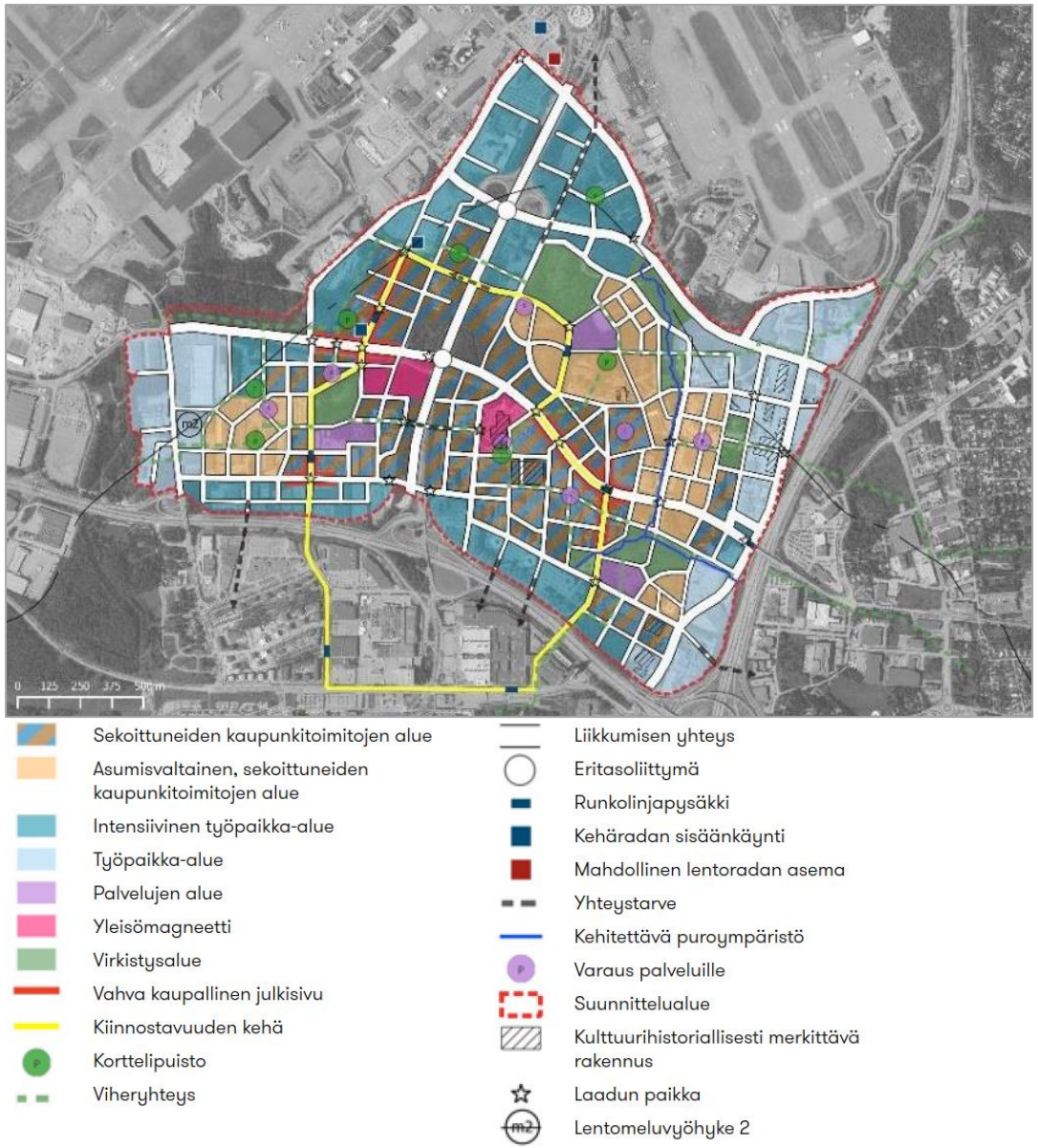
Alueelliset kaavarungot

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.

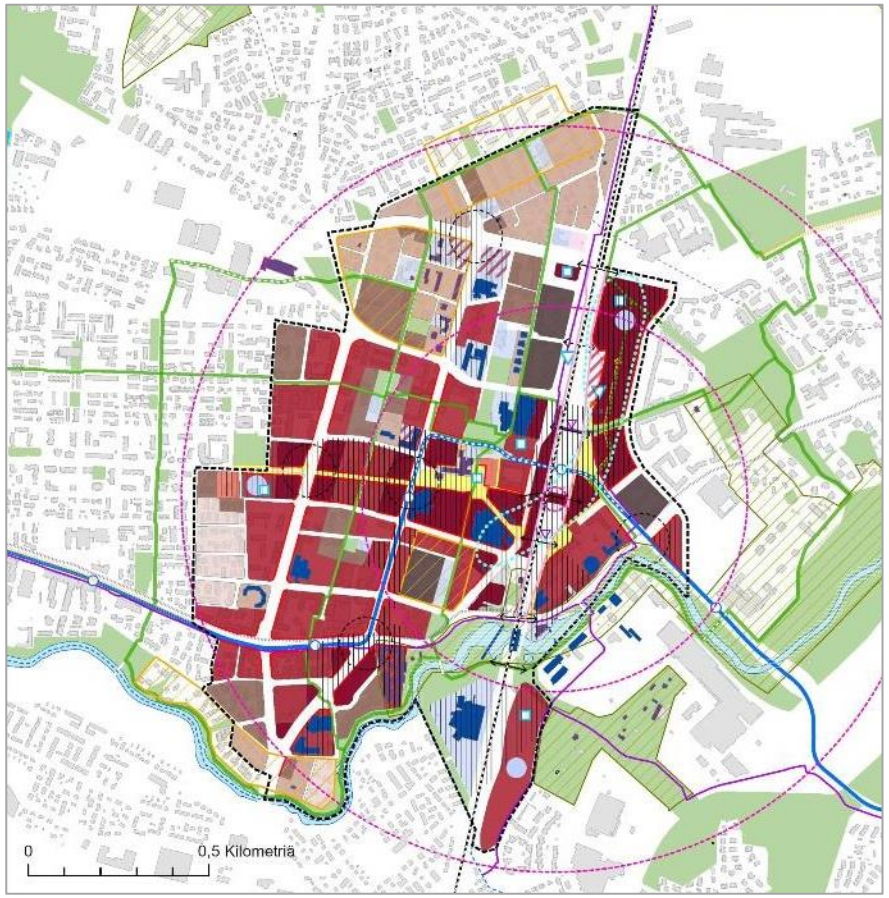
Aviapoliksen kaavarunko (2016)

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 19.06.2023 / 16 §

Tikkurilan kaavarungon päivitys

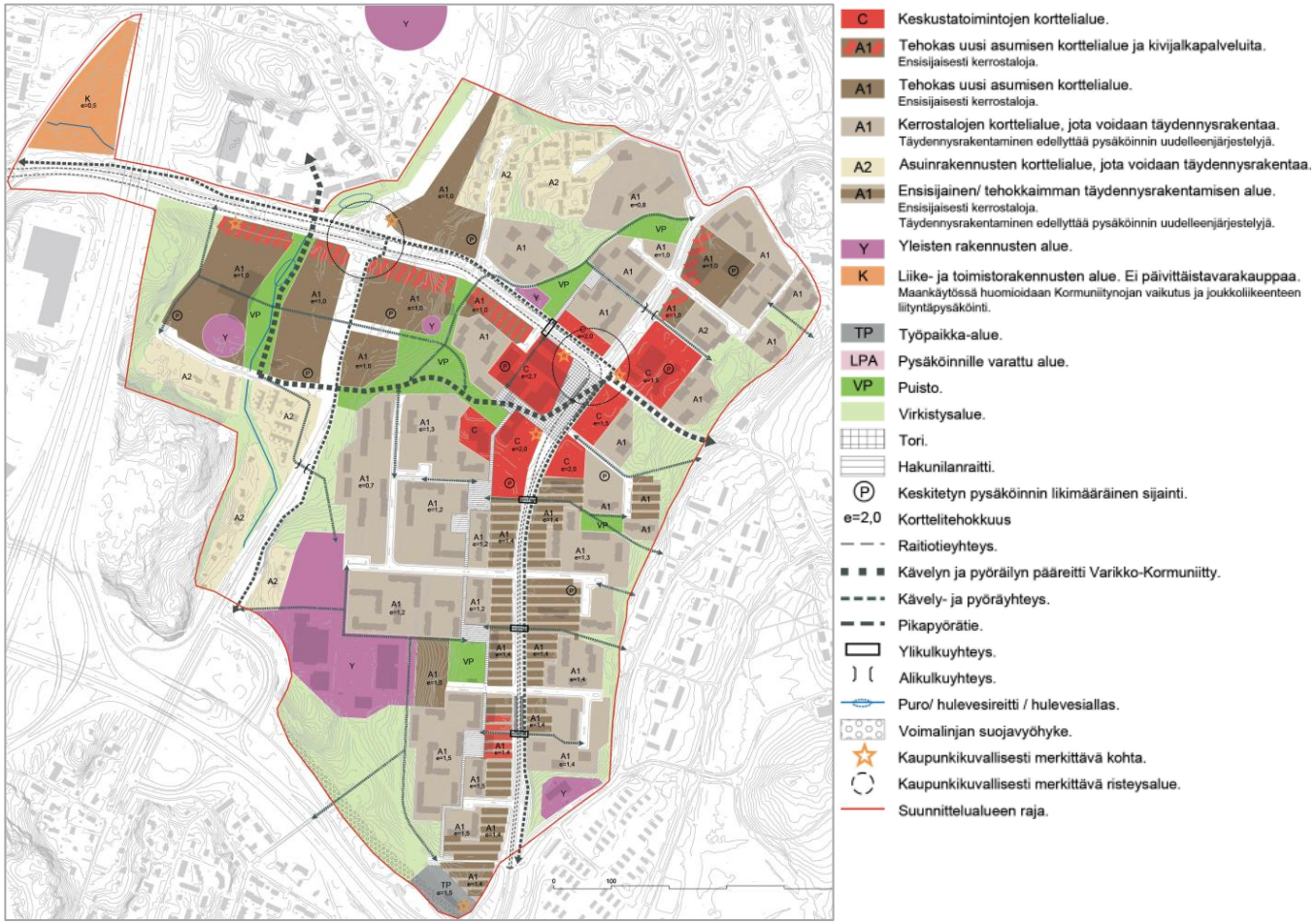
Tikkurilan kehitystä tarkastellaan suunnitelmassa vuoteen 2040 asti viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarungon tavoitteet kiteytyvät teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki, 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

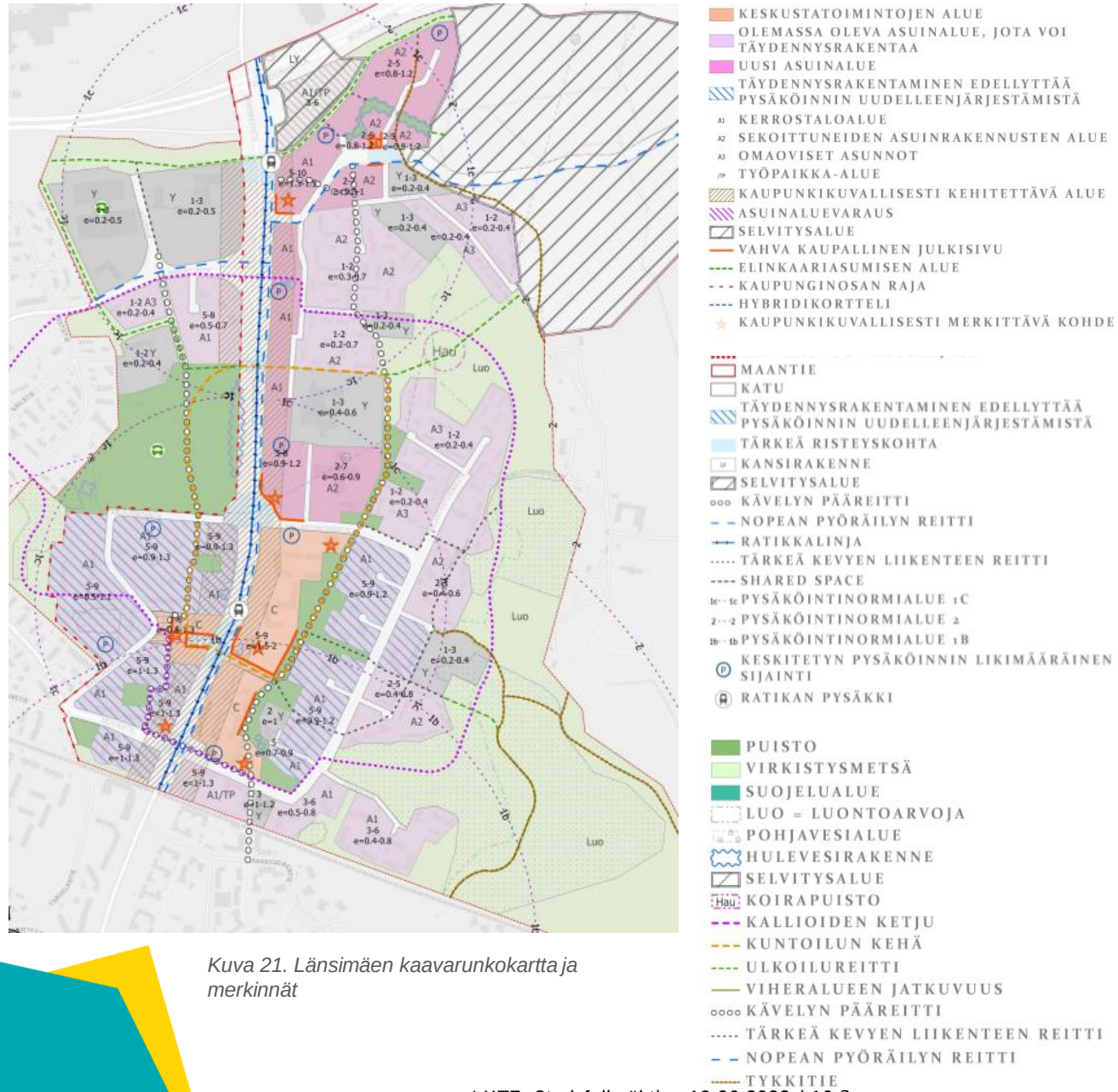
Hakunilan keskustan kaavarunko (2017)

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

Hakunilassa ja Länsimäessä asutaan tiiviisti mutta vehreästi, mutta pääkadun varsien laajat pysäköintikentät hallitsevat kaupunkikuvaa

Hakunila ja Länsimäki ovat ratikan itäpuolen keskuksia, jotka kärsivät alueen rakenteellisesta hajanaisuudesta ja huonosta saavutettavuudesta

Ratikkavyöhykkeen kaupunkikeskikeskukset ovat suurten liikenneväylien eristämiä ja huonosti kytkeytyneet keskenään

Työpaikat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 29 400
Tikkurilan suuralue
n. 18 600
Hakunilan suuralue
n. 3 600

Merkittäviä kaupan alueita ovat keskustojen ohella Jumbon, Flamingon ja Vantaanportin kokonaisuus, Koivuhaka, Tammisto ja Porttipuisto

Kaavarunkoalueella lähipalveluita (koulut, päiväkodit) 45+11. Haasteena palveluiden kapasiteetin täyttyminen ja ylittyminen sekä uusille palveluille sopivien tonttien löytyminen

Veromies on entinen tuotanto- ja varastotoimintojen leimaama kaupunginosa, jossa on käynnistetty muutos kohti monipuolista asumisen ja työnteon kaupunkia

Tikkurila on koko Vantaan hallinnollinen keskus, joka on jo nyt hyvin esim. junalla saavutettavissa

Ratikkavyöhykkeellä on alueita, joilla sosioekonominen eriytymiskehitys on haasteena

Hakunilassa ja Vaaralassa rakentaminen on sovitettu pienipiirteisesti vaihtelevaan maastoon kallioiden lomaan

Asukkaat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 8 800,
Tikkurilan suuralue
n. 25 000
Hakunilan suualue
n. 20 700

Ratikkavyöhykkeellä on monipuolisesti erilaisia asuinalueita kaupunkikeskustoista ja eri ikäisistä kerrostaloalueista pientaloalueisiin

Pientalovaltaisia asuinalueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä

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.

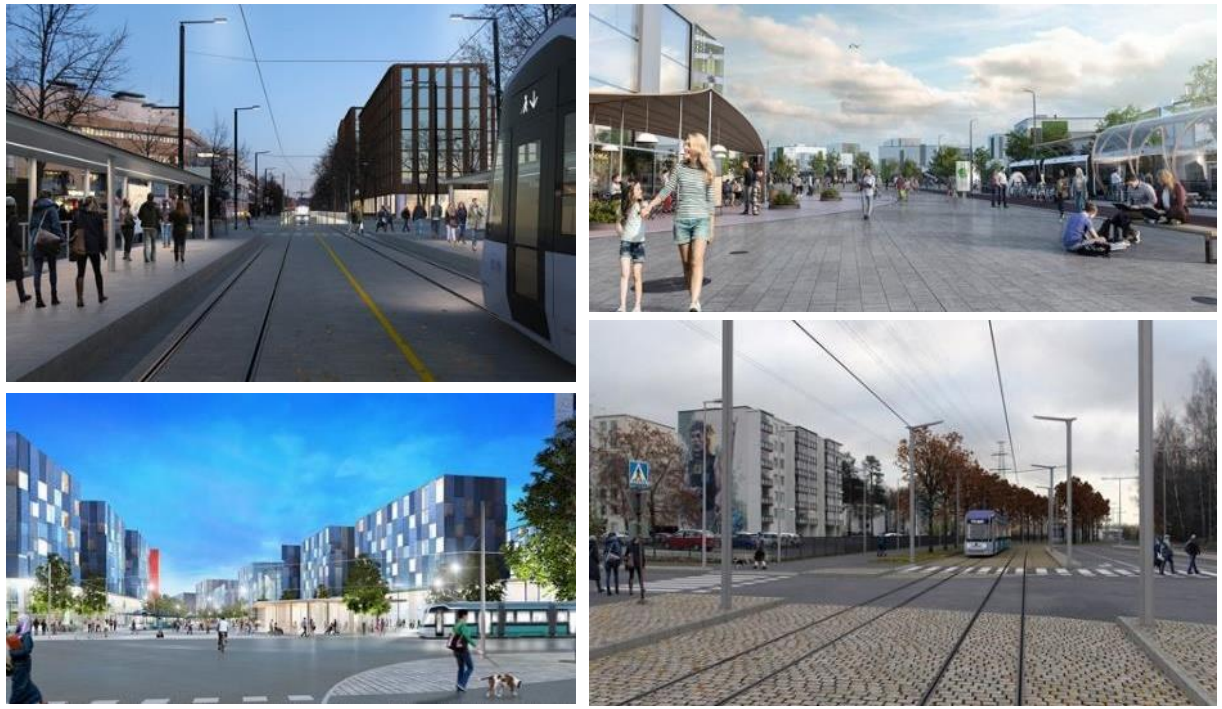
Liikkumisen näkökulmasta ratikkakaupungin toivotaan mahdollistavan helppoa liikkumista liikennemuodosta riippumatta. Toiveena on, että eri liikennevälineiden vaihtaminen on helppoa ja jouhevaa. Käveltävyyttä toivotaan korostettavan kaikkialla, etenkin keskustoissa. Eri liikkumismuotojen toivotaan olevan 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.

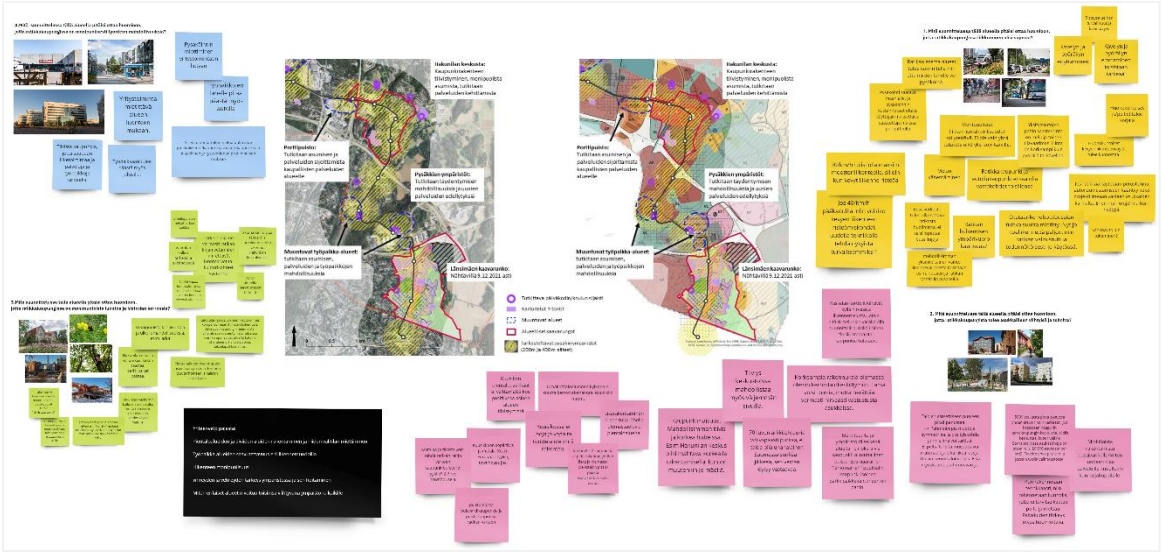
Hakunilan suuralue koetaan rauhallisena, yhteisöllisenä ja jopa kylämäisenä paikkana, missä luonto on heti läsnä, kun astuu ovesta ulos. Alueella nähdään kuitenkin olevan potentiaalia kehittyä myös paikoitellen urbaaniksi ja eläväksi paikaksi kuitenkin korostaen alueen vehreyttä. Asukkaat toivovat alueelle 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

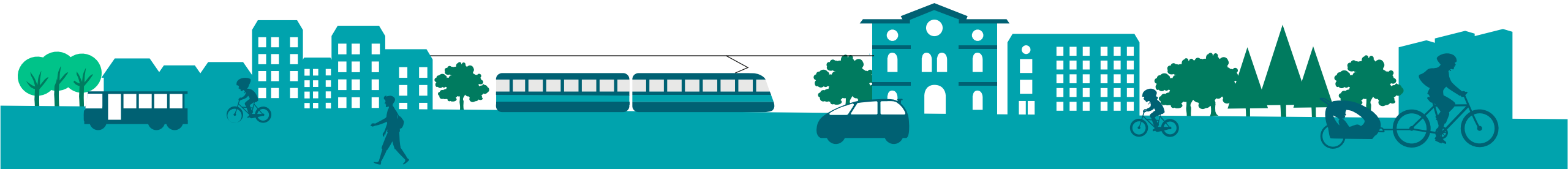
Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä.

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

On turvallista ja myös tuntuu siltä

Liikkujan lähiympäristö paranee

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.

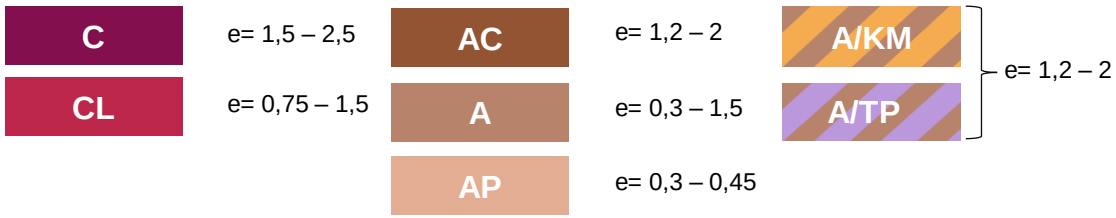
Mitoitus, asumisen alueet

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.

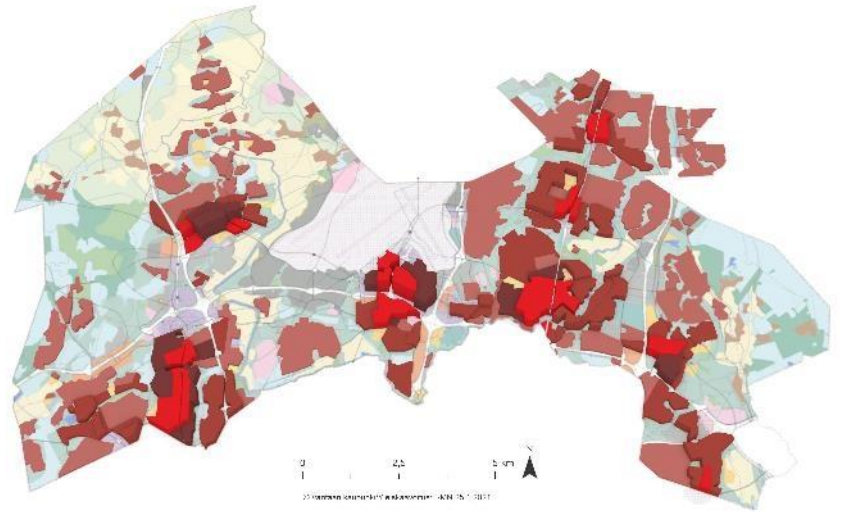
Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Suunnittelualueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joilla kaupunkirakenteen uudistuminen mahdollistaa nykyistä selkeästi korkeammat rakentamistehokkuudet 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



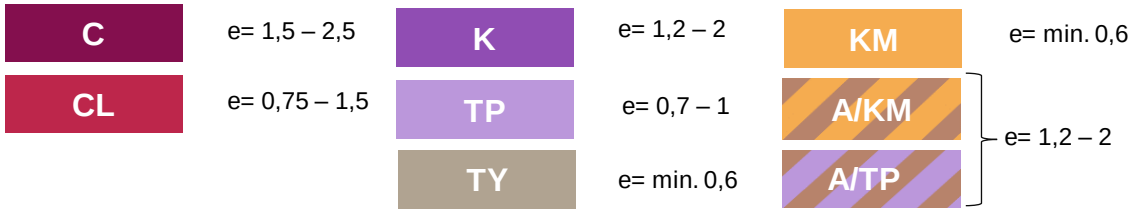
Kuva 36. Yleiskaavan 3d-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista

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

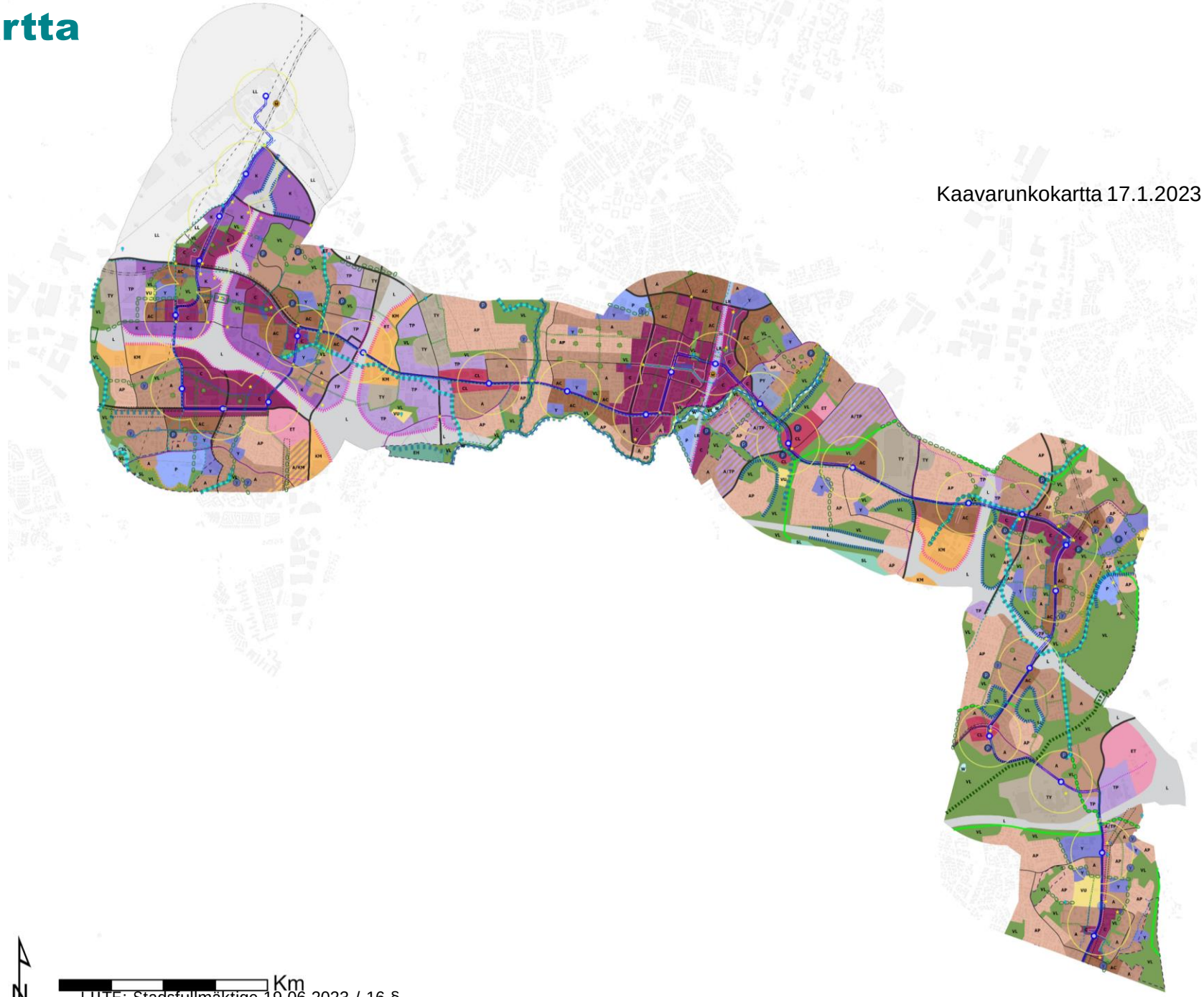


Kuva 37. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

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

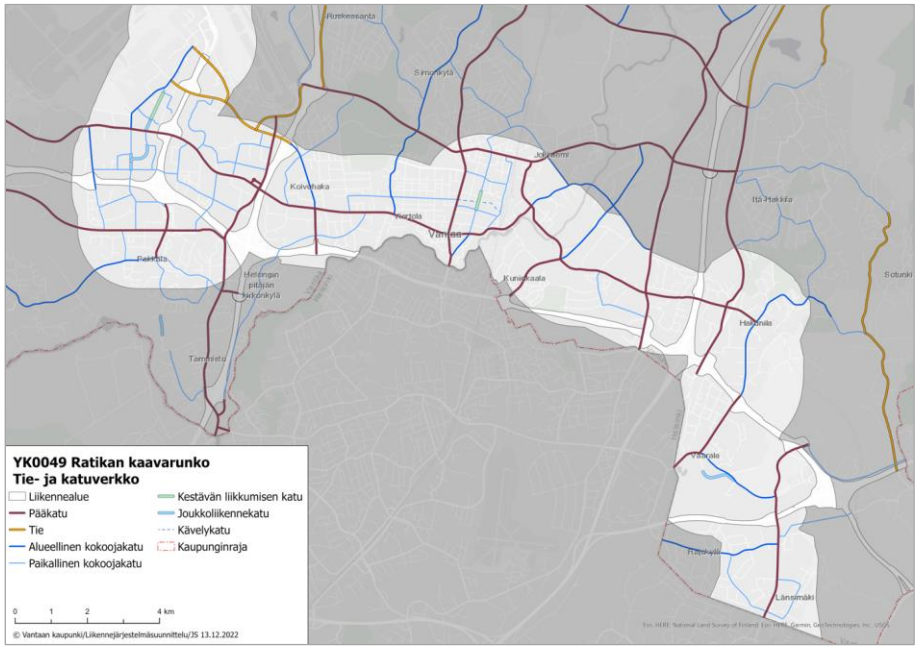
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja

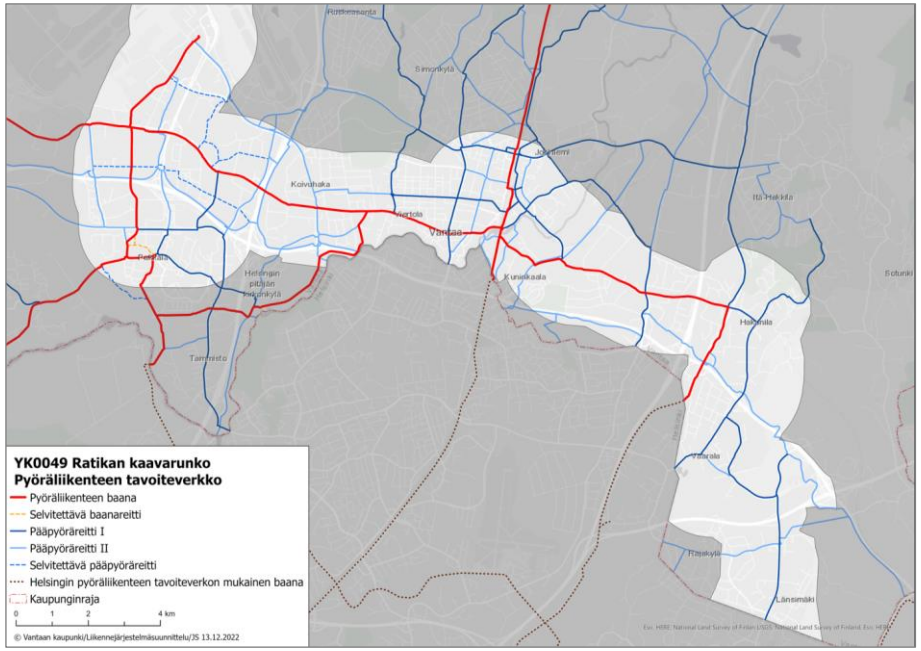
Kaavarunko täydentää ja tarkentaa yleiskaavassa esitettyä tie- ja katuverkkoa. Yleiskaavan tapaan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät on merkitty kaavarungossa liikennealueina. Muu tie- ja katuverkko on merkitty kahdella merkinnällä, jotka ovat *pääkatu tai tie* sekä *alueellinen 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.





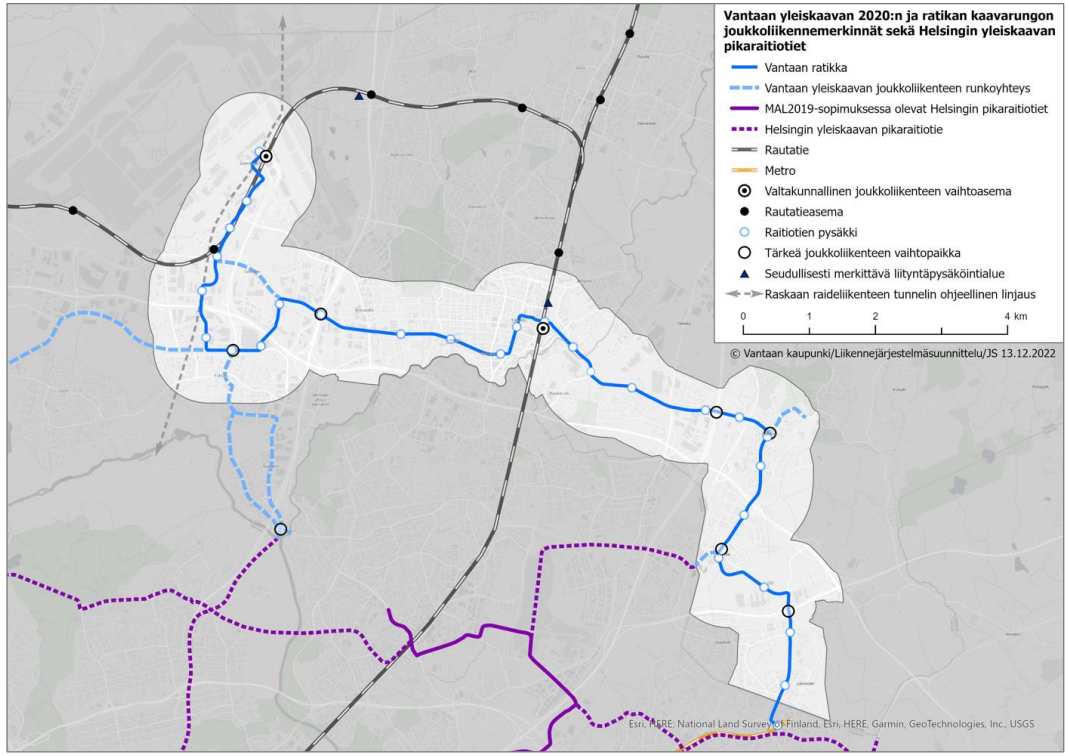
Kuvat 40 ja 41. Tie- ja katuverkon sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon teemakartat

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.

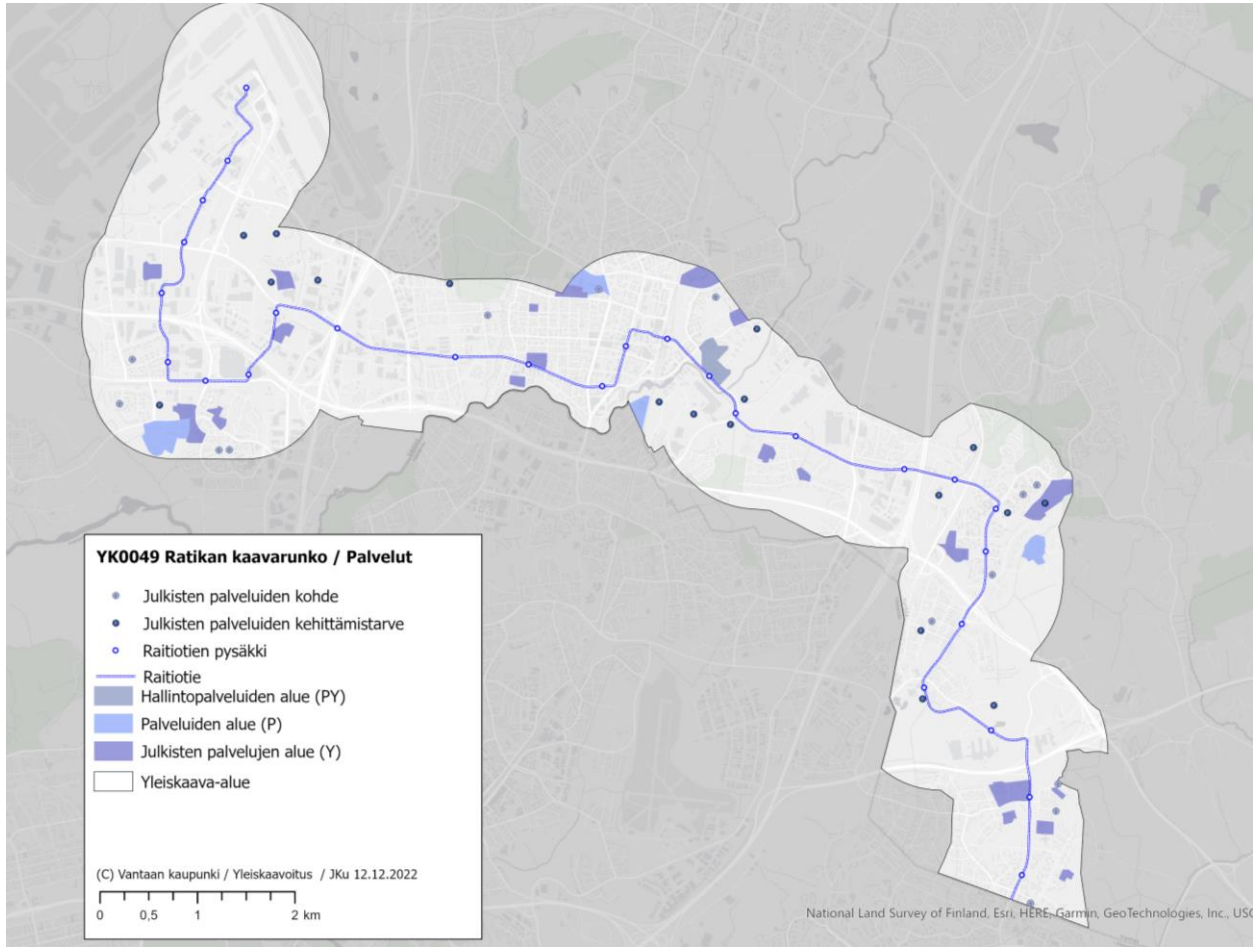
Ratikan varren kaupunkikehitys ja sen mahdollistama asukasmäärän kasvu tarkoittaa luonnollisesti myös palvelutarpeen kasvua. Voimakkaimmin kasvu näkyy varhaiskasvatus- ja perusopetuksen palveluiden tarpeessa. Ratikan kaavarunkotyön yhteydessä tarkentuneet kasvuluvut tuottavat palvelutarpeen 20 päiväkodille 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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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.

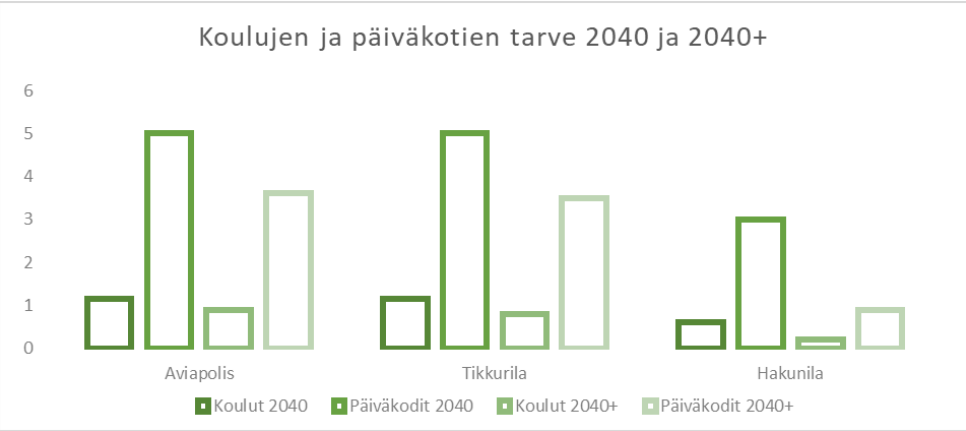
Kaavarunkokartalla on osoitettu aluemerkintöinä olemassa olevien kohteiden lisäksi sellaiset tulevat palvelut, joiden sijainti on jo tiedossa. Symboleilla on osoitettu uusia palvelutarpeita, joiden sijaintia ja aluevarauksen laajuutta tulee selvittää tarkempien suunnitelmien, kuten asemakaavojen laadinnan 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.



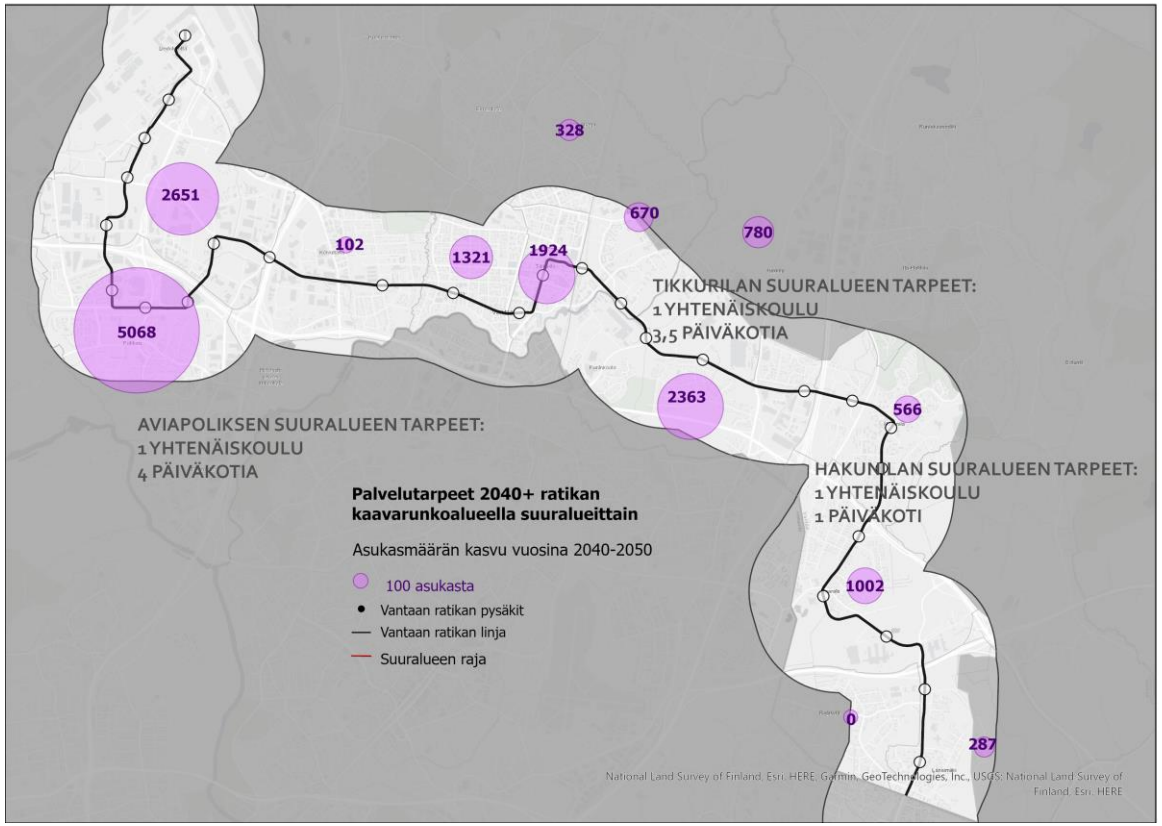
Kuva 48. Lähipalvelut ratikan kaavarungossa

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+

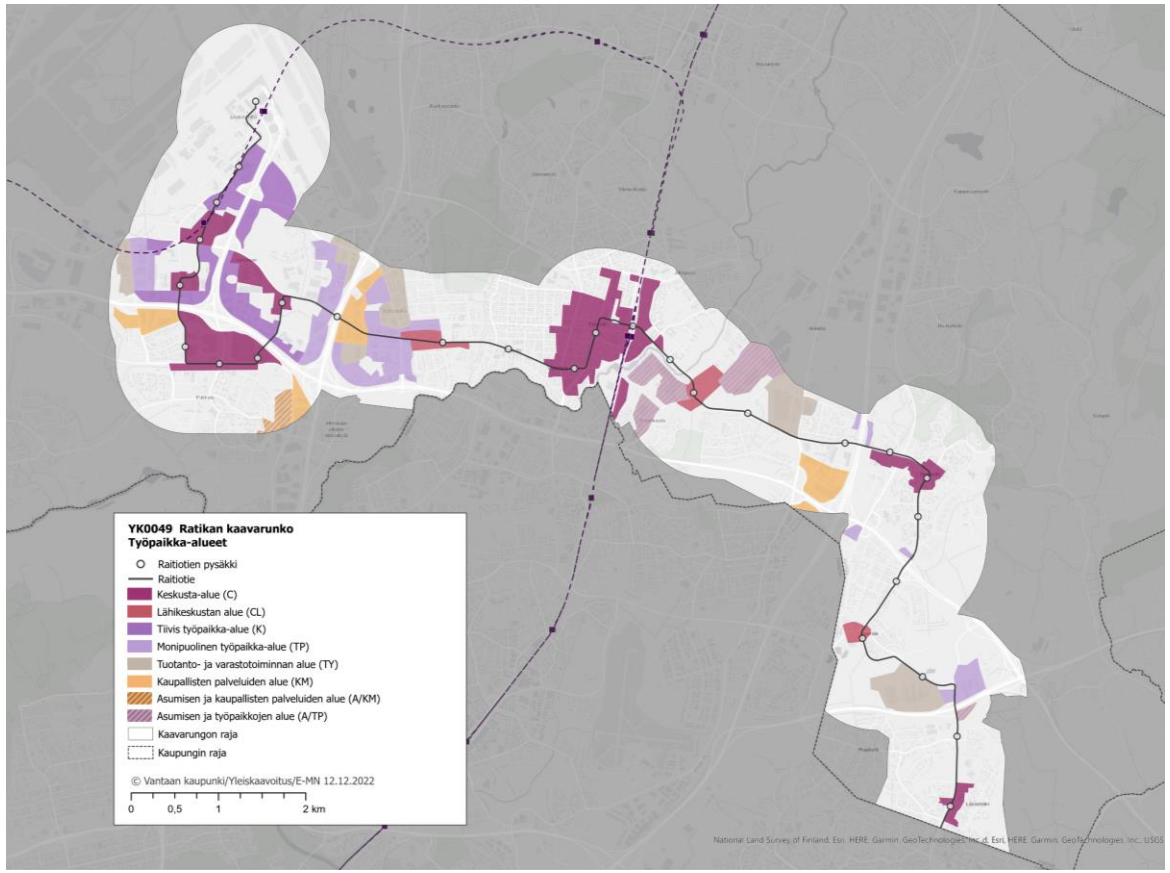
Elinkeinot ja työpaikat

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)

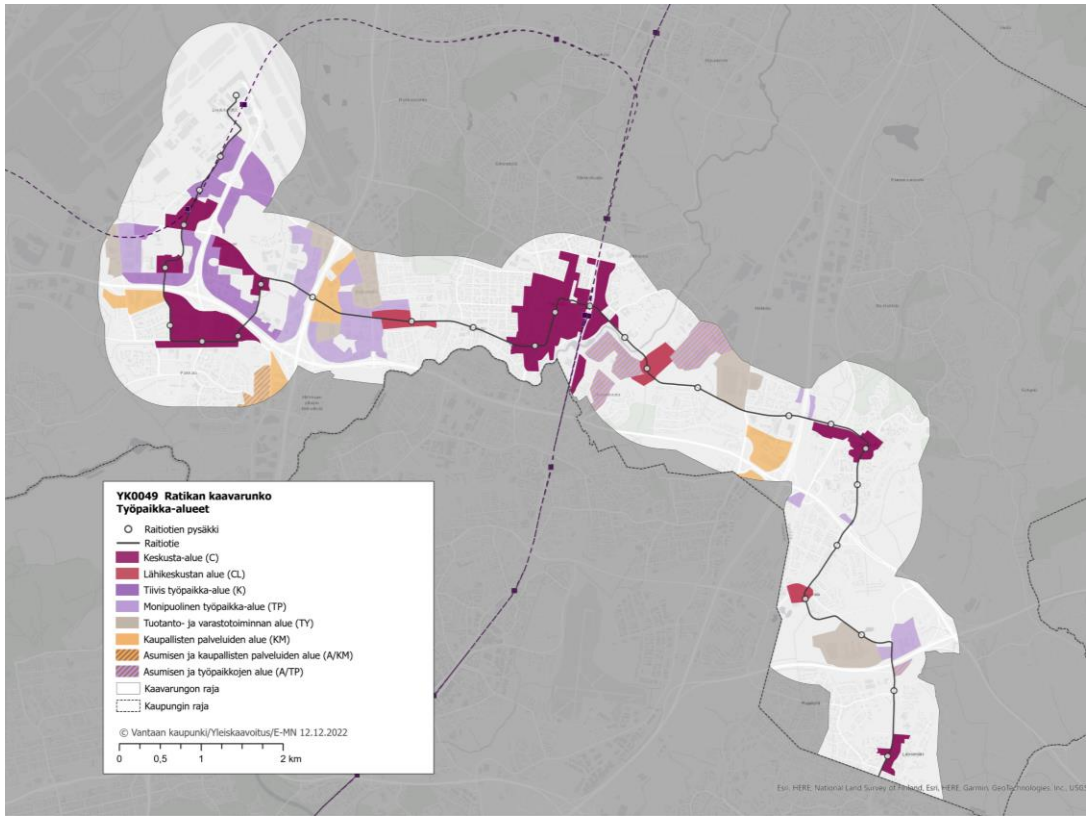
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä

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

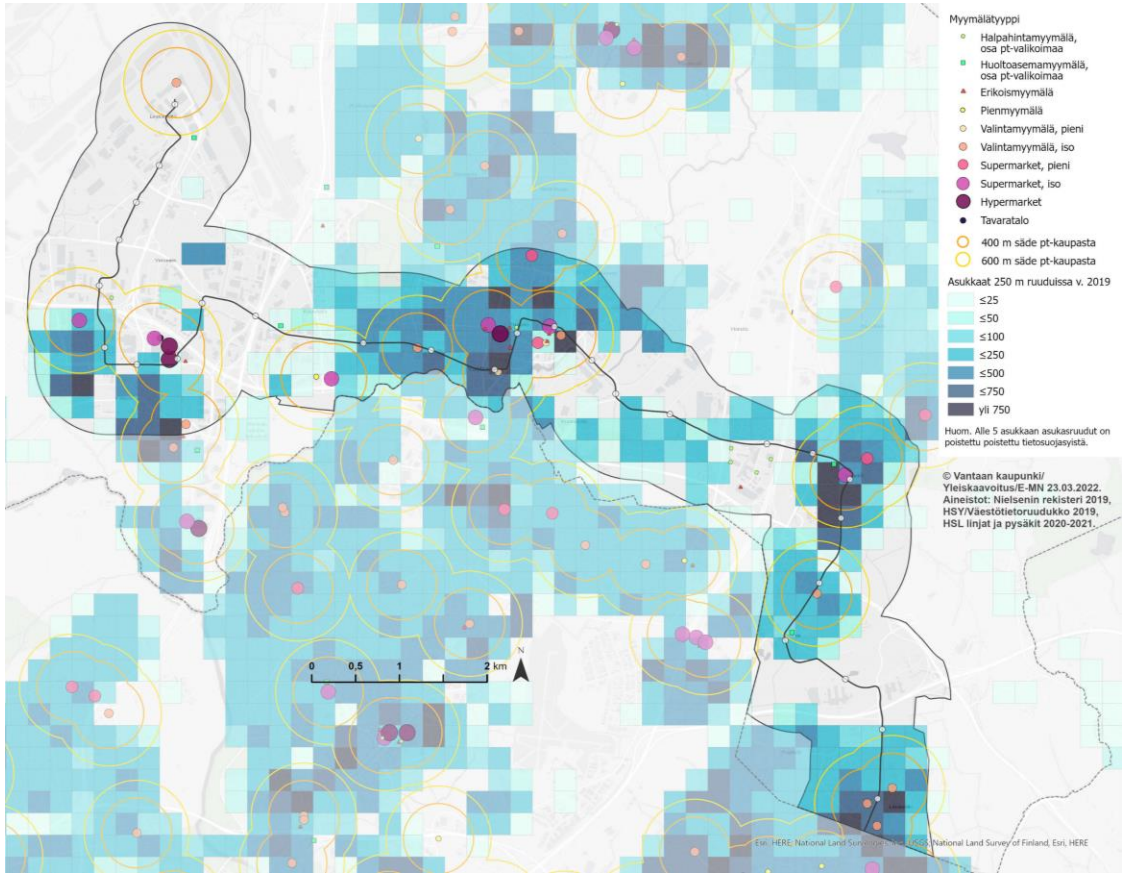
Yleiskaava 2020:n keskeisenä periaatteena kaupan ohjaamisessa on keskustojen ensisijaisuus monipuolipuolisina kaupan ja palveluiden alueina. Tähän linjaukseen ohjaa myös lainsäädäntö sekä yleiskaavatyötä tukenut maakuntakaava. Ratikan kaavarunkoalueella näitä keskustoja ovat Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila, 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.

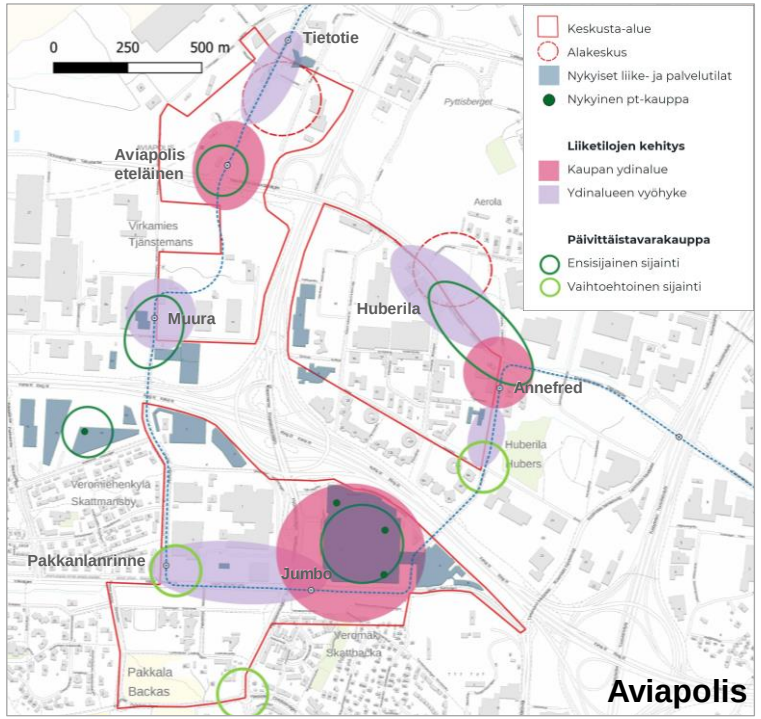
Kuva 58. Keskustojen palveluprofiilit. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

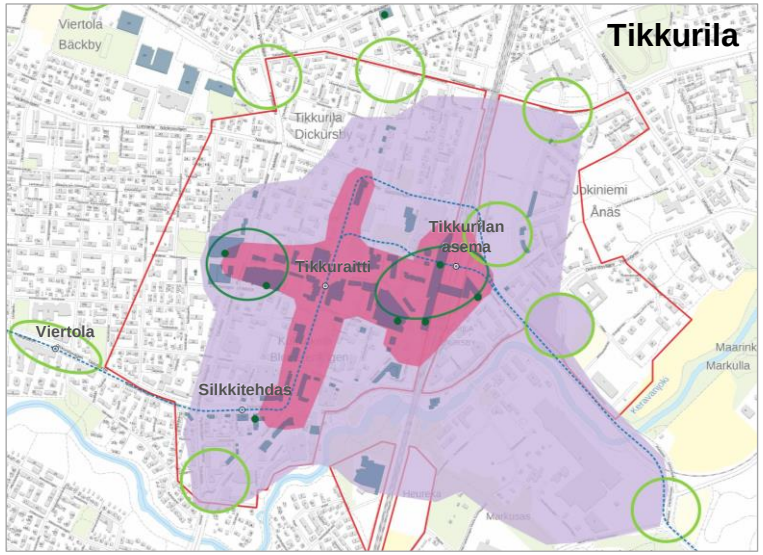
Kaupan ydinalueet keskittyvät Aviapolis eteläisen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin (kuva 59). Ydinalueen vyöhykkeet sijoittuvat puolestaan Aviabulevardilla Tietotien pysäkille saakka, Muuran pysäkkiympäristöön, Pakkalanrinteen ja Jumbon pysäkkien väliselle akselille sekä Tikkurilantien ja Rälssitien 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.



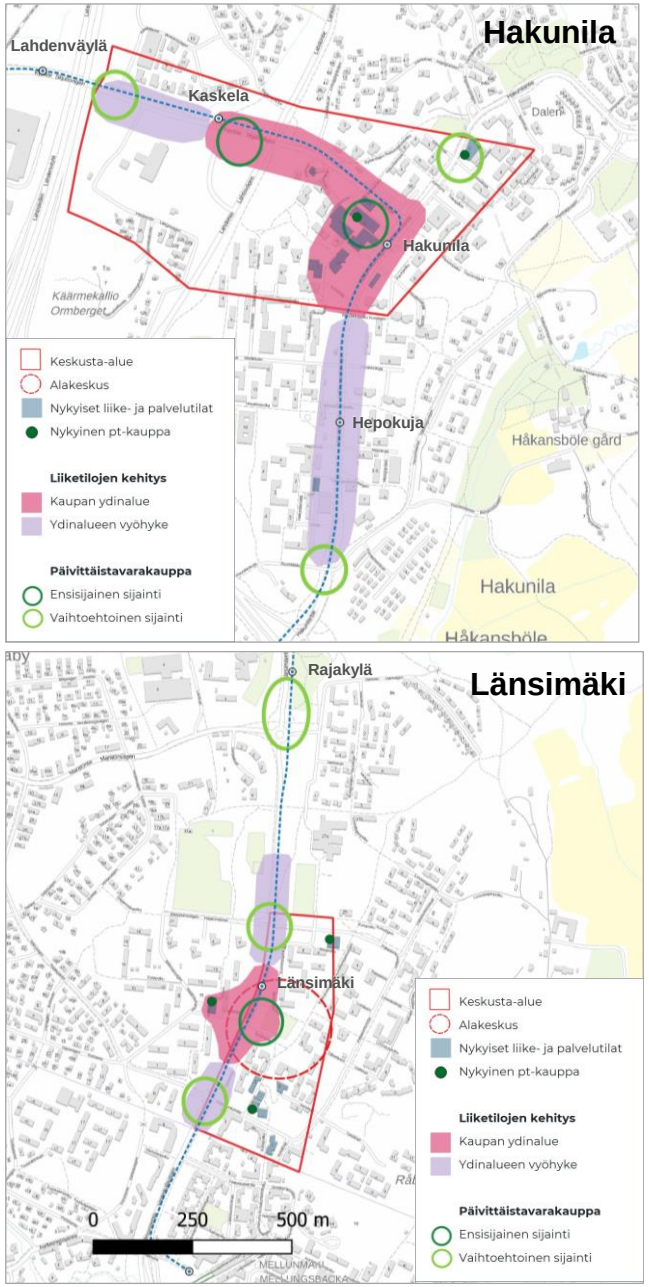


Kuvat 59 ja 60. Aviapoliksen ja Tikkurilan keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Huom. Ratikkapysäkeistä puuttuvat Flamingon sekä Jokiniemen pysäkit.
Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

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)

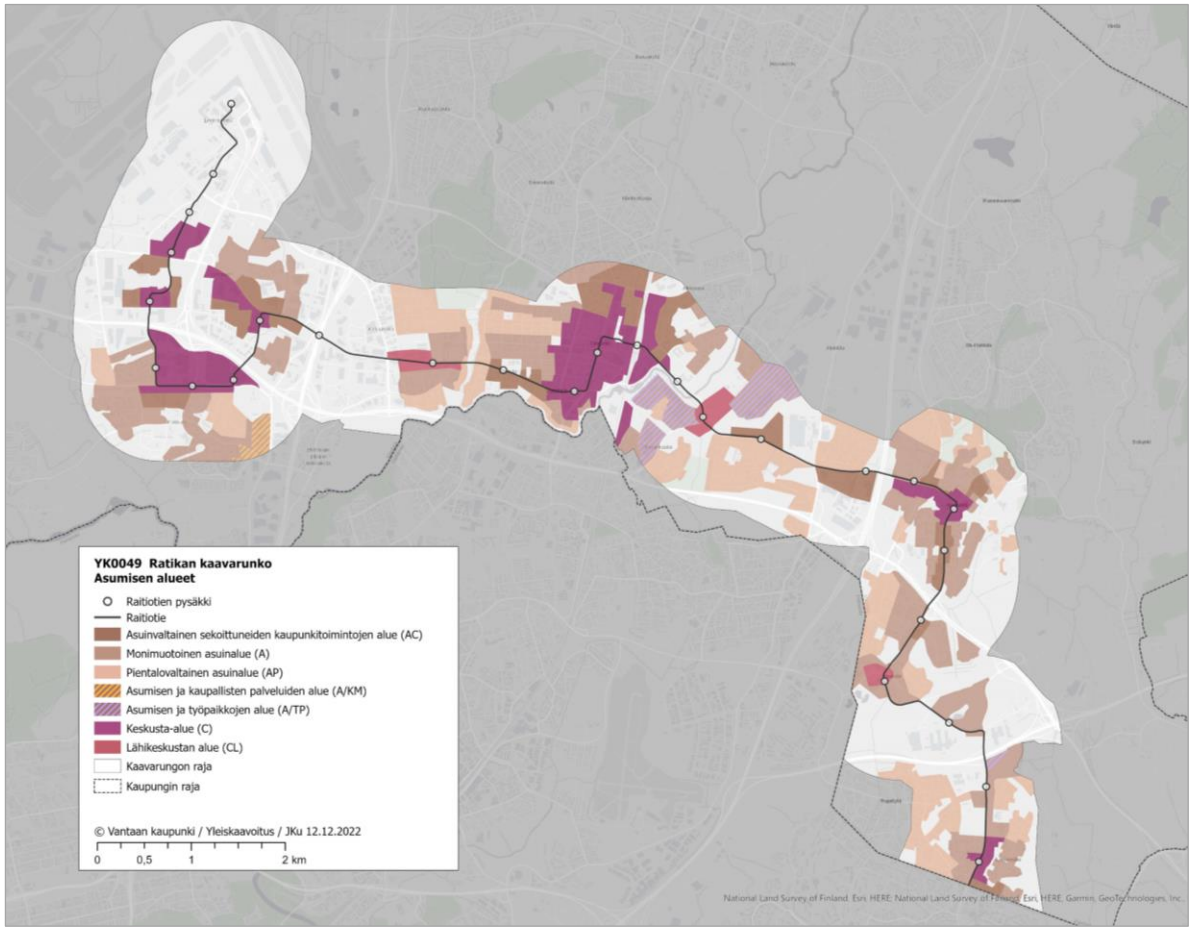
Asuminen

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.

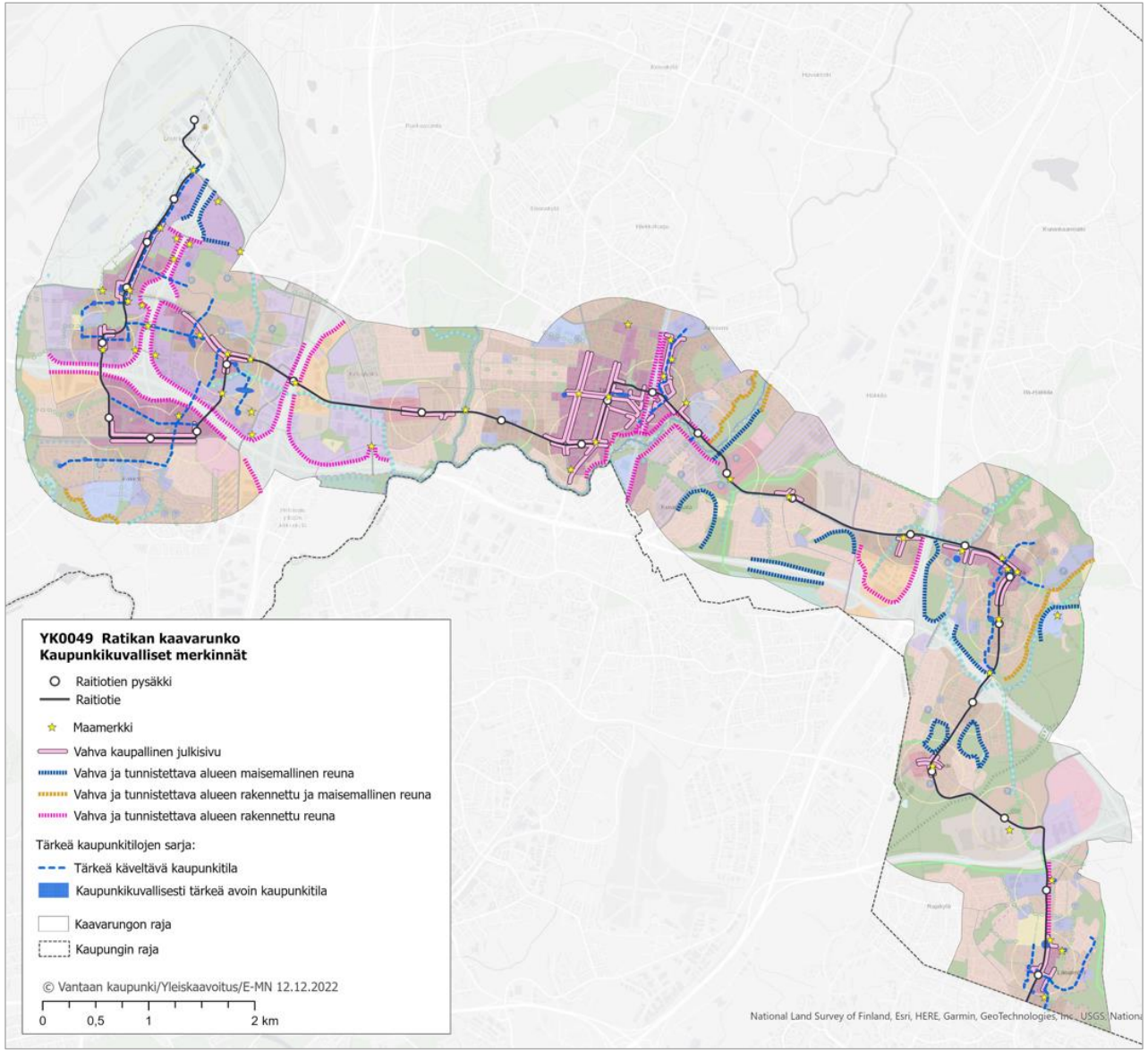
Kuva 64. Havainnekuva Tikkurilasta Silkkitehtaantien alueelta

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

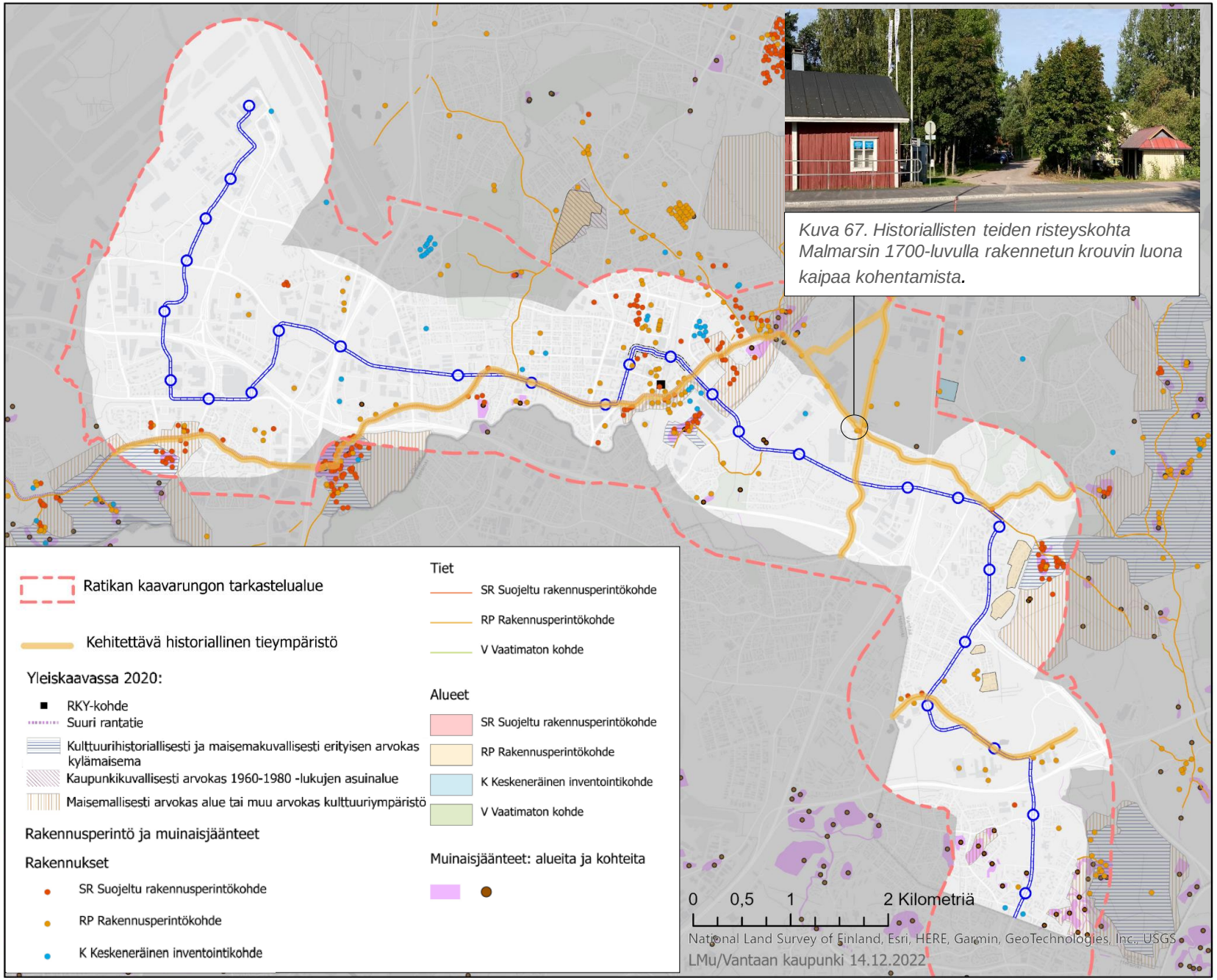
Kulttuuriympäristö

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.

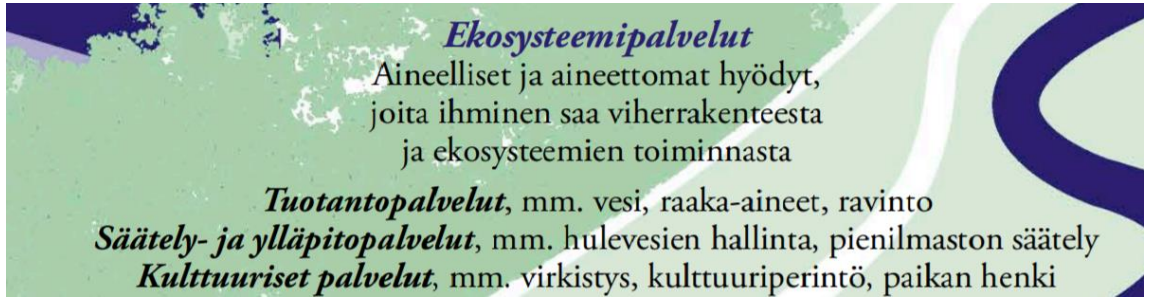
Rakennettavaksi varatut alueet kehotetaan rakentamaan mahdollisimman vehreiksi, jolloin myös niillä syntyy ekosysteemipalveluja. Ratikan kaavarungon yleismääräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja 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.

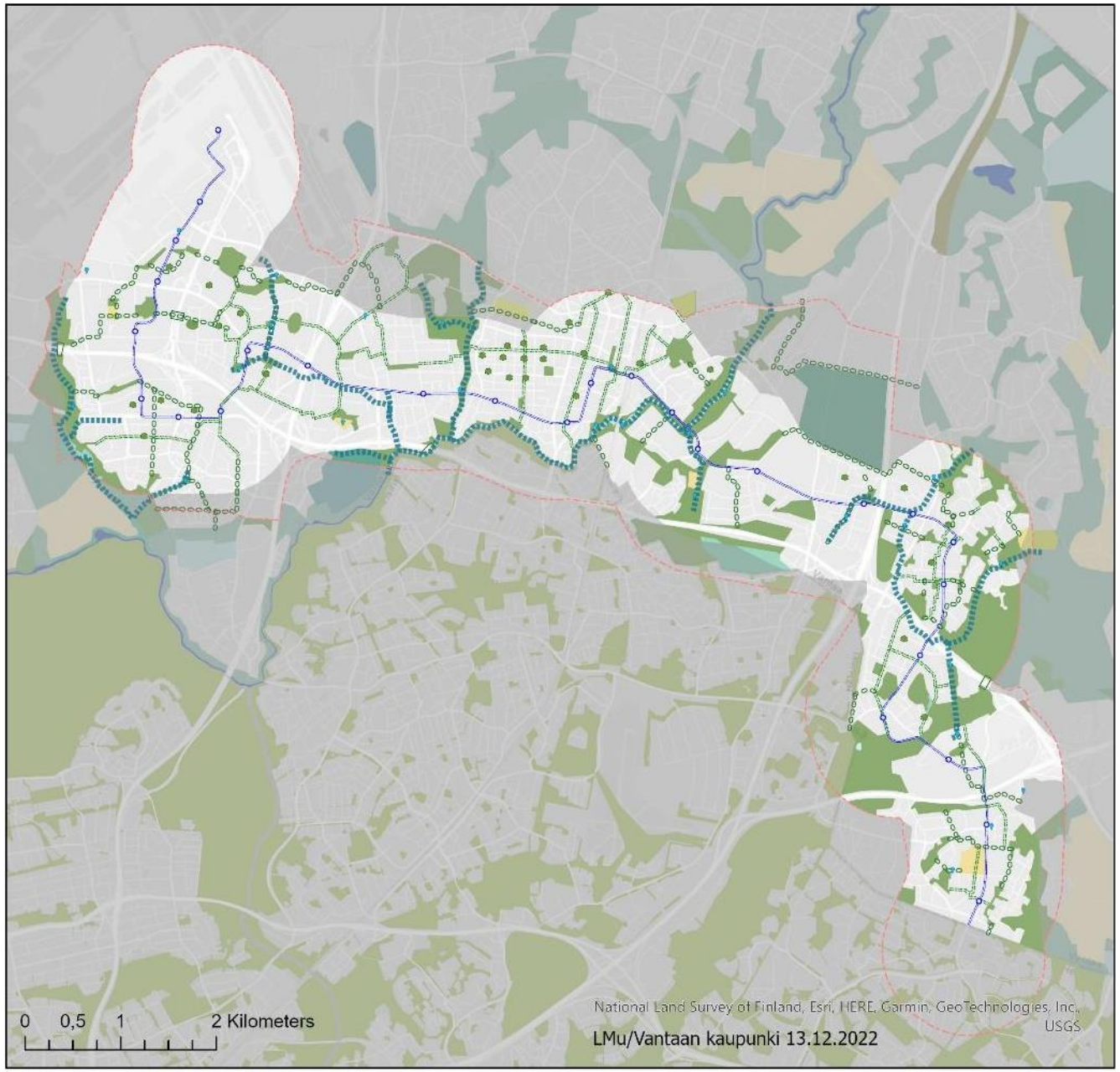
Tuotantopalvelut, esimerkiksi viljeltävä ravinto, marjastus ja sienestys sekä käyttövesi

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

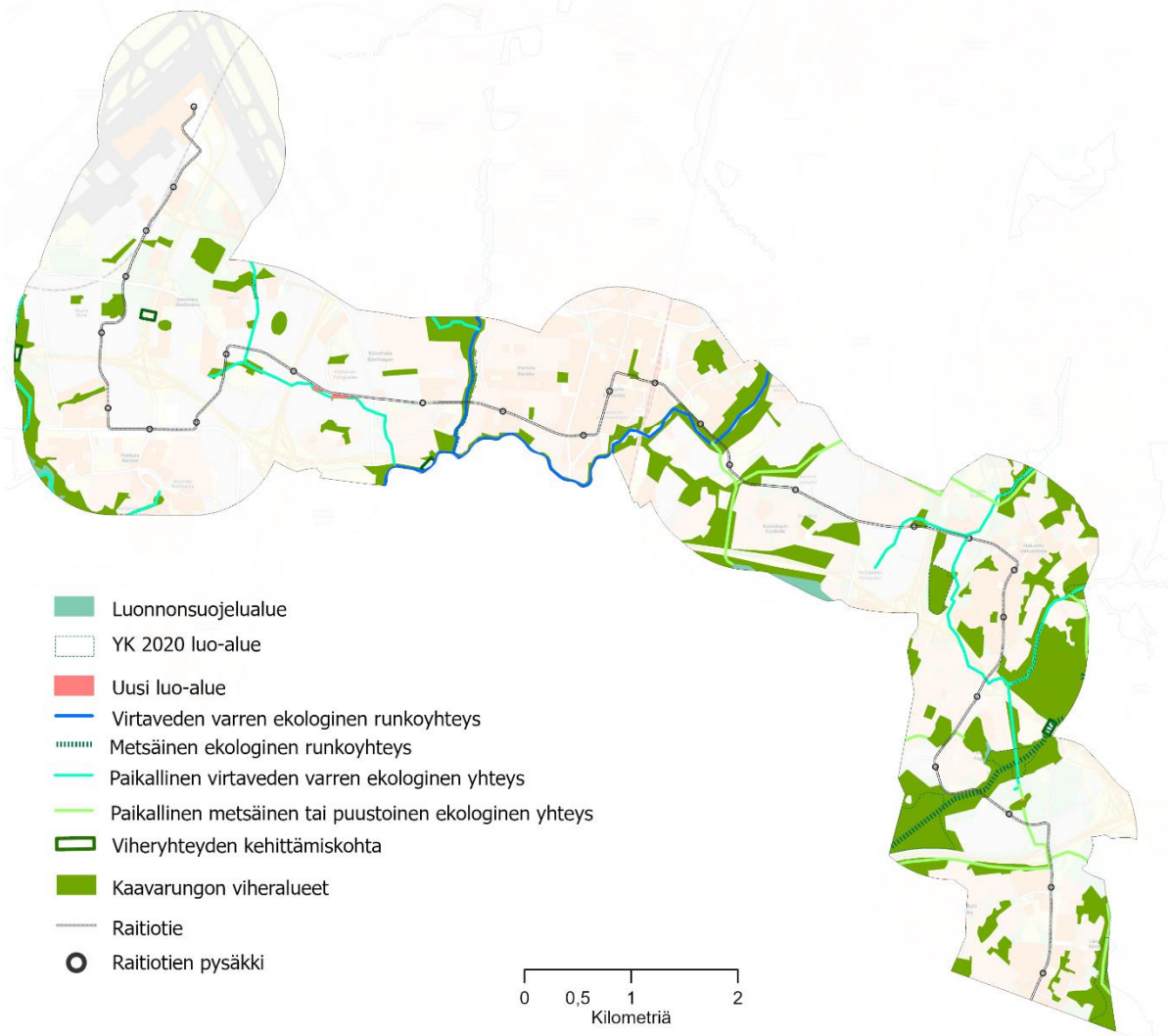
Ekologinen verkosto

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.

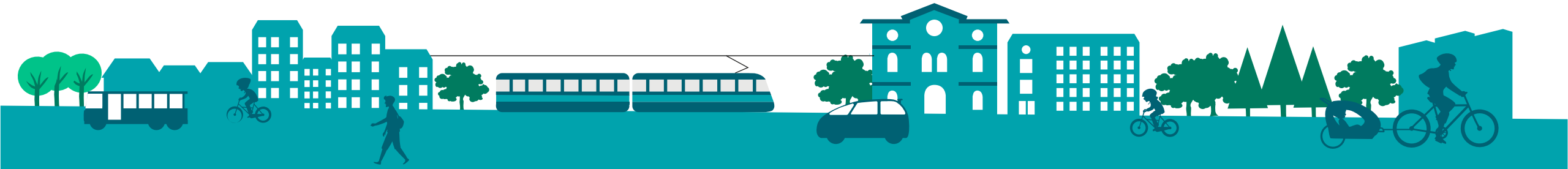
Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä osoittaa virtavesien verkoston, jota tulee vaalia ja kehittää paikallisesti tärkeänä luontoarvona ja vesilain hengessä.

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.

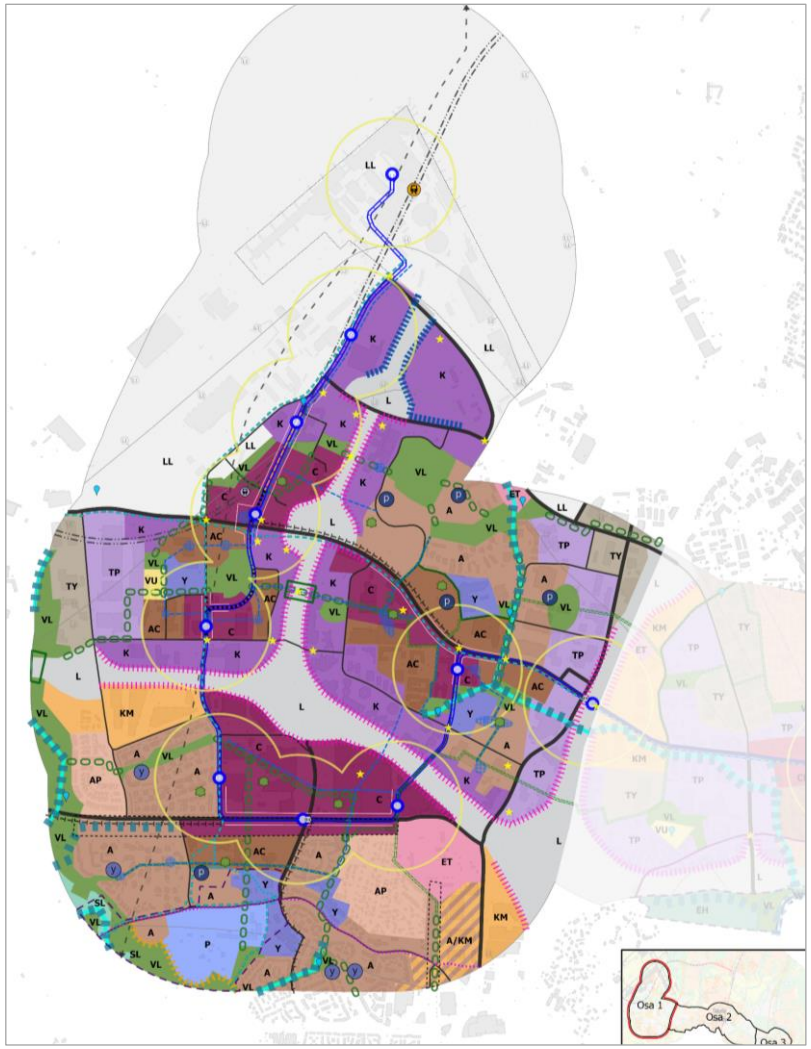
Kuva 78. Fazerilan pohjoisen lammen luo-alueelta, joka on viitasammakon lisääntymisaluetta.

Kuva 79. Kirkonkylänojan luo-alue, jonka arvokas puroluonto on osa paikallista virtaveden varren ekologista yhteyttä.

Ratikkakaupunki suuralueittain



Ratikkakaupunki Aviapoliksessa

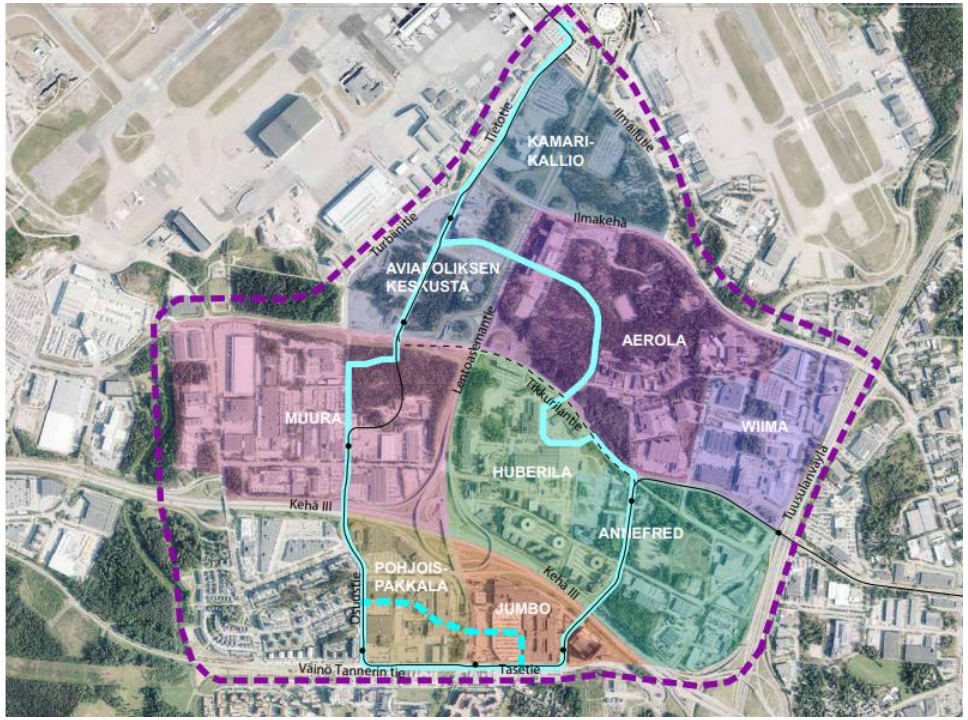


Ratikkakaupungin tarinassa kuljetaan ratikan reittiä lännestä itään, ja havainnoidaan alueittain, kuinka ratikan ja siihen perustuvan kaupunkikehityksen toteuttaminen voivat vaikuttaa reitin varren omaleimaisten kaupunginosien identiteettien vahvistamiseen ja kehittämiseen, alueiden erottautumiseen toisistaan 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.

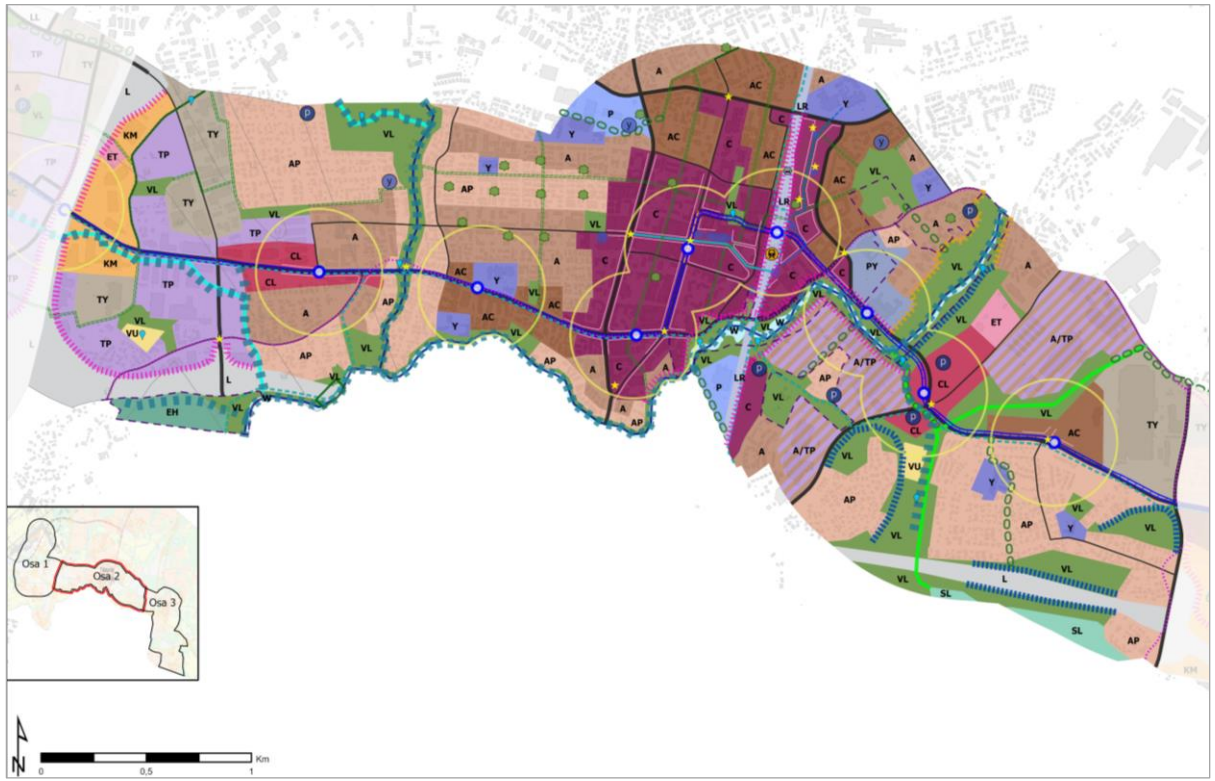
Annefredin alue Aerolan eteläpuolella on ratikkapysäkin ympärille rakennettava alakeskus, joka muodostaa parin viereisen Huberilan kanssa. Tikkurilantien varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin nauhamaisesti. Aerolan ja Huberilan alueelle sijoittuu useampi oppilaitos, ja tulevaisuudessa 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.

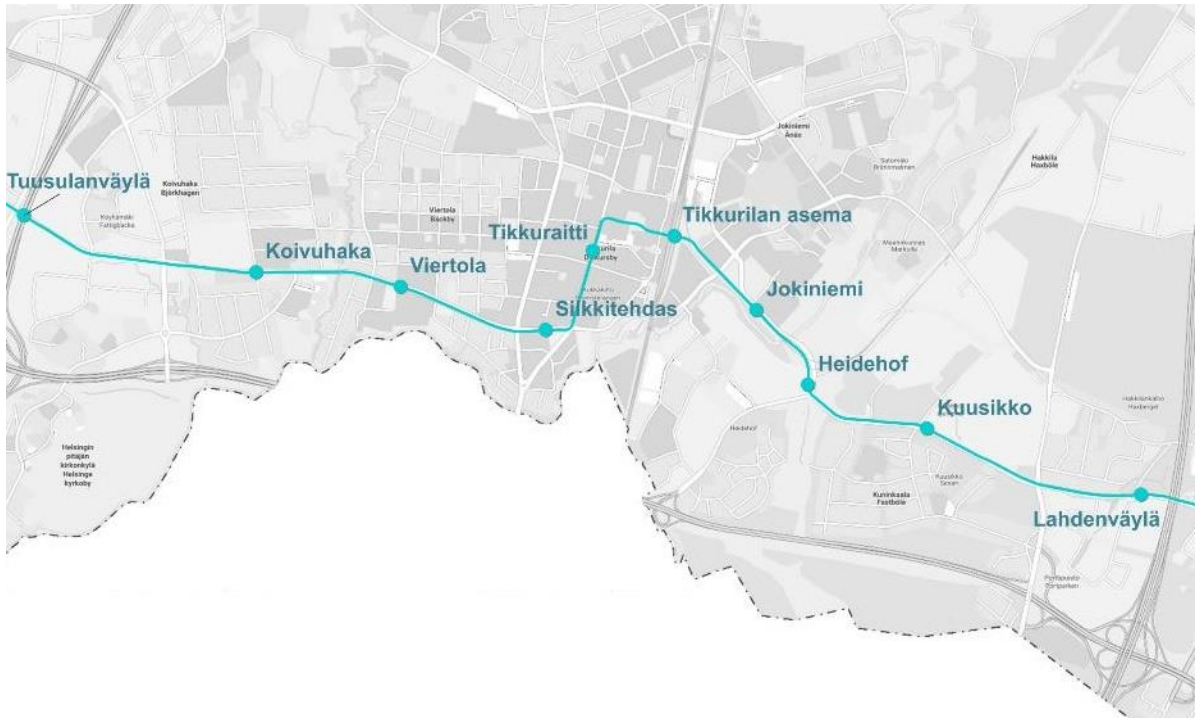
Kuva 85. Havainnekuva Annefredinpuistosta

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.

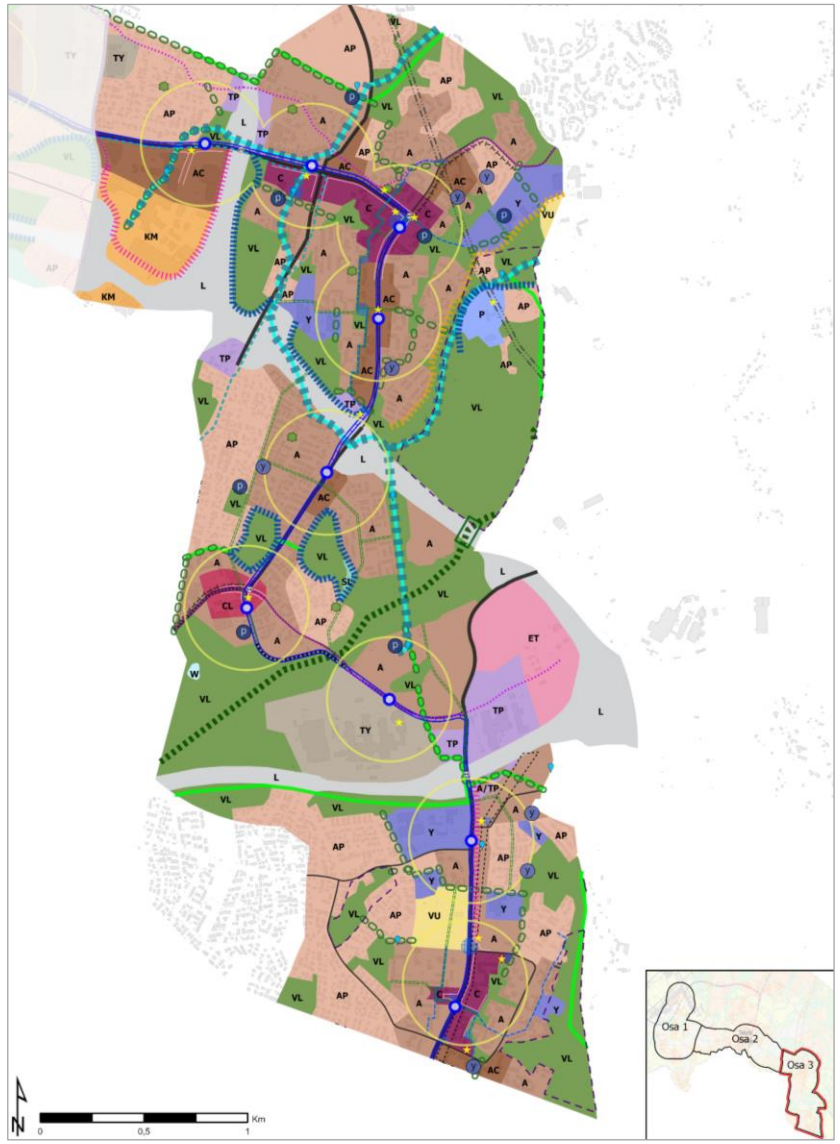
Kuusikossa Variskallio on osa ekologista ja virkistysalueverkostoa, joka liittyy Kalkkikallion luonnonsuojelualueeseen. Arvokas avokallio ja kalliometsä, jossa on havaittu mm. kuusitiainen, säilyy. Untipakan komea kalliomäki ja kalliometsä sekä etelärinteen tuore kangasmetsä säilytetään maiseman ja luonnon 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.

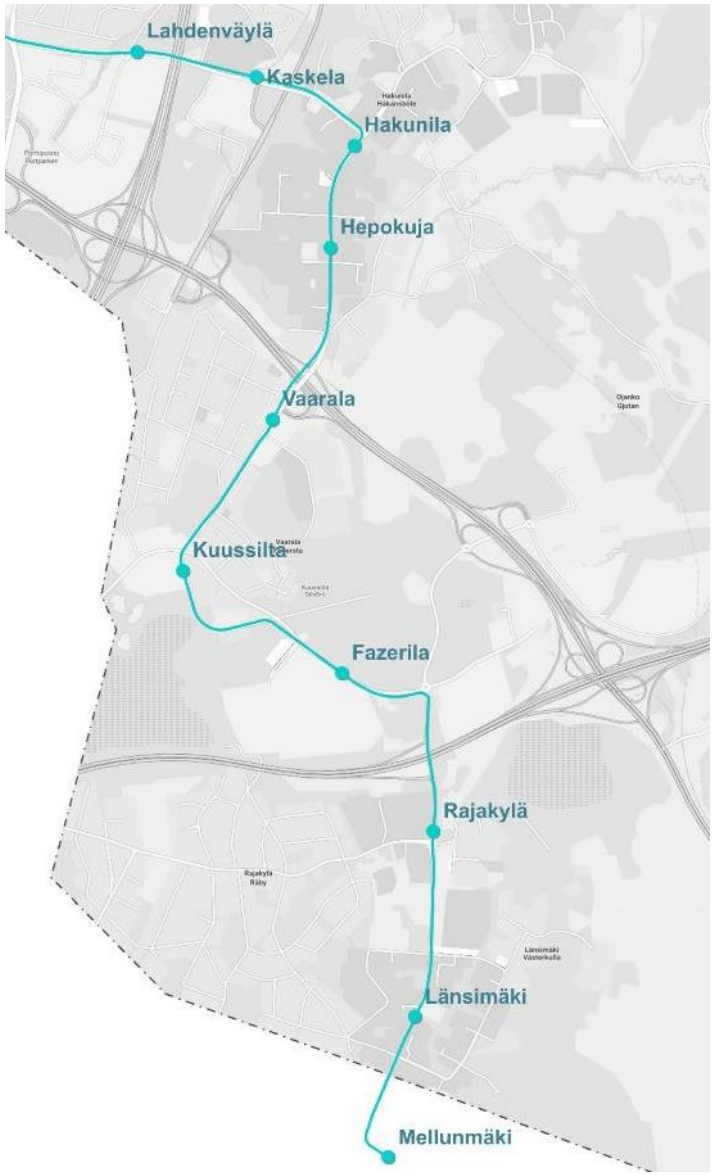
Kormuniitynojan latva Porttipuistossa on esitetty siniverkoston osana. Jos alue alkaa kehittyä asumiseen, voidaan kehittää keskeinen hulevesipuisto (ks. kuva). Porttipuiston Kyytitien puoleinen korttelirakenne uusiutuu asuinvaltaisena sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueena. Eteläpuoli säilyy edelleen 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.

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.

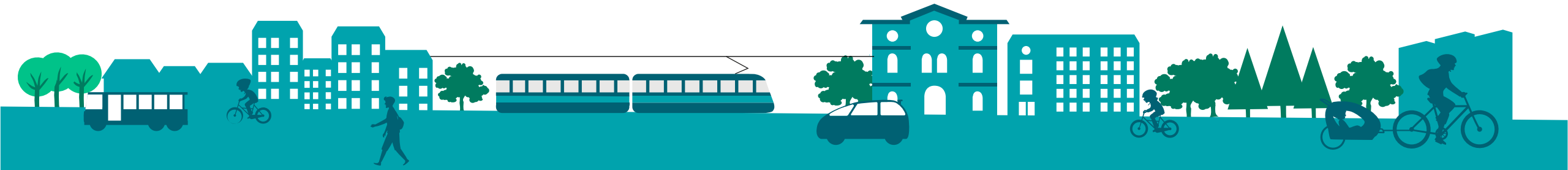
Länsimäen pohjoisosaan on Länsimäen kaavarungossa suunniteltu uusi asuinalue, jonka rakennuskanta olisi pienimittakaavaisempaa ja monimuotoisempaa kuin kaupunginosan keskustassa. Asuinalueen keskelle on ideoitu monikäyttöviherkatu ja kadun päähän suopuutarha, johon puhtaita hulevesiä johdetaan.

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

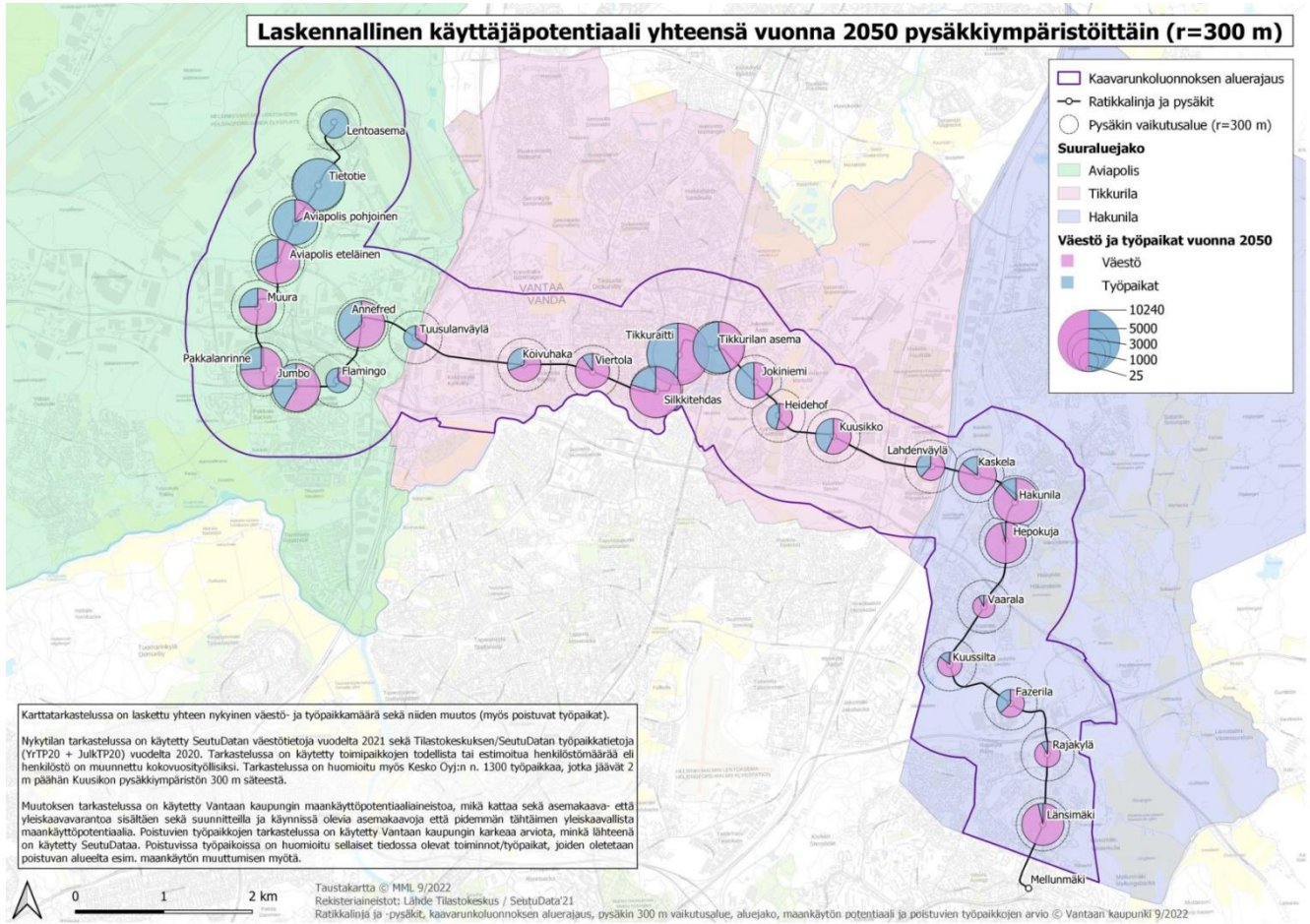
- Kaavarunko luo Vantaan keskeisille alueille merkittäviä kasvun edellytyksiä ja samalla mahdollisuuksia kehittää, eheyttää ja uudistaa kaupunkirakennetta.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Keskeiset ja 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:

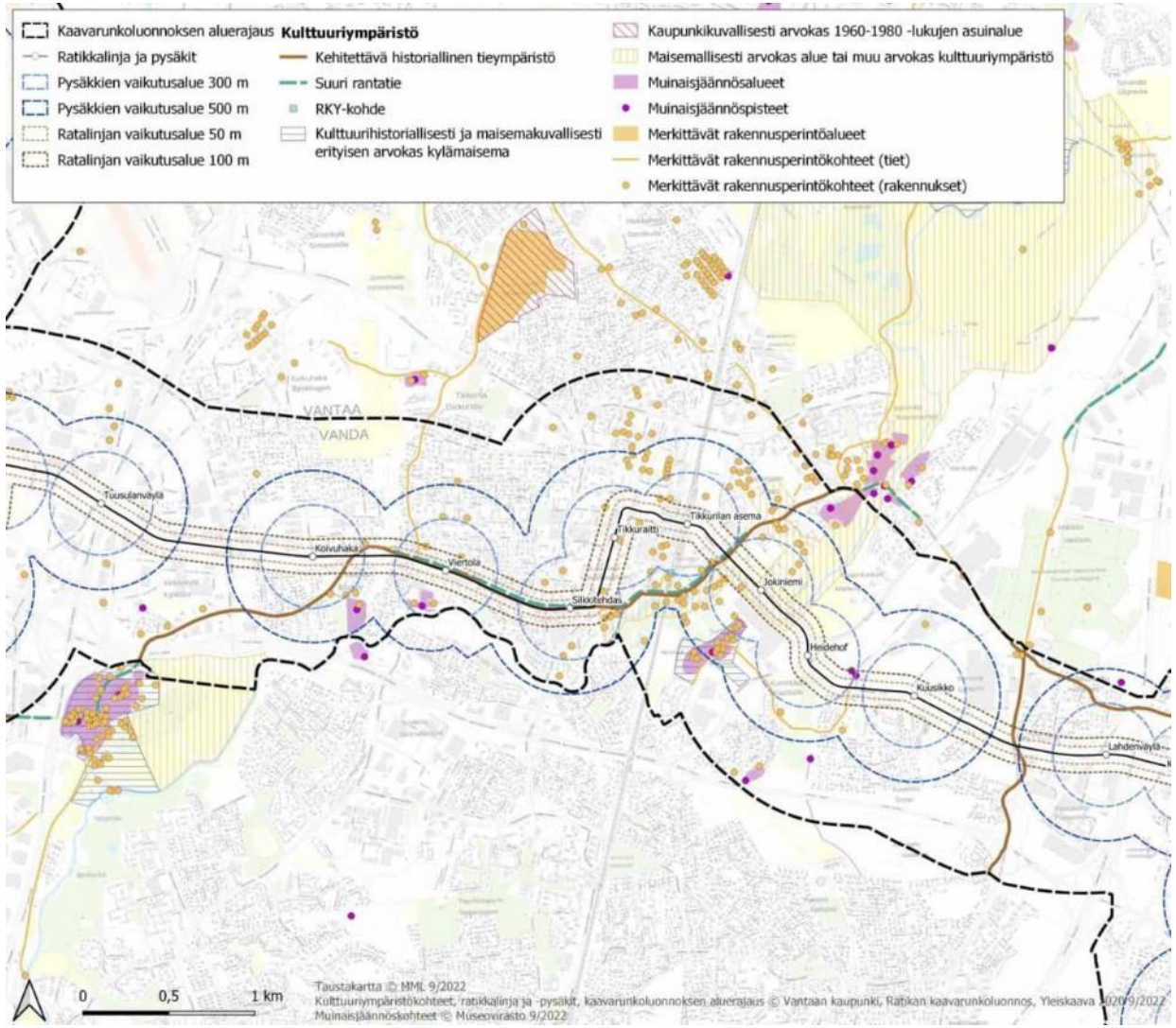
- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

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

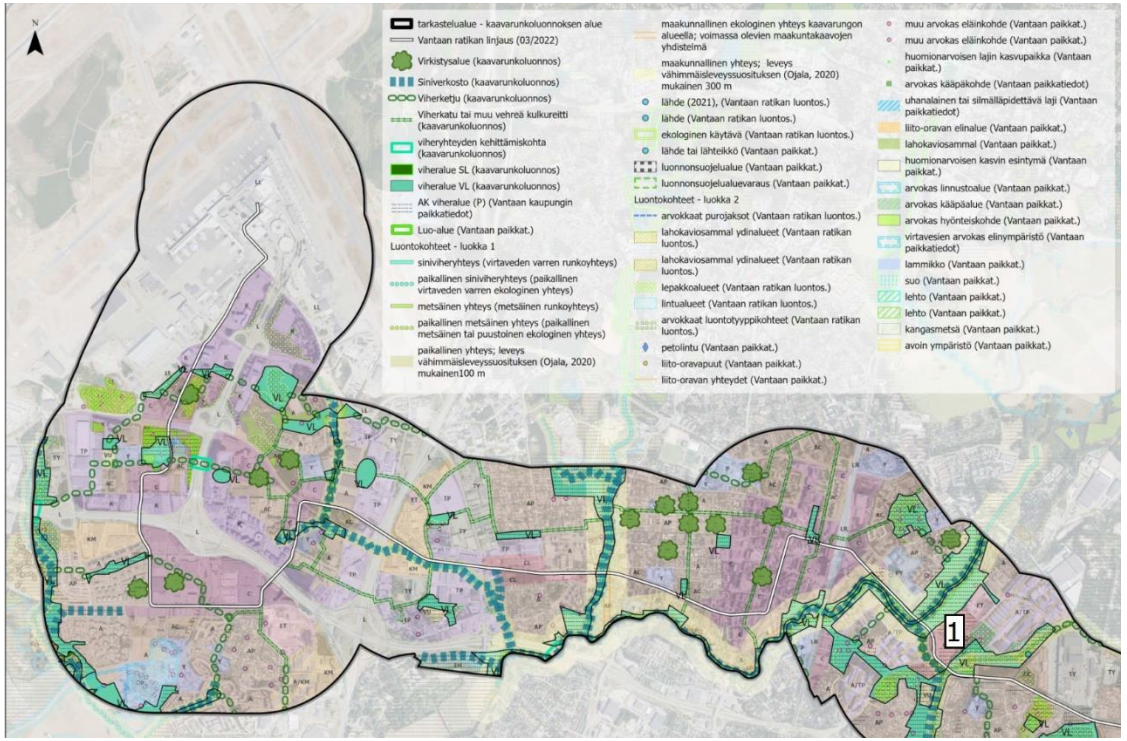
- Viherpeitteen määrä tulee vähenemään määrällisesti noin 290 ha verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 ha.
- Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain rajattu melko kapeasti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.
- 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.

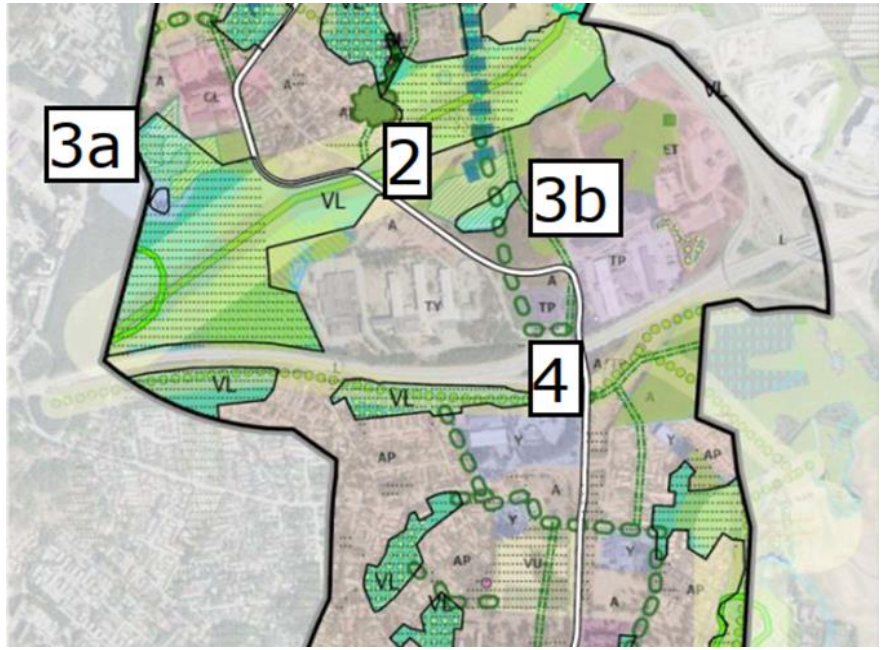


Kuva 101. Luontovaikutusten arvioinnissa huomioidut luontokohteet ja -alueet

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.

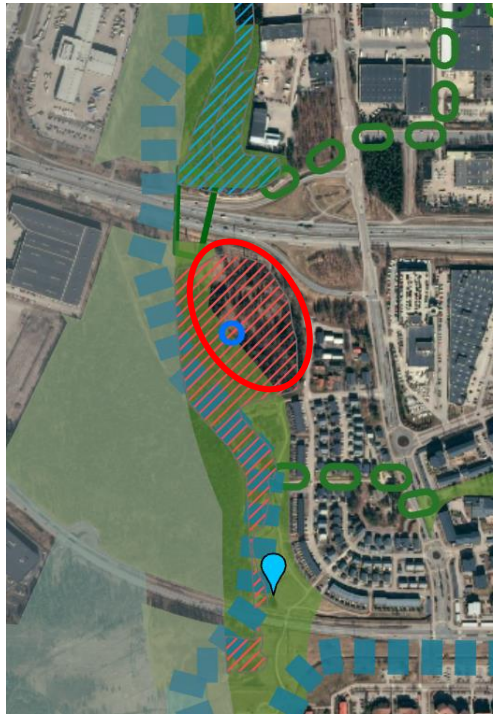
Maisemalliset lähtökohdat tulee ottaa huomioon esim. siten, että arvopuita ja kallioita säilytetään.

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

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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:

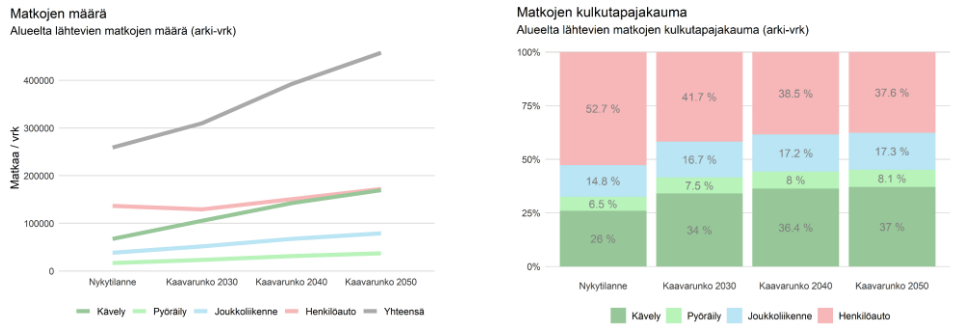
1. Ruuhkamaksujen käyttöönotto
2. Pysäköintimaksujen poisto
3. Ei etätöiden yleistymistä

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

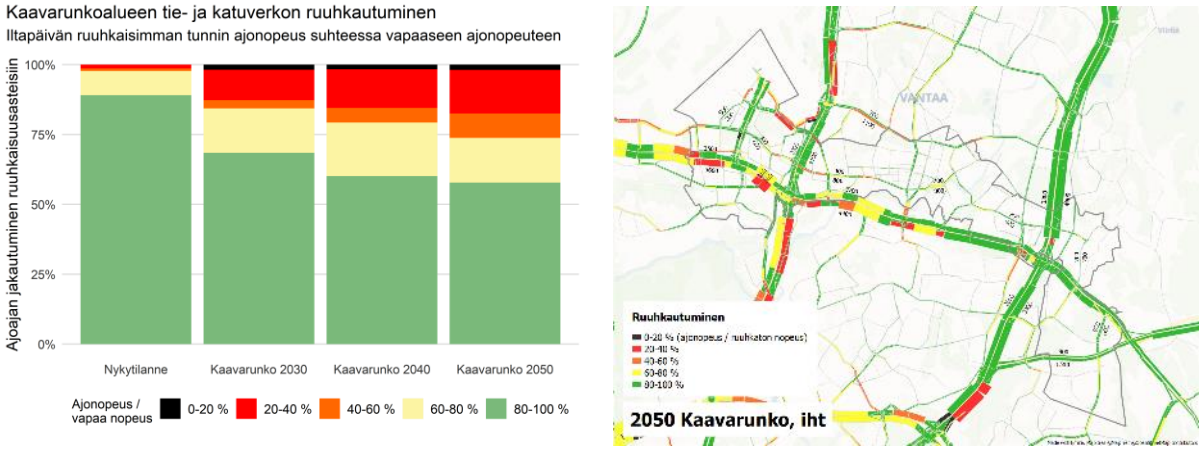
Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

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.

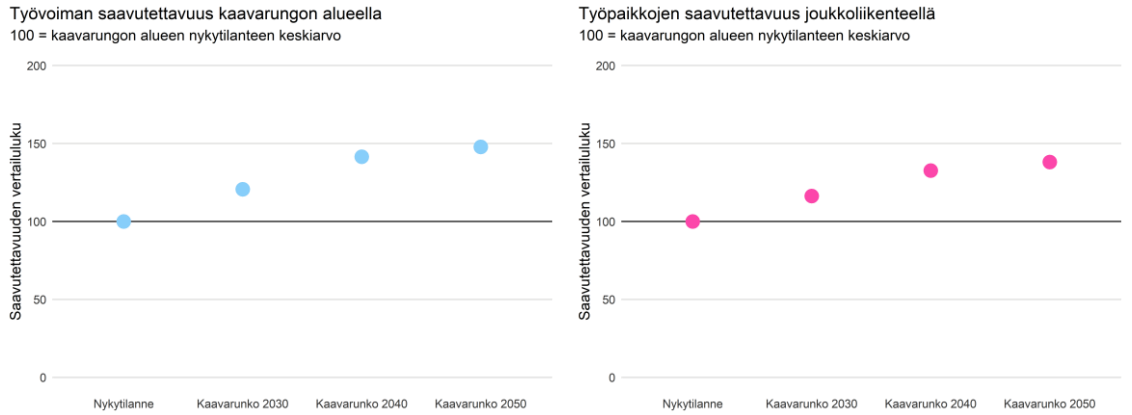
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.



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.

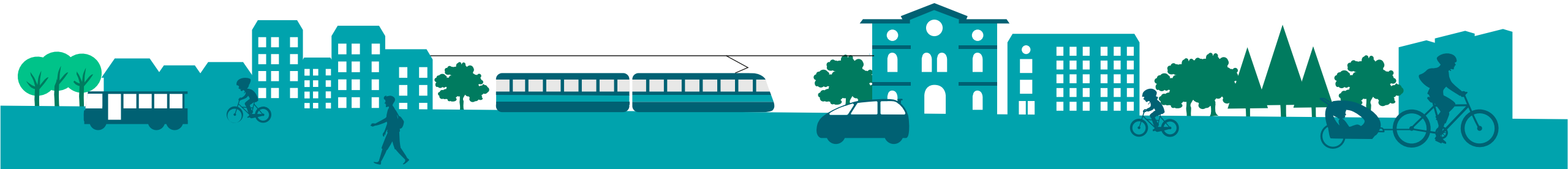


Kuva 110 ja 111. Työvoiman saavutettavuus kaavarungon alueella ja työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

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 19.06.2023 / 16 §

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

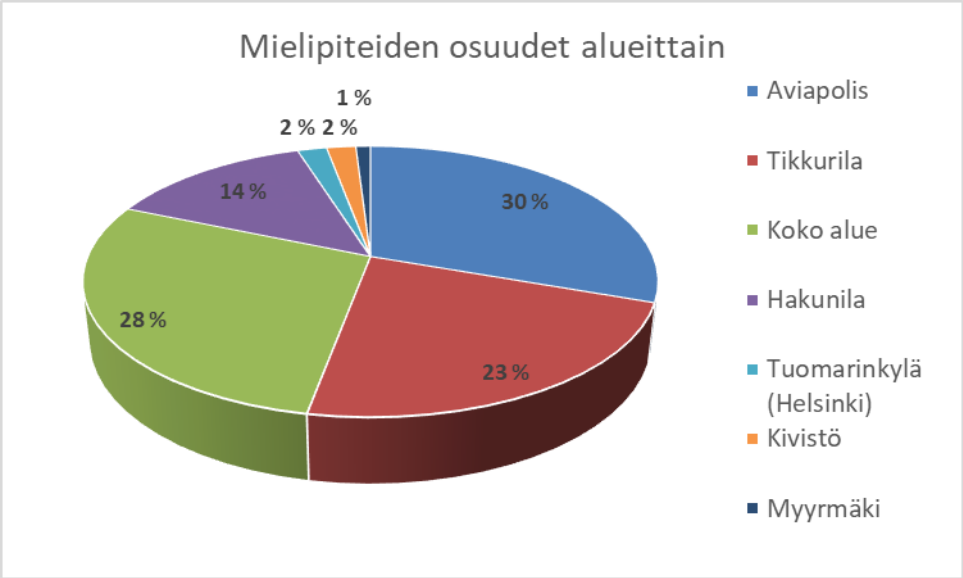
Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää Osallistuvavantaa –verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista 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.

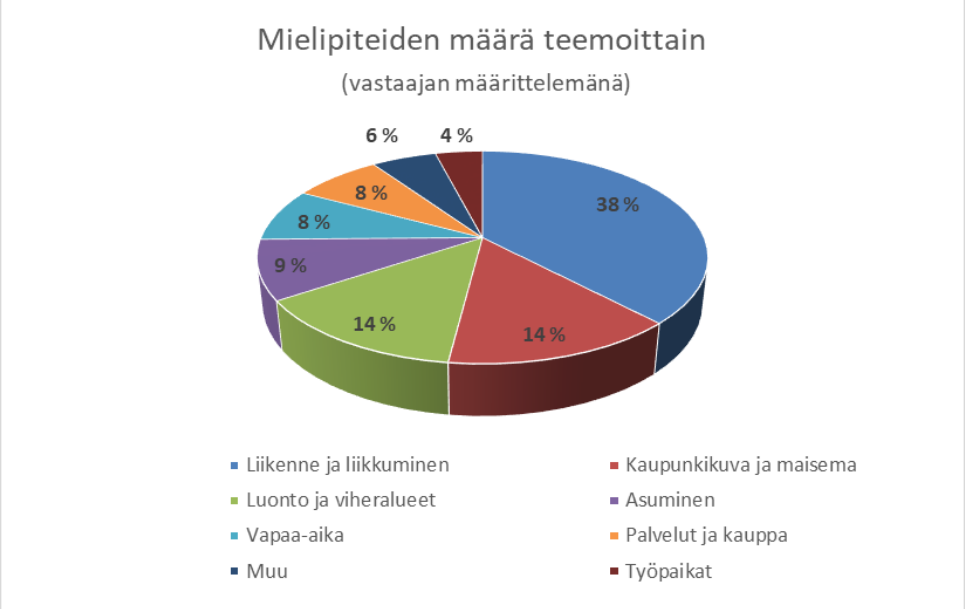
Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät joko koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa, tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on huomioitu ja välitetty eteenpäin kyseisistä aihealueista vastaaville henkilöille tiedoksi jatkosuunnitteluun mm. viheraluesuunnitteluun, liikennesuunnitteluun tai asemakaavoitukseen.

Mielipiteisiin on täydennetty hakasulkeisiin sijaintitietoja, jos se ei itse mielipidetekstistä käy ilmi.

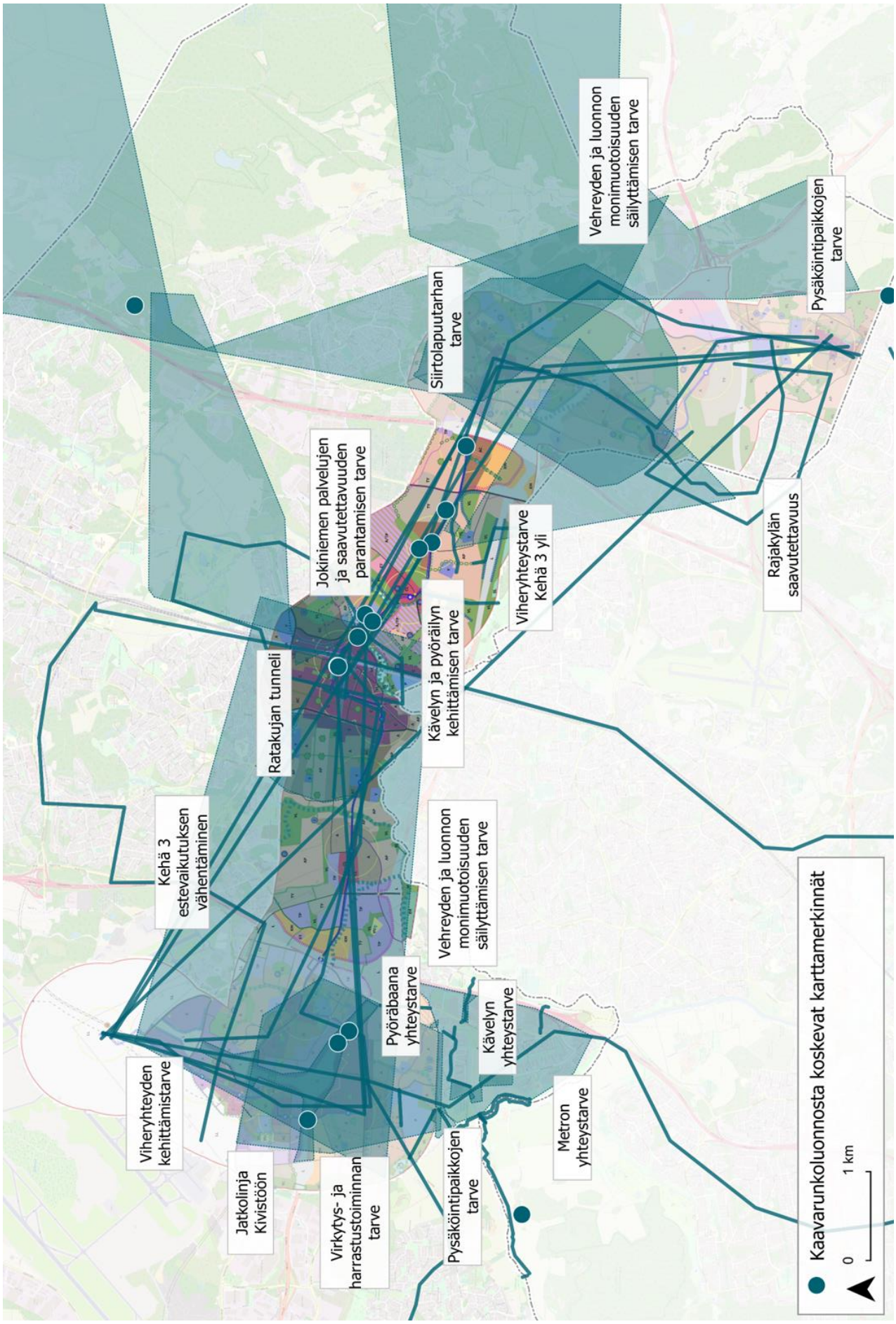
Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet



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

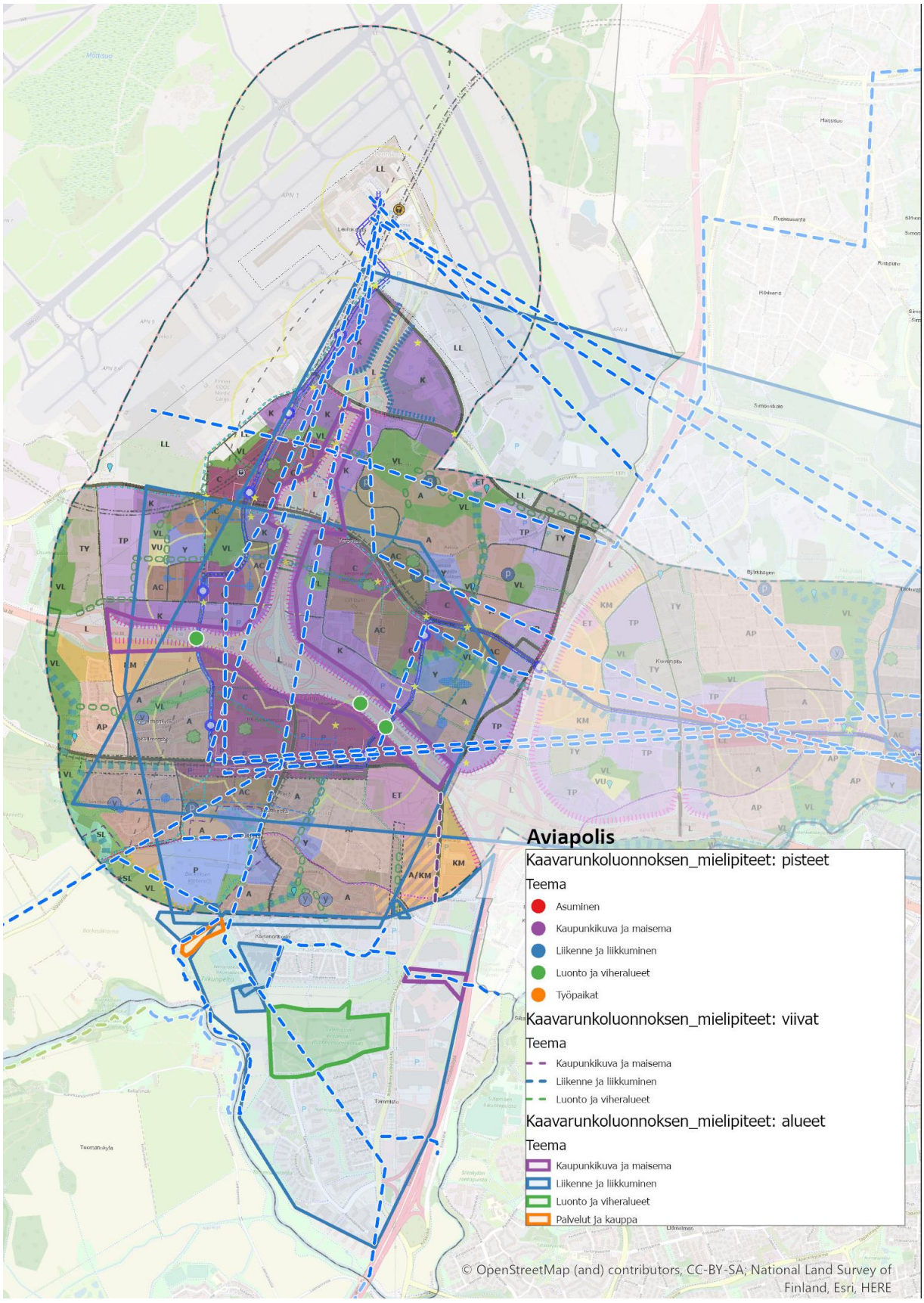
Metsä ja viheralueiden pirstaloituminen vie eläimiltä mahdollisuudet selviytymiseen sekä kadottaa ihmisiltä virkistysalueet. Koskematon metsä on sellaista parhaimmillaan. (M77)

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.

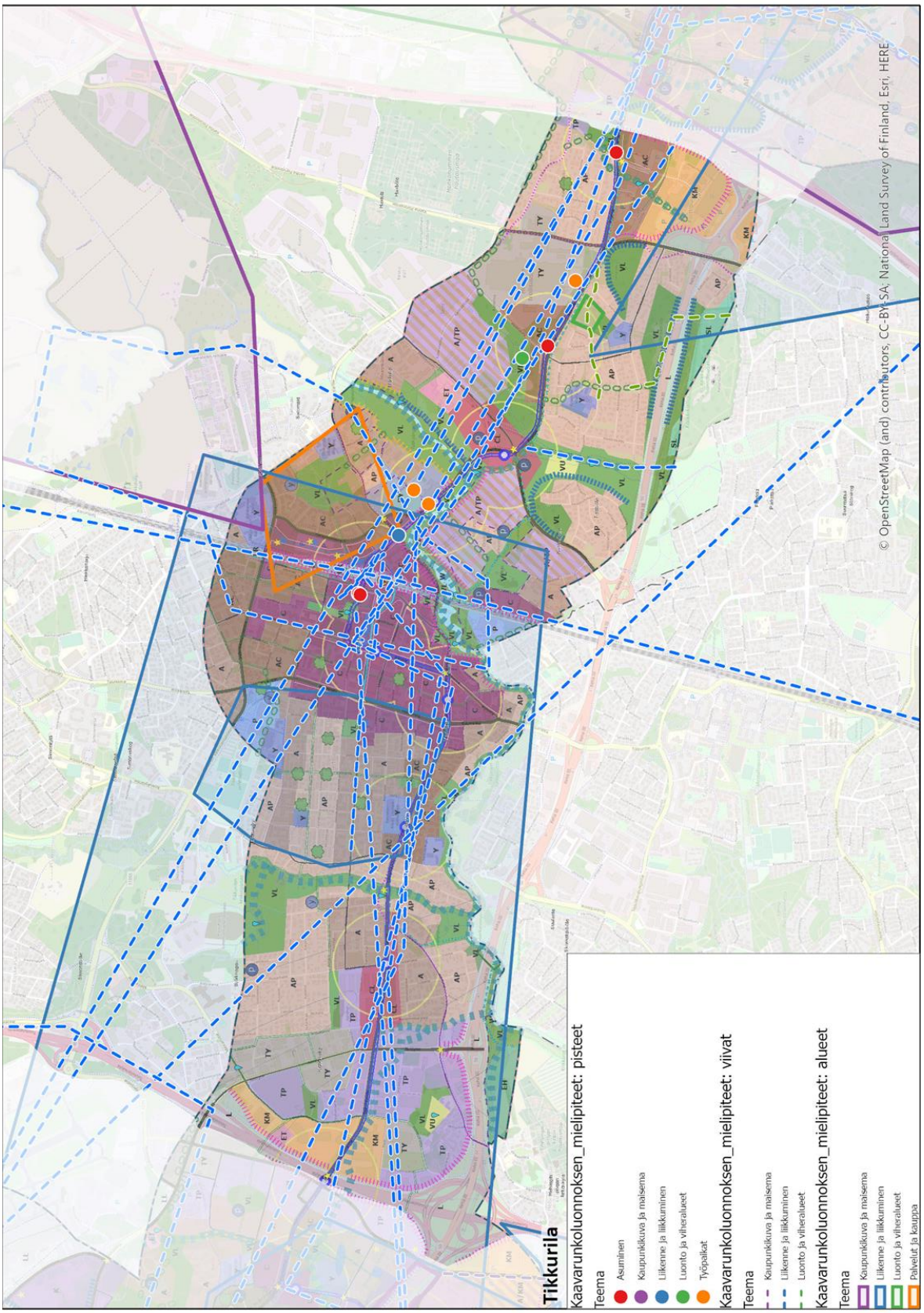
Palvelut ja kauppa

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)

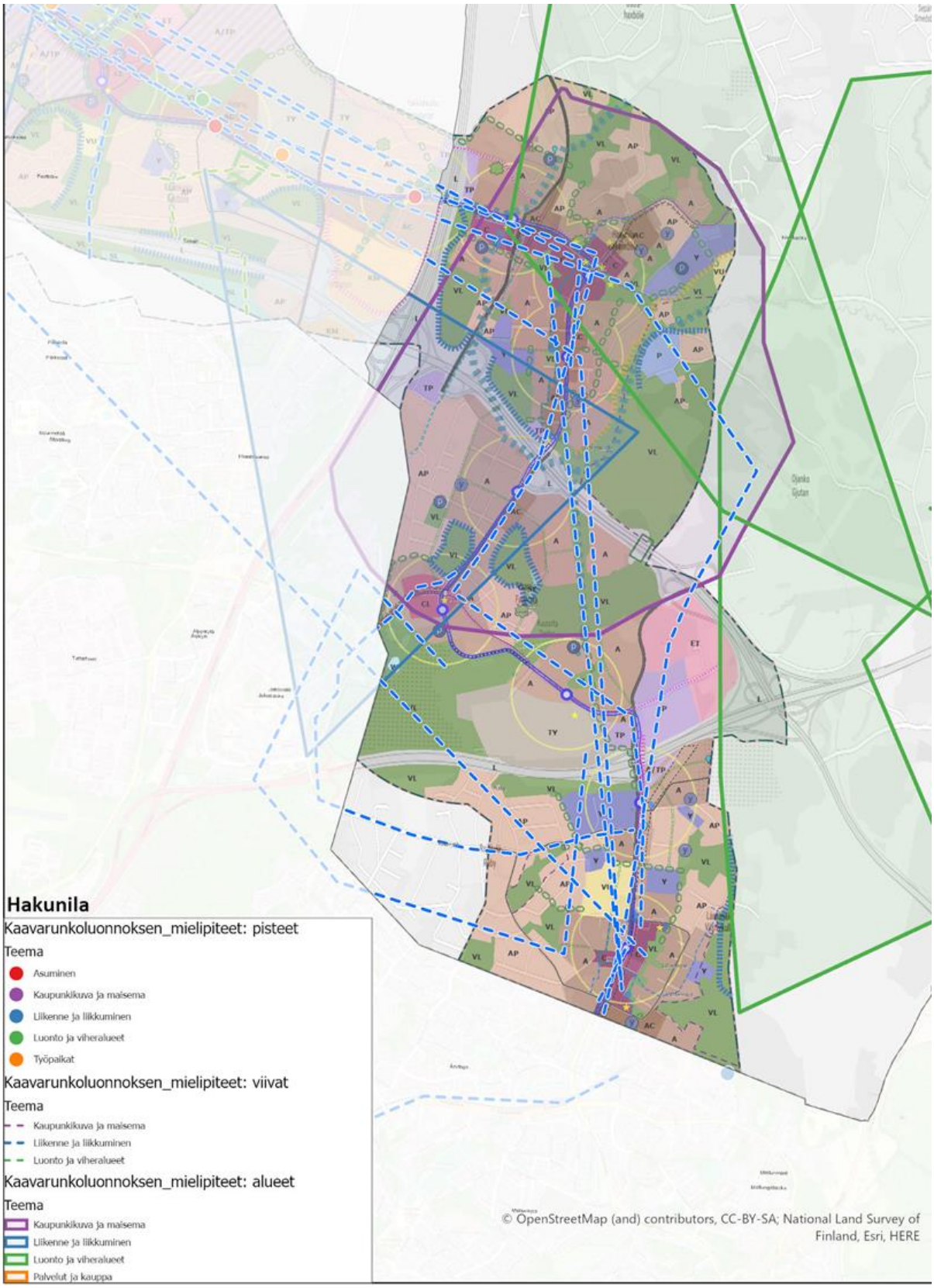
VASTINE:

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

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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

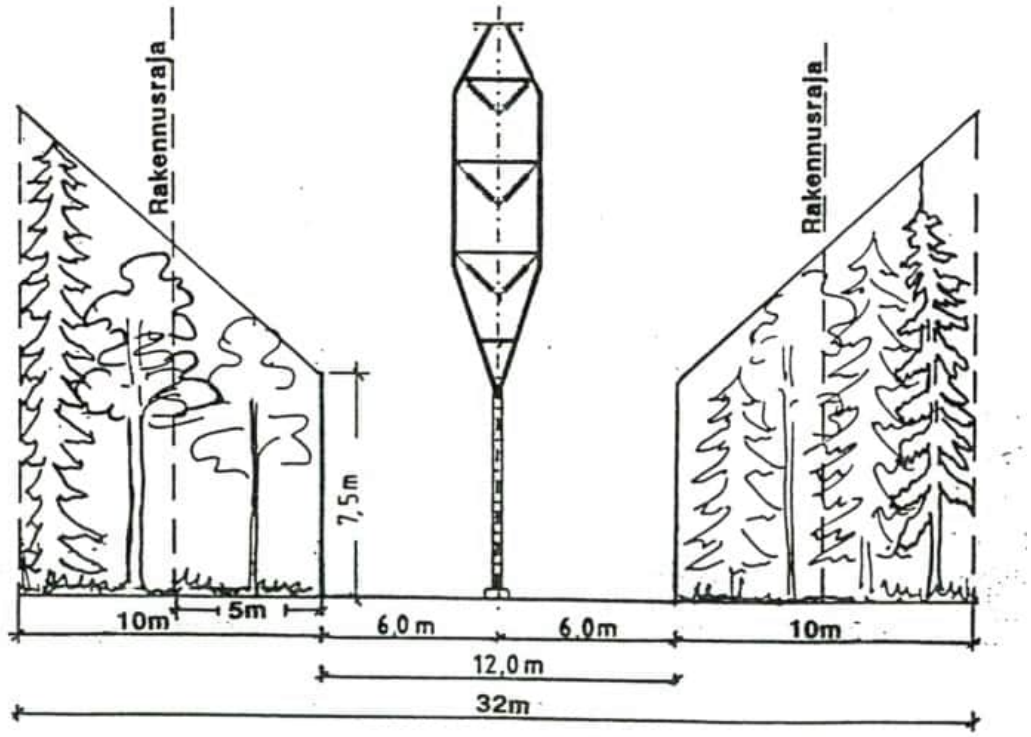
Lausuntopyyntö 24.5.2022

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

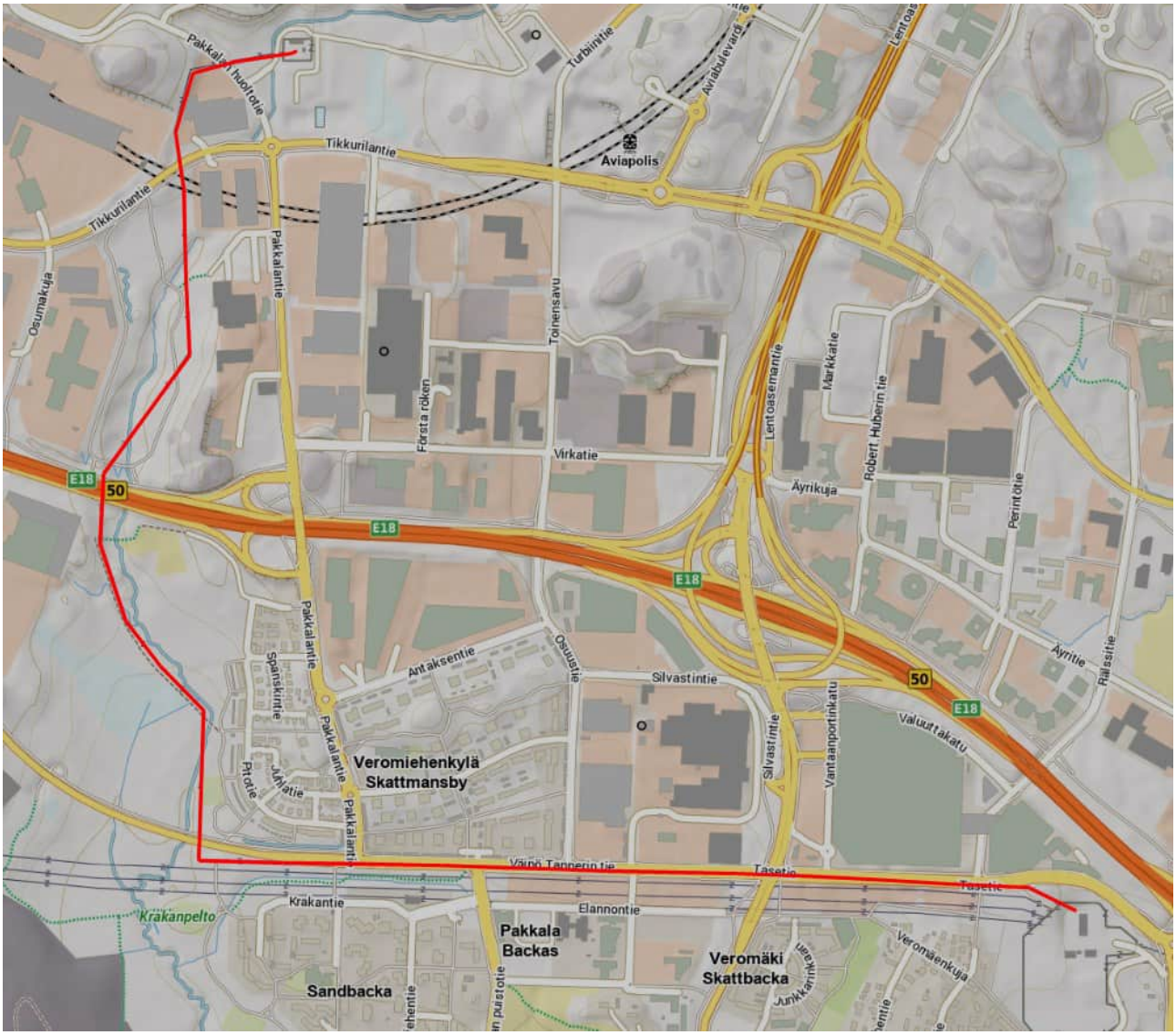
Sähköverkot

[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

[redacted]
Mika Penttilä
yksikön päällikkö

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

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)

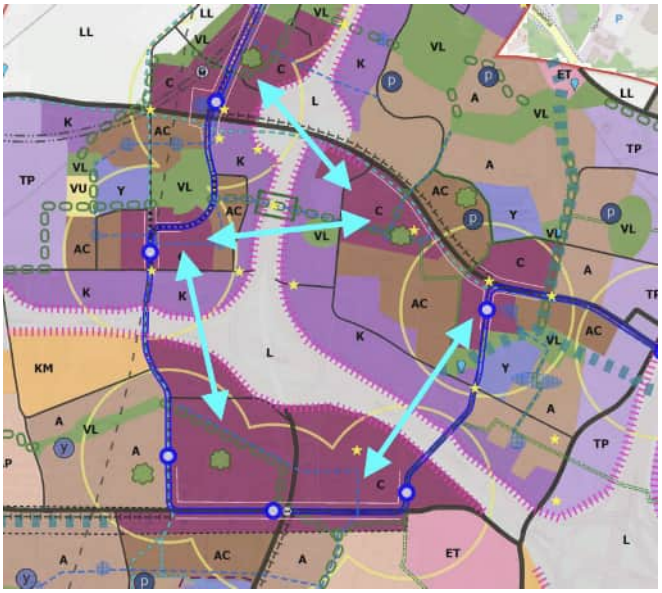
Liikenteen kaavamerkinnät

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 19.06.2023 / 16 §

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

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

-----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:

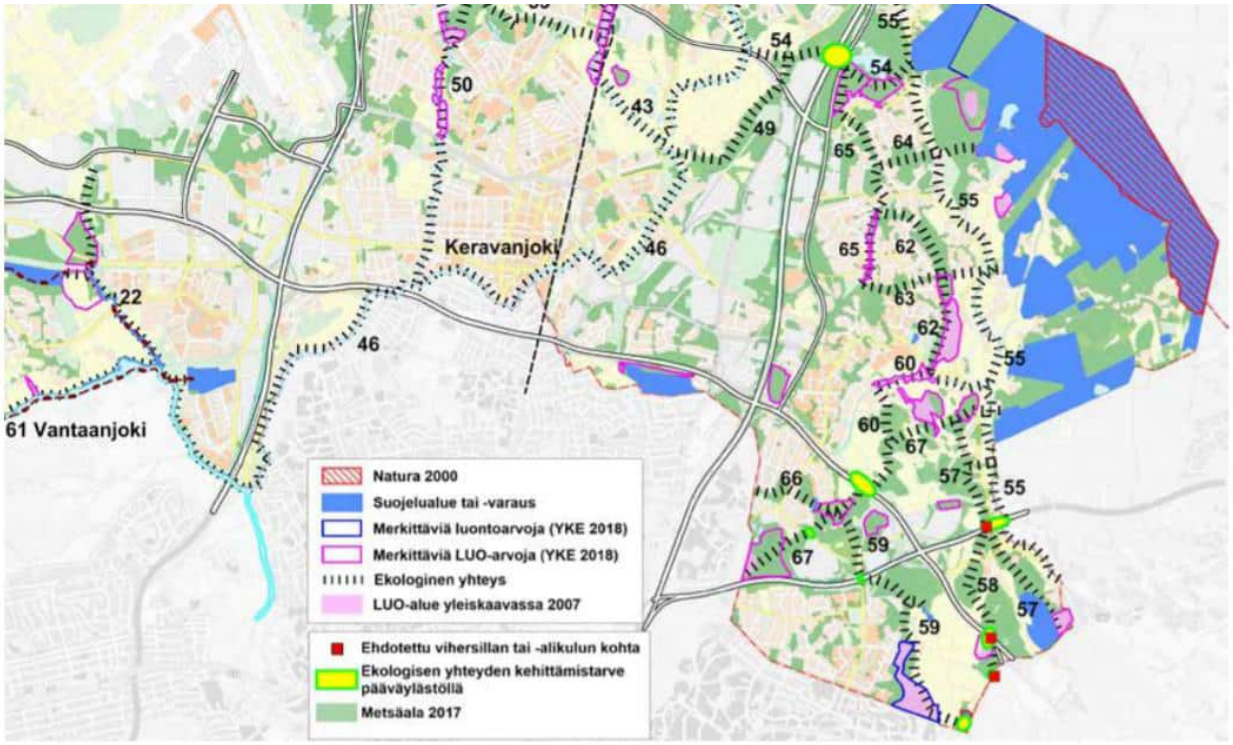
”*Pidämme ongelmallisena kaavarungon kaltaisen oikeusvaikutuksettoman suunnittelutyökalun käyttöä asemakaavoituksen edistäjänä Länsimäen tilanteessa, jossa rakentamista ollaan ohjaamassa kaava-alueen koillisosan eli Långmossenin ympäristön merkittäville luontoalueille. Tällaisen merkittävän maankäyttömuutoksen 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).

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

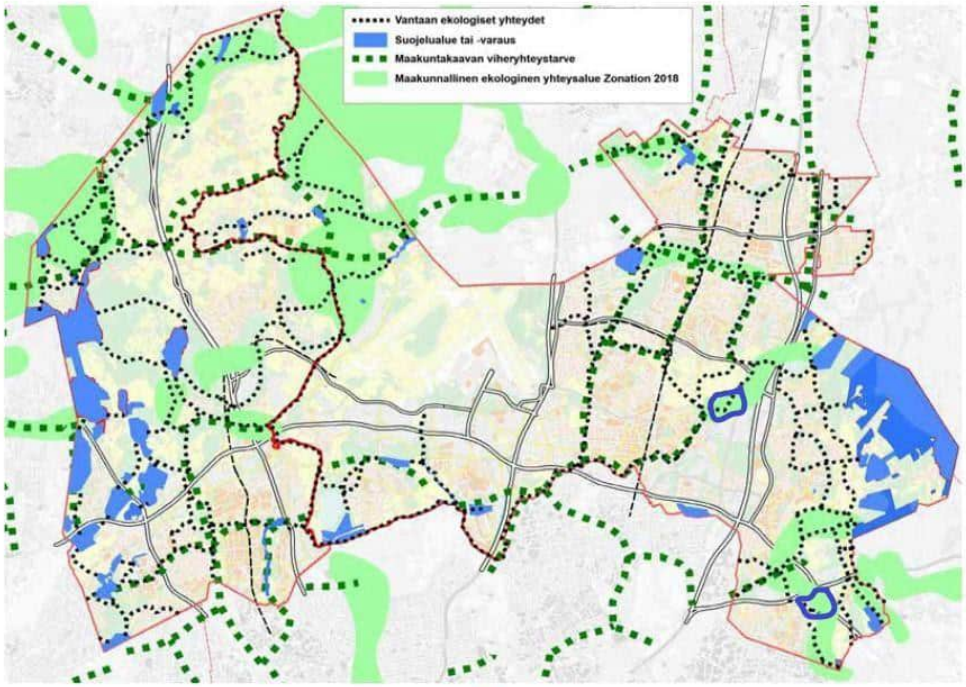


Kuva 26.
Ekologiset yhteydet Hakunilan ja Tikkurilan suuralueilla.

”*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,

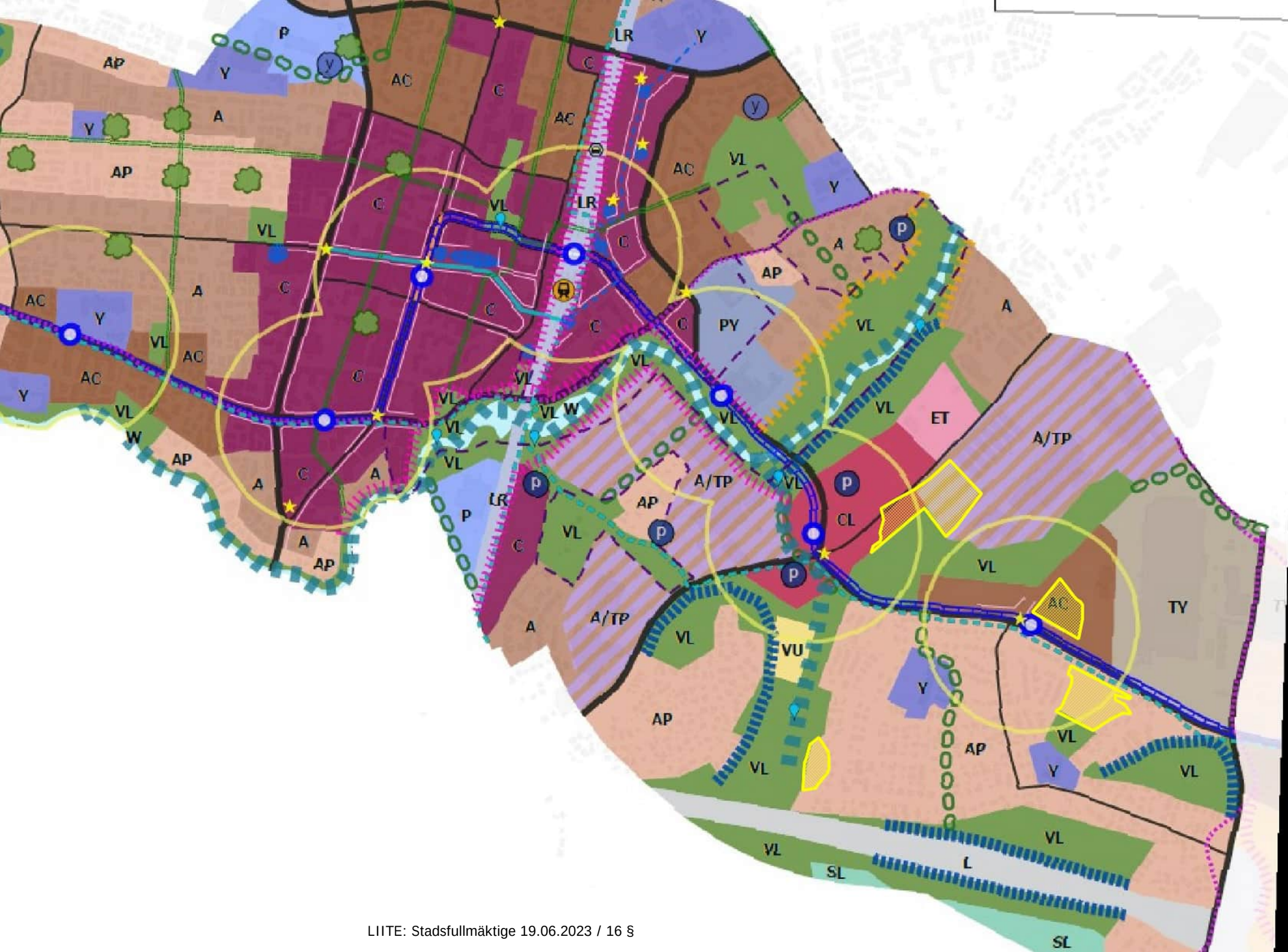
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Laura Räsänen
puheenjohtaja

Lauri Kajander
erityisasiantuntija

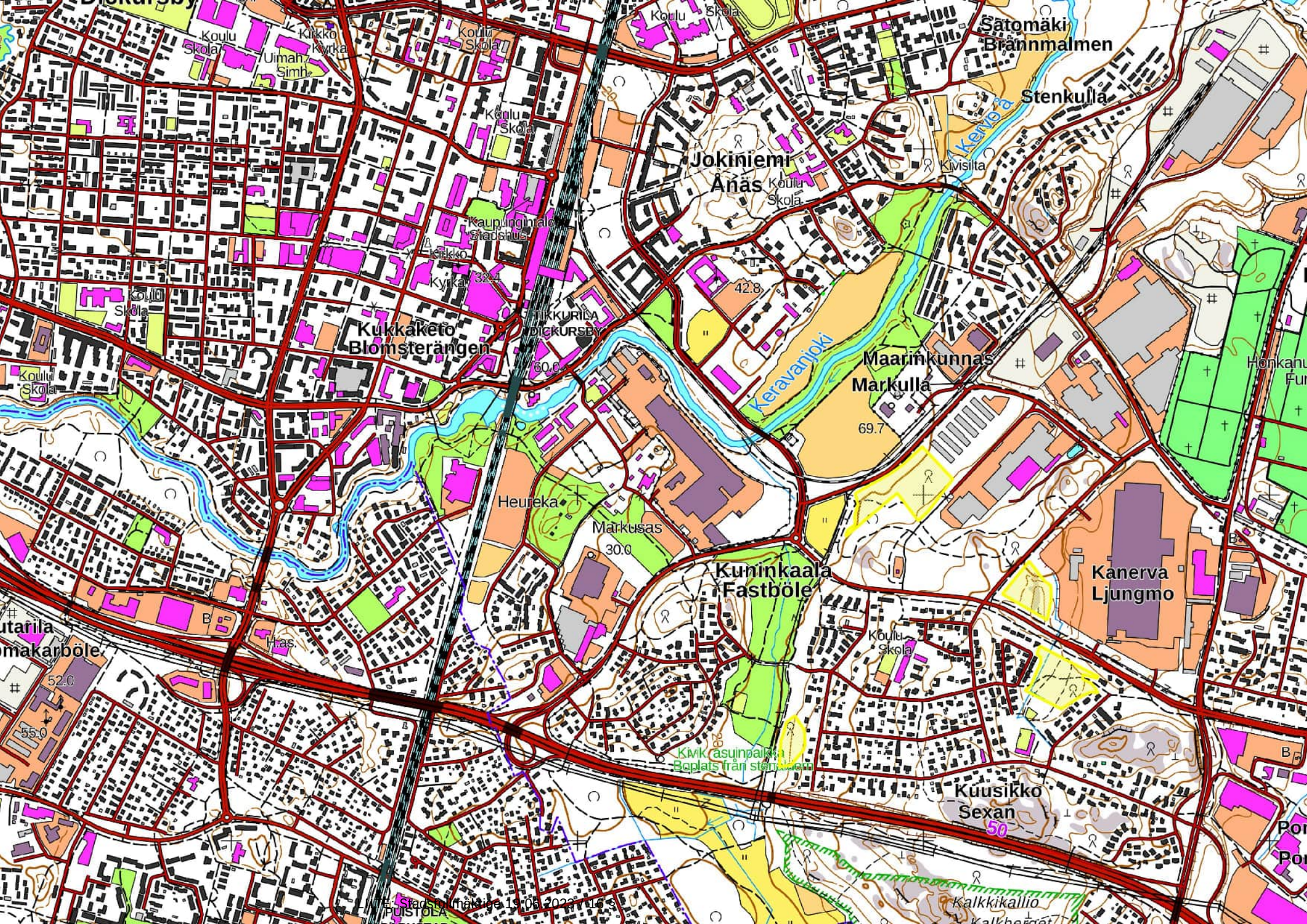
LIITTEET

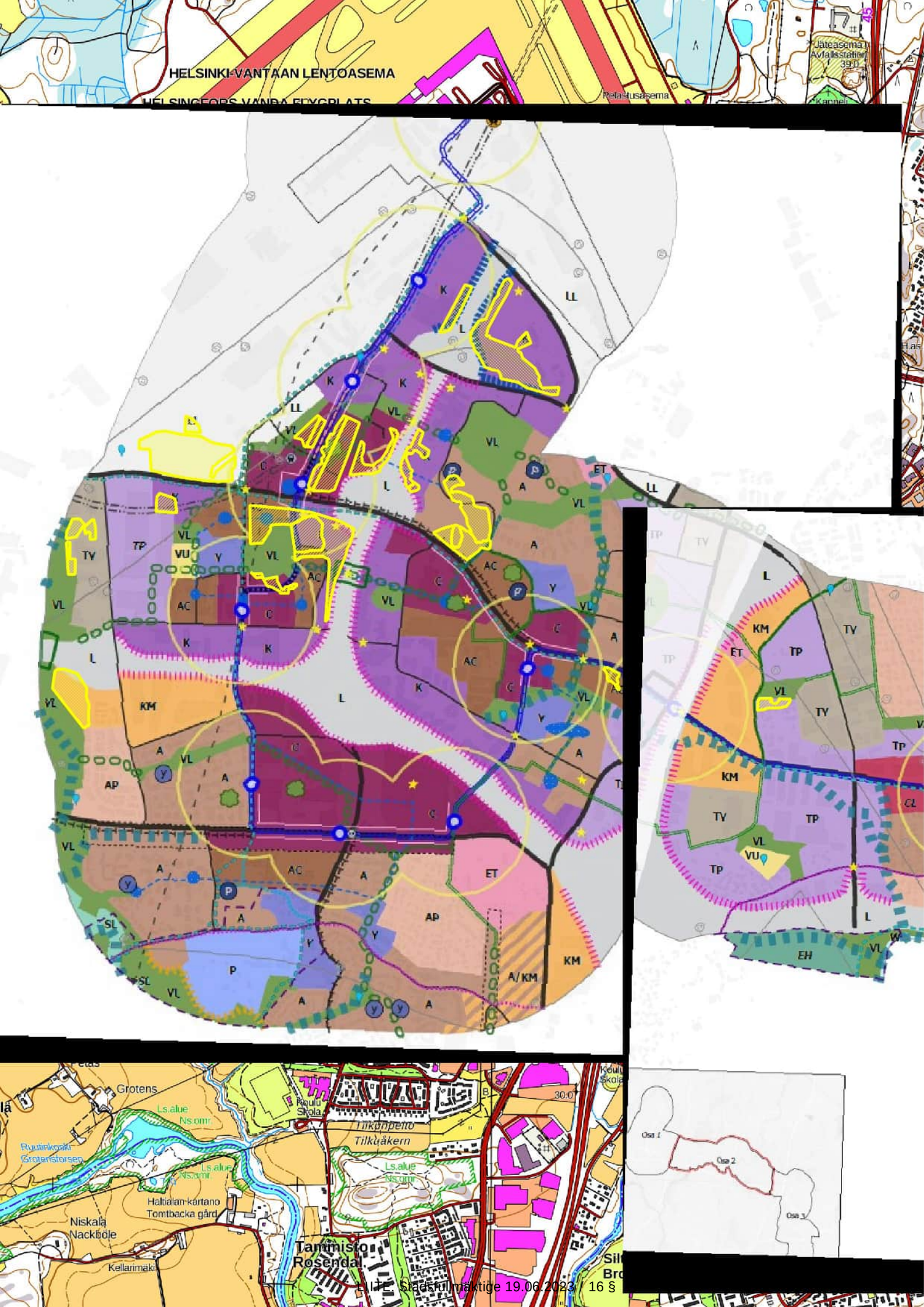
- Liite 1 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kaavarunko
- Liite 2 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kartta
- Liite 3 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kaavarunko
- Liite 4 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kartta
- Liite 5 - Uhatut 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
A
AC
C
LR
VL
P
W
PY
ET
A/TP
CL
VU
TY
L
SL

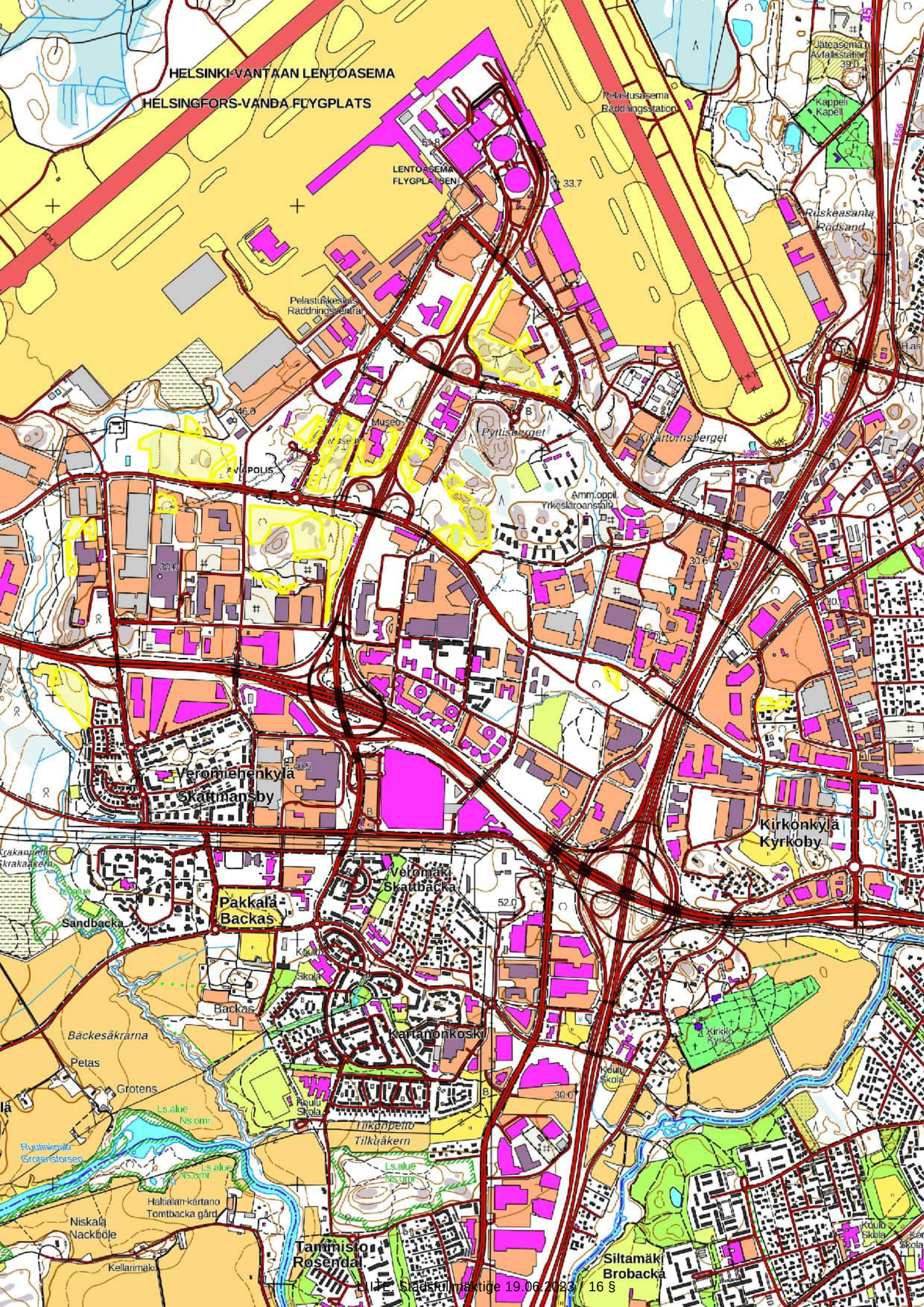
(**Liitteet 5 ja 6**).

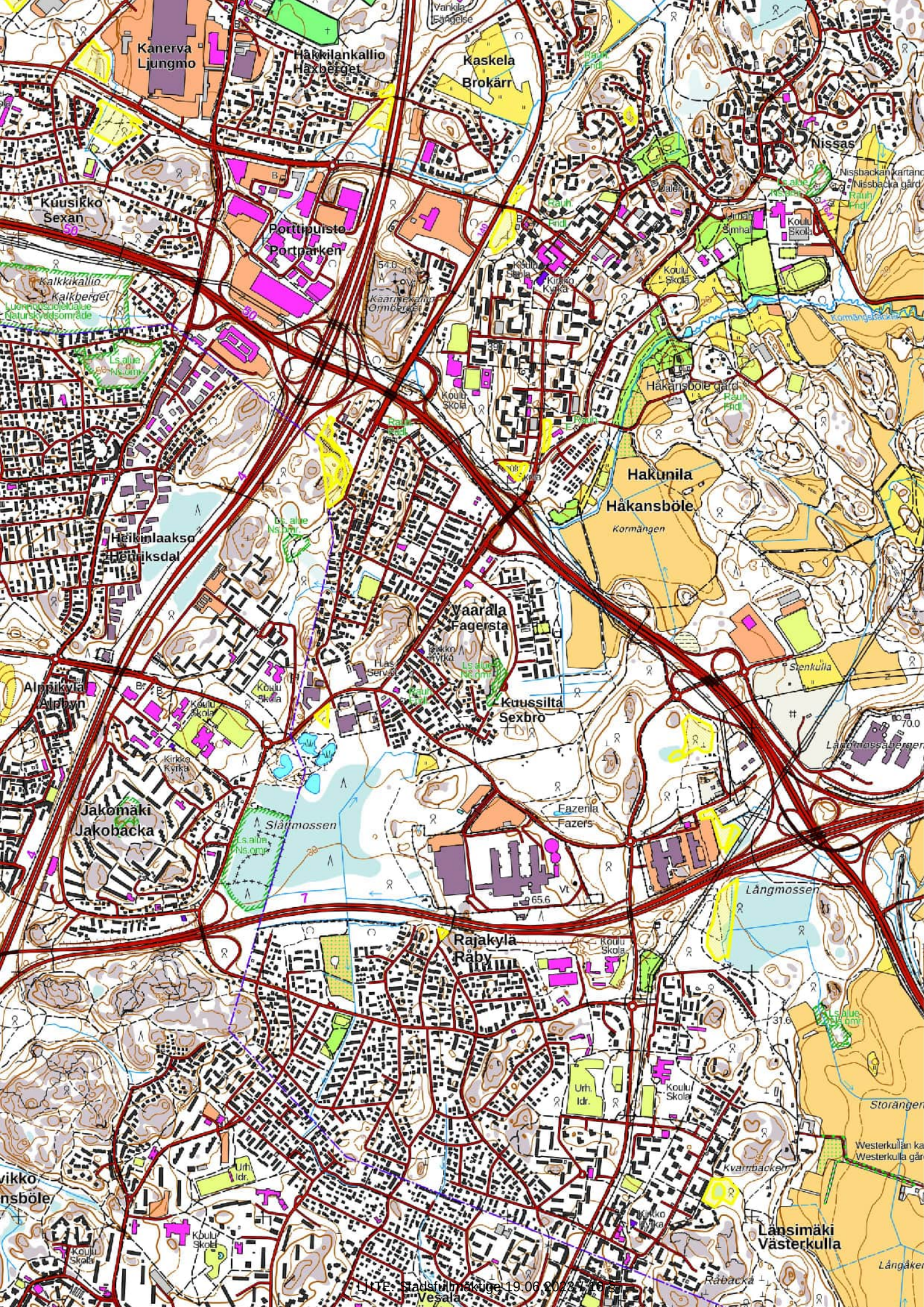
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi


Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Uimahalli
Simh.
Kaupungintalo
Stadshuset
TIKKURILA
DICKURSBY
Kukkaketo
Blomsterängen
Heureka
Markusas
30.0
Jokiniemi
Ånäs
Kivisilta
Kervo
Stenkulla
Sätomäki
Brännmalmen
Keravanjoki
Maarinkunnas
Markulla
69.7
42.8
60.0
32.4
Kuninkaala
Fastböle
Kanerva
Ljungmo
Kivikasuinpaikka
Boplats från stenåldern
Kuusikko
Sexan
50
Kalkkikallio
Kalkberget
Has.
52.0
55.0
LIITE Stadsfullmäktige 19.05.2023 116 §


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS VANDA FLYGPLATS
Jäteasema
Avfallsstation
Grotens
Ls.alue
Ns:omr
Ryytimäki
Grotenstorsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Koulu
Skola
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
VANHA VAPOLIS
Amm.oppil.
Yrkesläroanstalt
Veromiehenkylä
Skattmansby
Kirkonkylä
Kyrkoby
Veromäki
Skattbacka
Pakkala
Backas
Sandbacka
Koulu
Skola
Backas
Bäckesåkrarna
Petas
Grotens
Kartanonkoski
Kirkko
Kyrka
Tilkunpelto
Tilkuåkern
Ls.alue
Ns.omr
Ryytinkoski
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
Alppikylä
Alpbyn
Kuussilta
Sexbro
Jakomäki
Jakobacka
Slåttmossen
Fazerila
Fazers
Långmossen
Rajakylä
Råby
Stenkulla
Storängen
Kvarnbacken
Länsimäki
Västerkulla
Råbacka
Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Urh.
Idr.
Ls.alue
Ns.omr.

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** Ympäristöministeriö	**Käyntiosoite** **Besöksadress** **Office**	**Puhelin** **Telefon** **Telephone**	**Faksi** **Fax** **Fax**	**s-posti, internet** **e-post, internet** **e-mail, internet**
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 siniviherverkostoa 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 19.06.2023 / 16 §

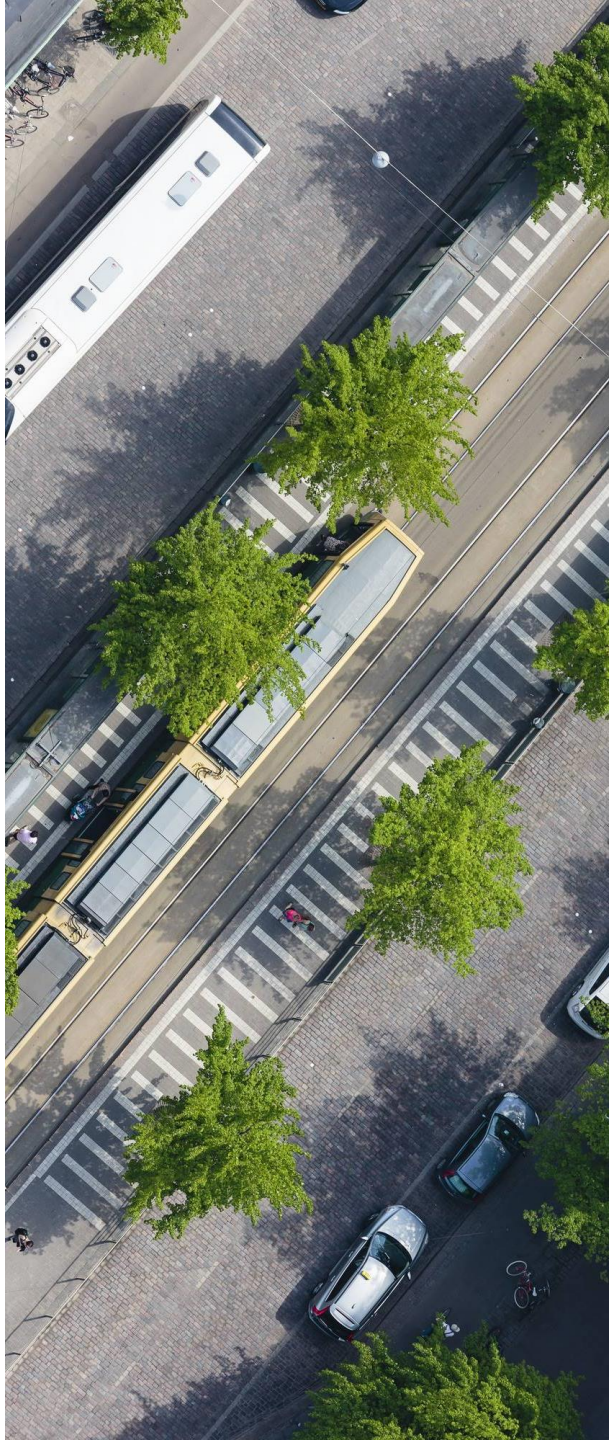
Sisältö

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

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 19.06.2023 / 16 §

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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

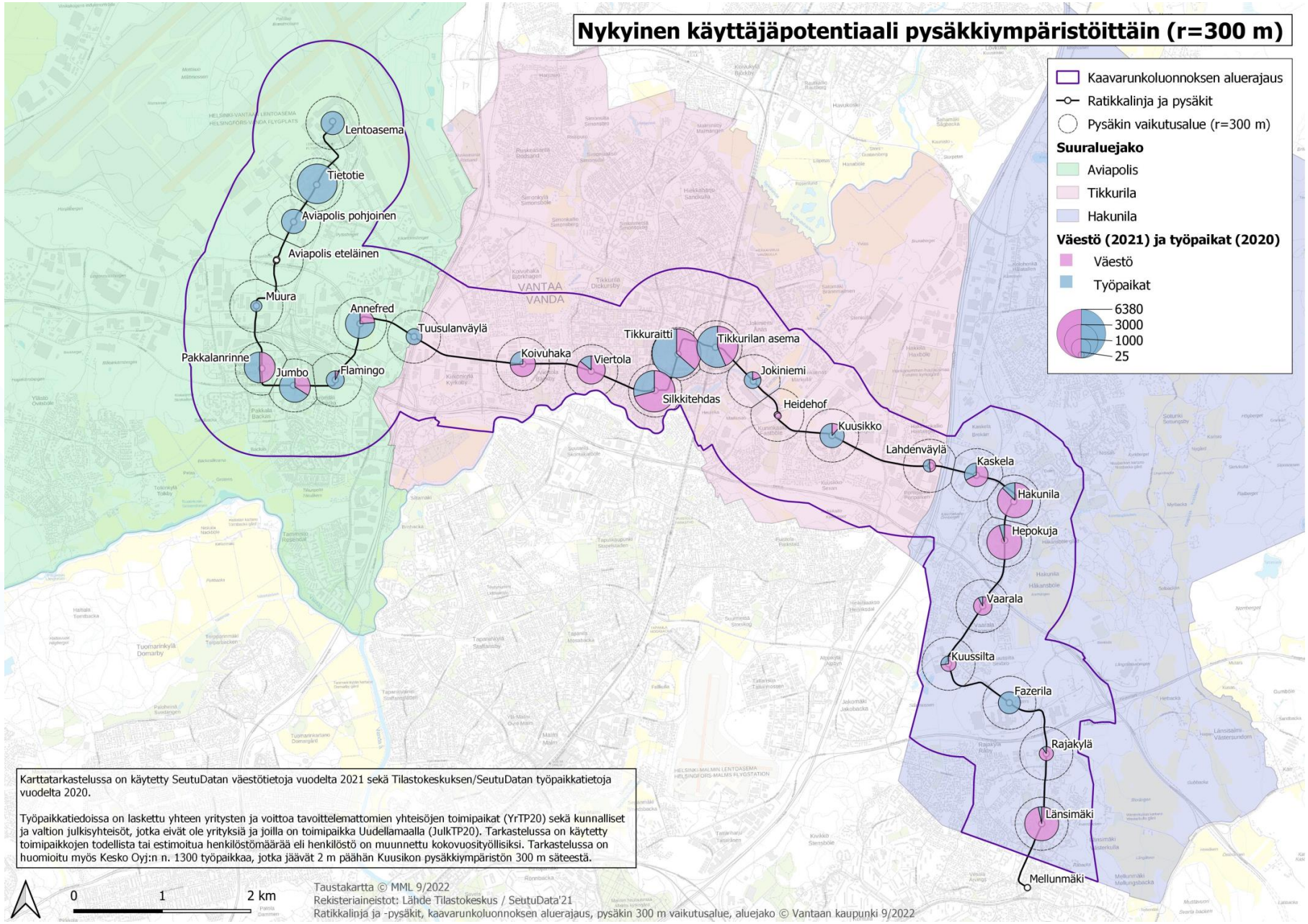
Punainen = Tikkurila

Sininen = Hakunila

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

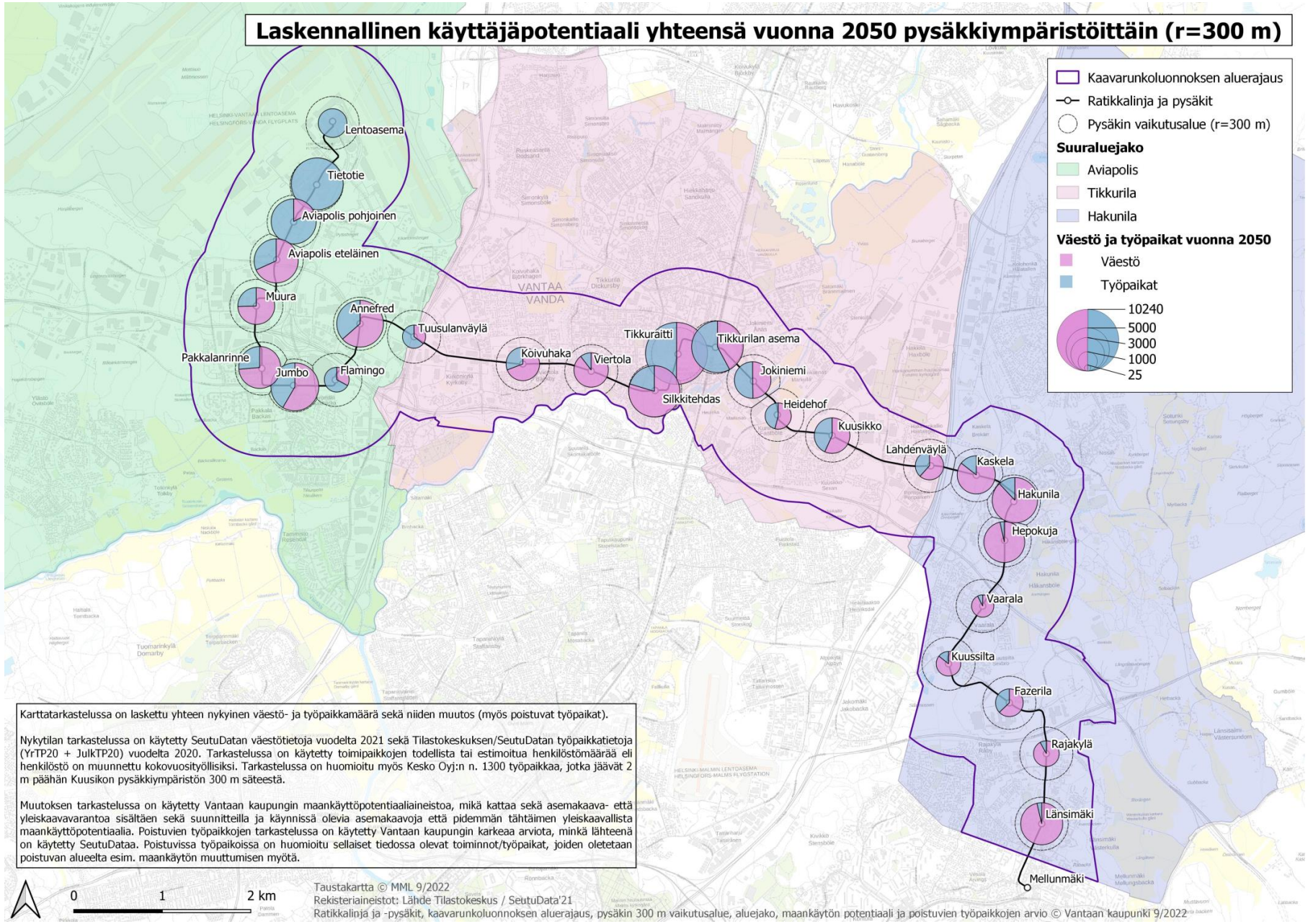
Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

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

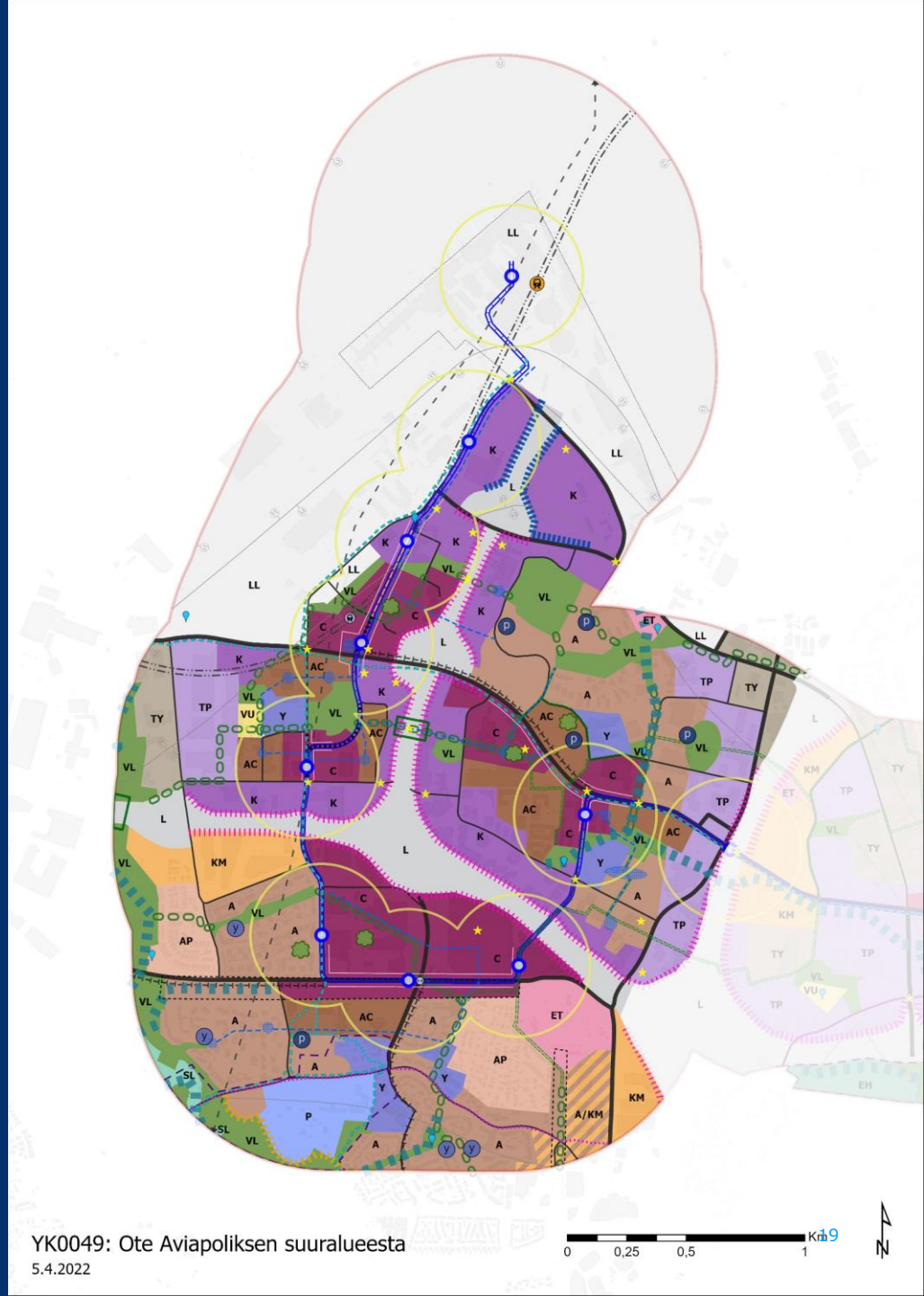
Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

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.

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).

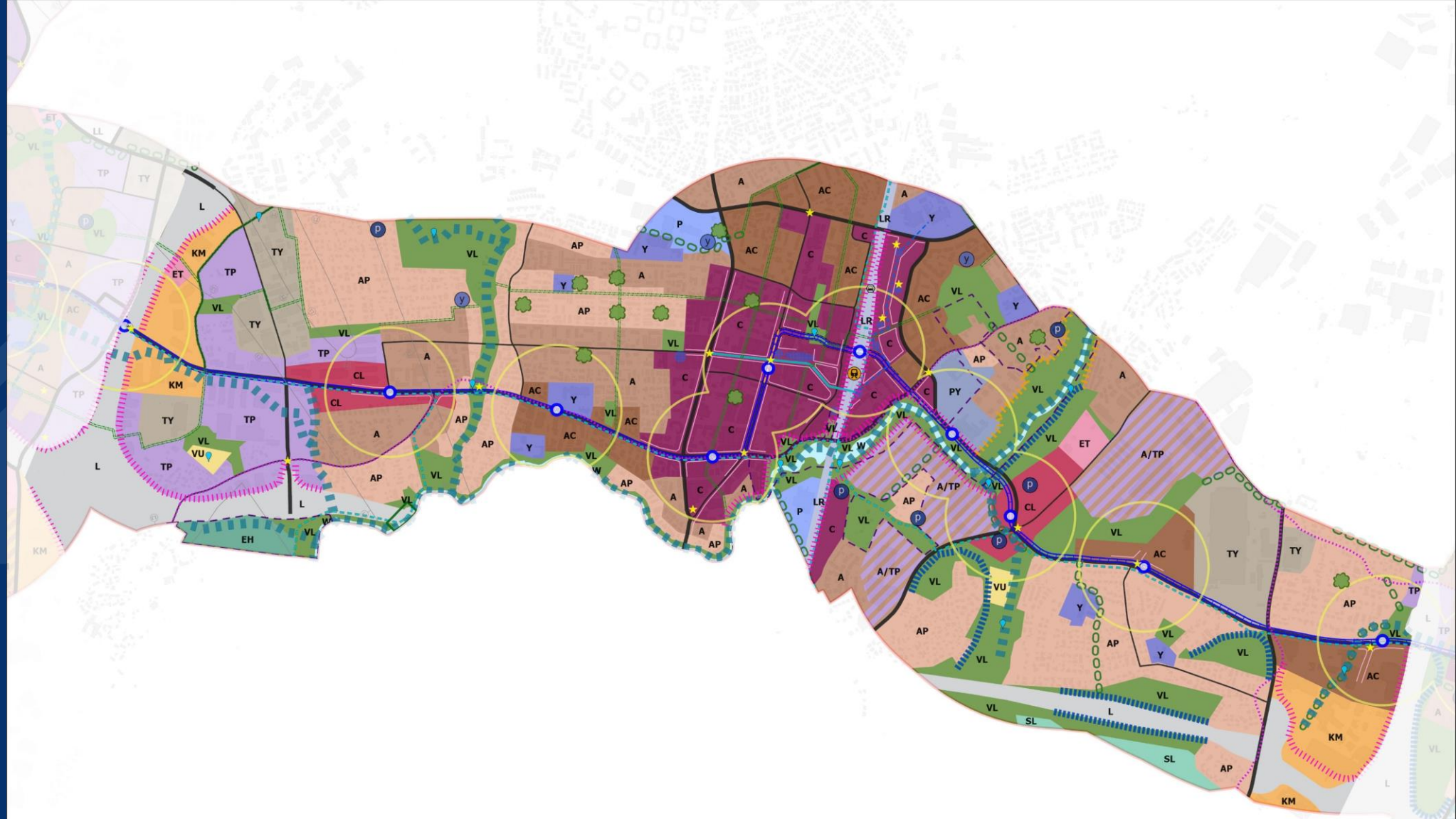
Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Heidehofin pysäkkiympäristön (r=300 m) vuoden 2050 laskennallisissa käyttäjäpotentiaaliluvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat (taulukko 2, kuva 2).

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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.

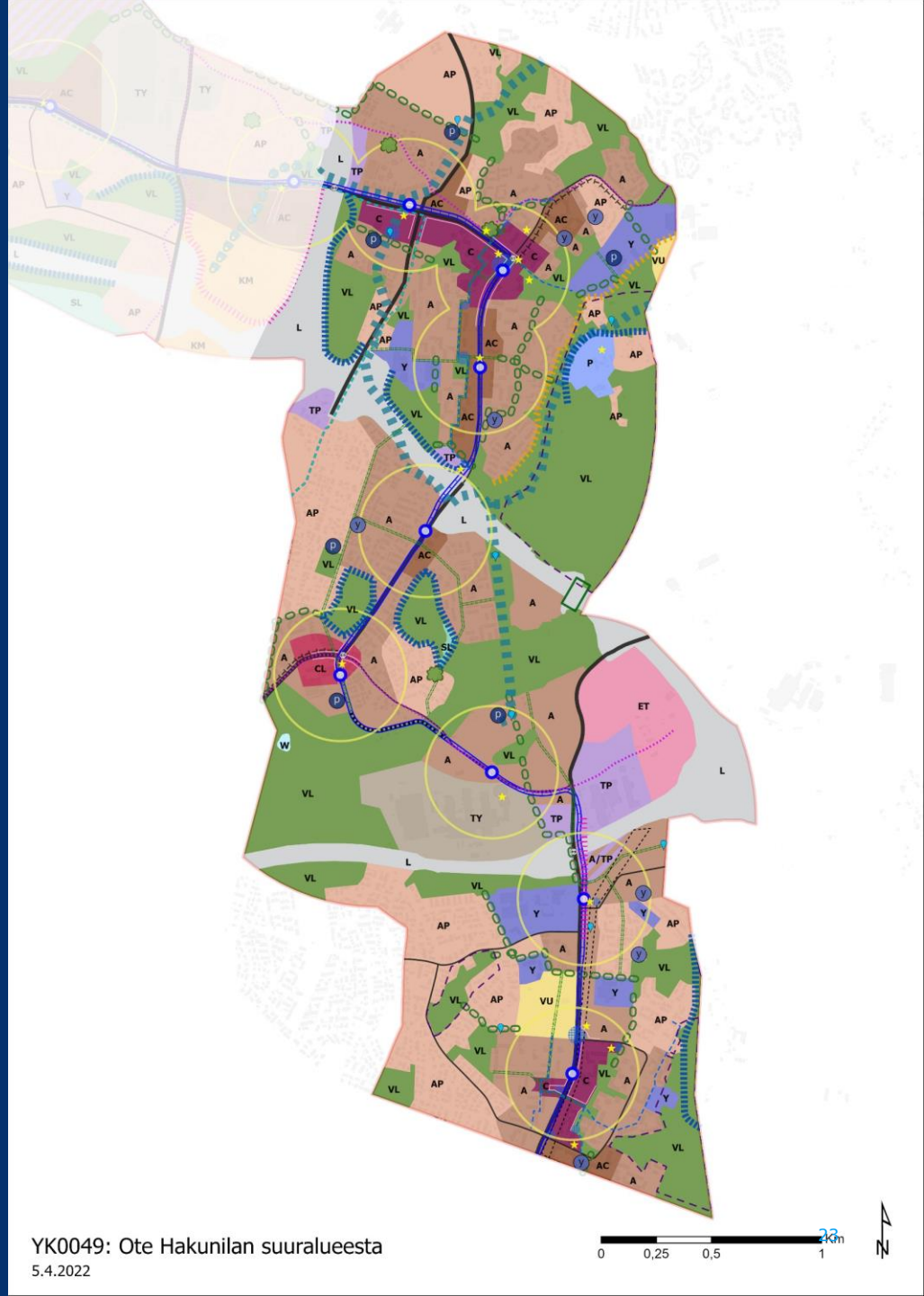
Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

Hakunilan suuralue

Kuva 5: Ote kaavarunkoluonnoksesta Hakunilan suuralueelta.

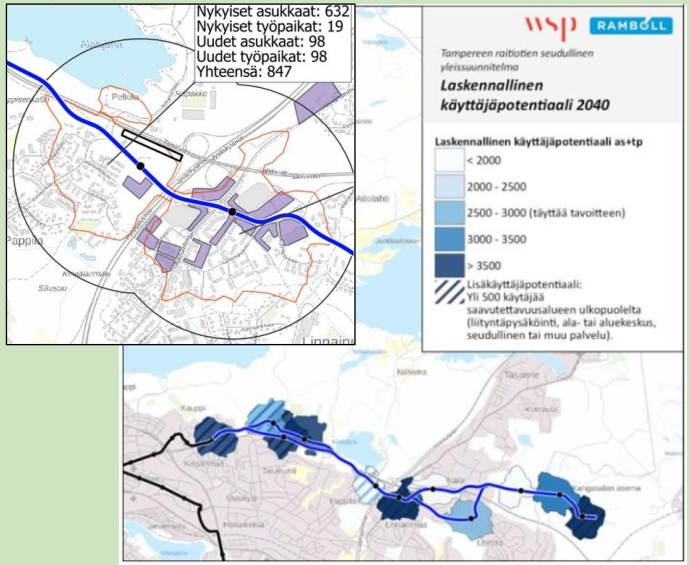


Huomioita jatkosuunnitteluun

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

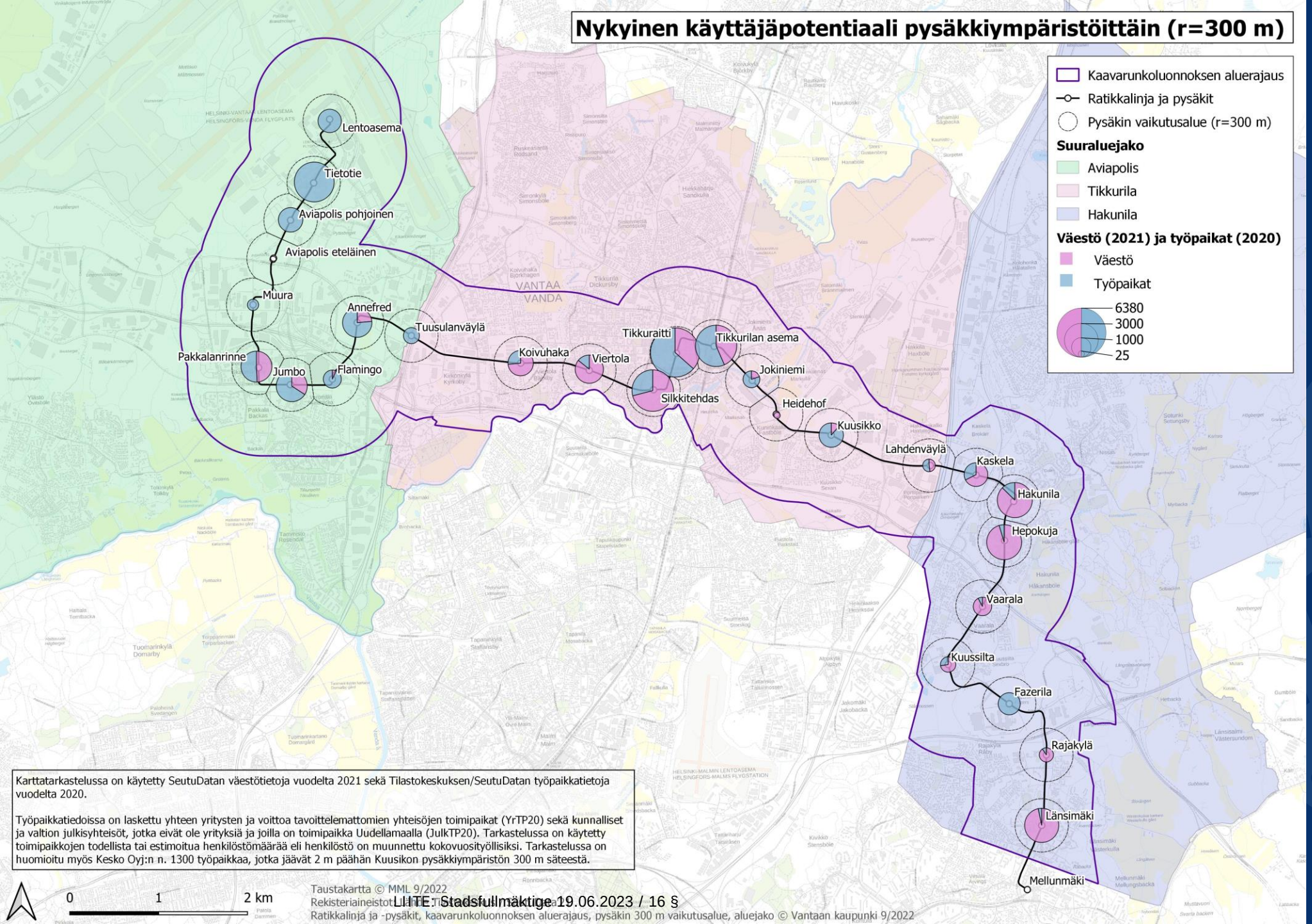
Rakenne ja arviointikehikko

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.

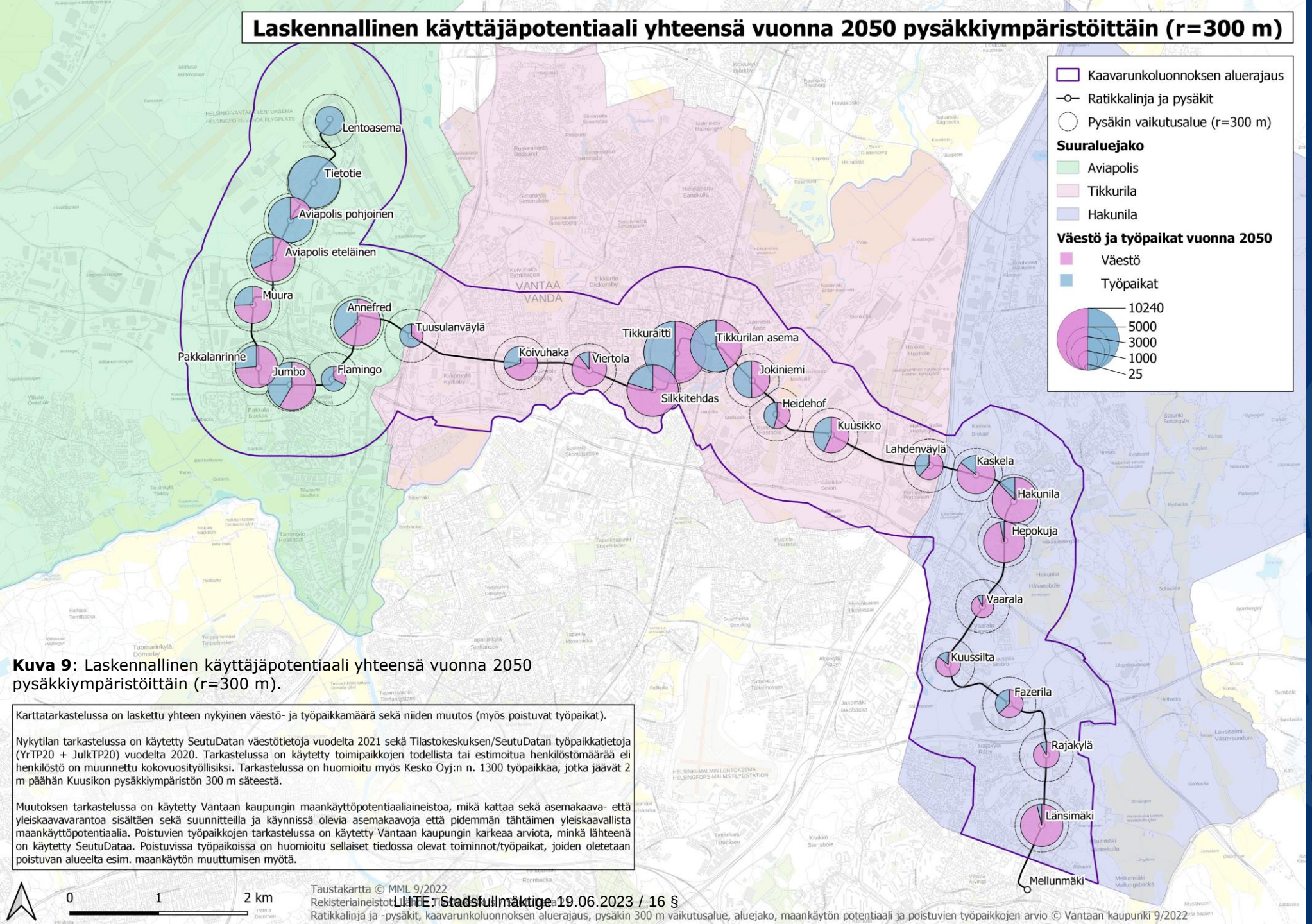


Väestön ja työpaikkojen keskinäinen suhde pysäkeittäin tarkasteltuna osoittaa, että väestö painottuu nykytilanteessa raitiotielinjan itäosaan ja työpaikat länsiosaan. Tikkurilan keskustan alue on myös merkittävä työpaikka-alue.

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.

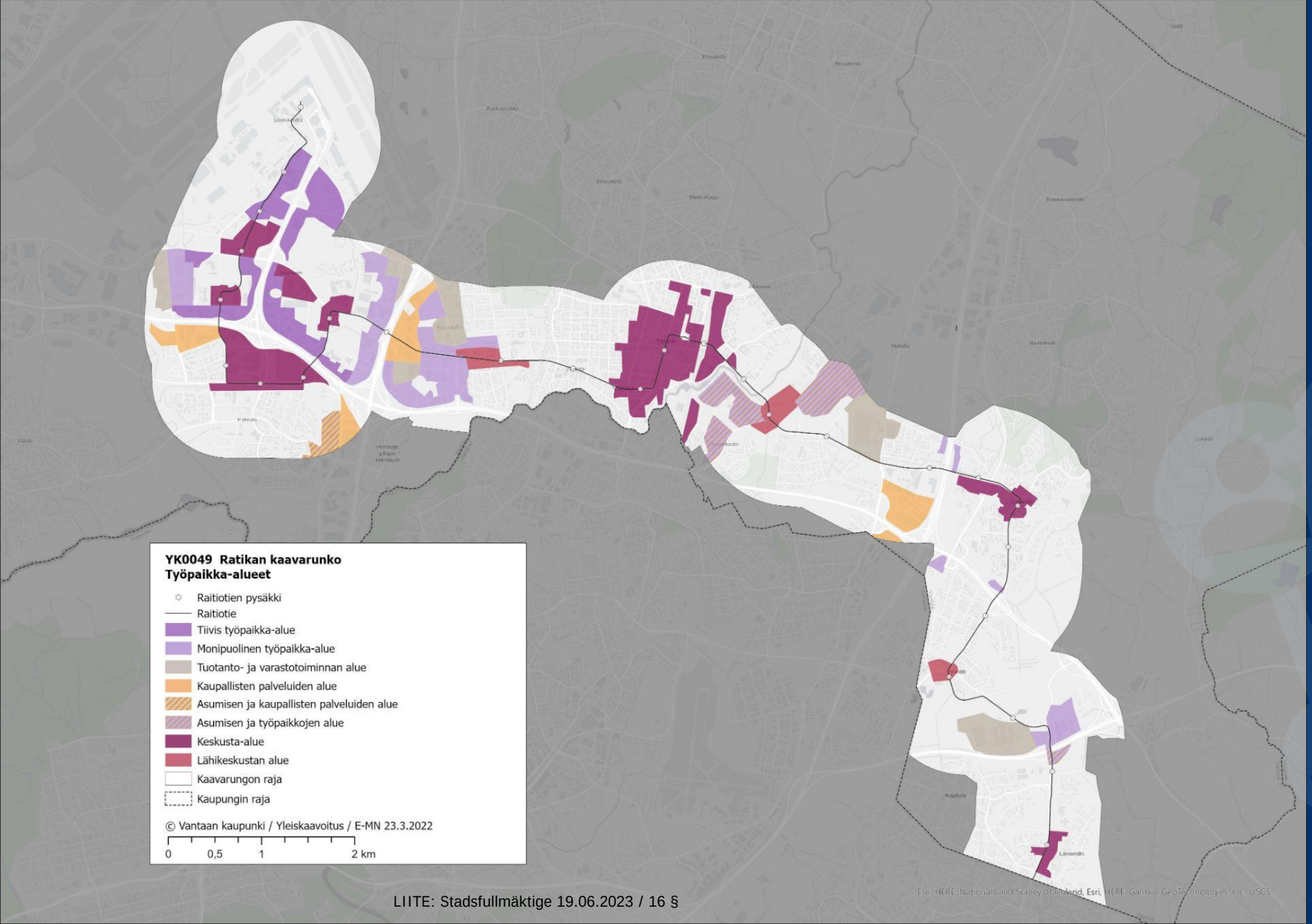
Muutoksen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa, mikä kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja että pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Poistuvien työpaikkojen tarkastelussa 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:

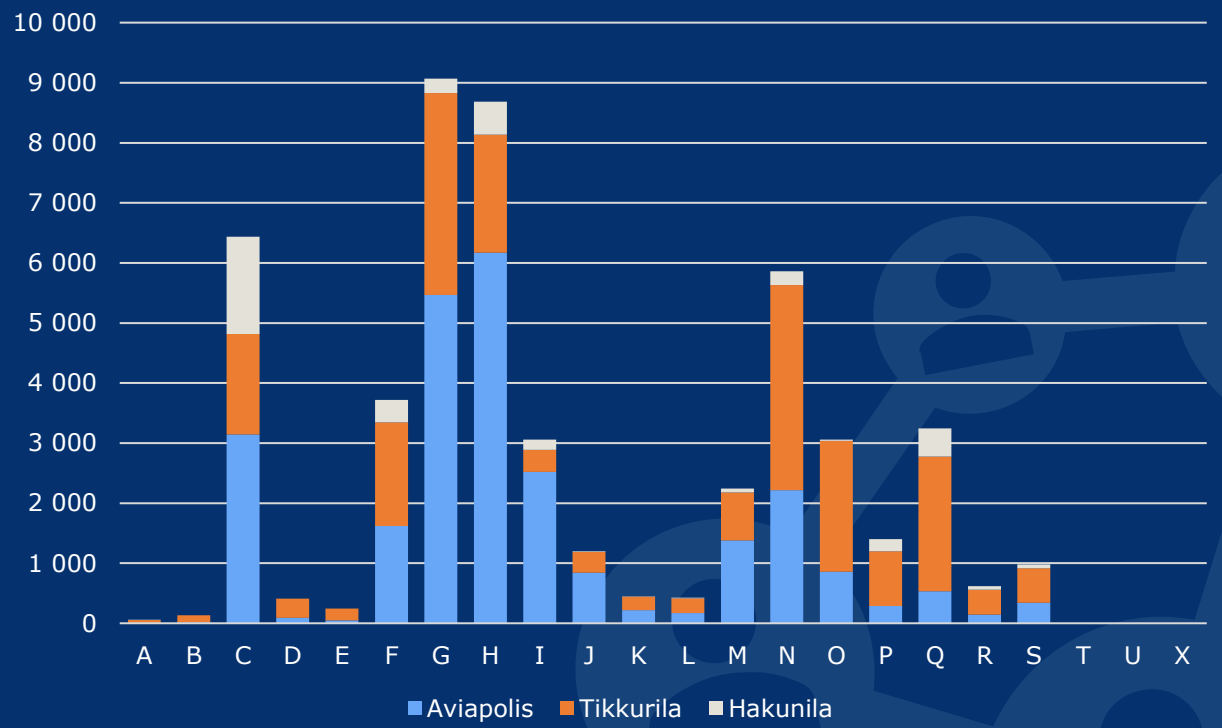
- Aviapolis: 26 000 tp
- Tikkurila: 21 000 tp
- Hakunila: 4 000 tp

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.



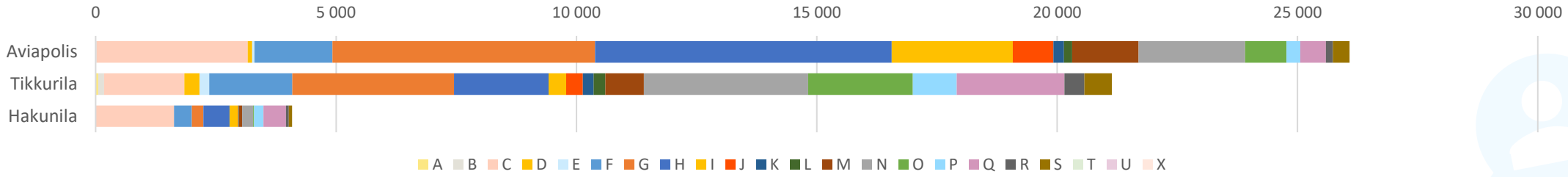
Luokitus:

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.

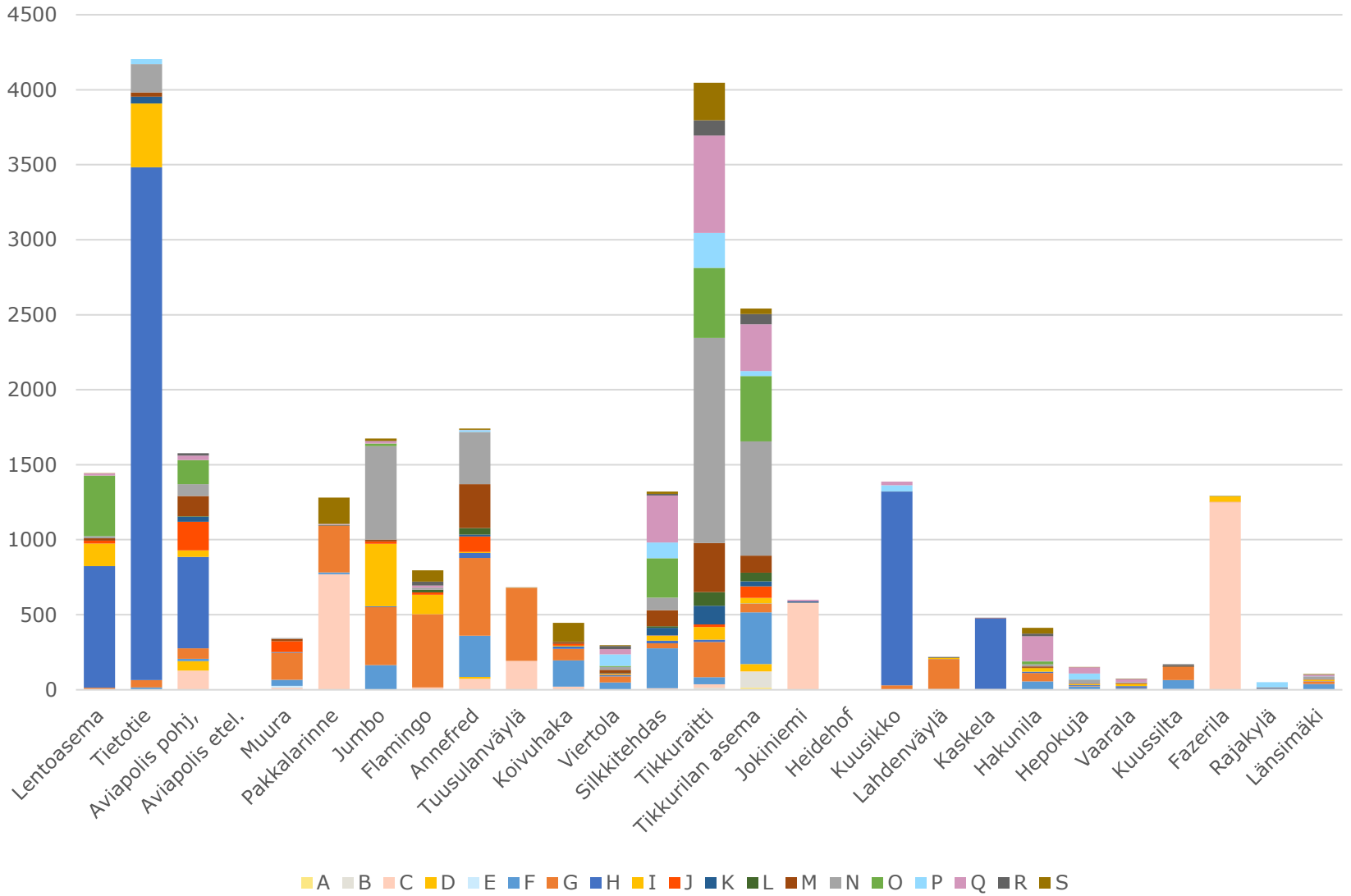
Hakunila on työpaikkamäärältään huomattavasti pienempi Aviapoliksen ja Tikkurilan suuralueisiin verrattuna. Hakunilan merkittävimmät toimialat ovat nykyisin teollisuus, kuljetus- ja varastointi, terveys- ja sosiaalipalvelut, rakentaminen ja tukku- ja vähittäiskauppa.

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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.

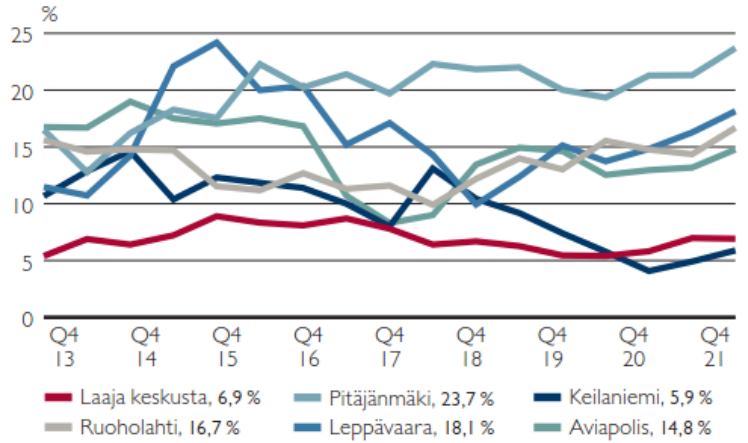
Vuoden 2021 lopulla Vantaalla oli 30 000 m² vapaata liiketilaa ja vajaakäyttöaste oli alhainen 3,4 prosenttia. Teollisuuden ja logistiikan tilojen osalta vajaakäyttöaste oli 3,4 prosenttia ja vapaata tilaa oli 109 000 m², joka oli 9 000 m² vähemmän kuin edellisenä vuonna. Toimistotilojen osalta vajaakäyttöaste 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)

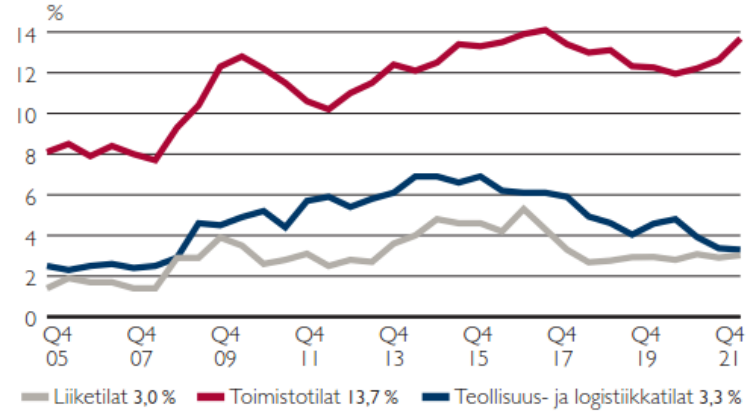
Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin yhteydessä tehdyn tutkimuskoosteen mukaan työpaikkojen/toimitilojen optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400-600 metriä.

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.

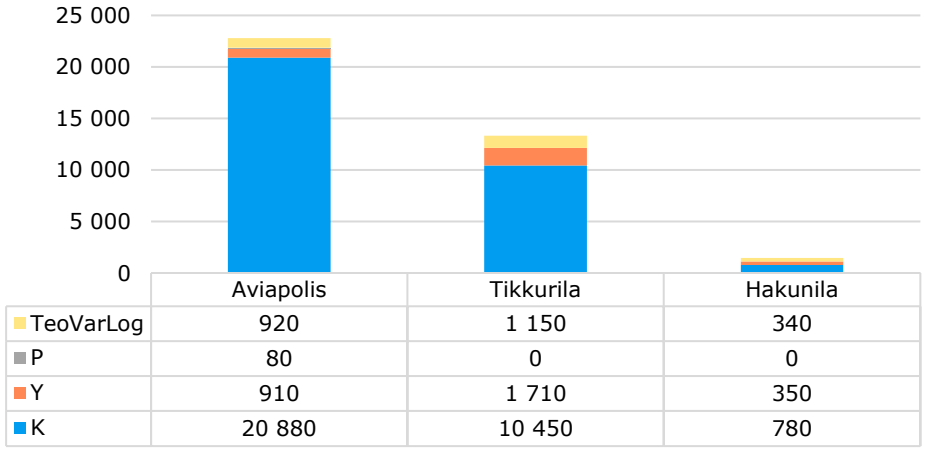
Vantaan yleiskaavan 2020 yhteydessä laaditun elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan erityisesti tietointensiivisten toimialojen sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan, mutta vastaavasti teollisuustyöpaikkojen määrän arvioidaan vähenevän. Alla on esitetty 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 19.06.2023 / 16 §

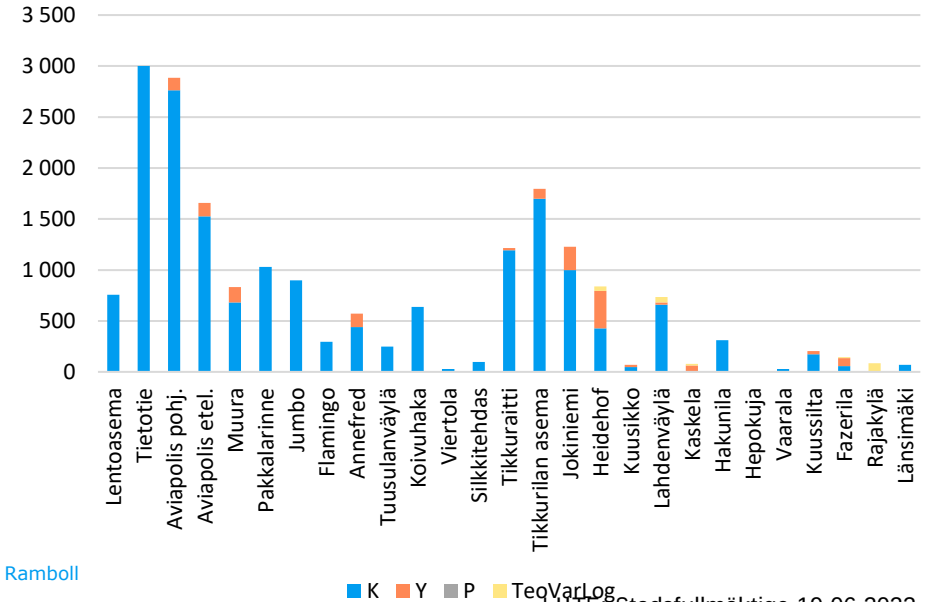
Muutospotentiaali 1/2

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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

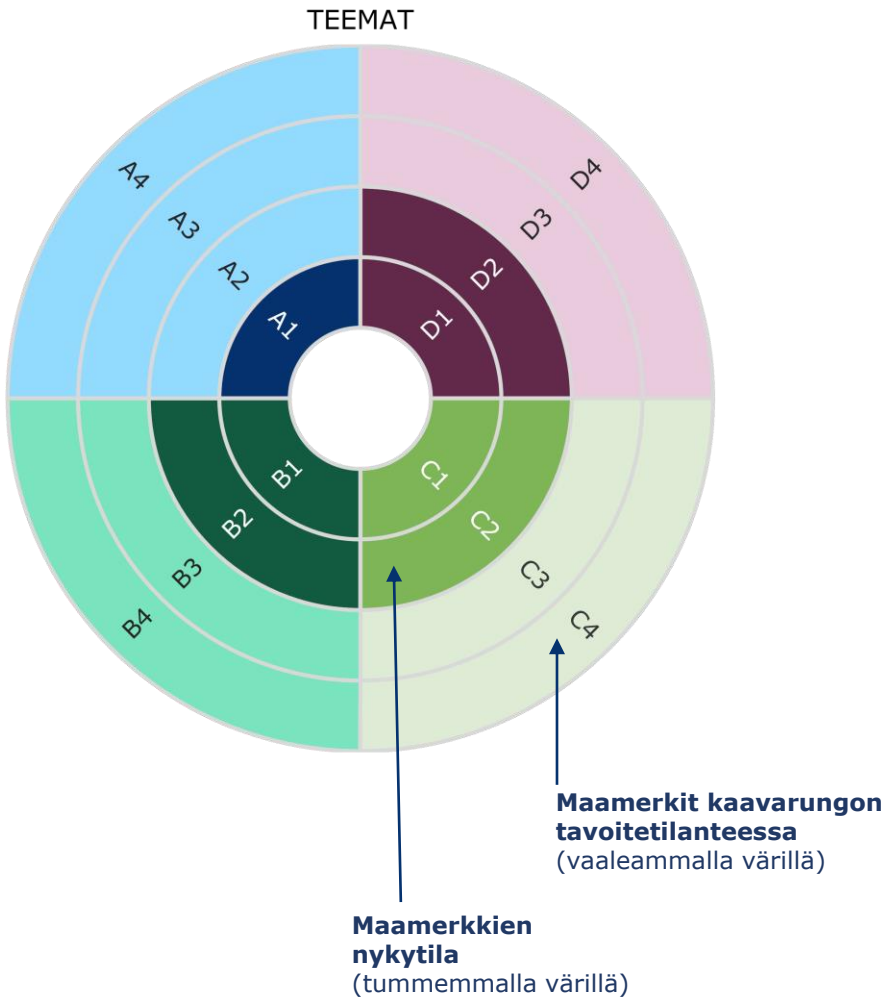
Pysäkkiympäristöjen arviointikriteerit

(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.



(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.

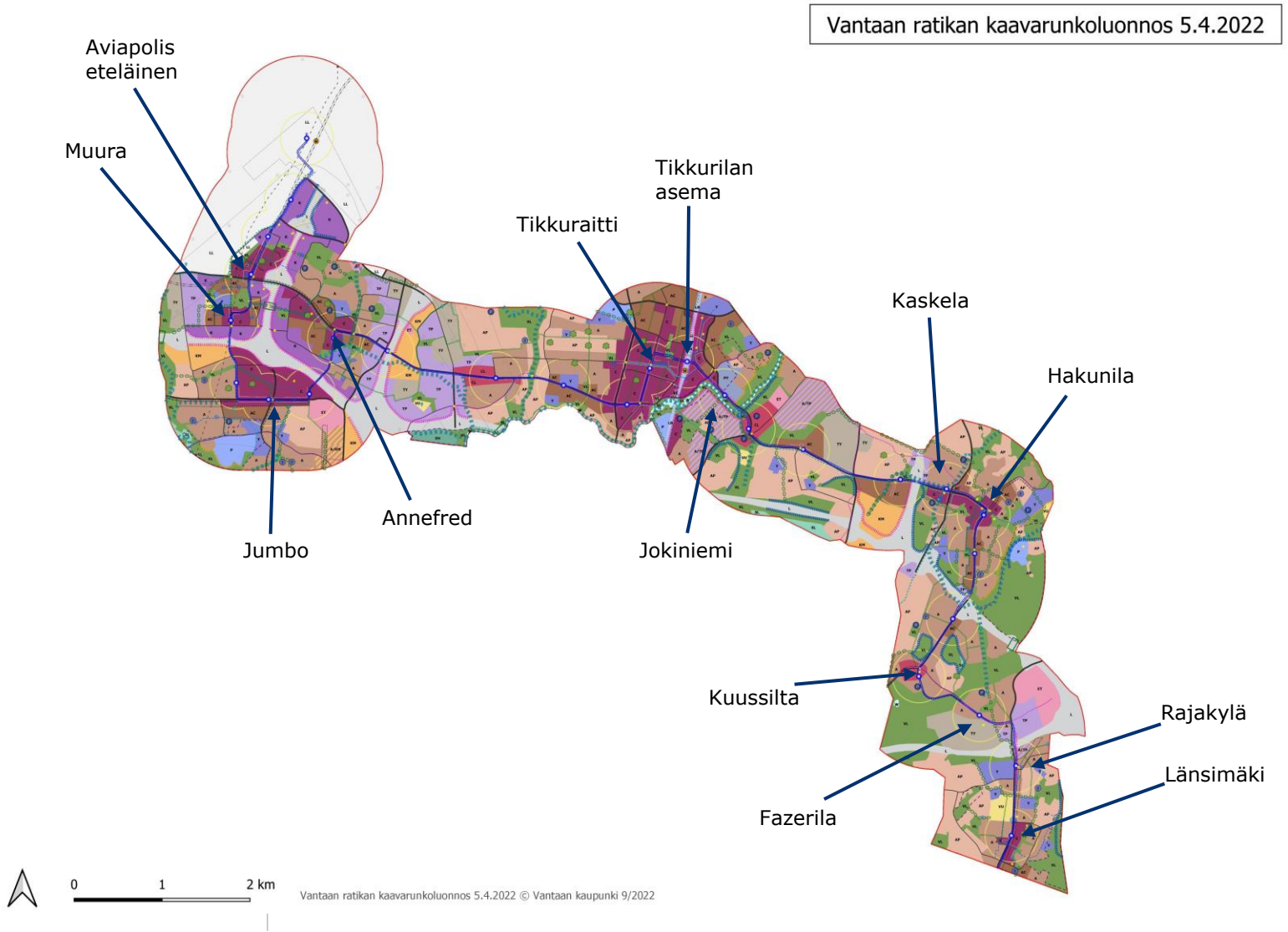
Yleisesti

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 19.06.2023 / 16 §

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

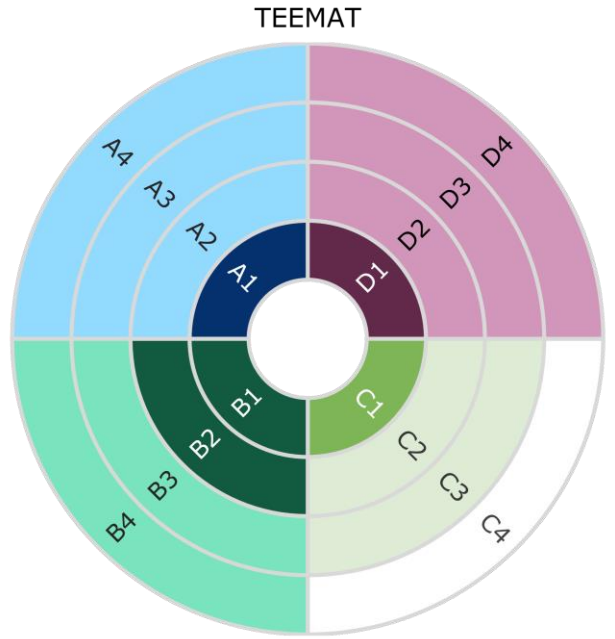
- Pysäkkiympäristössä risteävät liikennöidyt Lentoasemantie, Tikkurilantie ja Turbiinitie, kävely- ja pyöräliikenne sekä joukkoliikenteen runkoväylä. Lisäksi alueelle sijoittuu rautatieasema. Alueen merkitys liikenteellisenä solmukohtana tulee korostumaan uuden rakentamisen ja rakentuvan pysäkin myötä.

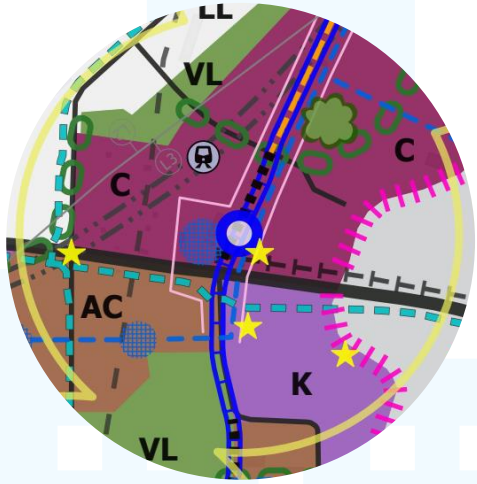
C. Maamerkki

- 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

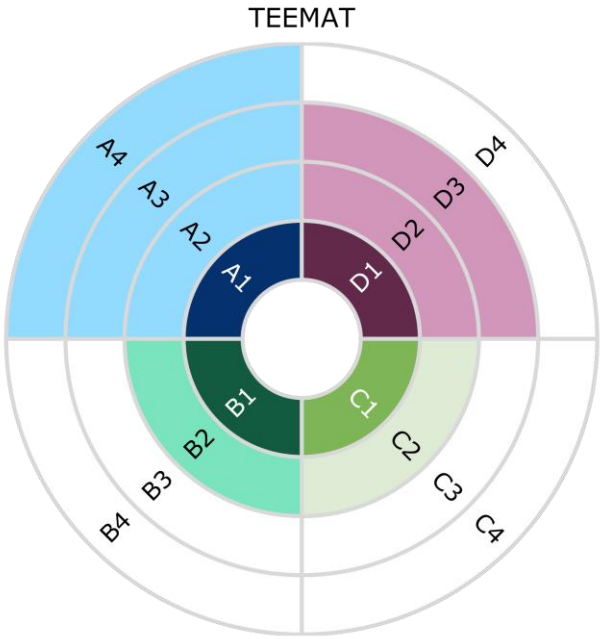
- Muuran ratikkapysäkki edistää alueen kytkeytymistä laajemmin Aviapoliksen alueeseen ja parantaa saavutettavuutta erityisesti kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta. Muuran aluetta rajaavat kuitenkin laajat liikennöidyt katu- ja tieympäristöt, eikä alueen sisältä muodostu selkeitä yhteyksiä ympäröiville alueille.

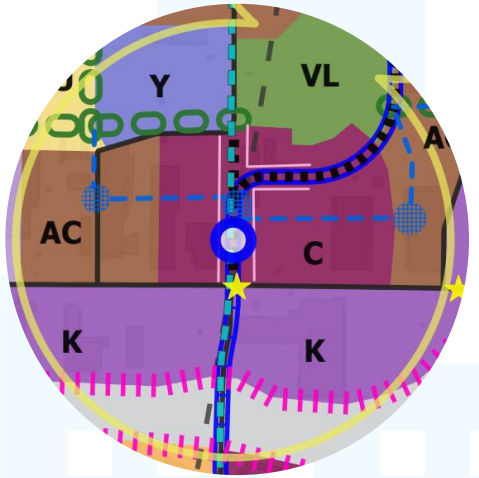
C. Maamerkki

- 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

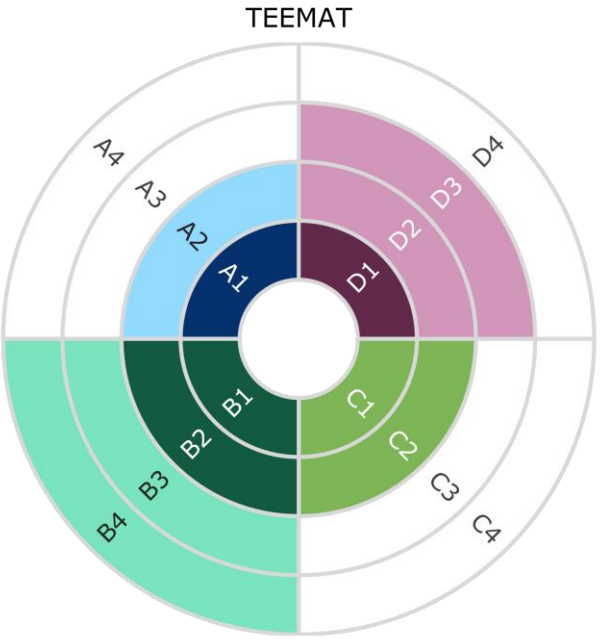
- Omalla tavalla maamerkkinä toimivan Kauppakeskus Jumbon läheisyyteen Väinö Tannerin tien ja Tasetien liittymäkohtaan sijoittuva pysäkki on tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, mikä yhdessä joukkoliikenteen runkoyhteyden kanssa vahvistaa alueen saavutettavuutta ja edistää sen asemaa liikenteellisenä solmukohtana.

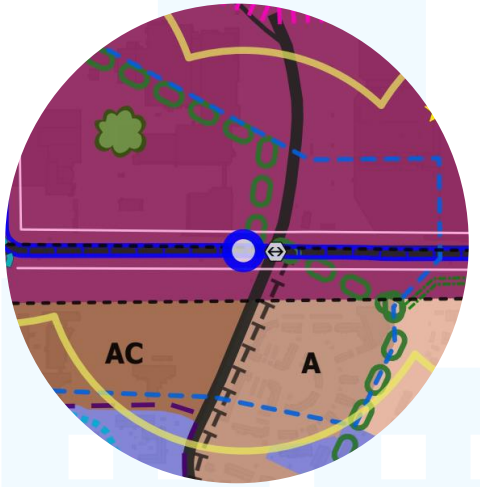
C. Maamerkki

- 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

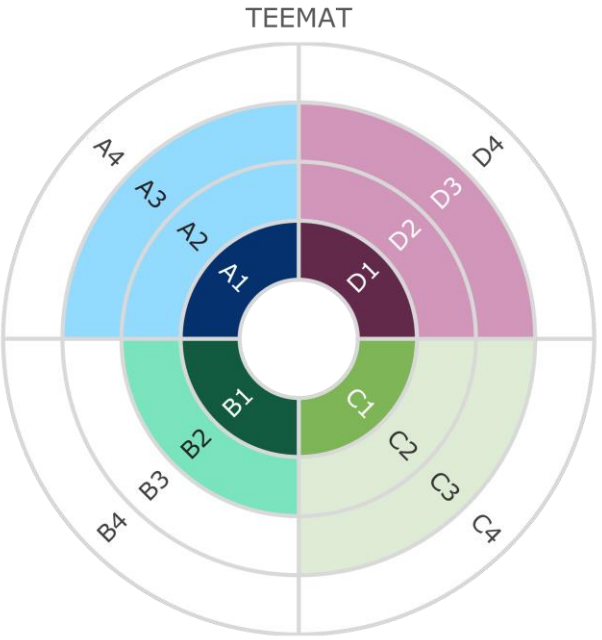
- Pysäkkiympäristö on liikenteen solmukohta, jossa yhdistyvät ratikkalinja, joukkoliikenteen runkoyhteys sekä monipuoliset kävely- ja pyöräreitit (baana).

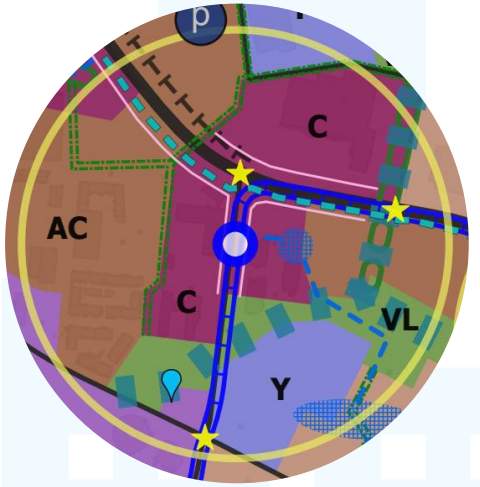
C. Maamerkki

- 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

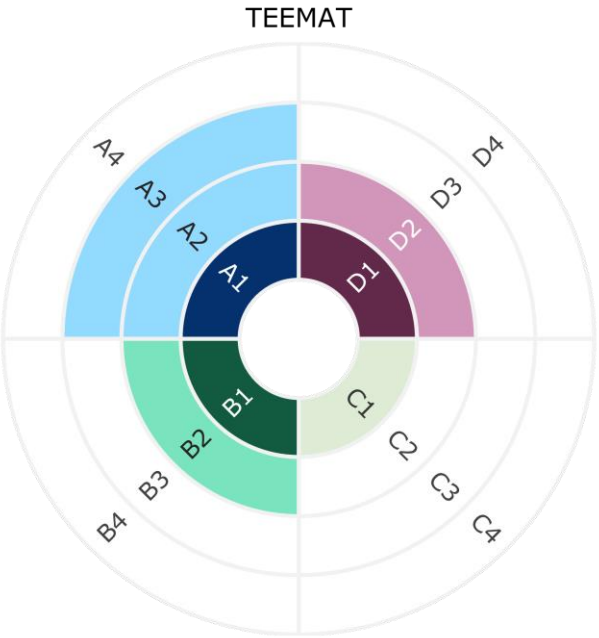
- Pysäkkiympäristö sijoittuu Tikkurilantien varteen, eikä alueelle muodostu poikittaisten yhteyksien solmukohtaa.
- Muodostuva pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana, kun ympäröiviltä asuinalueilta siirrytään pysäkin suuntaan.

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

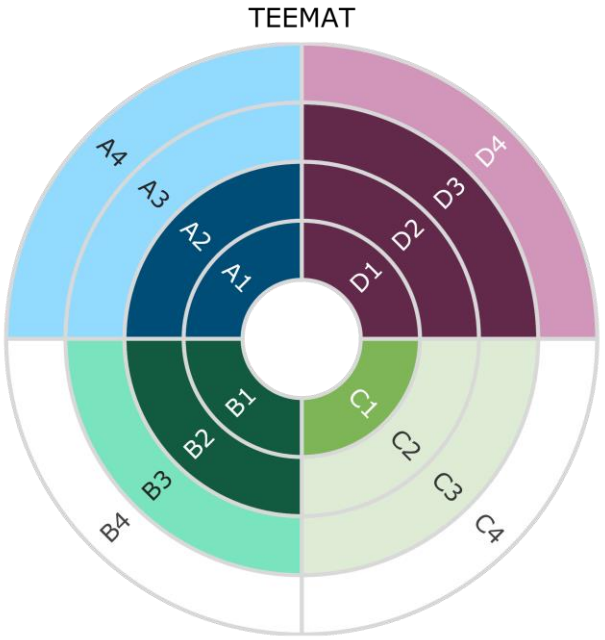
- Pysäkkiseutu kytkeytyy Tikkurilan aseman ja Silkkitehtaan pysäkkien vaikutusalueisiin muodostaen Tikkurilan keskustasta seudullisesti entistä yhtenäisemmän ja saavutettavamman alueen kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.
- Pysäkki edistää alueen merkitystä liikenteellisenä solmukohtana erityisesti kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.

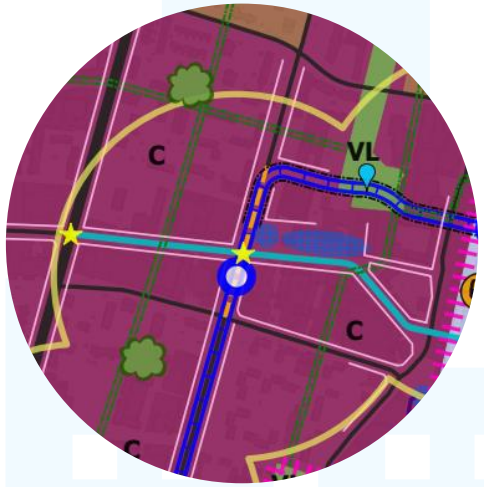
C. Maamerkki

- 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

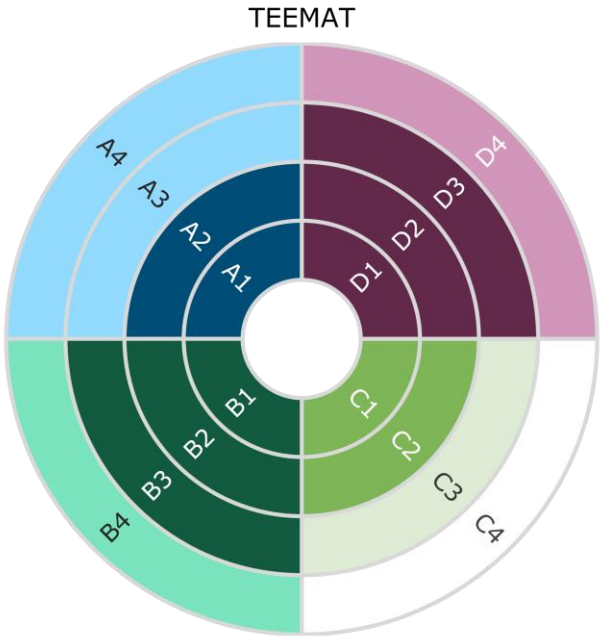
- Ratikkapysäkki sijoittuu maan alle osaksi olemassa olevaa asemanseudun liikenteellistä solmukohtaa. Muutos vahvistaa Tikkurilan asemaa liikenteen valtakunnallisena solmukohtana.

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

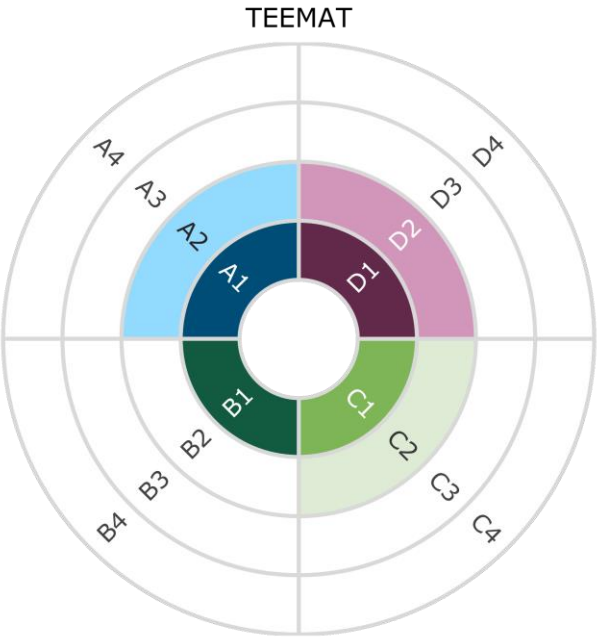
- Alue ei ole tällä hetkellä eikä siitä muodostu merkittävää liikenteen solmukohtaa, vaan se tulee kaavanrungonkin myötä olemaan paikallinen solmukohta.

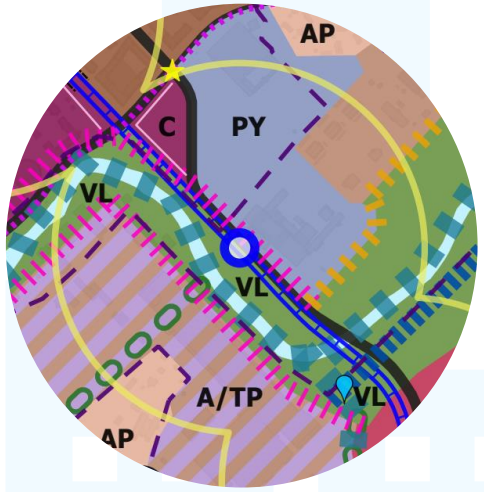
C. Maamerkki

- 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

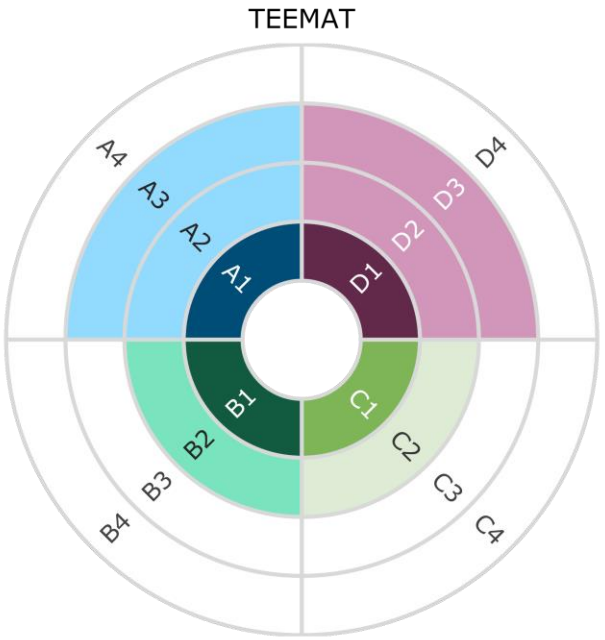
- Alueelle muodostuu voimakas liikenteellinen solmukohta ratikan ja pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien risteyskohtaan.

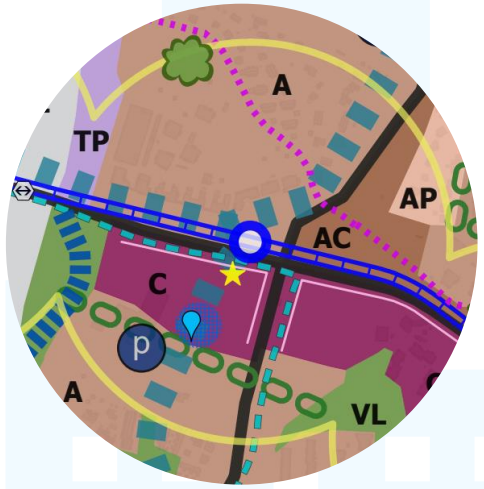
C. Maamerkki

- 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

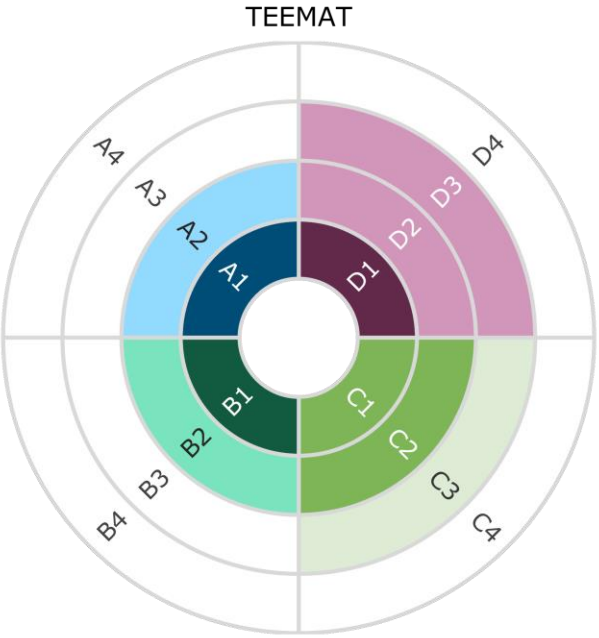
- Alueella on suuri merkitys paikallisena liikenteen solmukohtana.

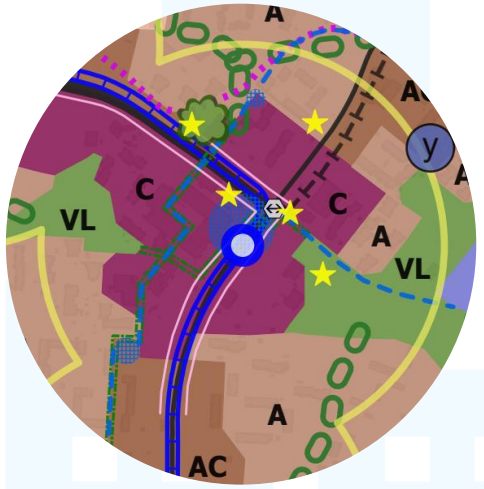
C. Maamerkki

- 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

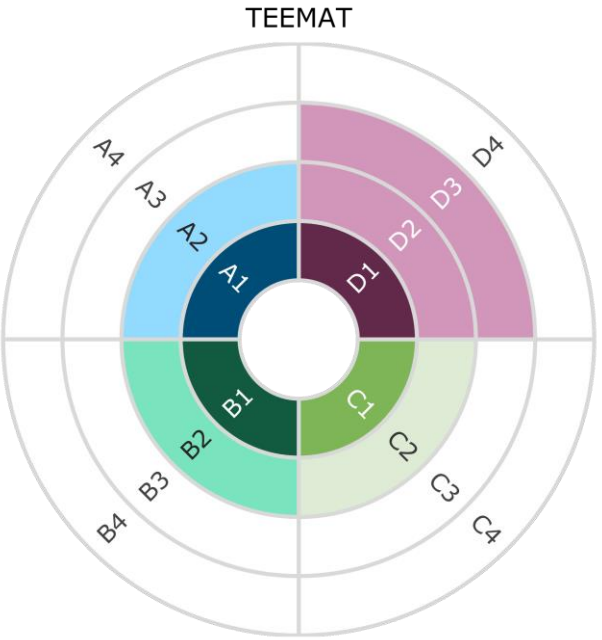
- Teiden risteysalueelle ja ratikkapysäkin läheisyydessä uusi täydentävä keskustarakentaminen syntyy teiden reunoja myötäilevillä rakennuksilla, missä maantasoon rakennetaan liike- ja palvelutiloja arjen lähipalvelutasoa parantamaan.
- Raideliikenteen solmukohdassa kestävä liikkuminen ja vaihdot liikennevälineestä toiseen ovat helppoja. Palveluita syntyy vahvistamaan solmukohtaa.

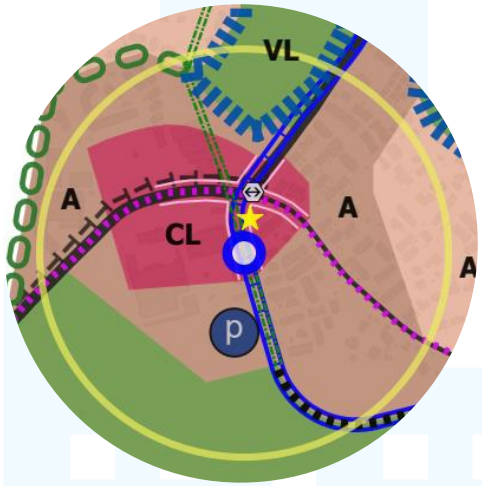
C. Maamerkki

- 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

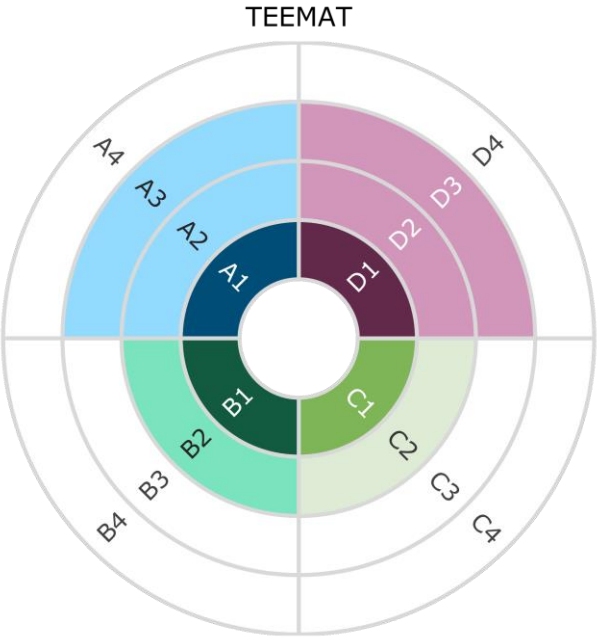
- Alueelle ei muodostu selkeää liikenteellistä solmukohtaa.

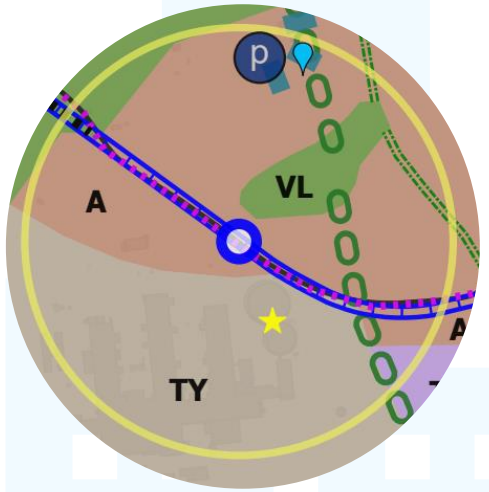
C. Maamerkki

- 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

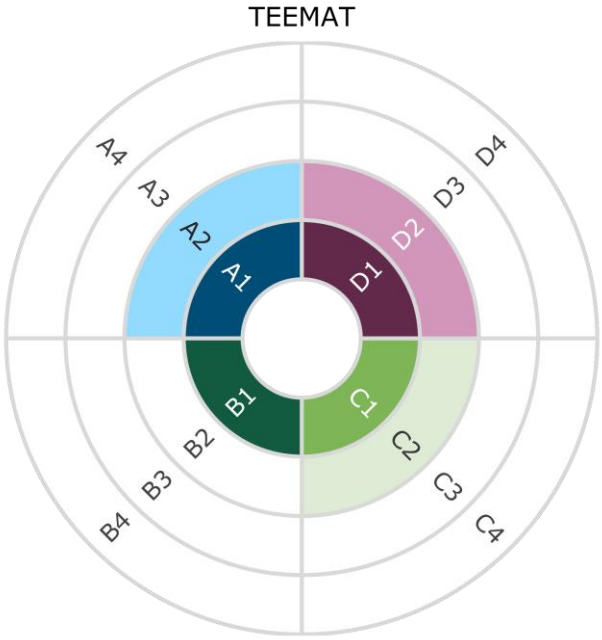
- Alueella risteää Porvoonväylä pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden kanssa.

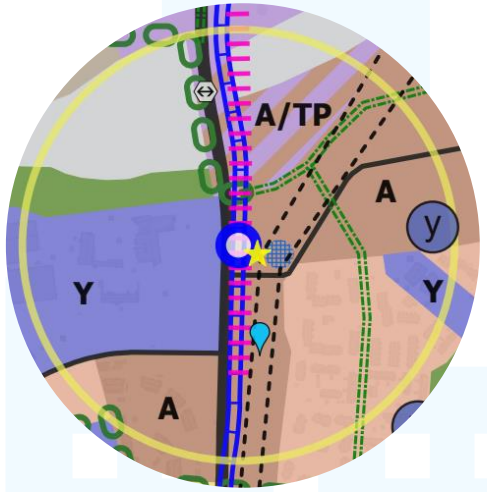
C. Maamerkki

- 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

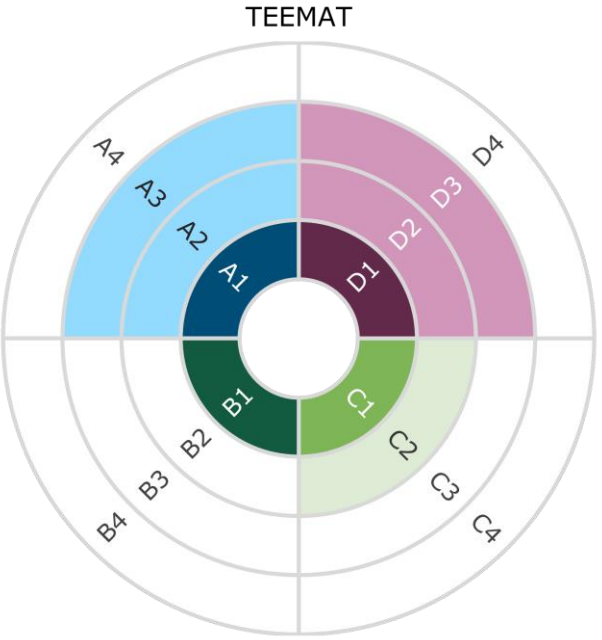
- Useita eri yhteyksiä yhdistävää liikenteellisestä solmukohtaa ei synny vaan pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana.

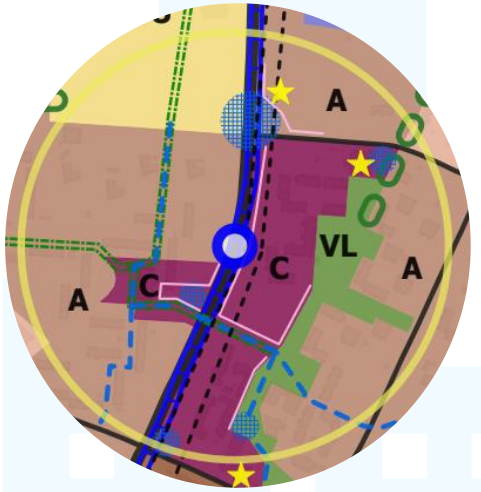
C. Maamerkki

- 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.

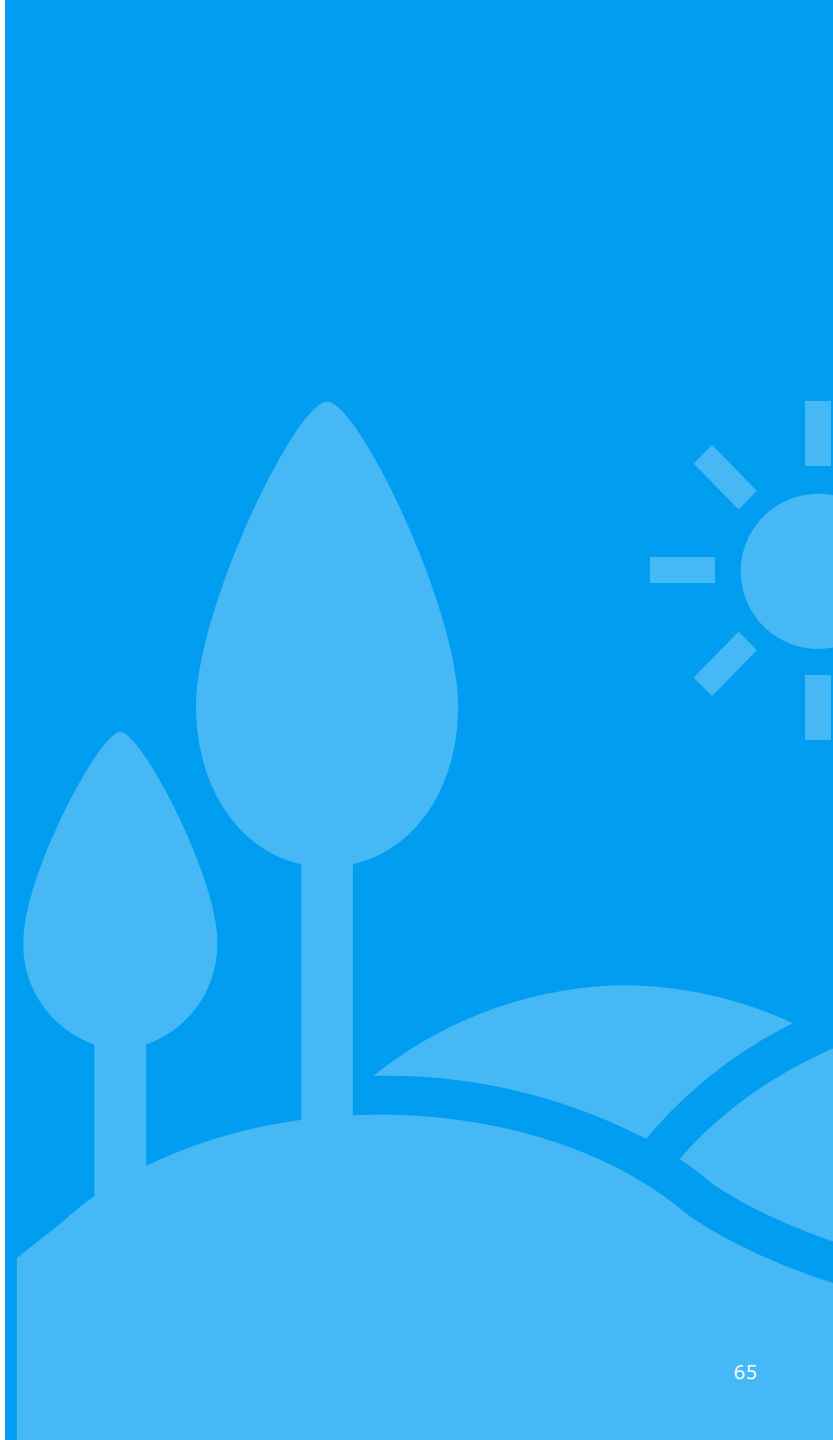
Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö

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.

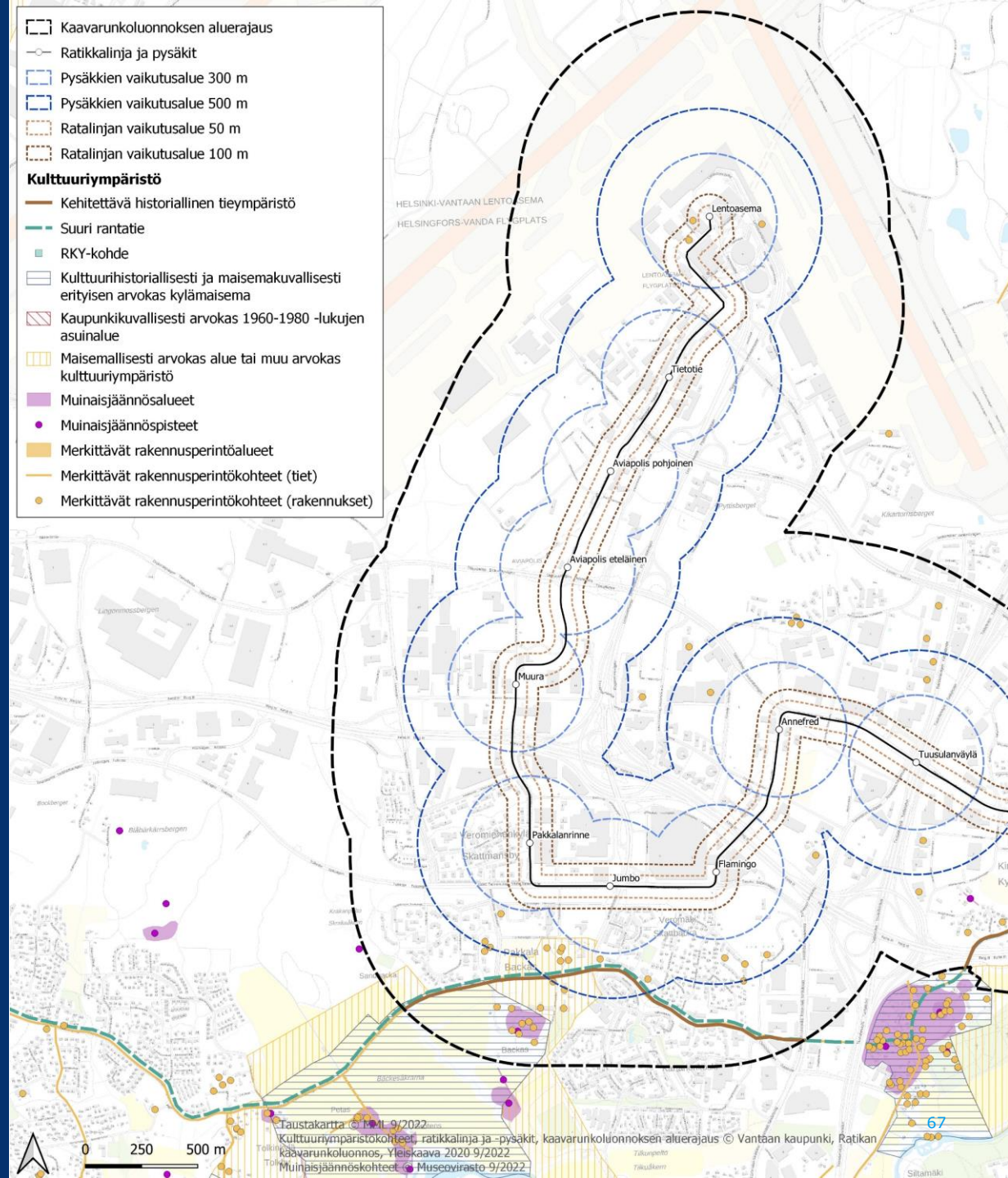
Aviapoliksen suuralue

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 19.06.2023 / 16 §

Tikkurilan suuralue

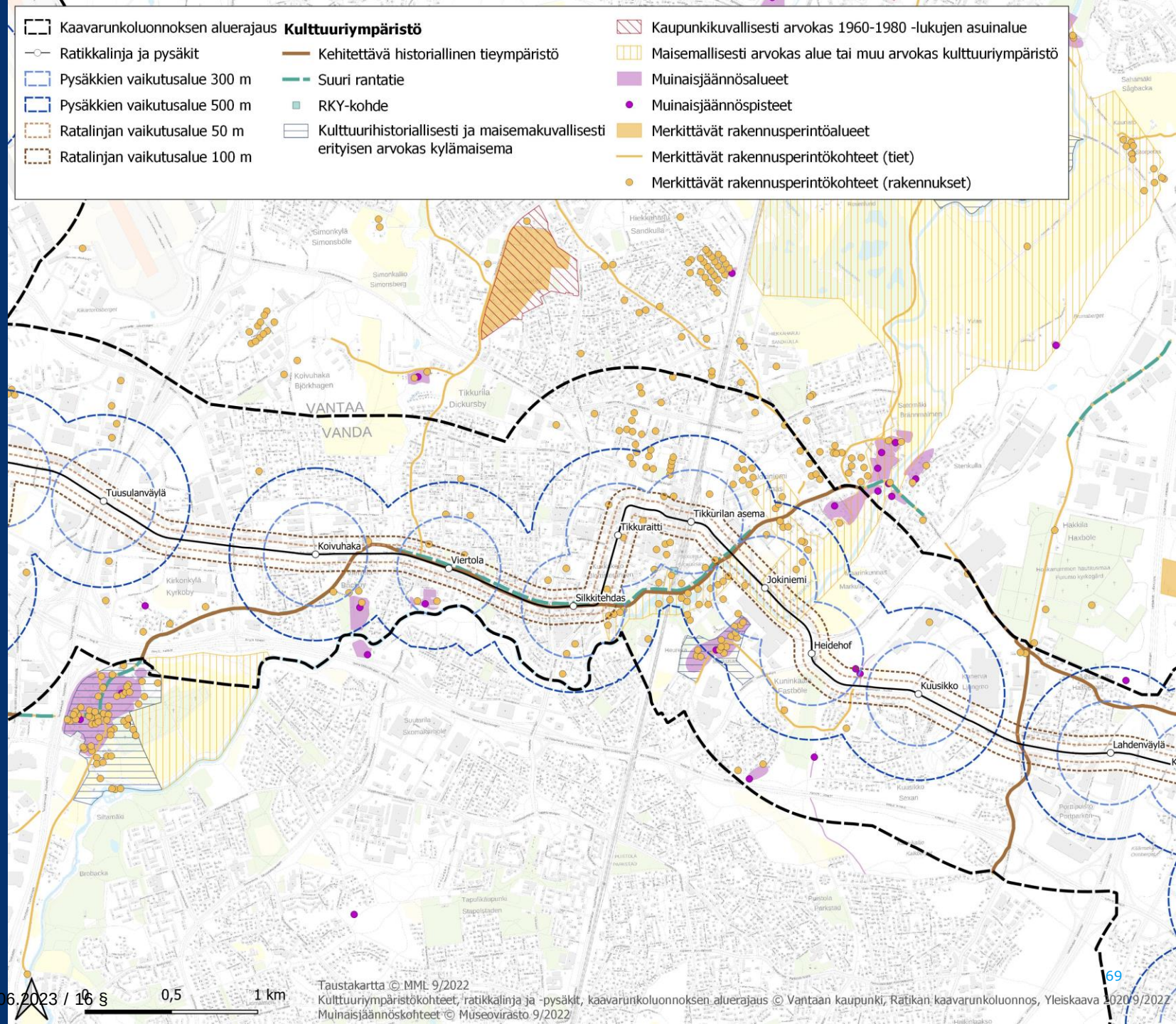
Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema 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 19.06.2023 / 16 §

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.

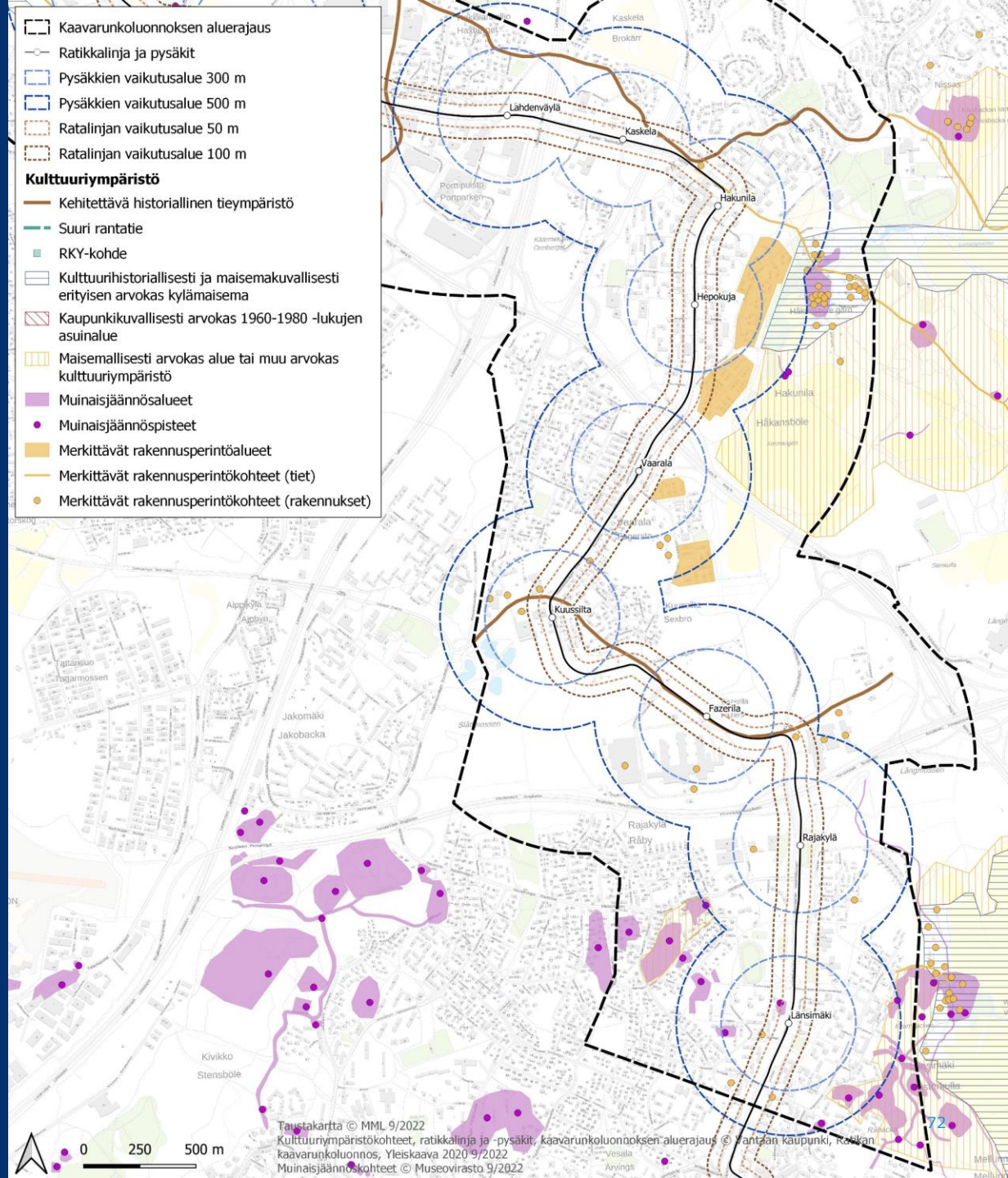
Hakunilan suuralue

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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).

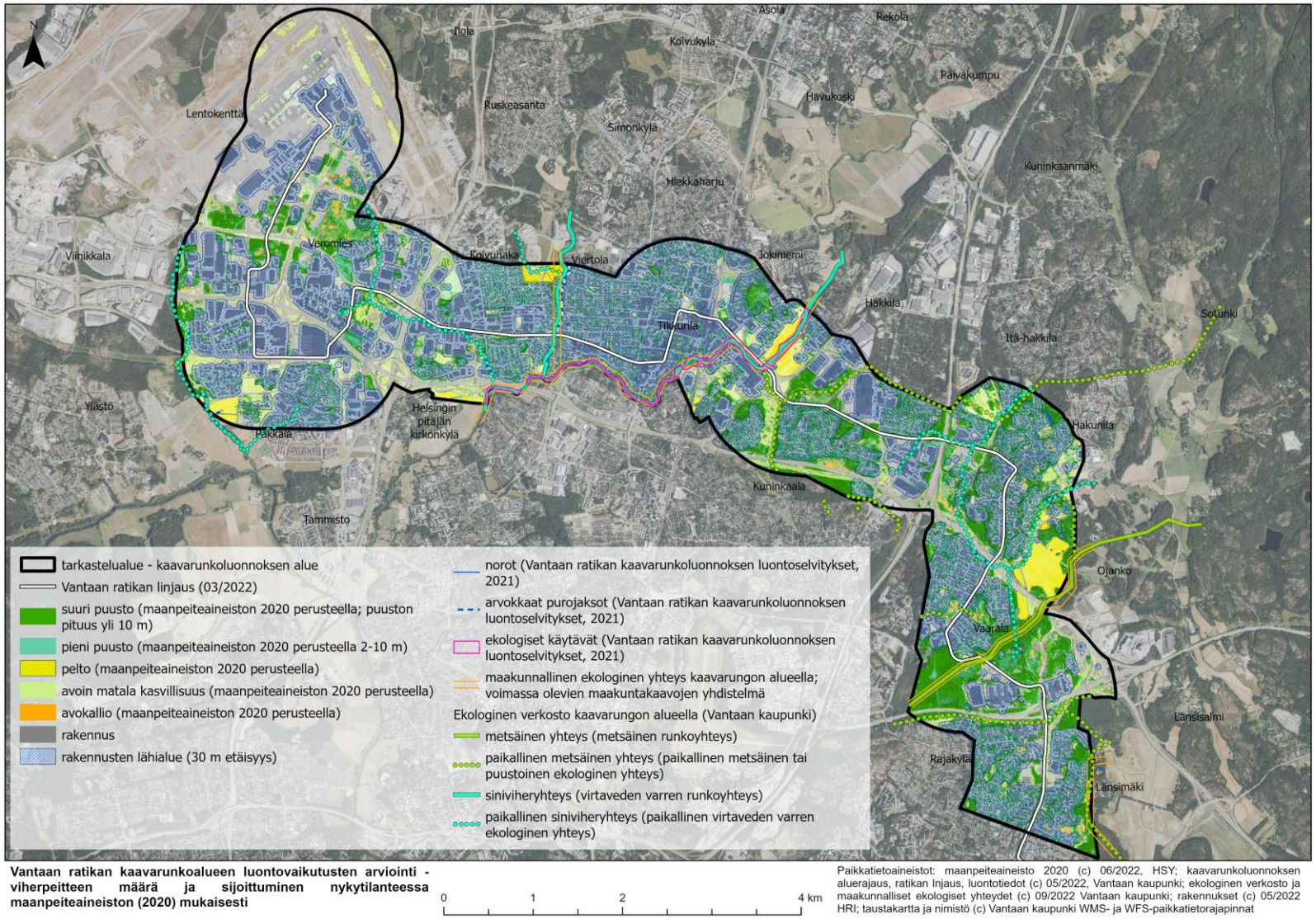
Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa

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:

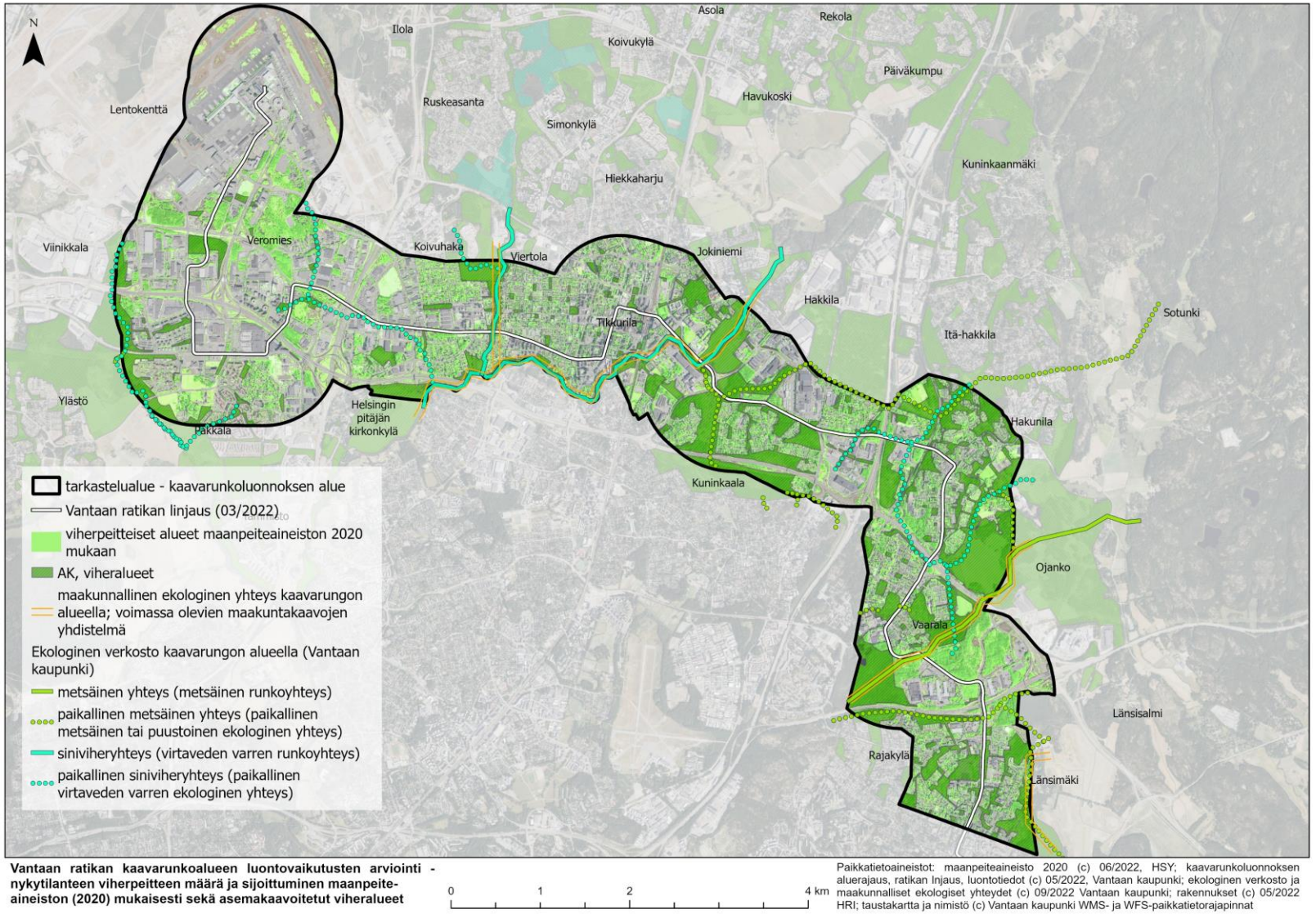
Asemakaavojen viheralueet

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.



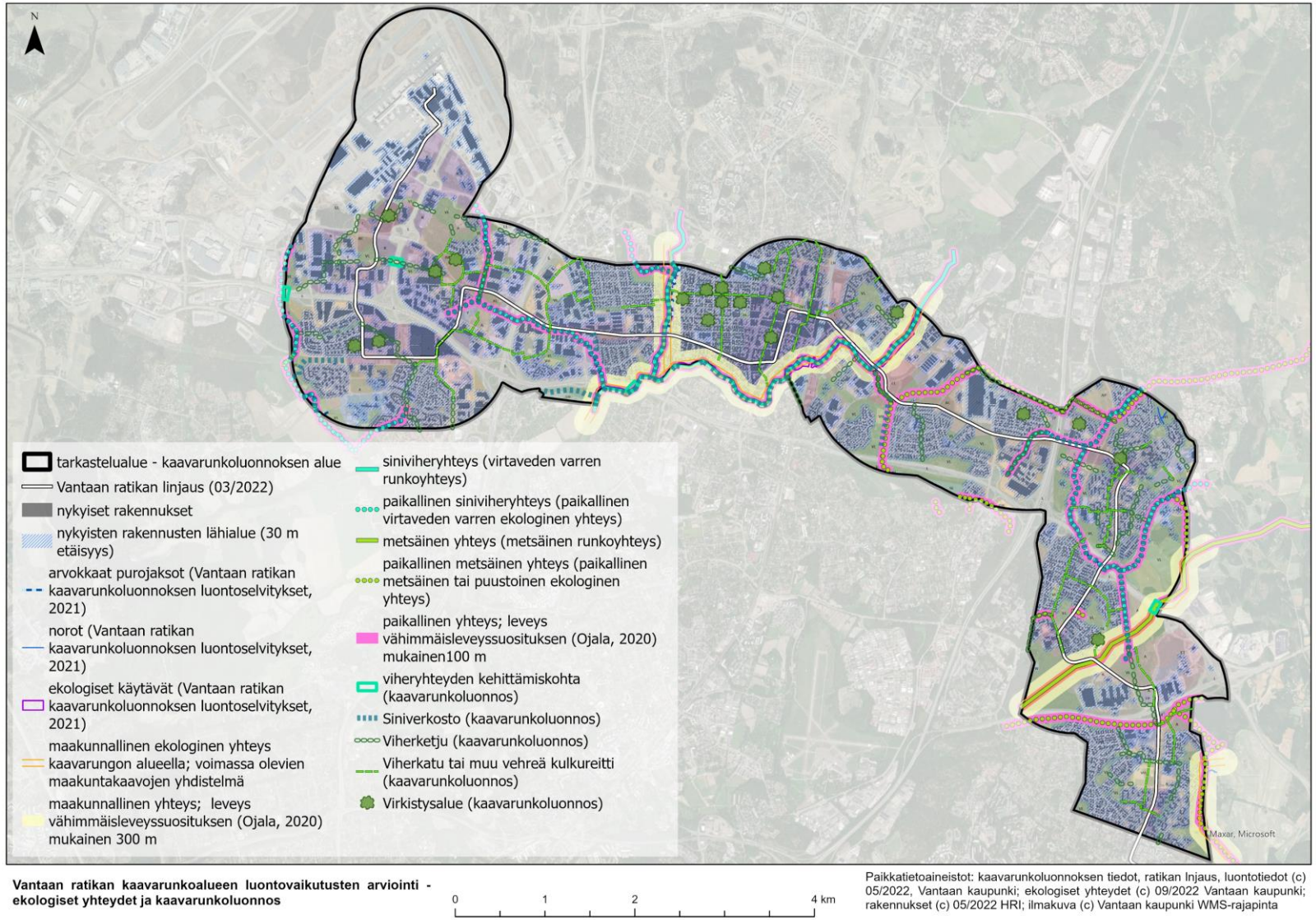
Kuva 30: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin.

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.

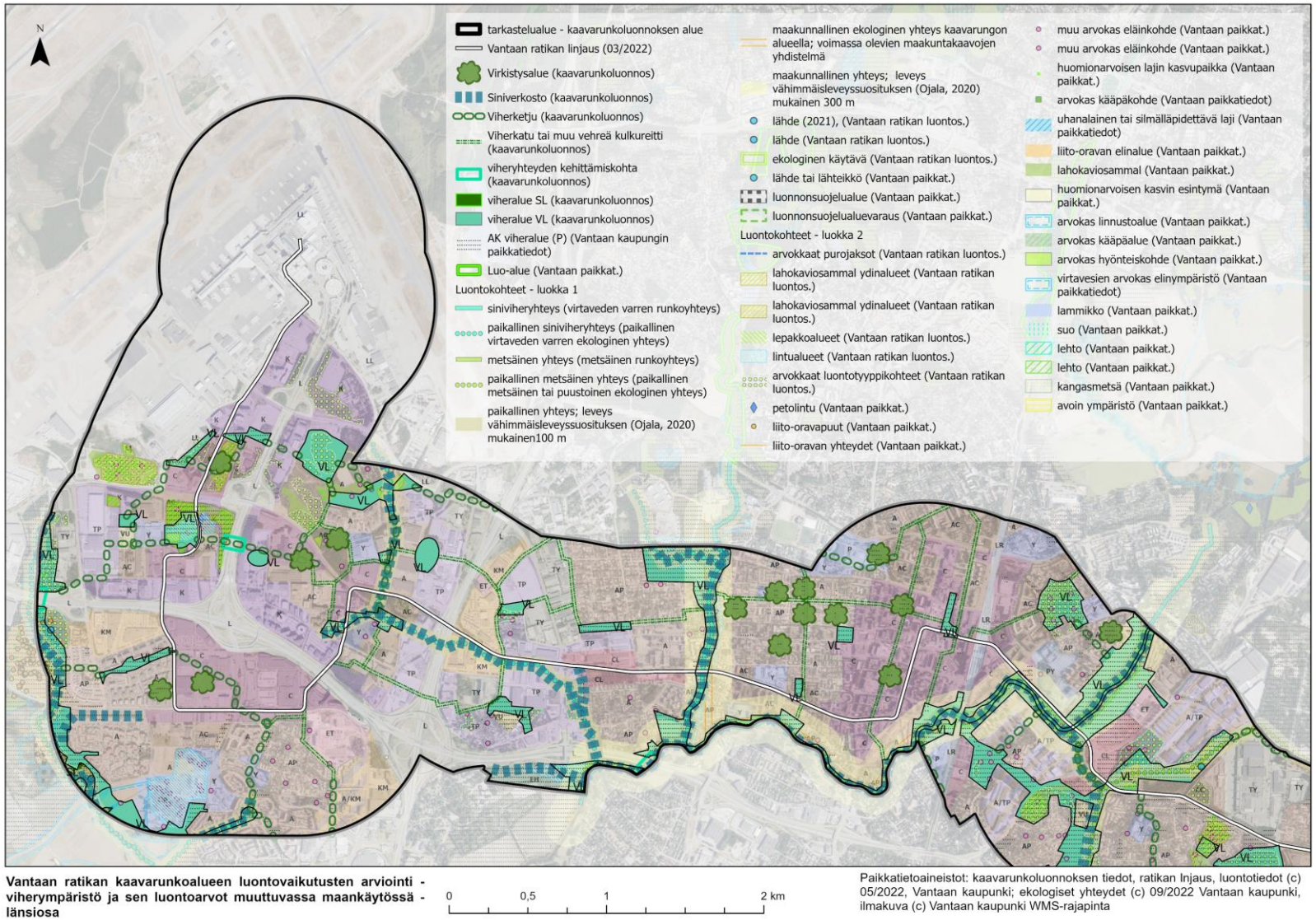
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 1/2

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.

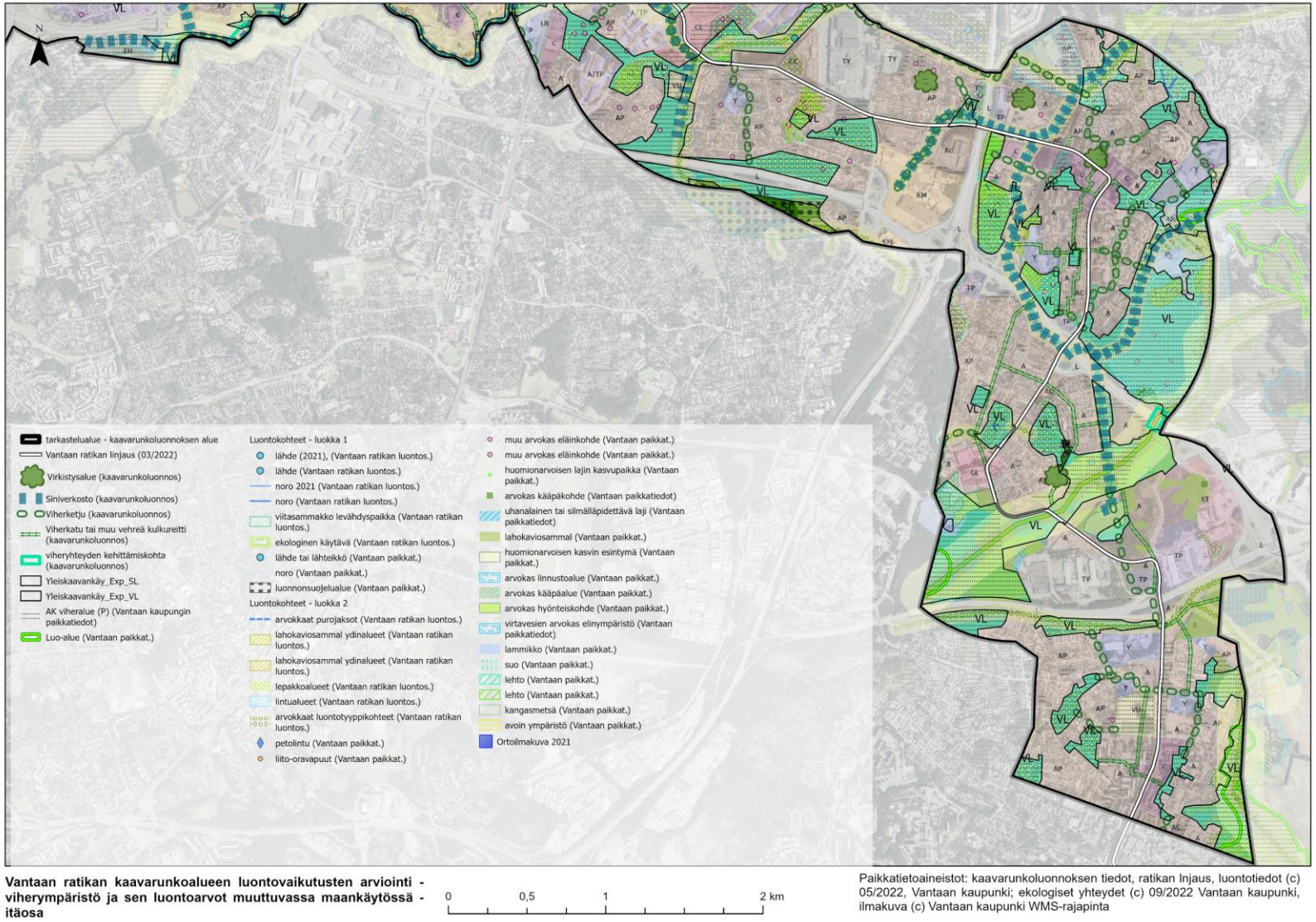
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 2/2

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.

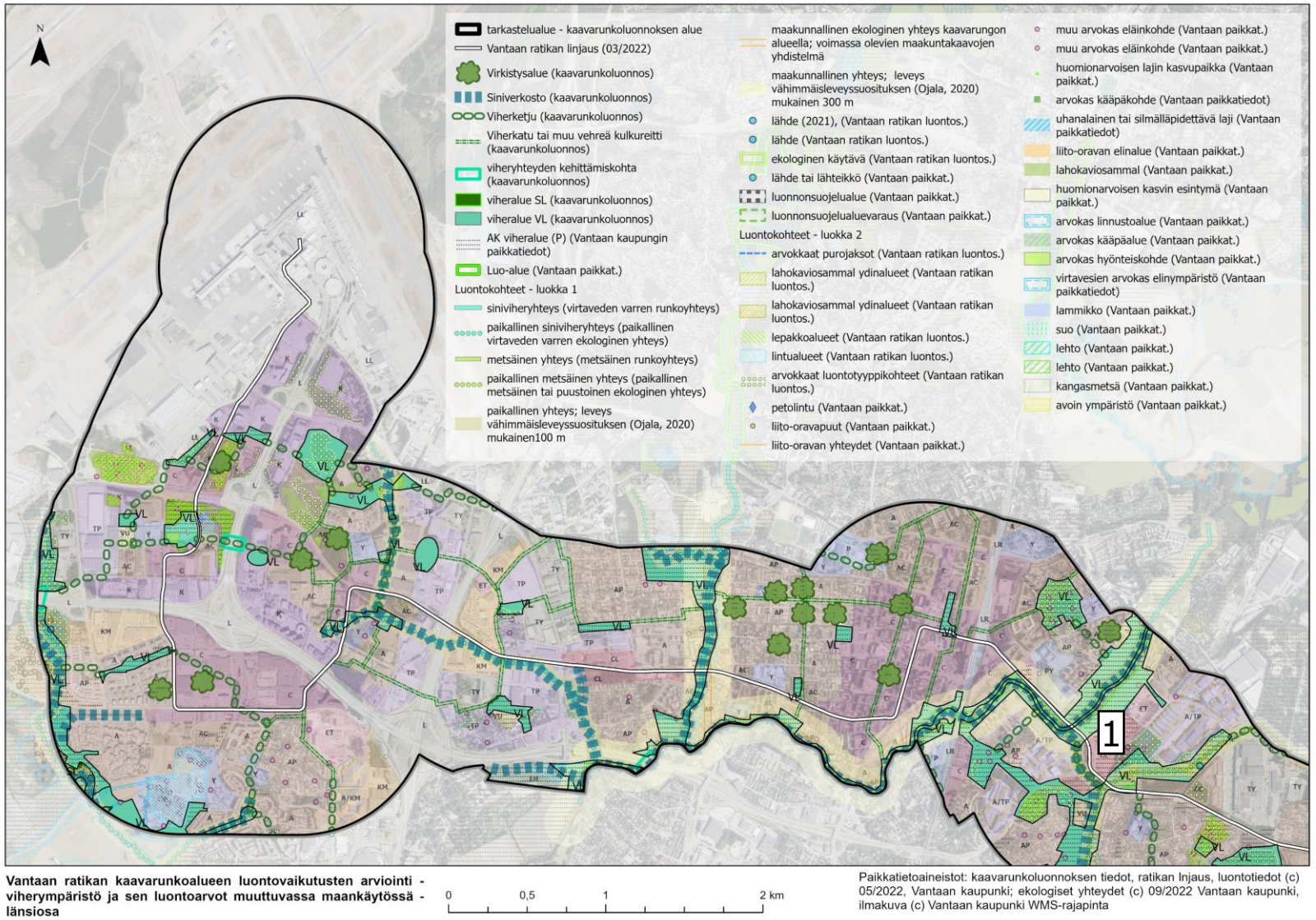
Seuraavilla dioilla on esitetty tarkemmin luontokohteisiin (alue- ja viivamuotoisiin) kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa arviointikehikossa esitellyn luokkajaottelun avulla.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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.



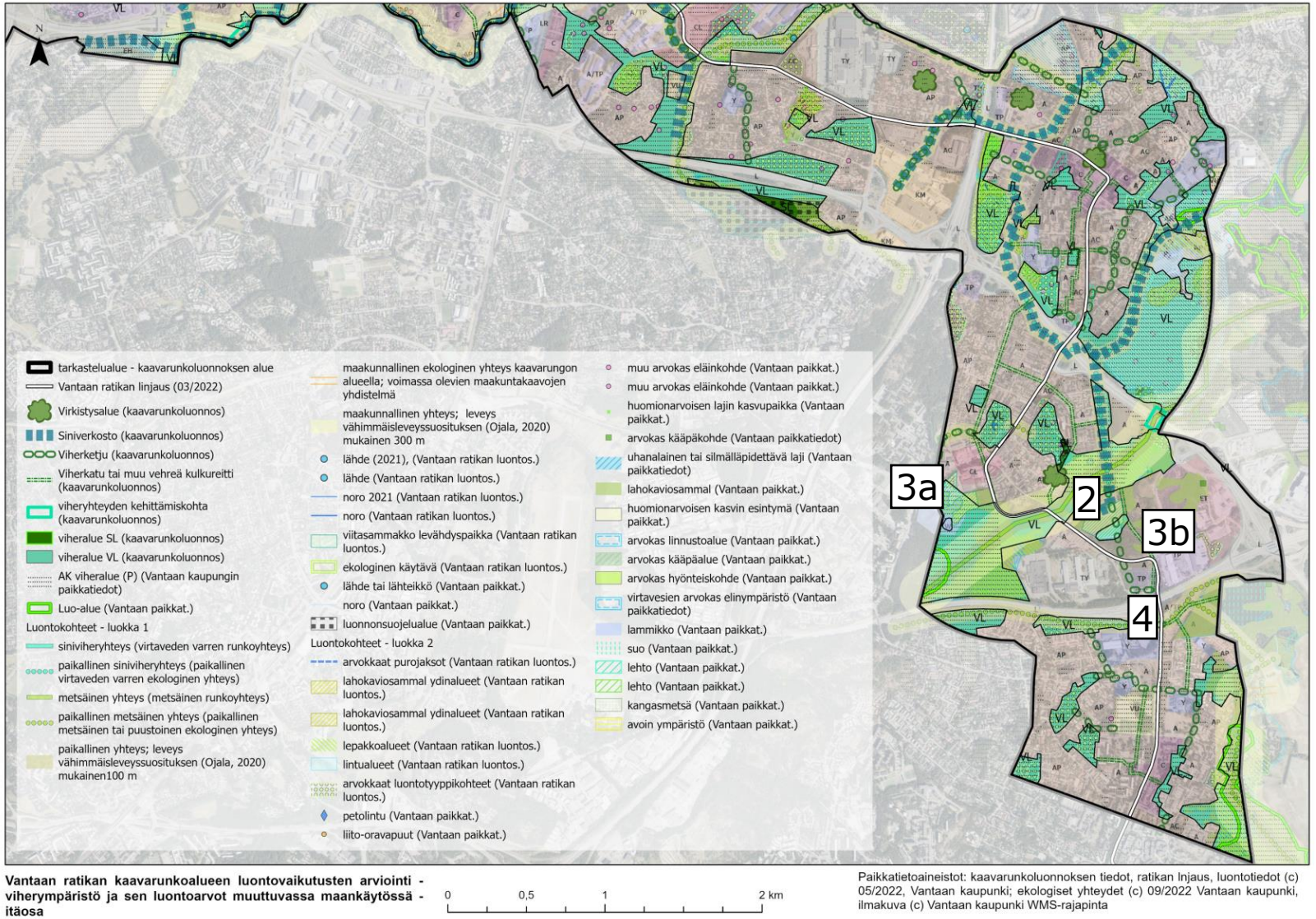
Kuva 34: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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

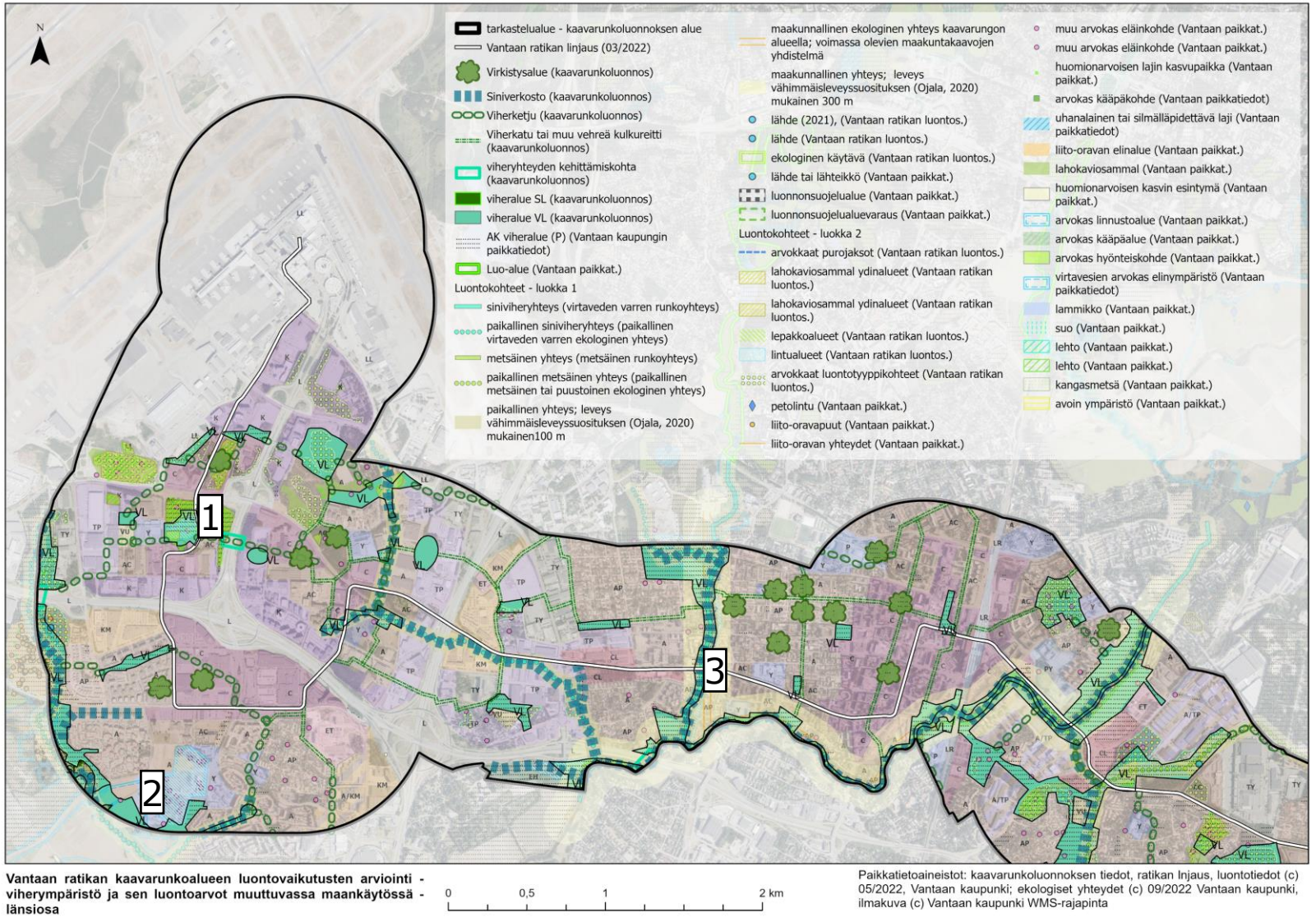
Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle. Rakentamisalueet katkaisevat paikallisen ekologisen yhteyden.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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.



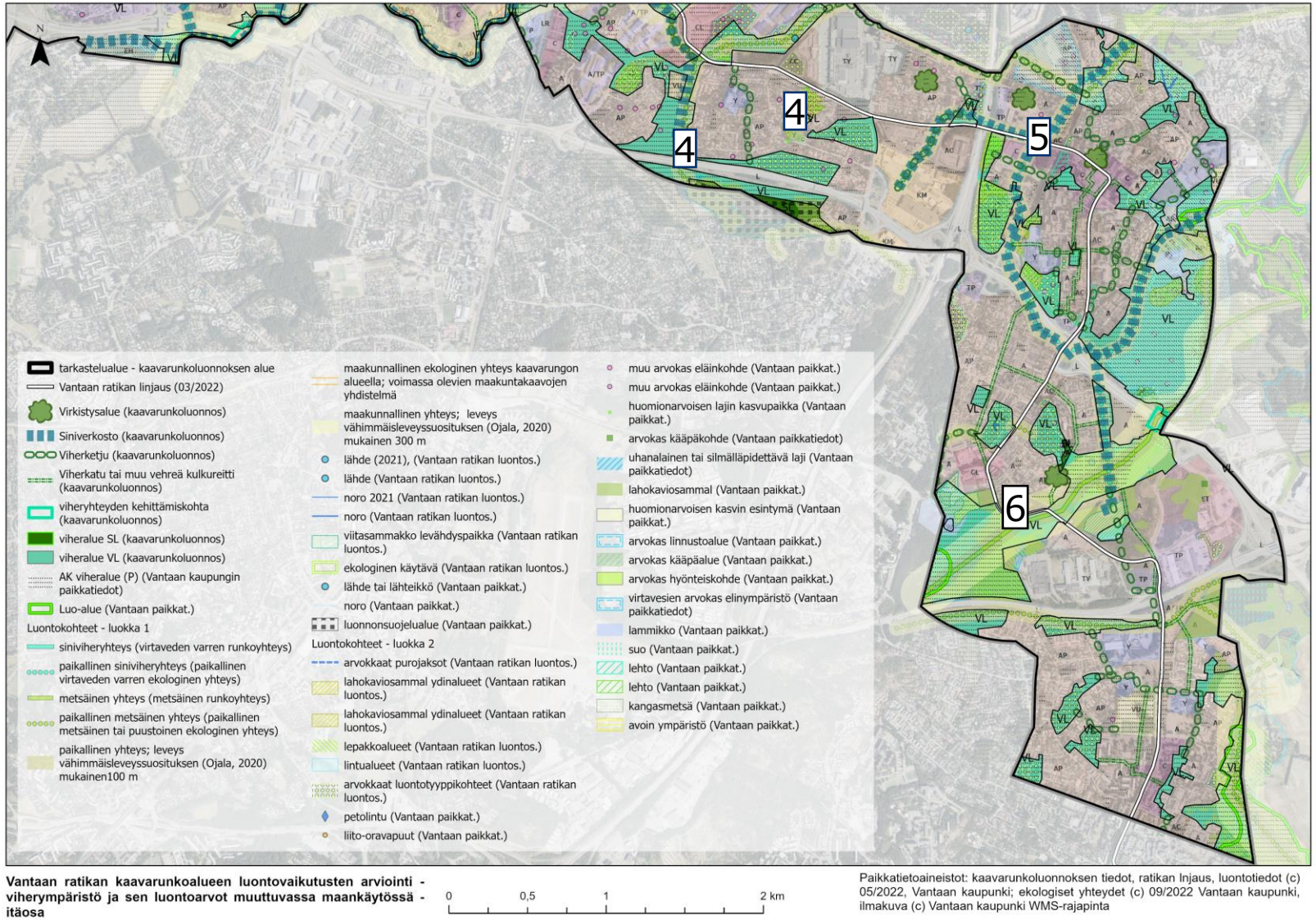
Kuva 36: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 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

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

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

Ilmastotavoitteita edistävä liikennejärjestelmä:

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Ilmastotavoitteita edistävät energiaan 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.

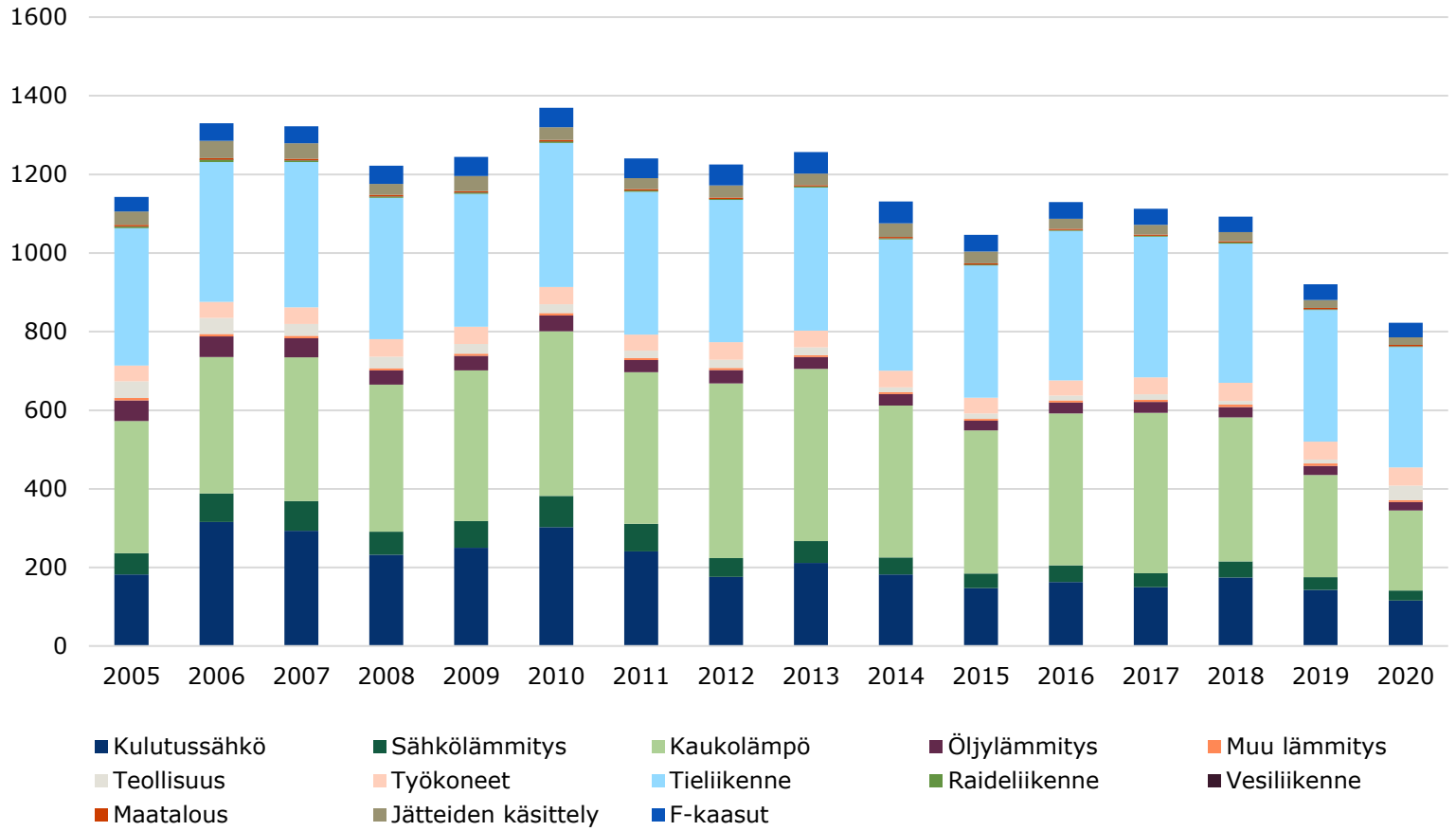
Vantaan tärkeimmät toimenpiteet hiilineutraaliuden saavuttamiseksi ovat

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen,
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen,
- joukkoliikenteen parantaminen,
- kestävien hankintojen tekeminen sekä
- tilojen ja laitteiden käytön energiatehokkuuden huomioiminen.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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

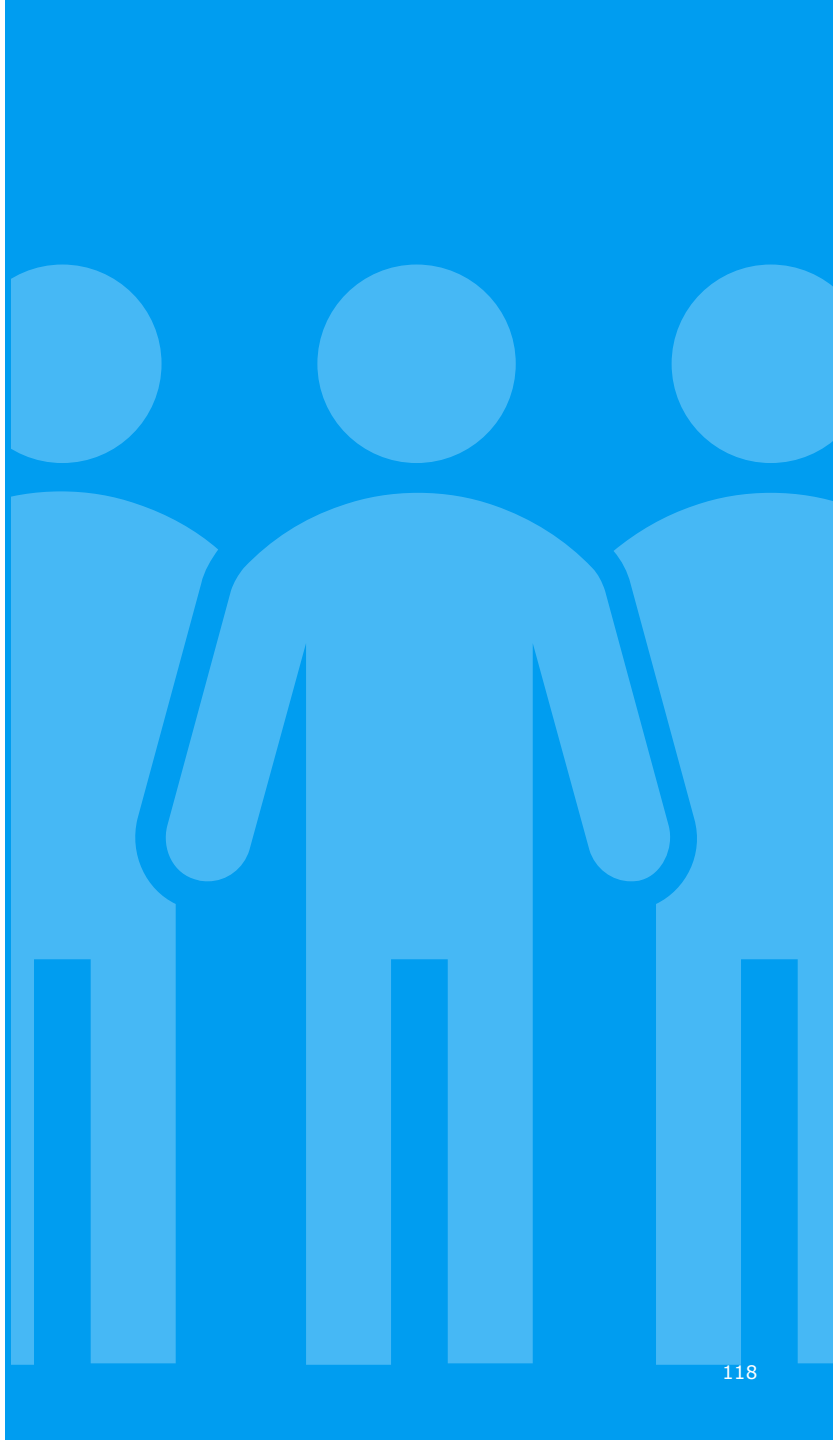
Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

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 19.06.2023 / 16 §

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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.

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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 19.06.2023 / 16 §

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

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

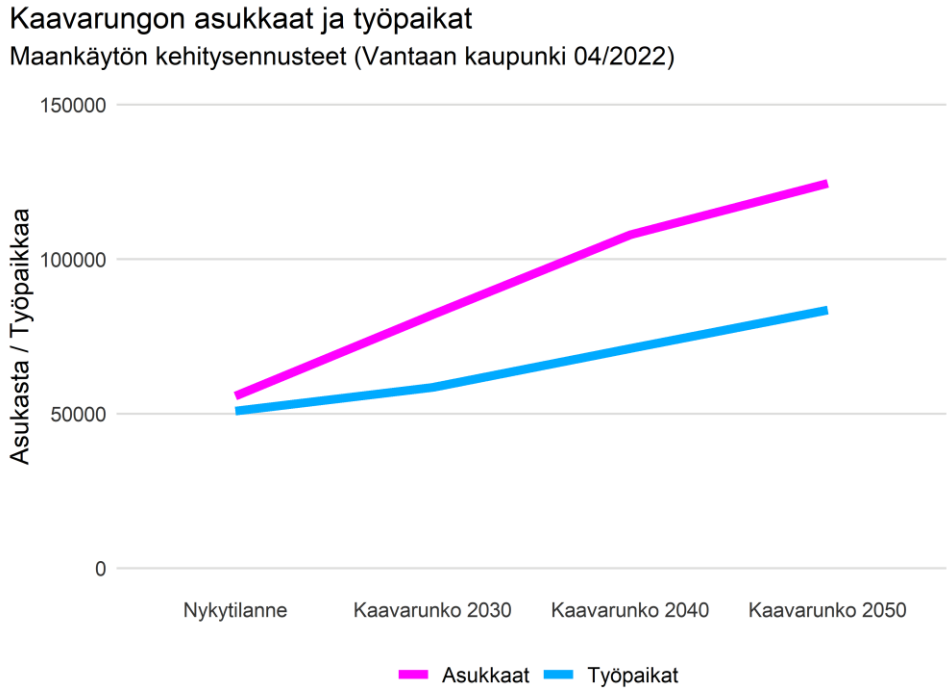
Joukkoliikenteen saavutettavuus

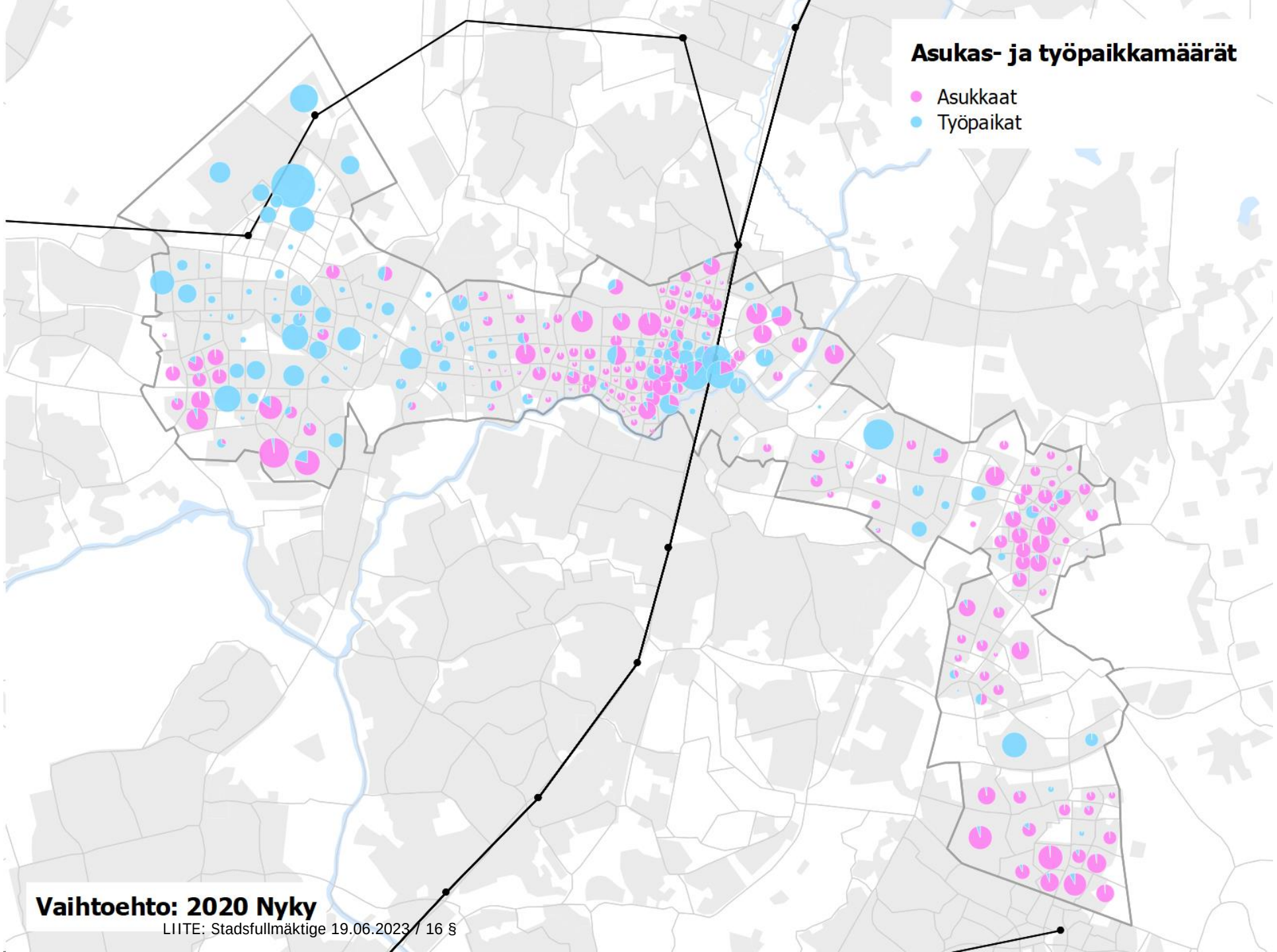
Maankäytön kehitys vaikutusten lähtökohtana

Maankäyttö kasvaa ja painottuu enemmän asutukseen

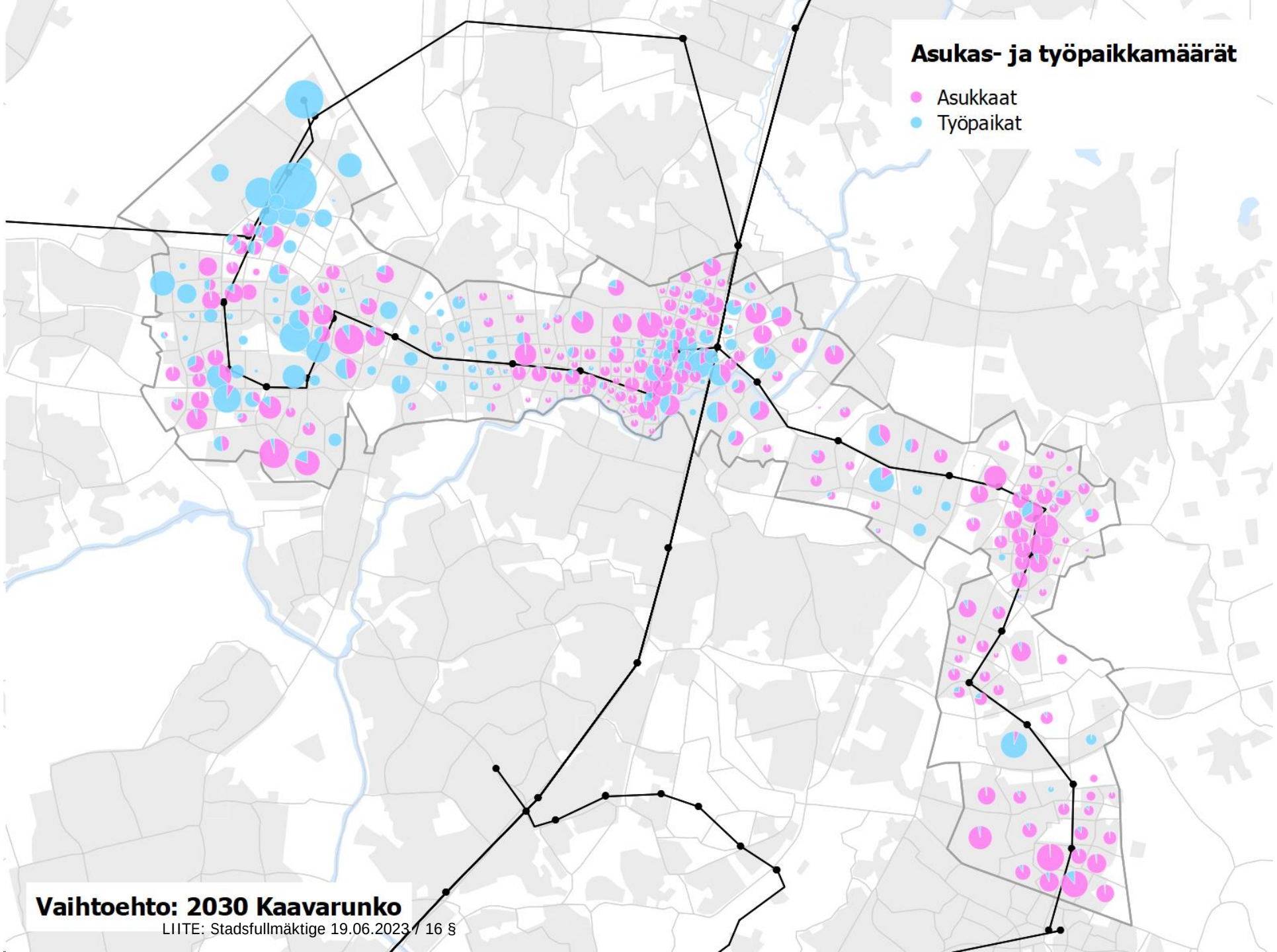
Kaavarunko perustuu maankäytön tiivistymiseen raitiotien varrelle ja asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat voimakkaasti nykytilanteesta. Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 125 000 asukasta. Samoin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä 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.

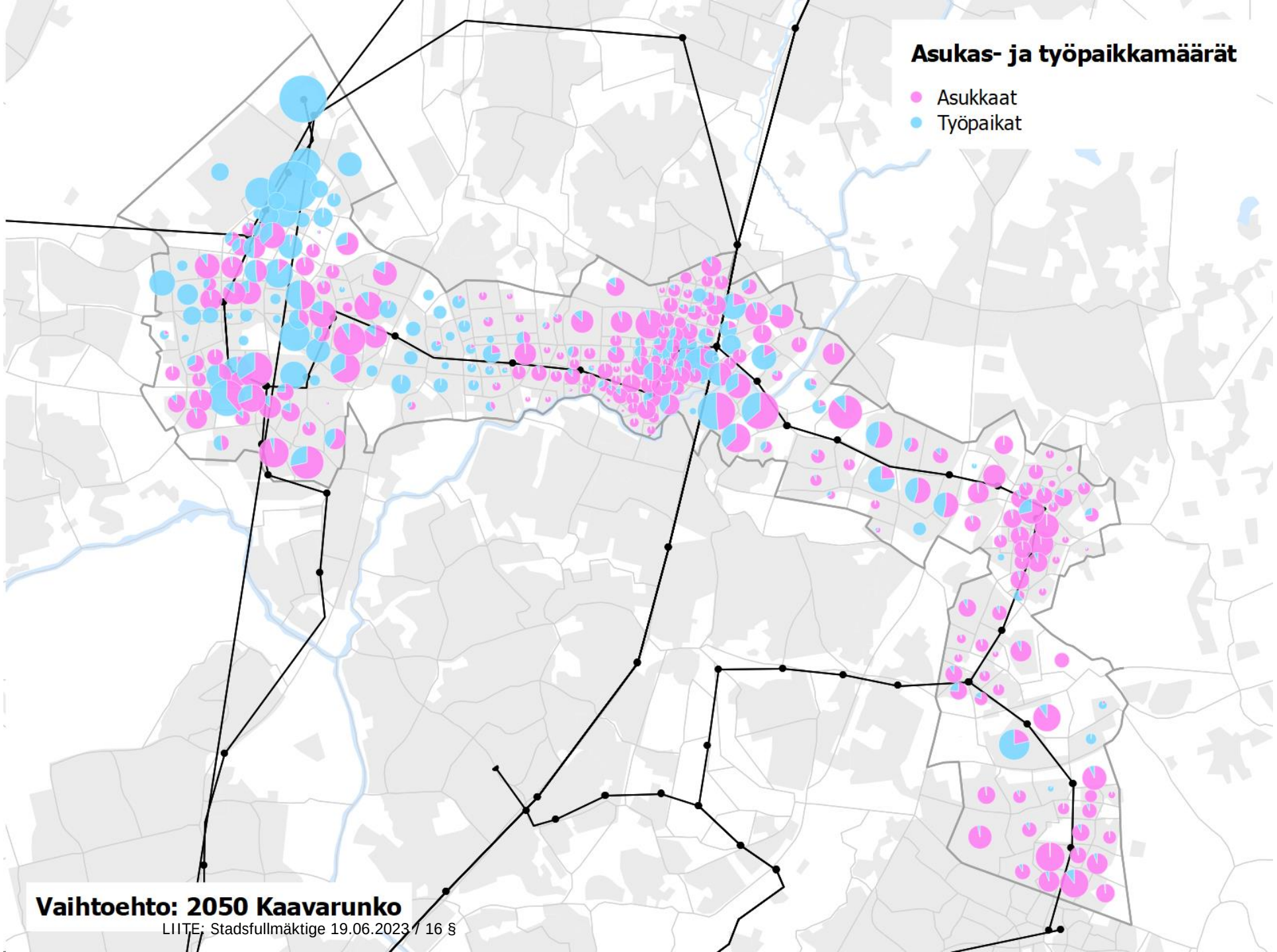




LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

Matkamäärien kehitys

Matkamäärien kehitys

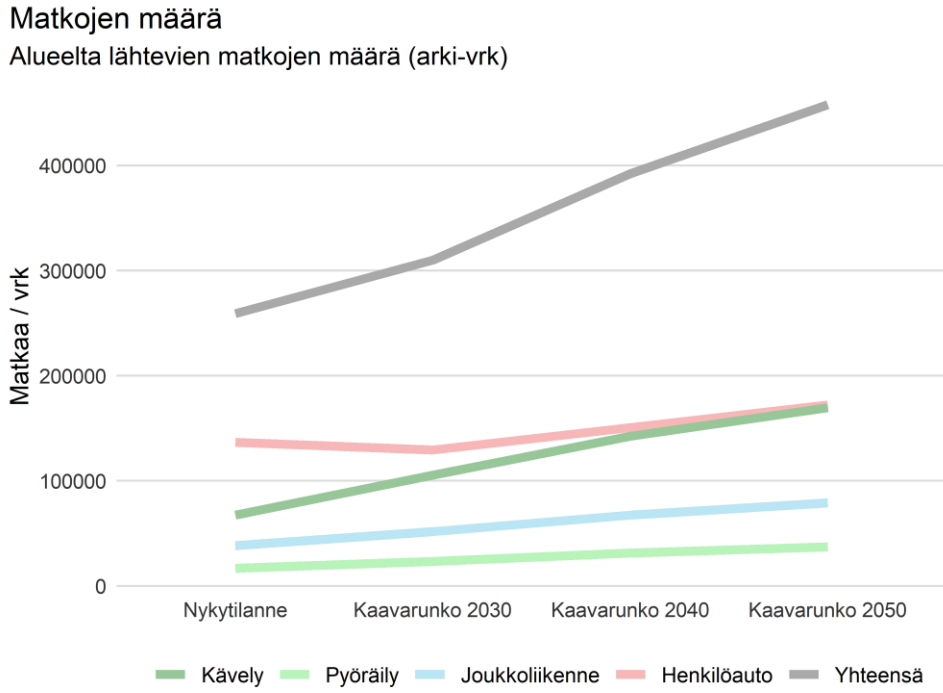
Matkamäärien muutos mittaa maankäytön kasvusta aiheutuvia vaikutuksia liikkumiseen. Matkamäärien kehitykseen vaikuttaa maankäytön kasvun ohella myös matkojen suuntautuminen ja kulkutapajakauma, joka edelleen riippuu tarjotusta liikkumisen palvelutasosta eri kulkutavoilla.

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

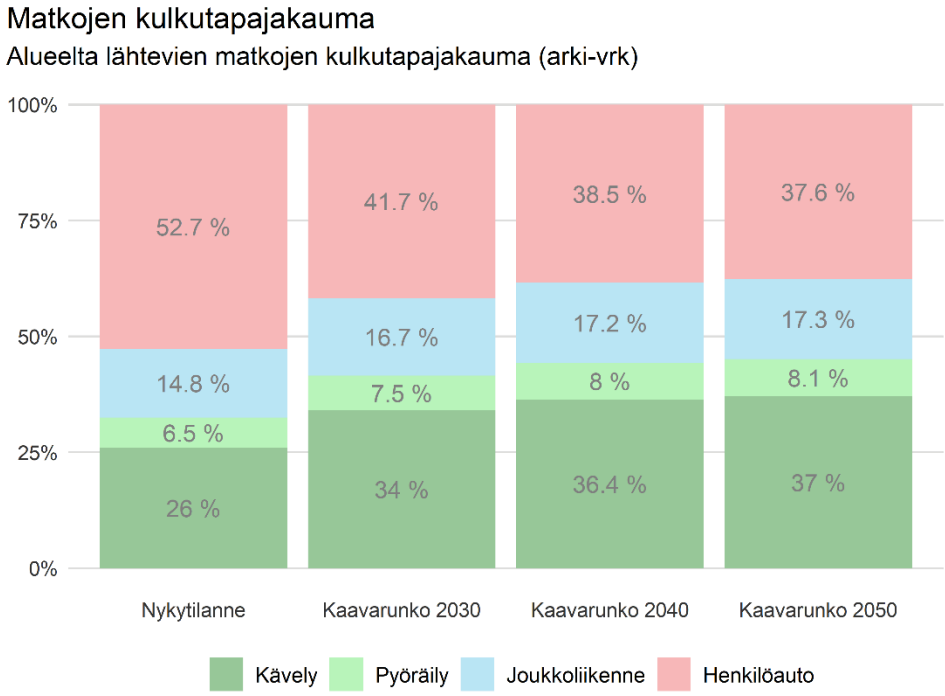
Kulkutapajakauma on matkamäärien ohella tärkeä mittari, joka kuvaa. maankäytön ja liikenneverkon tarjoamia mahdollisuuksia liikkumiseen.

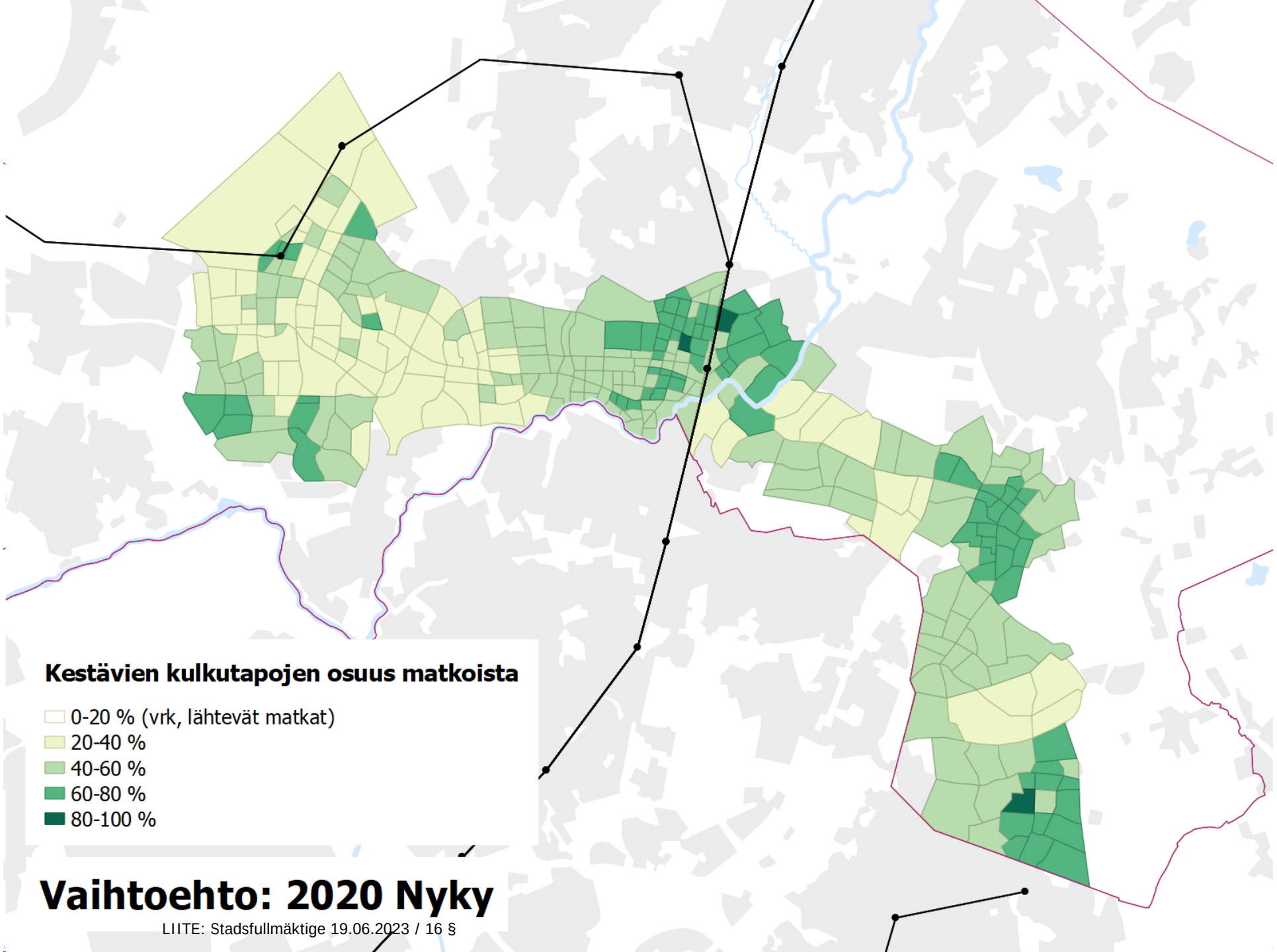
Kulkutapajakauma on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

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.

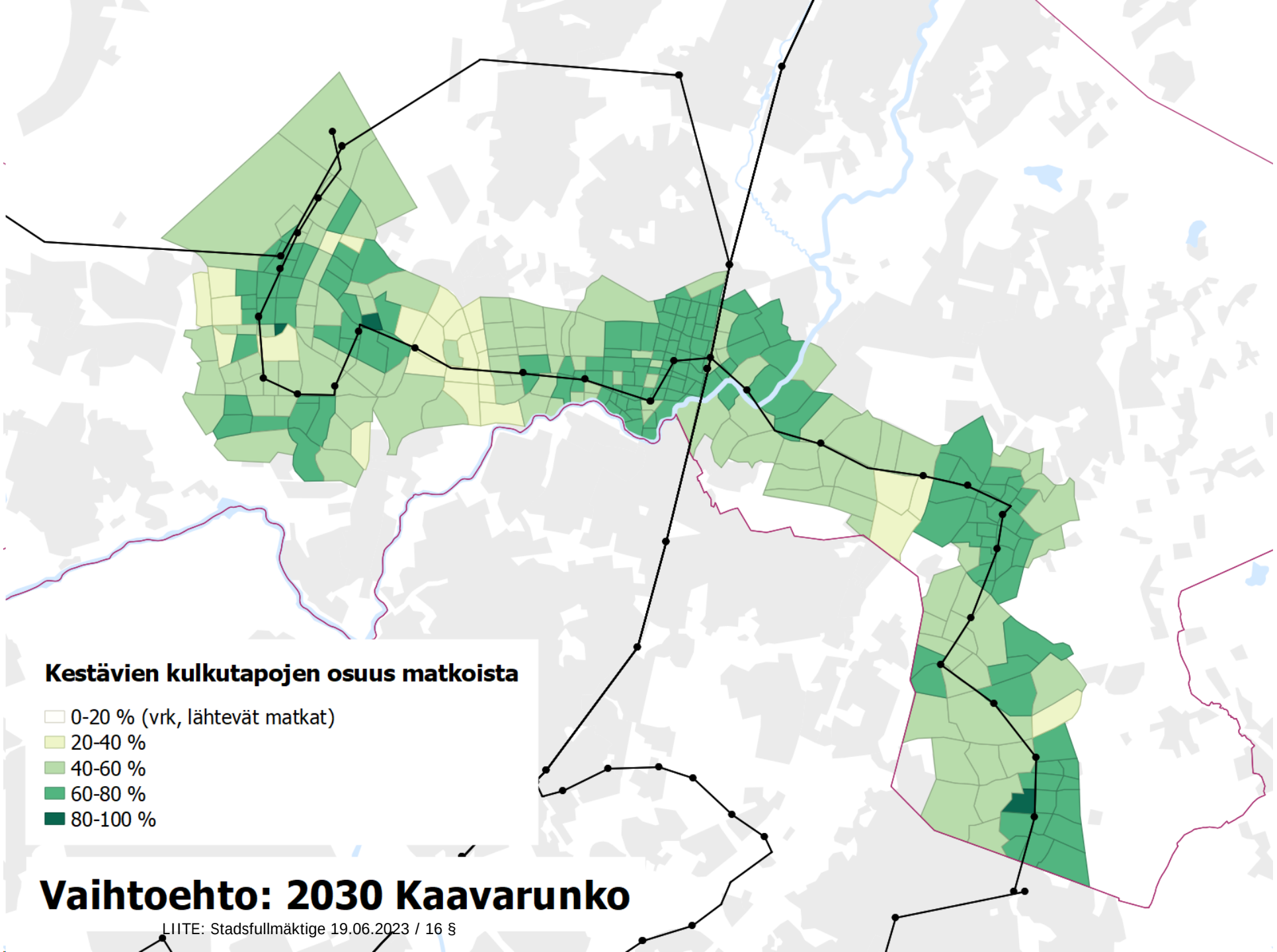
Samalla myös kaavarunkoalueen maankäytön tiivistyminen nostaa kävelyn kulkutapaosuutta ja raitiotien tuoma parannus joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa joukkoliikenteen suosion kasvuun.





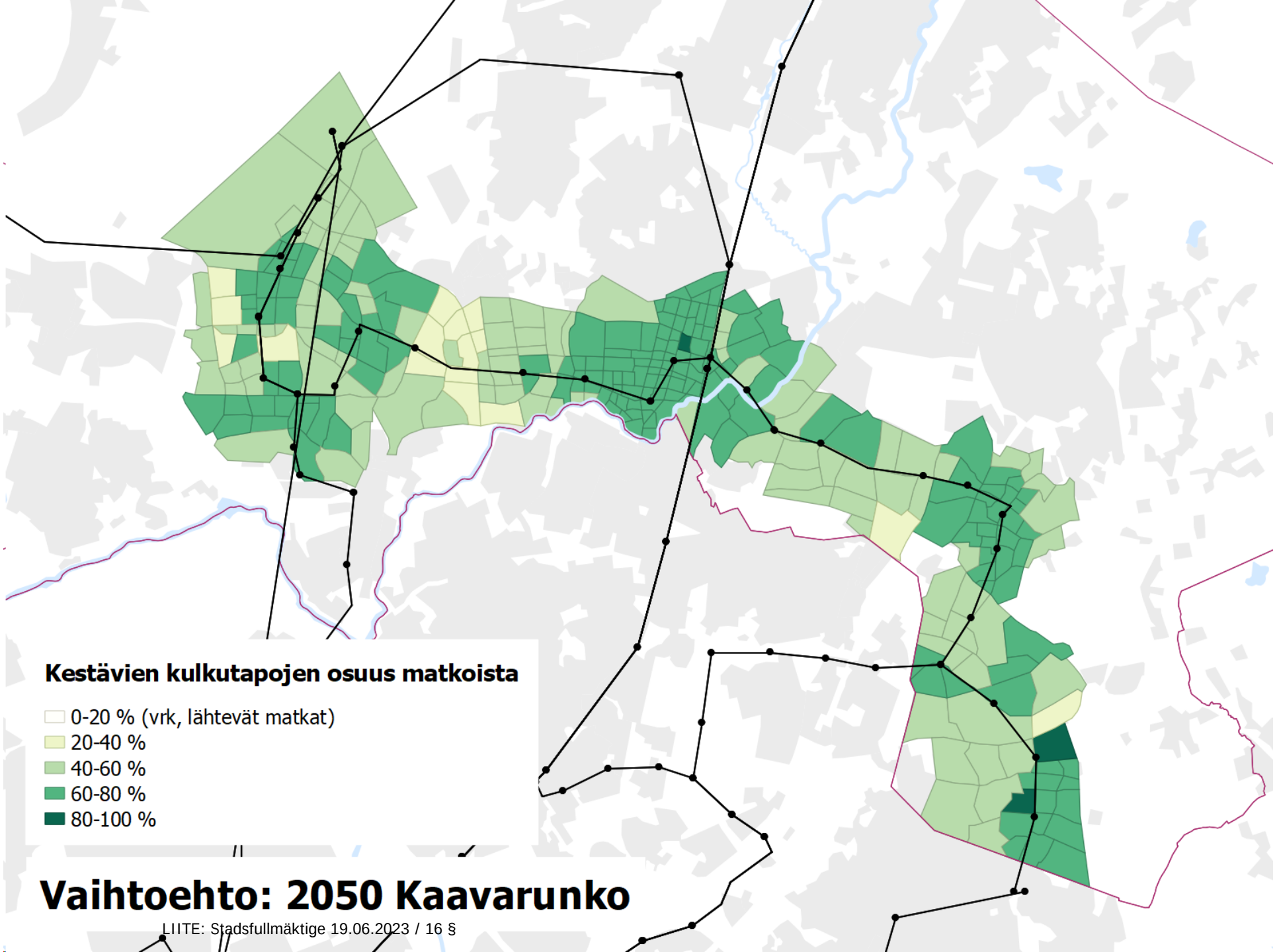
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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.

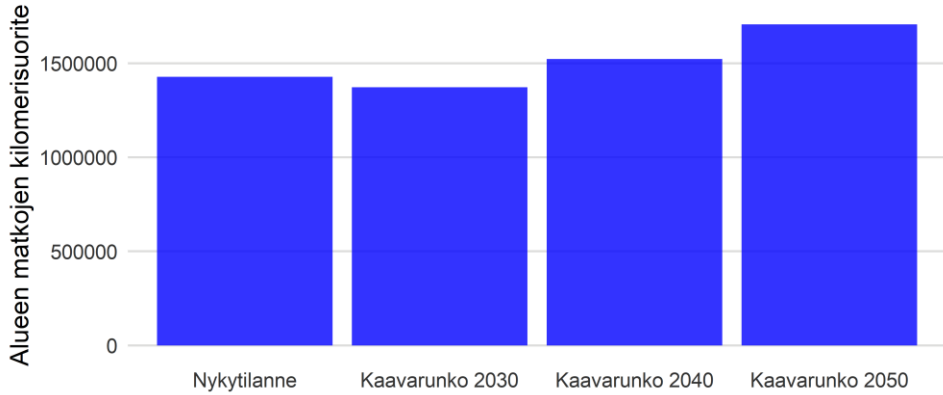
Kaavarungon vaikutukset

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.

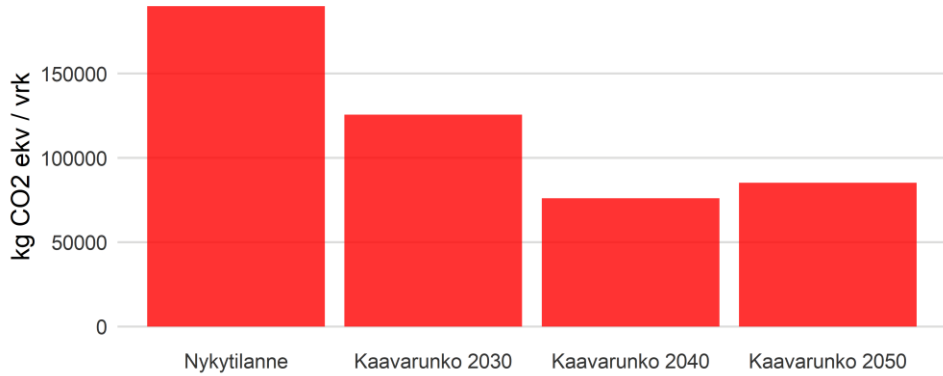
Kaavarunkoalueen matkojen kilometrisuorite

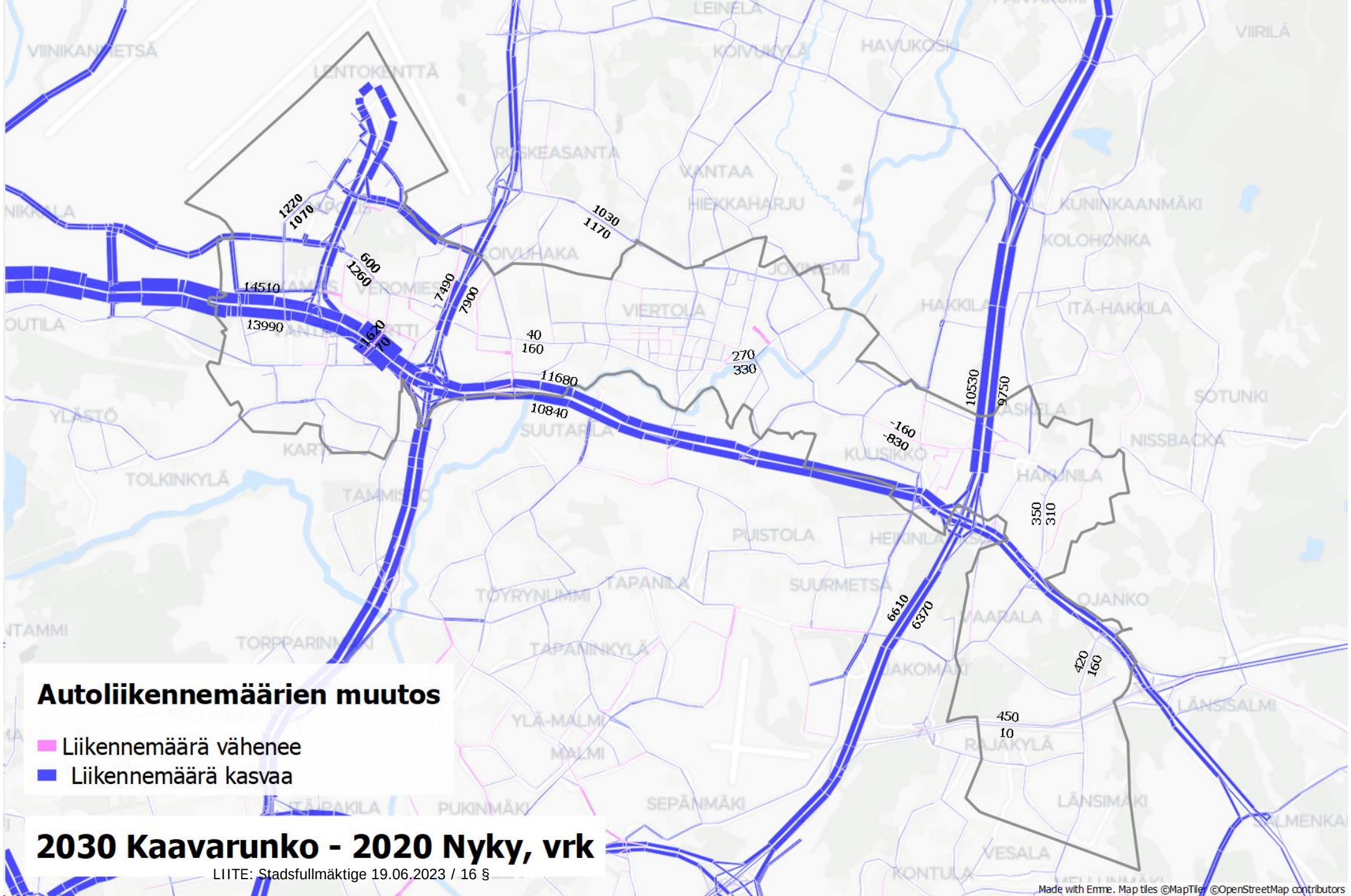
Alueelta lähtevien matkojen kilometrisuorite henkilöautolla (arki-vrk)



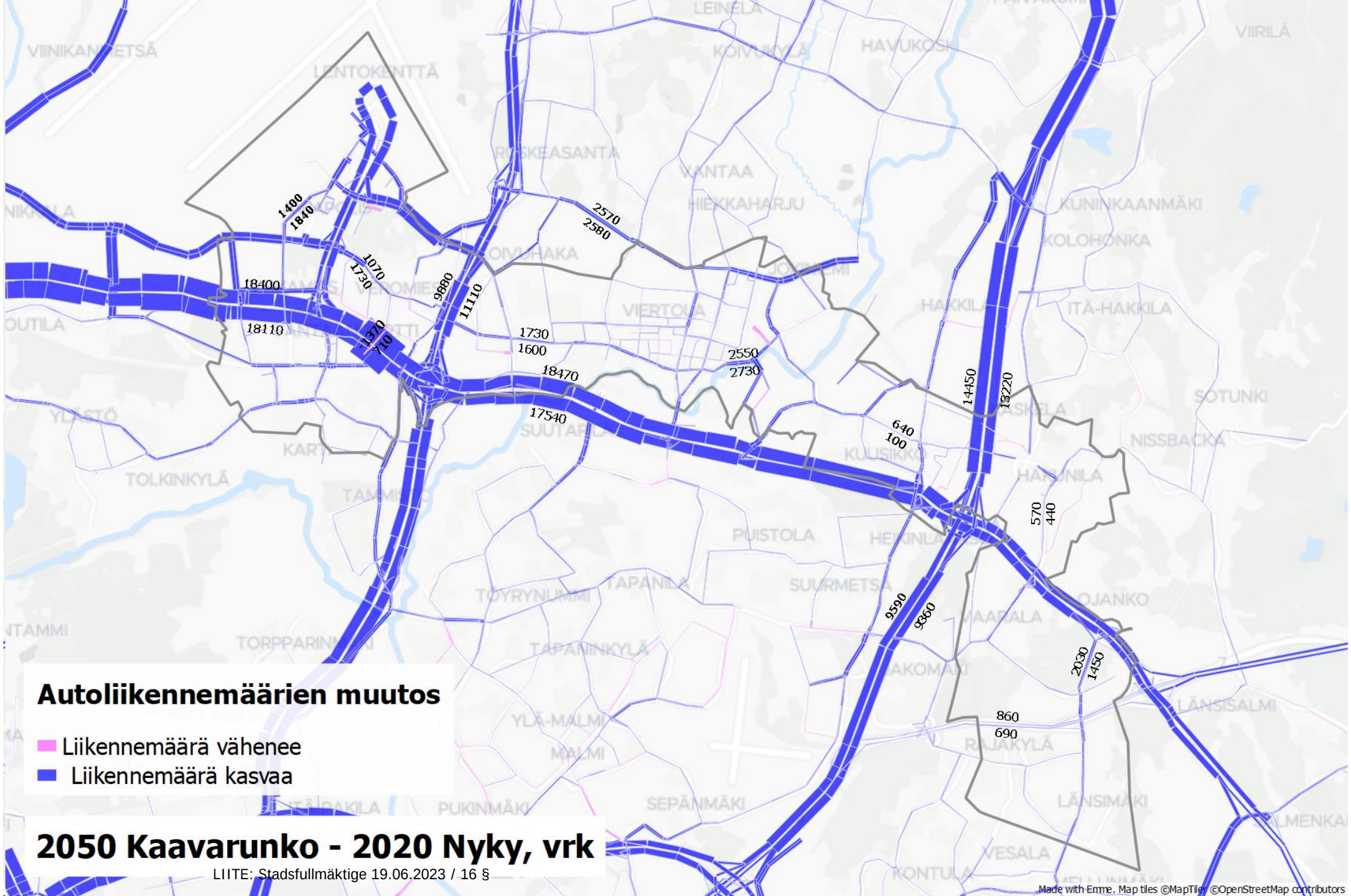
Kaavarunkoalueen matkojen päästöt

Alueelta lähtevien matkojen aiheuttamat CO2-päästöt (arki-vrk)





LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

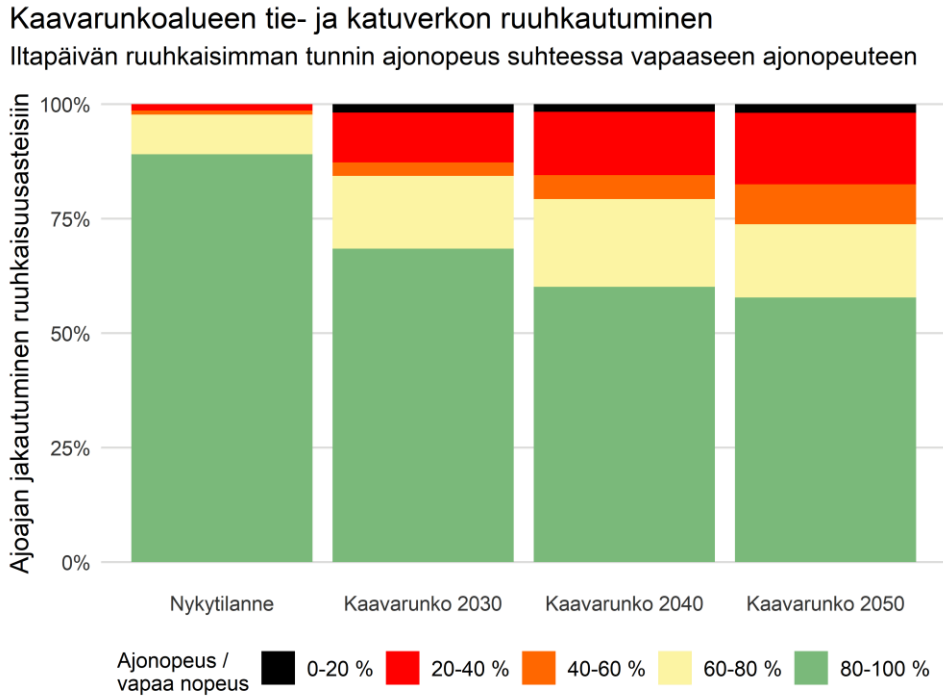
Ruuhkautumista mitataan suhteuttamalla iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana toteutunut ajonopeus kadun vapaaseen nopeuteen. Vapaa nopeus tarkoittaa ajonopeutta ruuhkattomissa olosuhteissa ja on yleensä hieman nopeusrajoitusta alempi.

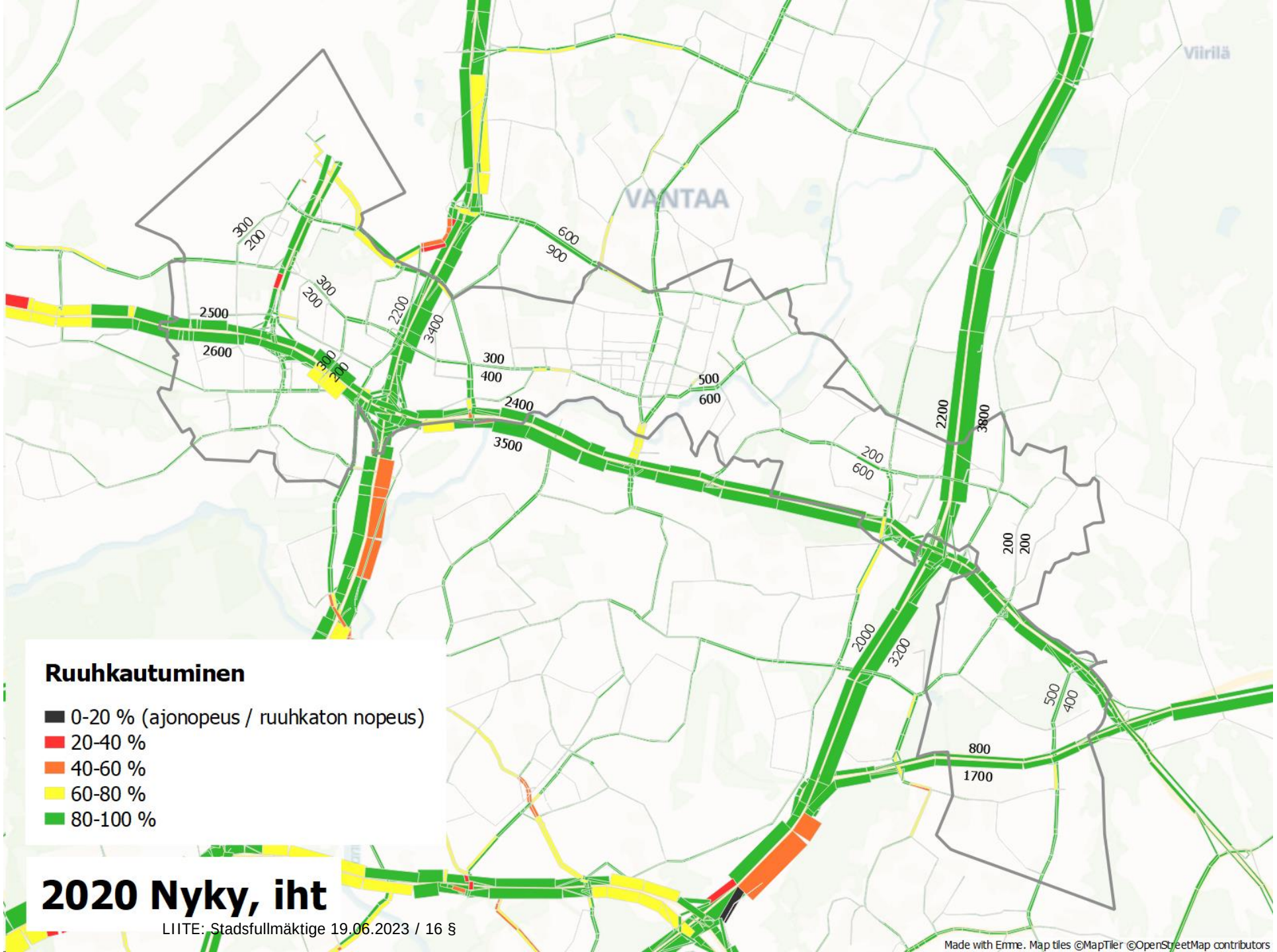
Tieverkon ruuhkautumisen analysointi liikenne-ennustemallilla ei huomioi todellista jonojen muodostumista risteysten eri saapumissuunnille, joten tulokset ovat yksittäisten katujen osalta yleispiirteisiä ja suuntaa-antavia.

Kaavarungon vaikutukset

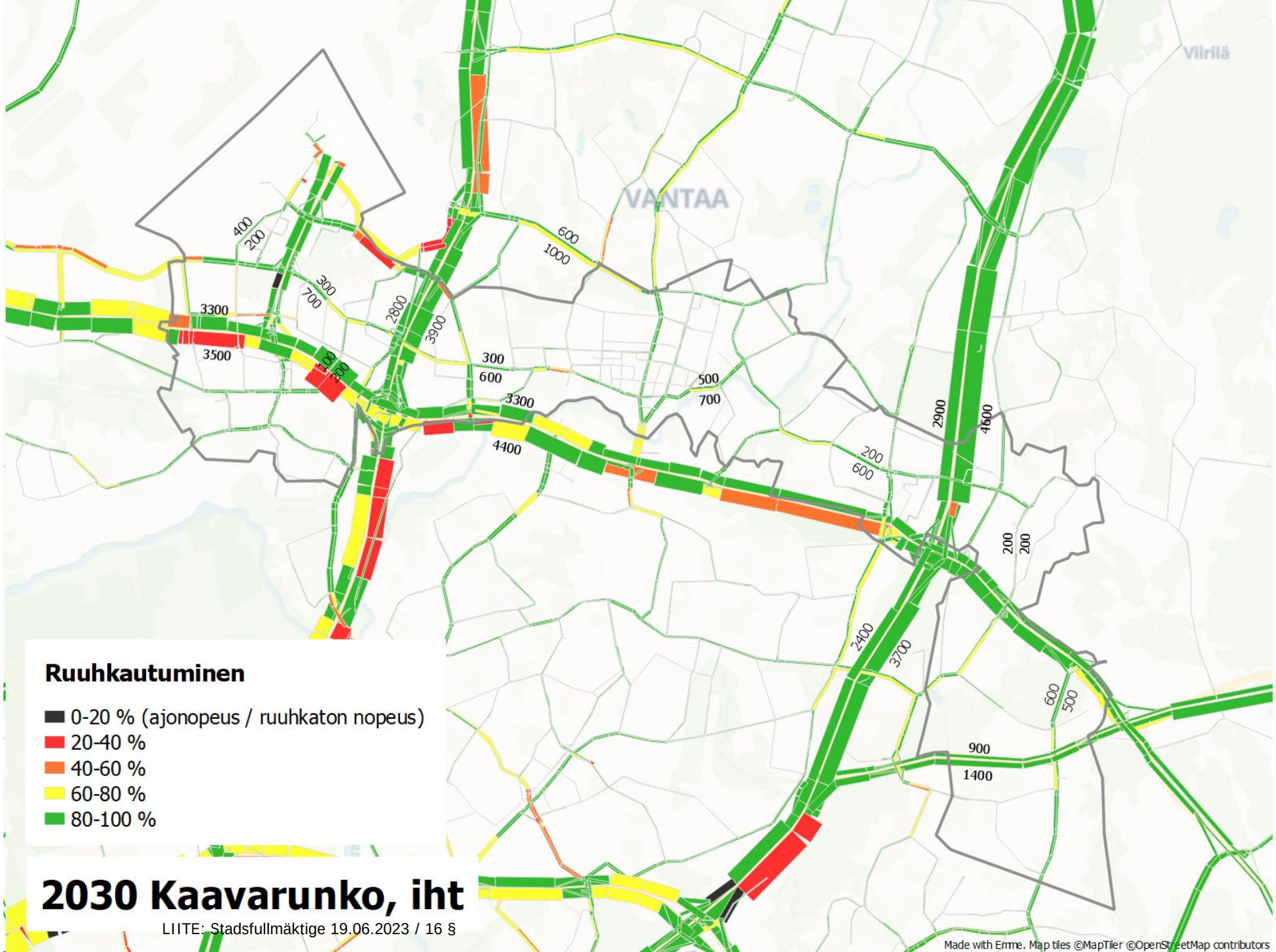
Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

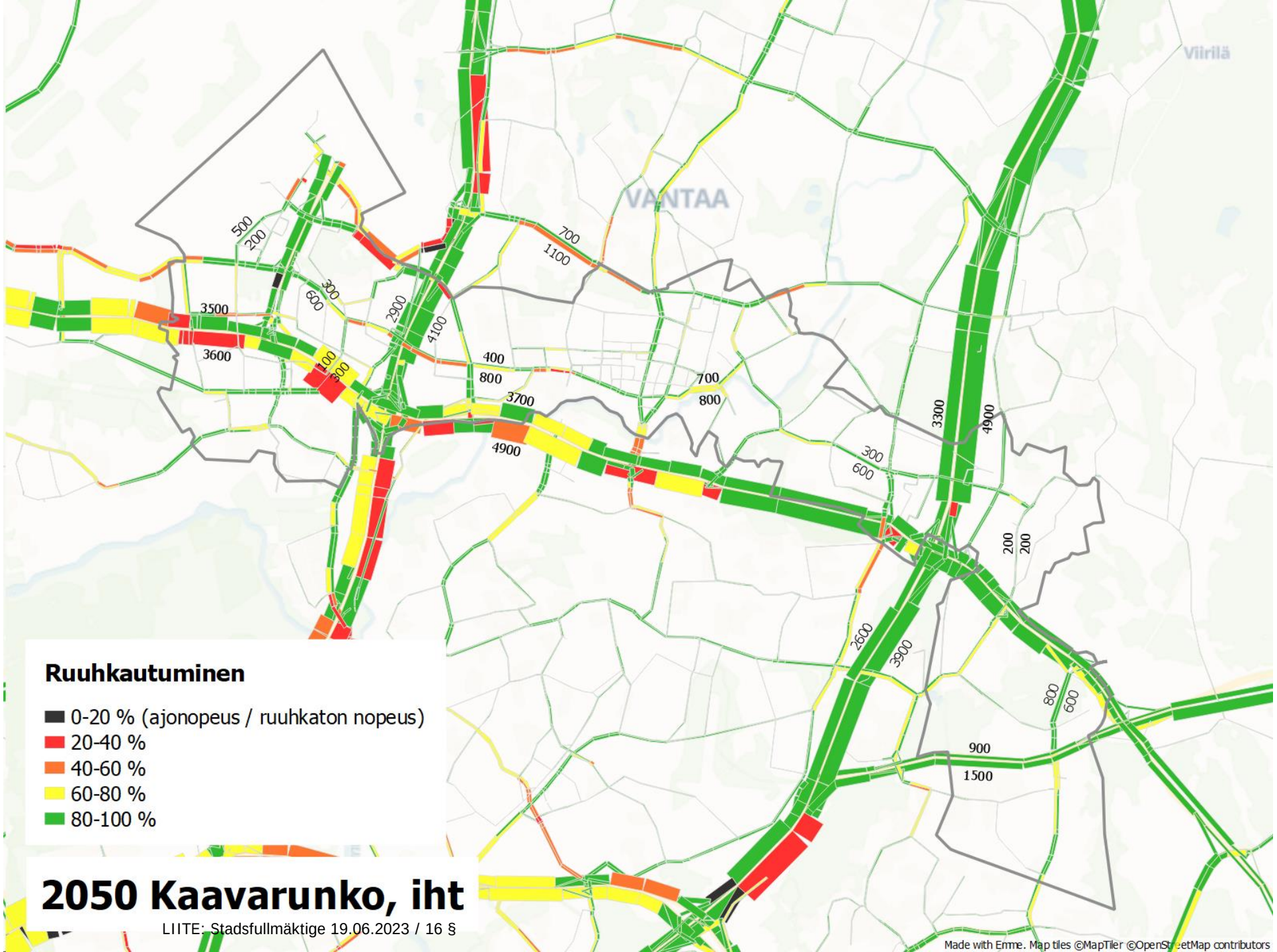
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.





LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §


Ruuhkautuminen
0-20 % (ajonopeus / ruuhkaton nopeus)
20-40 %
40-60 %
60-80 %
80-100 %
2030 Kaavarunko, iht
LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §
VANTAA
Viirilä
400
200
600
1000
300
700
3300
3500
2800
3900
100
200
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 19.06.2023 / 16 §
VANTAA
Viirilä
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Työvoiman saavutettavuus

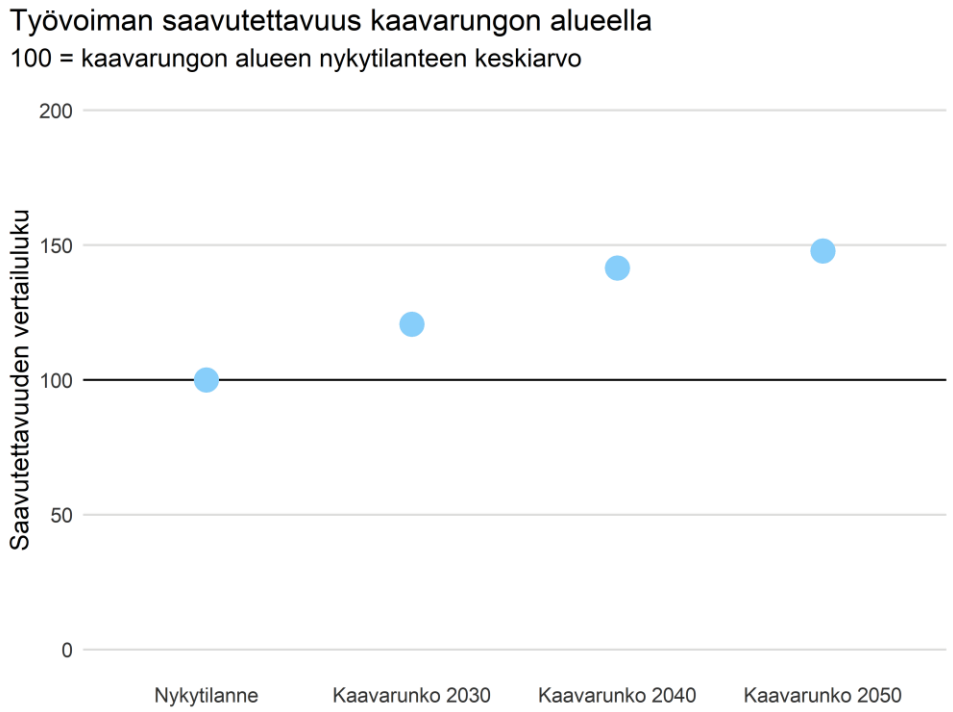
Työvoiman saavutettavuus

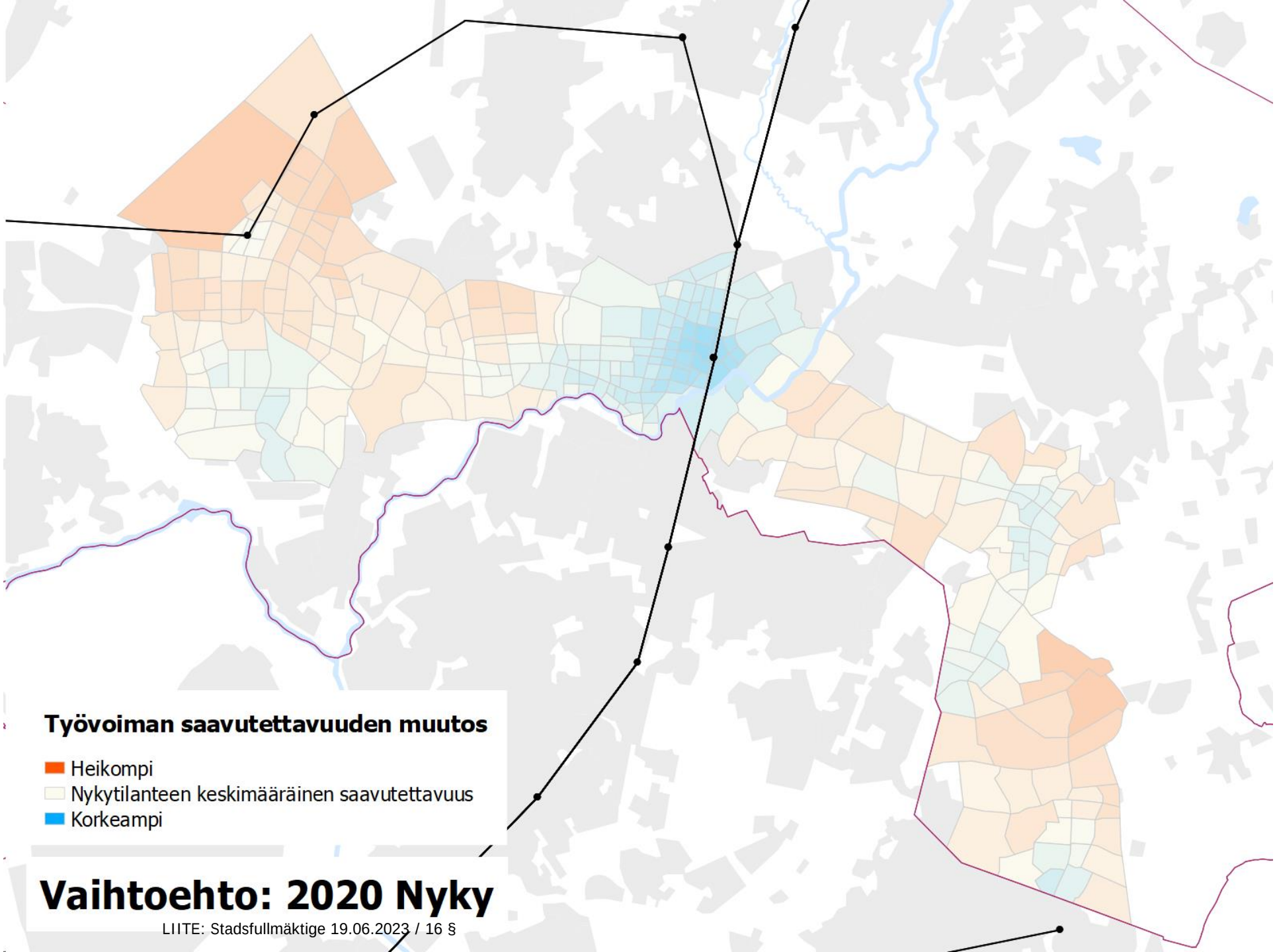
Työvoiman saavutettavuus kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta. Työvoiman saavutettavuutta mitataan asukasmääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä työpaikan ja asuinpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Työpaikan 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.

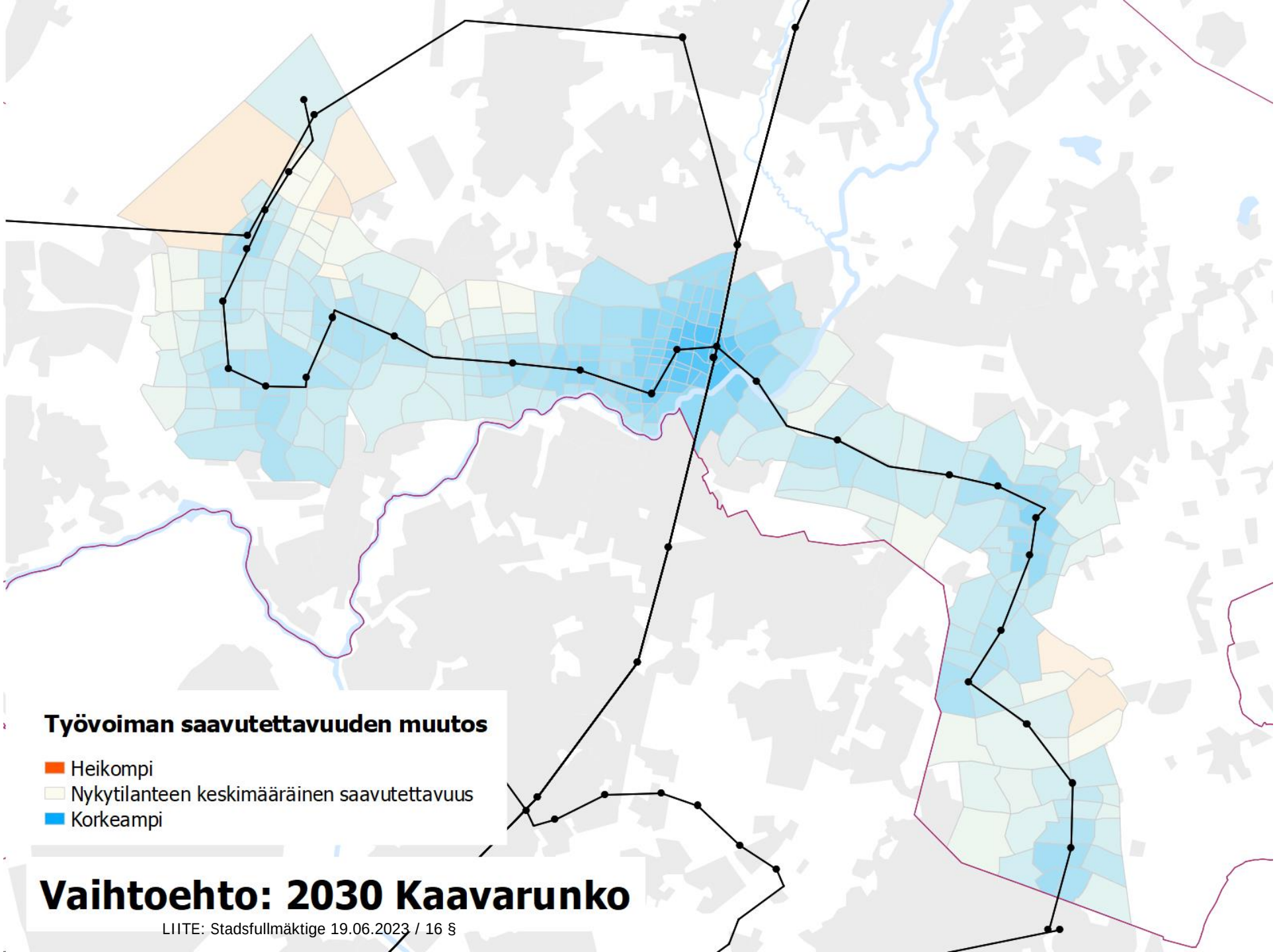
Kaavarungon vaikutukset

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.



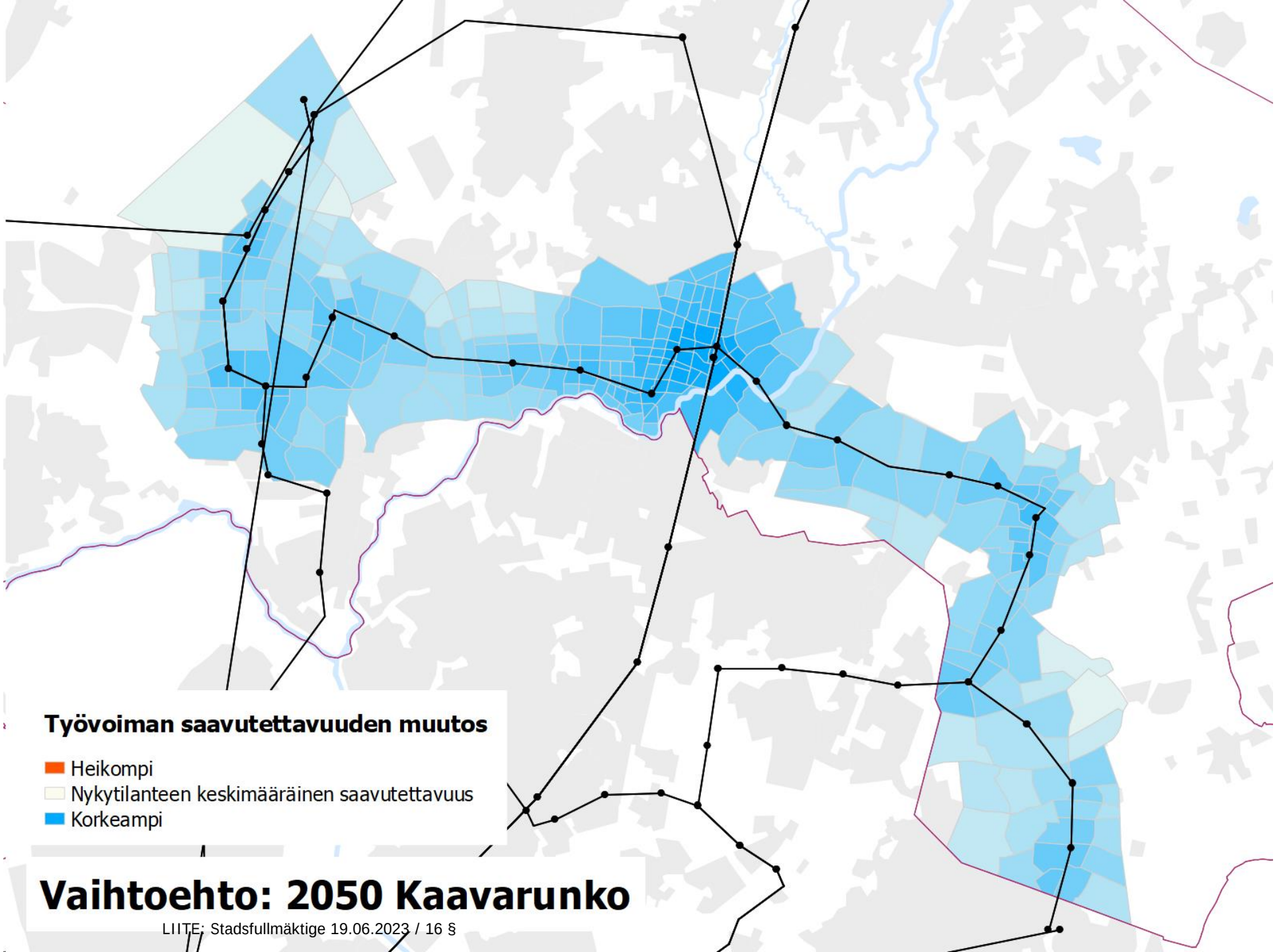


LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

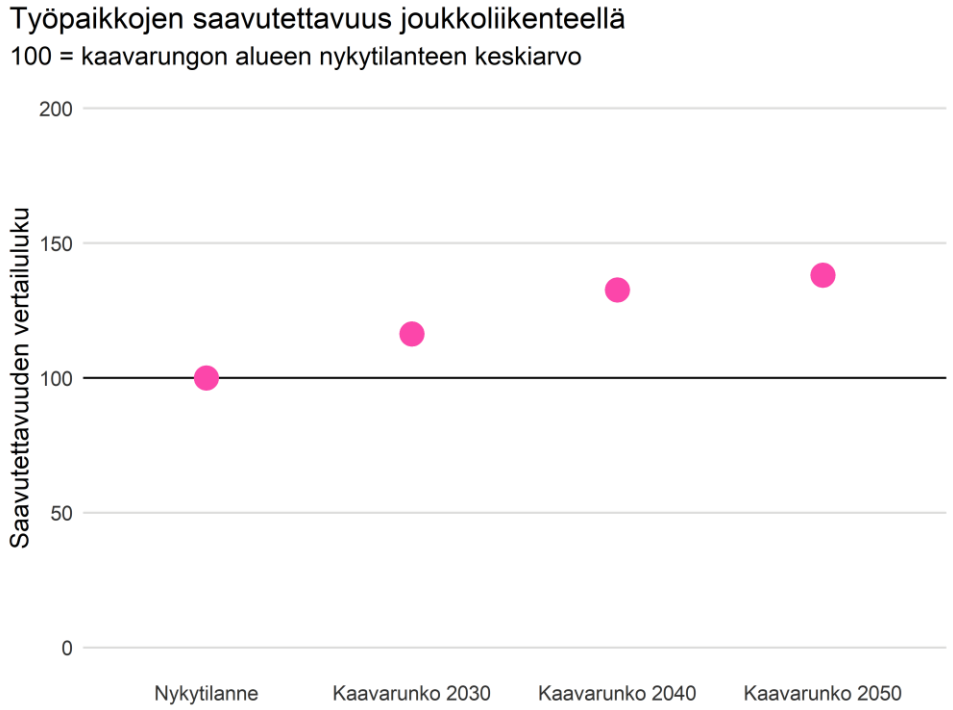
Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä on tärkeä sijoittumistekijä asukkaille. Saavutettavuutta mitataan tässä työpaikkamääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä asuinpaikan ja työpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Asutuksen vieressä oleva työpaikka saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työmatkat. Kulkutavoista huomioidaan vain joukkoliikenne.

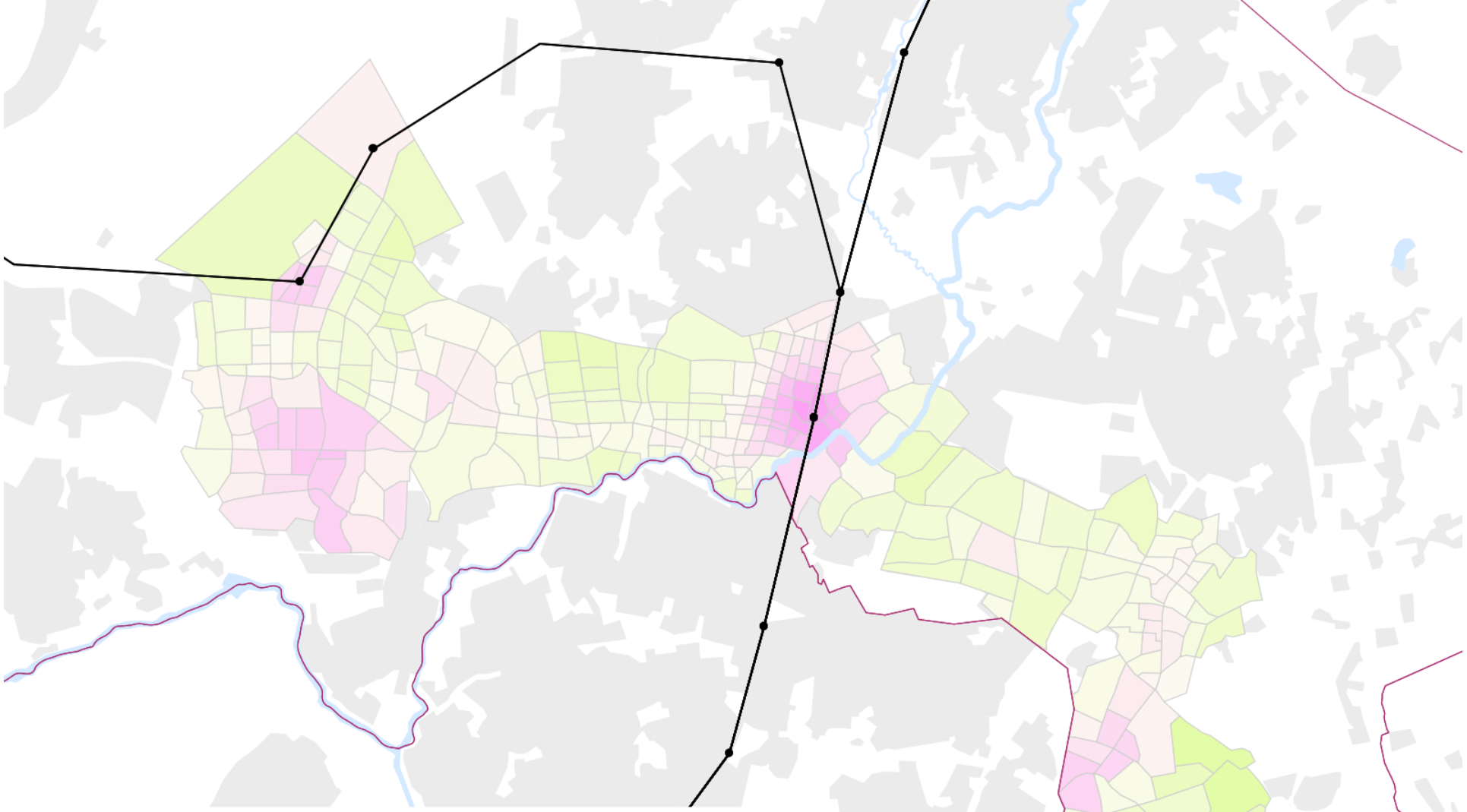
Saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työpaikkasaavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

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.

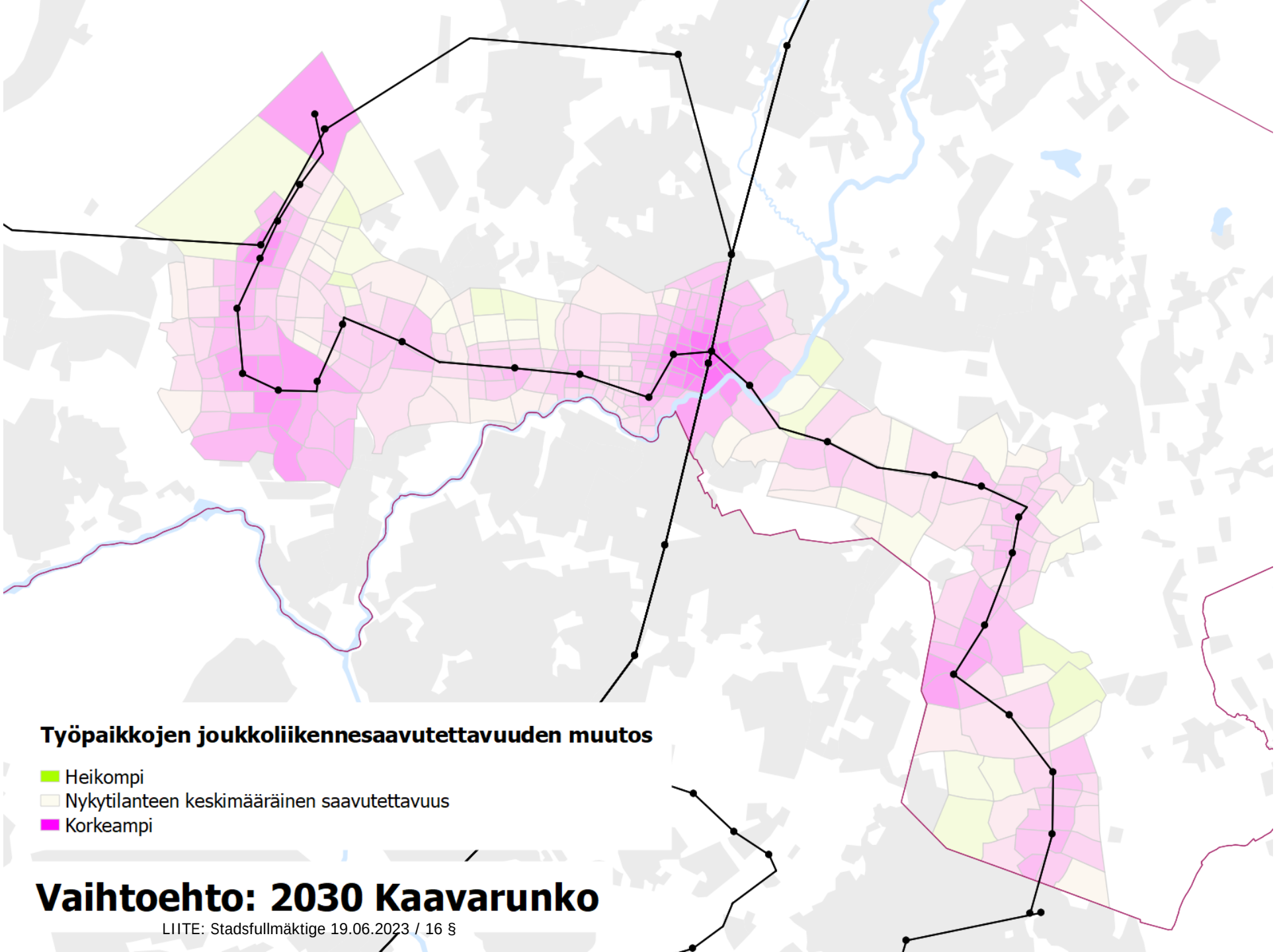
Alueellisesti tarkastellen työpaikkojen joukkoliikennesaavutettavuus on nykytilanteessa keskimääräistä parempi Tikkurilan alueella, Hakunilassa ja Pakkalassa. Raitiotien liikennöinnin aloituksen jälkeen nykytilanteen keskiarvoa parempia alueita ovat kaikki raitiotiepysäkkien ympäristöt ja pitkällä aikavälillä käytännössä koko käytävä.





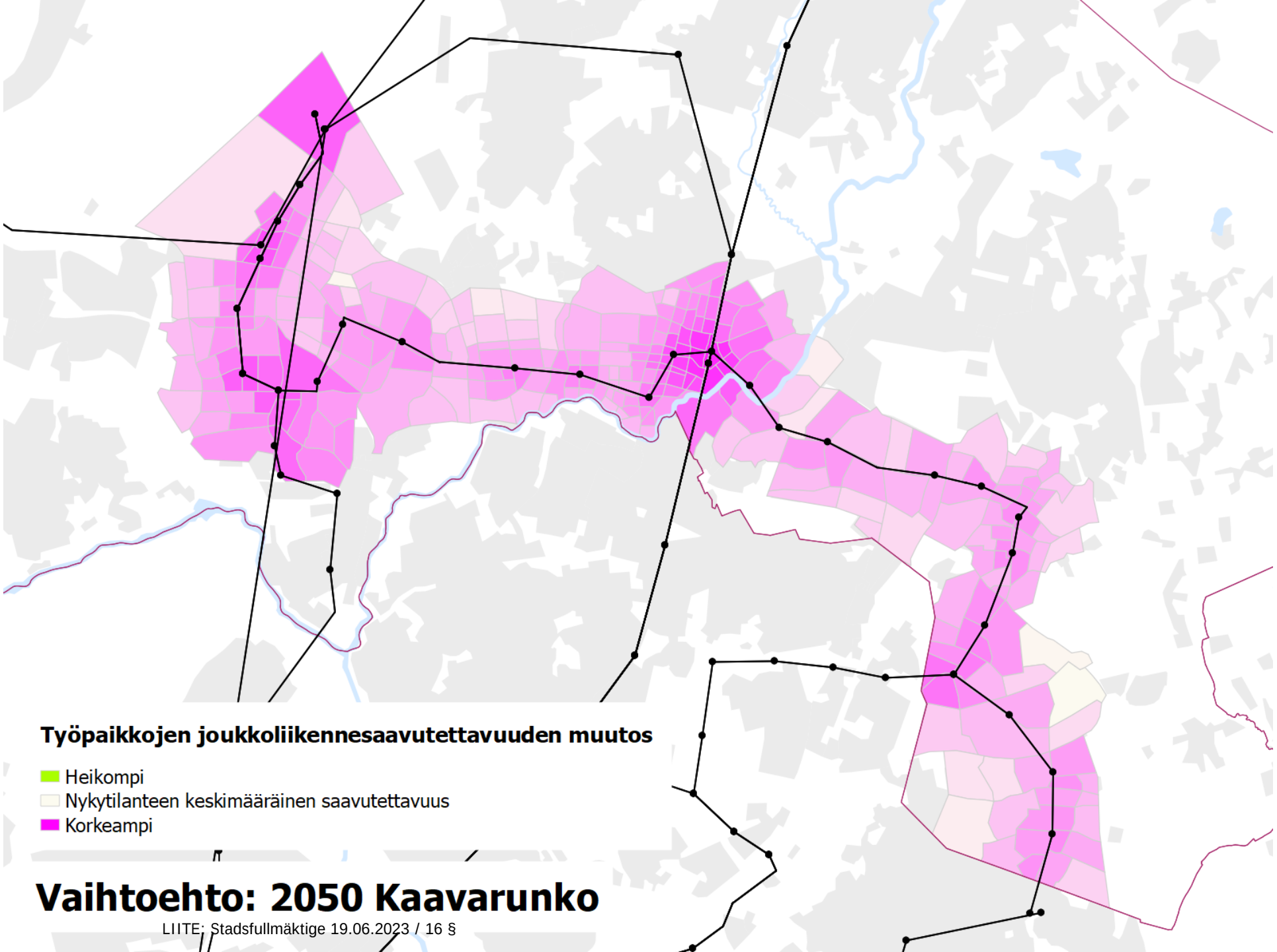
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Stadsfullmäktige 19.06.2023 / 16 §

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

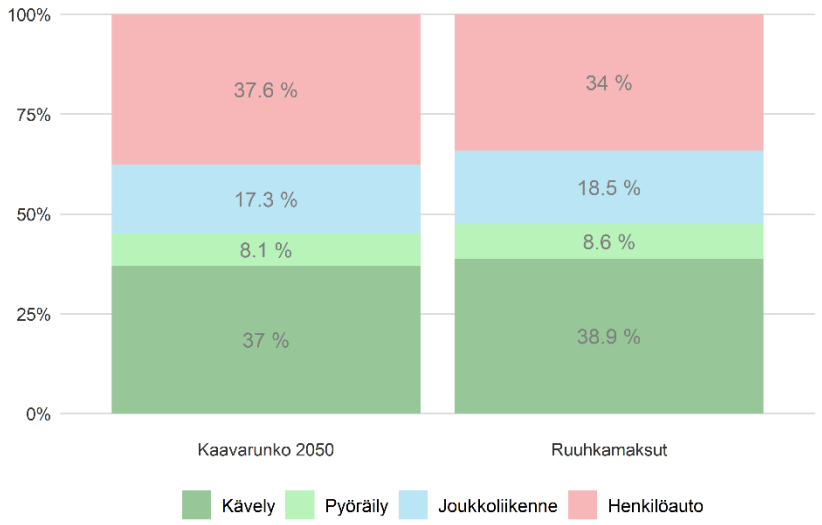
Ruuhkamaksut MAL19-suunnitelman mukaisella porttimallilla vaikuttavat erityisesti pääväylien kautta kulkeviin matkoihin (Kehä III, Tuusulanväylä ja Lahdenväylä).

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.

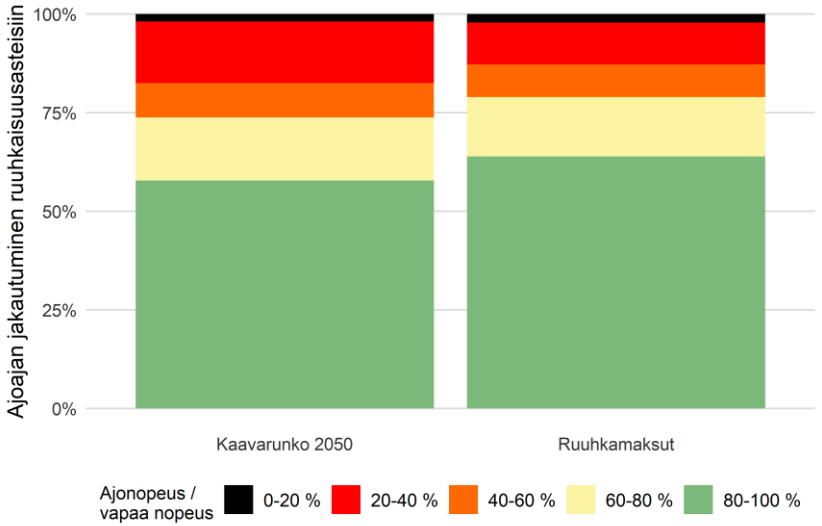
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)

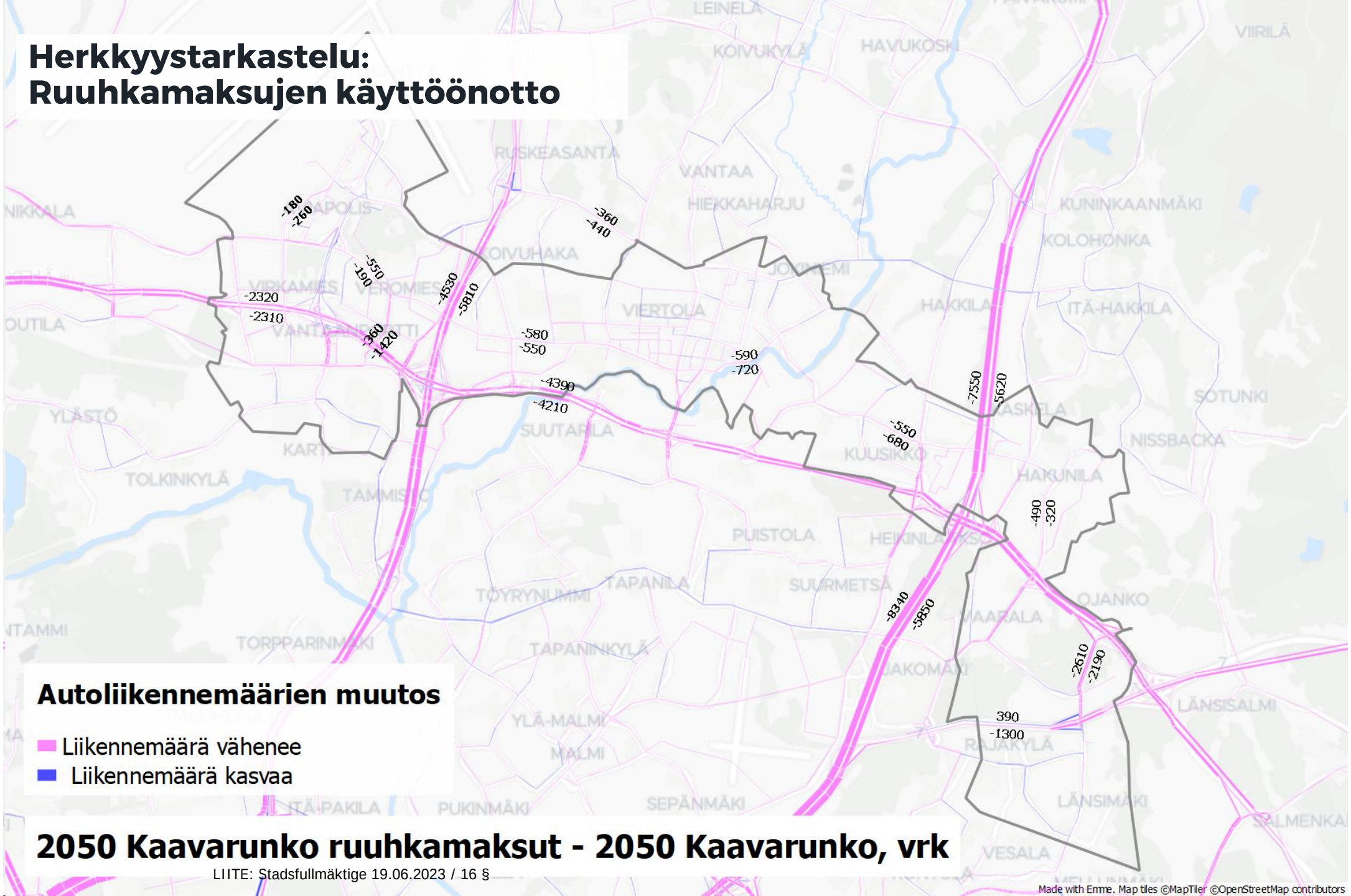


Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto



Herkkyystarkastelu: Pysäköintimaksujen poisto

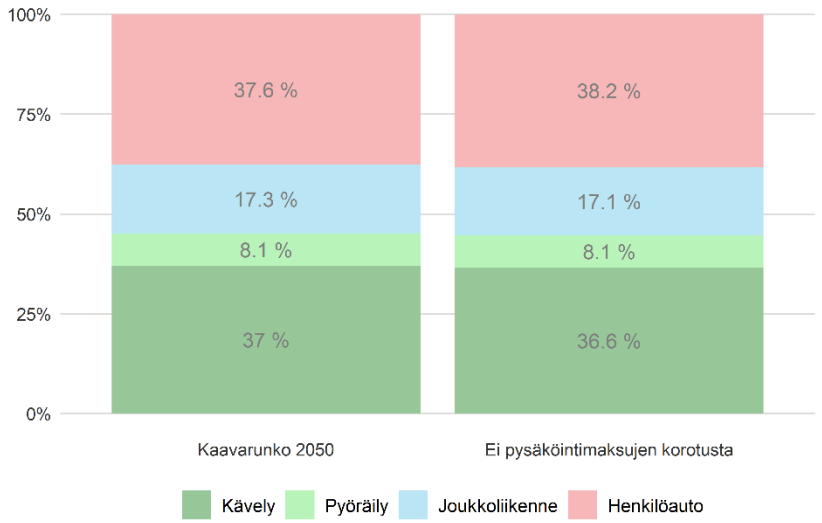
Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksujen poiston vaikutukset liikkumiseen ovat mallinnuksen perusteella vähäisiä kaavarungon alueella.

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.

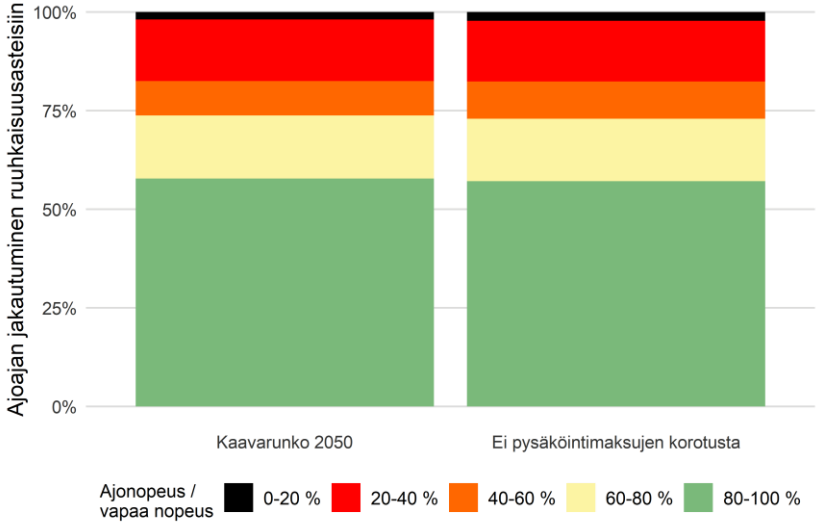
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ei etätöiden yleistymistä

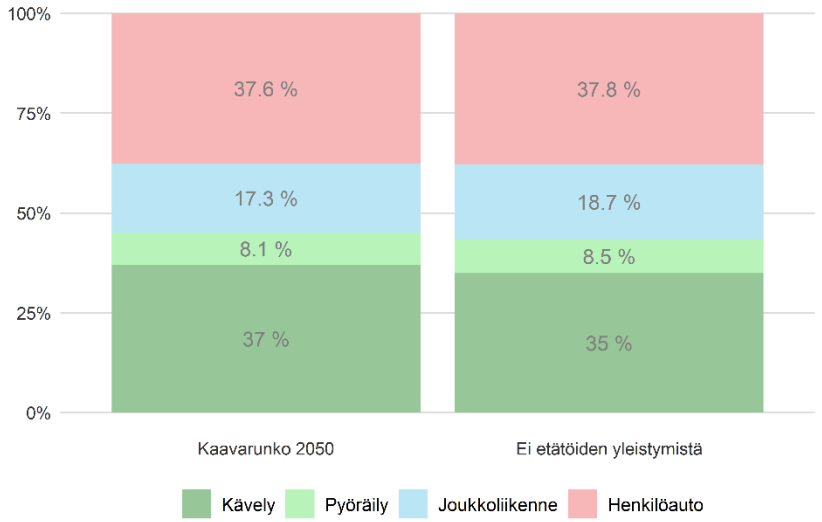
Tässä herkkyystarkastelussa on mallinnettu liikkuminen oletuksilla, jotka kuvaavat liikkumisvalintoja ennen koronapandemiaa. Tämänhetkisen käsityksen mukaan pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen koskevat erityisesti etätöiden yleistymistä ja ruuhkahuippujen tasaantumista, jolloin asiointi- 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.

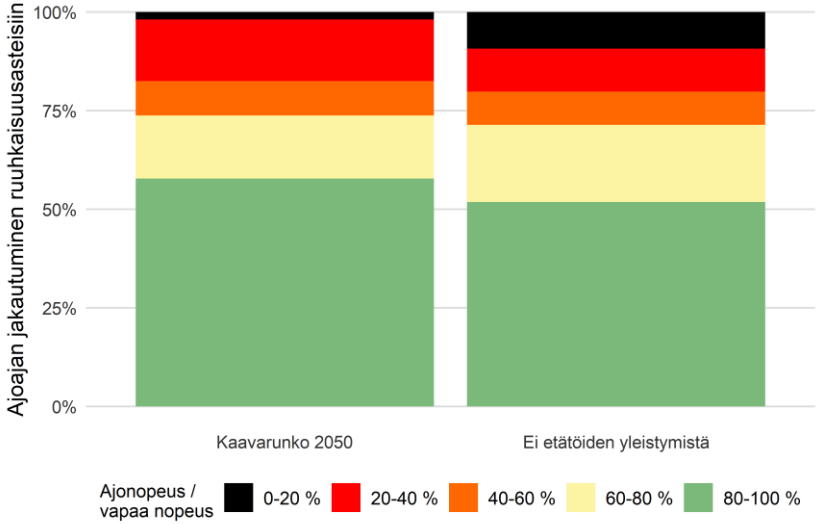
Matkojen kulkutapajakauma

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 19.06.2023 / 16 §

17 § **Detaljplaneändring 002465 och ändring av tomtindelningen 52 Skattmans / Vandaspåran: Skattmans, östra**

VD/7386/10.02.04.00/2020
TeA/TLA/JOR/ASA/VIK/MT/EJ/EA

Genom detaljplaneändringen breddas gatuområdet på Dickursbyvägen och Frälsevägen då delar av kvartersområdena ändras till gatuområde. Breddningen av gatuområdet baserar sig på områdesreserveringarna i de utkast till gatuplaner för Vandaspåran som färdigställdes 4.3.2022. Genom detaljplaneändringen ändras kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader (T), kvartersområdena för verksamhetsbyggnader (KTY) samt kvartersområdena för affärs- och hotellbyggnader (KL) delvis till gatuområde. De byggrätter som anvisats med exploateringstal ändras till kvadratmeter våningsyta, för att tomternas totala byggrätt inte ska ändras i och med att fastigheternas arealer ändras. Kvarterens tomtindelning ändras och tomterna ges nya tomtnummer. I kvarteren 52305 och 52307 anvisas nya anslutningsförbud och de nuvarande körförbindelserna ändras. Frälsevägens norra vägskäl flyttas mer västerut och gatan döps till Rälsgränden. Det riktgivande området för byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll (et) för en elförsörjningsstation placeras i närheten av Tusbyleden vid Dickursbyvägen och Frälsegränden. I kvarteret 52305 märker man ut träd som ska bevaras och en områdesdel som är viktig med tanke på naturens mångfald. I kvarteren 52121, 52304, 52307 och 52308 stryks bestämmelsen om att det är tillåtet att bygga lägenheter. Bullerbestämmelser läggs till för kvartersområdena. Till övriga delar förblir kvartersområdena oförändrade och överensstämmande med den gällande detaljplanen.

Detaljplaneändringen gäller kvarteren 52304, 52305, 52307, 52127 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308 samt gatuområden i stadsdel 52 Skattmans.

Ändringen gäller gatuområdet, kvartersområdet för industri- och lagerbyggnader (T), kvartersområdet för hotellbyggnader (KL-1), kvartersområdet för affärsbyggnader (KL) samt kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY) i den detaljplan som upphävs.

Ändringen av tomtindelningen gäller kvarteren 52304, 52305, 52307 52127 samt delar av kvarteren 52018, 52121, och 52308 i stadsdel 52 Skattmans.

Området ligger i stadsdelen Skattmans och i Aviapolis storområde. Området omfattar Dickursbyvägens gatuområde från Tusbyledens korsning till Pyttisgrändens korsning. Planområdet omfattar fastigheter längs gatan, vars areal påverkas av planändringen.

Markägare
Staden äger gatuområdena som ligger i planändringsområdet samt fastigheterna 92-52-307-1, 92-52-304-6, 92-52-304-2, 92-52-304-7. De övriga kvarteren är privatägda. Arealen för stadens markinnehav är sammanlagt cirka 11,18 ha, övrigt markägande inom planområdet sammanlagt cirka 15,9 ha.

Fastigheter som har privata ägare:
92-52-121-3 Kiinteistö Oy Rälssitie 16
92-52-127-2 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 2
92-52-304-8 Dilectus Ab, Tomzon Ab
92-52-304-10 Kiinteistö Oy Vantaan Paavolantalo
92-52-304-9 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 7 C
92-52-308-3 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 9

92-52-18-3 Keskinäinen Kiinteistöosakeyhtiö Manttaalitie 5-7
92-52-18-6 Fastighets Ab Vanda Dickursbyvägen 123
92-52-305-2 Fastighets Ab Anne
92-407-2-345 ja 92-52-305-6 Lampukas Kiinteistö Oy

Beredning
Utöver stadens sakkunniga har Ramboll Finland Ab medverkat som Vanda stads konsult vid beredningen av planen.

Generalplanen
Området är i den generalplan med rättsverkningar som godkänts av stadsfullmäktige 25.1.2021 ett bostadsområde i ett stadscentrum (AC), ett stadscentrumområde (C) och en zon för hållbar tillväxt. I Dickursbyvägens riktning har det märkts ut en cykeltrafikbana, i syd-nordlig riktning och i öst-västlig riktning går en rekreationsområdesförbindelse. I planområdets södra del har en bassäng för dagvattenöversvämningar märkts ut.

Detaljplaneändringen
Genom detaljplaneändringen breddas gatuområdet på Dickursbyvägen och Frälsevägen då delar av kvartersområdena ändras 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. Frälsevägens norra vägskäl flyttas mer västerut och gatan döps till Frälsegränden. De fastigheter i kvartersområdena vars areal påverkas av förändringen är med i planändringen.

Breddningarna av gatuområdet baserar sig på områdesreserveringarna i gatuplanerna för Dickursbyvägen och Frälsevägen som färdigställdes 4.3.2022. 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 kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader (T), kvartersområdena för verksamhetsbyggnader (KTY) samt kvartersområdena för affärs- och hotellbyggnader (KL) delvis till gatuområde. De byggrätter som anvisats med exploateringstal ändras till kvadratmeter våningsyta, för att tomternas totala byggrätt inte ska ändras i och med att fastigheternas arealer ändras. Kvarterens tomtindelning ändras och tomterna ges nya tomtnummer.

I kvarteren 52305 och 52307 anvisas nya anslutningsförbud och de nuvarande körförbindelserna ändras. Det riktgivande området för byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll (et) för en elförsörjningsstation placeras i närheten av Tusbyleden vid Dickursbyvägen och vid Frälsegränden. I kvarteret 52305 märker man ut träd som ska bevaras och en områdesdel som är viktig med tanke på naturens mångfald. I kvarteren 52121, 52304, 52307 och 52308 stryks bestämmelsen om att det är tillåtet att bygga lägenheter. I planen ges dessutom bestämmelser för gatuområdet i anslutning till vibrations- och stombullerskydd, bullerskydd, vegetationstak för en eventuell spårvagnshållplats, dagvattenhantering och avledningsvägar, hanteringen av byggplatsvatten, utredning och sanering av förorenade markområden samt kvaliteten på inomhusluften i byggnader. Till övriga delar förblir kvartersområdena oförändrade och överensstämmande med den gällande detaljplanen.

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. 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 2023.

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. Av de inlämnade åsikterna gällde en området för detaljplaneändringen Skattmans, östra.

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 spårvägslinjen har ordnats 23.9.2021, 6.4.2022 och 15.11.2022.

Materialet för växelverkan från detaljplanens beredningsskede har publicerats stadens webbplats 15.12.2022 och under tiden 15.12–13.1.2023 har det varit möjligt att lämna en åsikt om det (MBL 62 § och MBF 30 §). Publiceringen av materialet för växelverkan har meddelats i Vantaan Sanomat. Det har också skickats ett brev till markägarna 15.12.2022 där man har meddelat om inledandet av ett inventeringsarbete vad gäller de områden som ändras till gatuområden och möjligheten att lämna en åsikt om materialet om växelverkan. Som bilaga till brevet medföljer detaljerade uppgifter om de ändringar som sker på fastigheterna. Två telefontider ordnades under framläggningstiden 19.12.2022 och 11.1.2023. Under denna tid fick man inte några telefonsamtal. Sammanlagt tog man emot en åsikt om materialet om växelverkan.

Stadens mark- och bostadspolitiska riktlinjer
Planen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 18.6.2018 § 9, uppdaterade FGE 10.10.2022 § 7).

Planen gäller delvis mark som ägs av Vanda stad.

Avtal
Detaljplaneändringen omfattar inte något markanvändningsavtal.

Stadsmiljönämnden 14.2.2023 § 10

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar att

a) lägga fram förslaget till detaljplaneändring 002465 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 52 Skattmans / Vandaspåran: Skattmans, östra, som daterats 14.2.2023, i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
b) berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden.

Behandling:
Stadsmiljönämndens ledamot Pekka Virkamäki föreslog att ärendet remitteras för ny beredning. Ledamoten Janne Hartikainen understödde förslaget om remittering.

Ordföranden konstaterade att det getts ett remitteringsförslag som fått understöd, och man måste rösta om förslaget. Ordföranden gav följande omröstningsförslag. De som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder remittering för ytterligare beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 13 ja-röster (Ahokas, Eklund, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) och 3 nej-röster (Hartikainen, Karhu, Virkamäki). Ordföranden konstaterade att remitteringsförslaget blivit förkastat. Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:
Stadsplaneringsdirektörens förslag godkändes.

Det antecknades att stadsmiljönämndens ledamot Pekka Virkamäki lämnade in följande avvikande åsikt i ärendet, vilket understöddes av ledamöterna Suvi Karhu och Janne Hartikainen:
”På föredragningslistan finns följande information om växelverkan och deltagande:
”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) meddelande om att planeringen av gator och parker inleds” publicerades 23.11.2020 och uppdaterades 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.
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 har ordnats 23.9.2021, 6.4.2022 och 15.11.2022.”
I 63 § i markanvändnings- och bygglagen 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 och den bör remitteras för ny beredning

i den ordning som anges enligt MBL.”

_____

Framläggning
Förslaget till detaljplaneändring och förslaget till ändring av tomtindelningen hölls framlagt 1–30.3.2023 med stöd av MBF 27 §. Under denna tid inlämnades inga anmärkningar.

Planutlåtanden
Stadsmiljönämnden beslutade 14.2.2023 berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden. Det begärdes 13 utlåtanden och 9 lämnades in. Utlåtandena som inlämnades av Elisa, NTM-centralen i Nyland, Vanda Energi, HRT, Fingrid, HRM, NTM-centralen, Stadsmuseet och Tukes har beaktats i planarbetet och svar på dem har utarbetats.

Nylands förbund, HRT, Fingrid och Tukes hade inte något att yttra. Elisa, Vanda Energi, HRM, NTM-centralen och Vanda stadsmuseum tog i sina utlåtanden ställning till bl.a. kablar och rör, planbestämmelsernas aktualitet, klimatkonsekvenser, bullerbekämpning, vibrationer och stombuller, dagvatten, trafik och den byggda kulturmiljön och landskapsvärden.

Utförda justeringar
Detaljplaneändringens plankarta har justerats på grund av de inlämnade utlåtandena och ritningstekniska granskningarna och beskrivningens text har uppdaterats.

I det framlagda detaljplaneförslaget var Frälsegrändens (Aerolabågen) gatuområde brett. Efter framläggningen ändrades en del av Frälsegrändens gatuområde till skyddsgrönområde (EV) och Frälsegränsens namn ändrades till Aerolabågen. Skyddsgrönområde döptes till Leinogölen och en dagvattenbassäng anvisades för området. I plankartan lade man till områdesreserveringar för en underjordisk kabel för ett dagvattenavlopp som planerats genom kvarteret 52304 samt för en halvtrumma på tomt 8. KL-beteckningen för kvarteret 52018 har ändrats till KM-kvarter (Kvartersområde för affärsbyggnader, i vilket en stor detaljhandelsenhet får placeras) för att uppfylla kraven i den reviderade markanvändnings- och bygglagen. Planbestämmelserna utökades med en allmän bestämmelse om hanteringen av vatten från byggarbetsplatser samt en bestämmelse för kvarteren 52304, 52305 och 52307 om utarbetande av en dagvattenplan. Dessutom har tomtnumren i kvarteret 52305 ändrats.

Punkt 4.4.1 i planbeskrivningen har preciserats och det har förtydligats vad bullerbestämmelserna i planen har baserats på och rekommendationer om riktvärden för vibrations- och stombuller har lagts till.

Justeringarna är inte väsentliga och leder därför inte till en ny framläggning av planen.

Stadsmiljönämnden 9.5.2023 § 13

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

a) utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,

b) det 9.5.2023 daterade förslaget till detaljplaneändring 002465 samt förslaget till ändring av tomtindelningen, 52 Skattmans / Vandaspåran: Skattmans, östra, förs till stadsfullmäktige för godkännande.

Behandling:
Stadsmiljönämndens ledamot Janne Hartikainen föreslog att ärendet remitteras för ny beredning. Ledamoten Pekka Virkamäki understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att det lagts fram ett understött remitteringsförslag om vilket man måste rösta och gav följande omröstningsförslag: de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet remitteras för ny beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 13 ja-röster (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Björkell, Aura) och fyra nej-röster (Hartikainen, Axberg, Karhu, Virkamäki). Ordföranden konstaterade att remitteringsförslaget blivit förkastat. Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:
Stadsplaneringsdirektörens förslag godkändes.

Det antecknades att Janne Hartikainen, Suvi Karhu och Pekka Virkamäki lämnade in följande avvikande åsikt om 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.”

_____

Efter stadsmiljönämndens sammanträde har man ur plankartan som teknisk justering strukit felaktiga köranslutningsförbud som kopierats från detaljplanesammanställningen och krysskartans detaljplanesammanställningsdokument har bytts ut.

Stadsstyrelsen 22.5.2023 § 13

Förslag 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 nr 002465 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 52 Skattmans / Vandaspåran: Skattmans, östra, som daterats 9.5.2023 och justerats 22.5.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande.

Behandling:
Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell understödd av ersättaren Niilo Kärki att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder det ursprungliga förslaget som lagts fram av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde röstar ja, medan de som understöder ledamot Lundells förkastningsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 12 ja-röster (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Rehnström, Tahvanainen, Kaiju, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen, Luokkala) och 3 nej-röster (Lundell, Kärki, Niikko), varvid ordföranden konstaterade att förslaget om förkastande hade blivit förkastat.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att Kai-Ari Lundell, Niilo Kärki och Mika Niikko lämnade följande avvikande mening i ärendet:
”*På föredragningslistan finns följande information om växelverkan och deltagande:* ”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. 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 har ordnats 23.9.2021, 6.4.2022 och 15.11.2022.” 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 och den bör återremitteras för ny beredning i den ordning som anges enligt markanvändnings- och bygglagen.”

———

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 17

Stadsstyrelsens förslag:

Fullmäktige beslutar godkänna förslaget till detaljplaneändring 002465 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 52 Skattmans / Vandaspåran: Skattmans, östra, som daterats 9.5.2023, justerats 22.5.2023.

Behandling:
Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Janne Hartikainen understödd av stadsfullmäktigeledamot Niilo Kärki 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 54 ja-röster och 13 nej-röster, varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att sannfinländarnas fullmäktigegrupp lämnade följande avvikande mening som understöddes av ledamoten Marjo Vacker:

”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.”

Bilagor:
– Förslag till detaljplaneändring 9.5.2023, justerat 22.5.2023
– Detaljplaneändringens beskrivning 9.5.2023, justerad 22.5.2021
– Utlåtanden och svar 9.5.2023
– Omröstningsrapport FGE 19.6.2023 § 17

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information
Johanna Rajala, områdesarkitekt, tfn 050 302 8975,
Anna Sarikaya, detaljplanearkitekt, tfn 050 302 9028
fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002465

Päiväys
Datum
9.5.2023
Tarkastettu, korrigerats
22.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Veromies, itä

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Vanda stad

Vandaspåran: Skattmans, öster

Stadsdel 52, SKATTMANS

Asemakaavan muutos

Korttelit 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 sekä katualueita.

Tonttijaon muutos

Korttelit 52127, 52304, 52305, 52307 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308.

1:2000

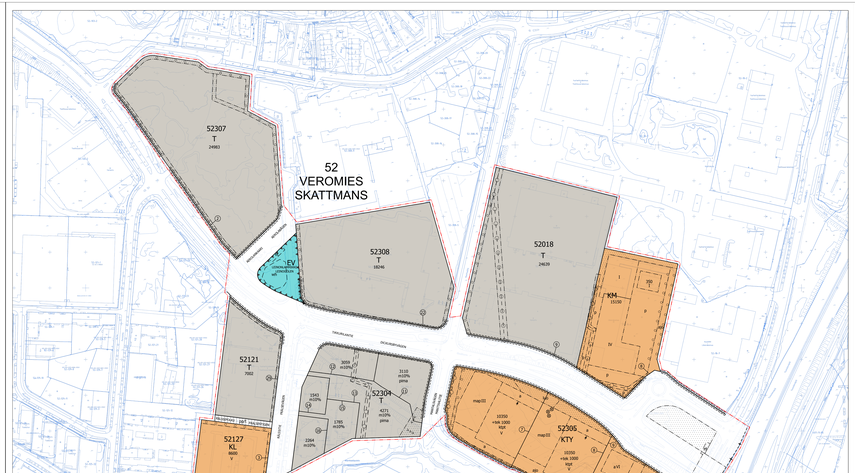
Ändring av detaljplanen

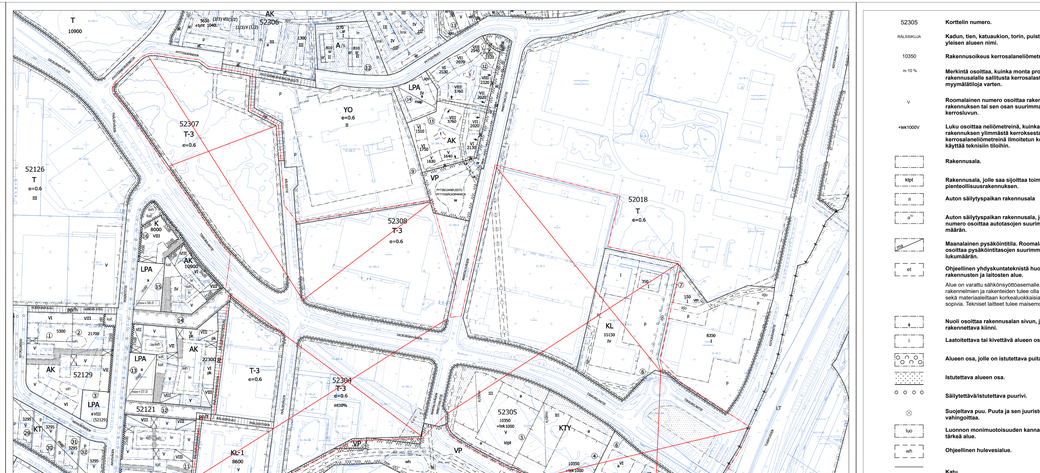
Kvarteren 52304, 52305, 52307 och 52127 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308 samt gatuområden.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 52127, 52304, 52305, 52307 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KL

Liikerakennusten korttelialue.

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

RAKENTAMINEN JA KAUPUNNIKUVA

Tontille saa rakentaa hotellirakennuksen.

Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Tontille saa rakentaa huolto- ja hälytyshenkilökuntaa varten enintään kaksi asuntoa. Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 neliömetriä ulko-, oleskelu- ja leikkitilaa.

Tontille saa rakentaa näytetiloja ja niihin liittyviä toimintoja enintään 15% tontille sallitusta rakennusoikeudesta.

Tontin rakennusoikeudesta saa sisustaa liiketilaksi korkeintaan 200 k-m².

Tontilleen väliselle rajalle on istutettava puurivi, ellei tontilleen yhteinen apite ole esteenä.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Asuinhuoneiden ja majoitustilojen ulkokuoren ääntäseero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja työhuoneiden sekä kouluhuoltajien vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

PYSÄKÖINTI

Autopaikat saa sijoittaa tontilpuun estämättä.

Maanpinnan tasoon rakennetulla pysäköintialueella joka toinen autopaikan pysäköintiruudun ympäröivä alue tulee varustaa vähintään 2 metriä leveällä istutusyhtyhykeellä. Istutusyhtyhykeelle on istutettava pensaita ja puurivi.

Pysäköintialueet on istutettava.

Näytetilojen ja niihin liittyvien toimintojen osalta autopaikkojen vähimmäismäärä määritellään hakijan erikseen selvityksen perusteella.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/asunto
Liiketilat 1 ap/35 k-m²
Toimistot, hotellit 1 ap/50 k-m²
Varastot 1 ap/150 k-m²

KM

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

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

RAKENTAMINEN JA KAUPUNNIKUVA

Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia. Alueelle saa rakentaa näytetyötiloja.

Alueelle sijoittuvat liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.

Alueelle sijoittuvan rakennuksen saa sijoittaa ajonevojen varusteluun ja huoltoon liittyvää työtilaa.

Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja rakennusten julkisivut sekä suojarakenteet tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Julkisivujen sommitteluissa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että ne tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.

Julkisivu- ja pihavalaistuksesta tulee esittää erillinen suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.

Pääsääntöinä tulee olla suora ja turvallinen yhteys terveyskeskuksen tiellä ja bussipysäkeille.

Pysäköintitasojen luiskayhteydet saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä.

Tontteja ei saa kiinteästi oikovaraistontin. Kielto ei koske aulojen ulkovarastointia.

Jätelavat ja -säiliöt on sijoitettava rakennuksissa oleviin jätehuoneisiin tai asiattuihin jäteluukuisiin.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

KV

Kvartersområde för affärsbyggnader.

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

BYGGANDE OCH STADSBILD

På tomten får byggas en hotellbyggnad.

I kvarteren ska högklassigt material användas i byggnadernas fasader.

På tomten får byggas högst två bostäder för service- och allampersonal. För varje bostad ska byggas en utevistelse- och lekplats på minst 30 kvadratmeter.

På tomten får byggas utställningslokaler och till dem anslutande verksamheter högst 16% av den på tomten tillåtna byggnadsrätten.

Får högst 200 m²-vy av tomtens byggnadsrätt inredas till affärslokal.

På gränsen mellan tomtarna ska en trädrad planteras, fall inte tomtarnas gemensamma infartsväg hindrar detta.

MILJÖSTÖRNINGAR

Ljudisoleringen i bostadsrummens och inkvarteringslokalernas yttre skal mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB och motsvarande värde i arbets- och utbildningsrum ska vara minst 28 dB.

PARKERING

Biljplatserna får placeras utan hinder av tomtindelningen.

På de parkeringsområden som byggts i marknivå ska varannan biljparkeringsrad avskiljas från den följande med en minst 2 meter bred planteringszon. I planteringszonen ska buskar och en trädrad planteras.

Parkeringsområdena ska förses med planteringar.

Minimiantalet biljplatser för utställningslokalsetterna och funktioner i anslutning till dem, fastställs på basis av sökandens utredning.

Minimiantalet biljplatser:

Bostäder 1 bp/bostad
Affärslokaler 1 bp/35 m²-vy
Kontor, hotell 1 bp/50 m²-vy
Lager 1 bp/150 m²-vy

KTY

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa myymälöitä ja muuta ympäristöä häiritsemätöntä liiketoimintaa.

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

RAKENTAMINEN JA KAUPUNNIKUVA

Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia, myymälöitä ja muuta ympäristöä häiritsemätöntä liiketoimintaa sekä asuntoja.

Alueelle sijoittuvat liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.

Alueelle sijoittuvan rakennuksen saa sijoittaa ajonevojen varusteluun ja huoltoon liittyvää työtilaa.

Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja rakennusten julkisivut sekä suojarakenteet tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Julkisivujen sommitteluissa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että ne tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.

Julkisivu- ja pihavalaistuksesta tulee esittää erillinen suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.

Pääsääntöinä tulee olla suora ja turvallinen yhteys terveyskeskuksen tiellä ja bussipysäkeille.

Pysäköintitasojen luiskayhteydet saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä.

Tonttiin ei saa kiinteästi oikovaraistontin. Kielto ei koske aulojen ulkovarastointia.

Jätelavat ja -säiliöt on sijoitettava rakennuksissa olevien jätehuoneiden tai asiattuihin jäteluukuisiin.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Toimistotiloissa, joika sijaitsevat alle 50 m etäisyydellä Tikkurilantien katualueen reunasta, tulee rakennuksen ulkokuoren äänenerästyvyyden Δ*L* lento- ja tieliikennemelua vastaan olla 30 dB, muualla 25 dB.

Asuinhuoneiden ja majoitustilojen ulkokuoren ääntäseero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja työhuoneiden sekä kouluhuoltajien vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

PYSÄKÖINTI

Tontilla 8 saa yksikerroksisen rakennusalan katolle sijoittaa autopaikkoja.

Pysäköintipaikkoja voi sijoittaa tontijaosta riippumatta.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot 1 ap/70 k-m²
Liiketilat 1 ap/30 k-m²
Näytetilat 1 ap/30 k-m²
Huolto-, korjaamo- ja tuotantotilat 1 ap/120 k-m²
Varastot 1 ap/150 k-m²

Toimitilarakennusten korttelialue.

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

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteiden ryhtymistä.

RAKENTAMINEN JA KAUPUNNIKUVA

Korttelin 52305 tontteja 7 ja 8 koskevat määräykset:

Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia. Alueelle saa rakentaa näytetyötiloja.

Alueelle sijoittuvat liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.

Alueelle sijoittuvan rakennuksen saa sijoittaa ajonevojen varusteluun ja huoltoon liittyvää työtilaa.

Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja rakennusten julkisivut sekä suojarakenteet tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Julkisivujen sommitteluissa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että ne tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.

Julkisivu- ja pihavalaistuksesta tulee esittää erillinen suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.

Pääsääntöinä tulee olla suora ja turvallinen yhteys terveyskeskuksen tiellä ja bussipysäkeille.

Pysäköintitasojen luiskayhteydet saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä.

Tonttiin ei saa kiinteästi oikovaraistontin. Kielto ei koske aulojen ulkovarastointia.

Jätelavat ja -säiliöt on sijoitettava rakennuksissa olevien jätehuoneiden tai asiattuihin jäteluukuisiin.

MILJÖSTÖRNINGAR

I de kontorslokaler som är belägna på minst 50 m:s avstånd från kanten av Dicksonbyvägens gatuområde, ska ljudisoleringen i byggnadens ytterhölje Δ*L* mot flyg- och vägtrafikbuller vara 30 dB, på andra sidan 25 dB.

Friskluftsintaget i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Rakennuksen saa sijoittaa näytetyötiloja.

Ytterpartier som utgör fasad- och inglasningsväggar ska utformas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.

Yritysten toimintaan liittyvää liike- ja myymälätilaa saa rakentaa enintään 10 % käytetyistä kerrosalasta.

Tekniska utrymmen får placeras i vårdrymma utav byggnaden.

Rakennuksen saa sijoittaa myös liiketiloja.

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadstillgärder vidtas.

Rakennusten ja niihin liittyvien rakenteiden, aitojen ja muurien tulee olla kaupunkikuvallisen ja arkkitehtuurillisen korkealuokkaisia.

Rakennusalan yli saa rakentaa ulokkeita, joiden syvyys on enintään 4 metriä. Niiden alle jäävän vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4 metriä.

Rakennusten välille saa rakentaa yhdyssiltoja rakennusoikeuden ja rakennuspaikan rajan estämättä.

Kulkeiin rakennuksille tulee tehdä vähintään kolmesta erikorkuisesta osasta koostuva rakennus. Rakennusten monoissakuilta tulee korostaa väreillä.

Mikäli rakennuksissa käytetään julkisivuelementtejä, tulee elementtien saumat hävyttää saumin sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla tai hydofyyttiä rakennusmateriaalieellisena keinona.

Julkisivujen sommitteluissa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että rakennukset tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.

Mainoslaitteiden sijoittamisessa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.

PIHAT

Alueelle tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Korttelin 52305 tontilla 9 koskevat määräykset:

Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia.

Korttelin tulee laatia yhtenäinen piha-, istutus- ja valaistussuunnitelma.

Tontti tulee rajata viheraidalla, jonka runko verhotaan kasvillisuudella.

Pääsisäänkohta rakennuksiin tulee sijoittaa esteettömän liikkuvuuden varmistamiseksi.

Jalankulkualueet tulee selvästi erottaa ajoreiteistä värein sekä sija tai kiin kövägarna.

Maantasoon rakennettavat aukiealoat on jaettava puu- ja pensasistutuksin enintään 20 paikan suuruisiin osiin. Pysäköintiruudut tulee päällystää betonikiveyksin.

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

På taket får utöver våningsytan och byggnaden byggas teknika utrymmen, vilka inklusive anslutande anläggningar ska utformas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.

Tekniska utrymmen får placeras i vårdrymma utav byggnaden.

Utställningsutrymmen kan placeras i byggnaden.

Sådana affärs- och butiksutrymmen, inklusive butymmen, vilka använder till försäljarens verksamhet får byggas uppgående till maximalt 10 % av den använda våningsytan.

Byggnaderna och konstruktioner, staket och murar i anslutning till dessa ska vara av hög klass både arkitektonisk och med tanke på stadsbilden.

Utanför byggnadsytan får byggas utskjutande partier, vars djup är högst 4 meter. Den fria höjden under partierna ska vara högst 4 meter.

Mellan byggnaderna får förbindelsebroar byggas utan hinder av byggnätten och byggnadsytans gräns.

På respektive byggnadsyta måste den byggnad som uppförs bestå av minst tre delar av varierande höjd. Byggnadernas många olika delar ska framhävas med färger.

Vid användning av fasadelement i byggnaderna ska elementfogarna döljas med hjälp av fogens placering eller fasadens yttrutilar eller genom att utnyttja dem som arkitektoniskt uttrycksmedel.

Vid komponenten av fasaderna och materialvalen ska man beakta att byggnaderna ska kunna belysas på ett med den övriga stadsbilden överensstämmande sätt.

Vid placeringen och konstruerandet av reklamanordningar ska särskild hänsyn tas till stadsbildsmässiga aspekter.

GRUNDPLANER

För området ska utarbetas en plan för dagvattenhanteringen.

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Området får inte användas för uppläging utomhus.

För kvarteret ska en övergripande plan för gårdsplanering, planteringarna och belysningen utarbetas.

Tomten ska avgränsas med ett vitstaket, vars stomme bildas med snårhäck.

Huvudentréerna ska ha smidiga hinderfria förbindelser till gång- och cykeltrafikledena och busshållplatsens.

Fotgångsområdena ska genom färger och material tydligt ja särskilja från körvägarna.

De biljplatser som byggs i markplanet ska delas in med träd- och buskplanteringar i delar som omfattar högst 20 platser. Parkeringsrutorna ska beläggas med betongsten.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Korttelin 52305 tonttia 7 ja 8 koskevat määräykset:

Rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden tikkennelvaa vastaan on vähintään ottava

- majoitus- ja kokoustiloissa 35 dB
- toimisto- ja vastaavissa tiloissa 30 dB

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Toimistotilojen ulkokuoren äänneneristävyyden tikkennelvaa vastaan on oltava ja potilojen puolesilla julkisivuilla olevia vähintään 35 dB, eteläin puolesilla sekä rakennusten vässä julkisivuilla vähintään 30 dB ja muilla julkisivuilla vähintään 25 dB. Auditoriotiloissa sovelletaan 5 dB kuitenpa mitoitusta.

PYSÄKÖINTI

Korttelin 52305 tonttia 7 ja 8 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimitilat ja hotelli 1 ap/50 k-m²

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Helpoist käytettävä polkupyöräpaikoja on varattava vähintään 1/200 k-m²

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistotilat 1 ap/50 k-m²

Tuotanto- ja varastotilat 1 ap/100 k-m²

T

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 m, ellei erilasin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

Kortteleita 52121, 52304, 52307 ja 52308 koskevat määräykset:

Ulkovarastojen näkösuojaksi on rakennettava riittävän korkea aita.

Työhuoneiden ulkokuoren äänitaseero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/85 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto
Liikerakennukset 1 ap/50 k-m²
Teollisuus 1 ap/150 k-m²

EV

Korttelissa 52127, 52304 ja 52308 pilaantunut maaperä on tutkittava ja pilaantuneisuus on kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadstillgärder vidtas.

PARKERING

På tomt 8 får placeras biljplatser på taket till den byggnadsyta som utgörs av en våning.

Parkeringsplatser kan placeras oberoende av tomtindelningen.

Minimiantalet biljplatser:

Kontor 1 bp/70 m²-vy
Affärslokaler 1 bp/30 m²-vy
Utställningslokaler 1 bp/30 m²-vy
Undernäh-, verkstad- och produktionslokaler 1 bp/120 m²-vy
Lager 1 bp/150 m²-vy

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

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

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadstillgärder vidtas.

BYGGANDE OCH STADSBILD

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Alueella ei saa käyttää ulkovarastointia.

Korttelin tulee laatia yhtenäinen piha-, istutus- ja valaistussuunnitelma.

Tontti tulee rajata viheraidalla, jonka runko verhotaan kasvillisuudella.

Pääsisäänkohta rakennuksiin tulee sijoittaa esteettömän liikkuvuuden varmistamiseksi.

Jalankulkualueet tulee selvästi erottaa ajoreiteistä värein sekä sija tai kiin kövägarna.

Maantasoon rakennettavat aukiealoat on jaettava puu- ja pensasistutuksin enintään 20 paikan suuruisiin osiin. Pysäköintiruudut tulee päällystää betonikiveyksin.

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Området får inte användas för uppläging utomhus.

För kvarteret ska en övergripande plan för gårdsplanering, planteringarna och belysningen utarbetas.

Tomten ska avgränsas med ett vitstaket, vars stomme bildas med snårhäck.

Huvudentréerna ska ha smidiga hinderfria förbindelser till gång- och cykeltrafikledena och busshållplatsens.

Fotgångsområdena ska genom färger och material tydligt ja särskilja från körvägarna.

De biljplatser som byggs i markplanet ska delas in med träd- och buskplanteringar i delar som omfattar högst 20 platser. Parkeringsrutorna ska beläggas med betongsten.

Korttelin 52304 tonttia 7 ja 8 koskevat määräykset:

Korttelin 52304 tonttia 7 ja 8 koskevat määräykset:

002465 Vantaan ratikka: VEROMIES, ITÄ

VEROMIES

Kuva 1. Havainnekuva ratikan linjasta kohdalta Tikkurilantie 125 Veromiehessä. Ratikka kulkee omilla kiskoillaan, pyöräilyn baana ja kevyen liikenteen väylä vieressä ja erotuskaistalla puita. Lähde: Ramboll Oy 2022

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 9.5.2023 päivättyä ja 22.5.2023 tarkastettua asemakaavakarttaa nro 002465. 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 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 sekä katualueita kaupunginosassa 52 Veromies.

Tonttijaon muutos:

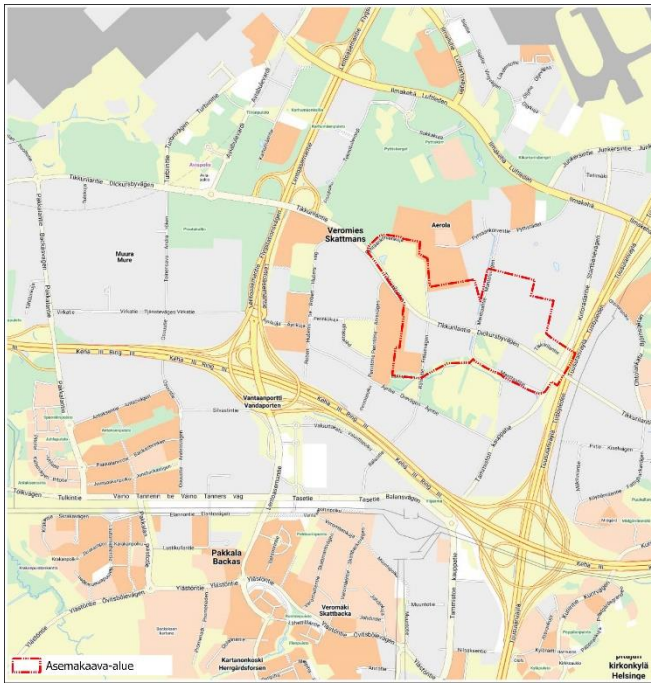
Korttelit 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 kaupunginosassa 52 Veromies.

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

Suunnittelualue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa ja Aviapoliksen suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Tuusulanväylän risteyksestä Pyhtäänkorvenkujan risteykseen. Kaava-alueeseen kuuluvat kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.



Kuva 2. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

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 vastaanotettiin yksi Veromies itä -kaavatyötä nro 002465 koskeva palaute.
- 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 4.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.–12.4.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoin ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022 ja 15.11.2022 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022.-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 19.12.2022 ja 11.1.2023. Kaavamuutosalueen 002465 maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta saatiin 1 mielipide.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.2.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.
- Saatujen lausuntojen ja kaavateknisten tarkastelujen perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle.
    - Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.
    - Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset.
    - Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.
    - Rälssikujan nimi muutettiin Aerolankaareksi.
    - Kaavakartassa on korjattu Aerolankaaren katualuerajaus ja lisätty Aerolankaaren viereen suojaviheralue hulevesialtaineen ja alue on nimetty Leinonlammikoksi.
    - Korttelin 52018 KL-käyttötarkoitusalue on muutettu KM-käyttötarkoitusalueeksi
    - Korttelin 52305 tonttinumerot on muutettu numeroiksi 7,8 ja 9.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Selostuksen kohtaan 4.4.1. on täsmennetty ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet.
    - Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
- 22.5.2023 kaavakarttaa on tarkastettu kaavateknisten virheiden korjaamiseksi. Kaavakartalta on poistettu ajantasa-asemakaavalta kopioituneet väärät ajoliittymäkieltomerkinnät ja ruksikartan ajantasa-asemakaava -tiedosto on vaihdettu. Selostukseen on vaihdettu päivitetty asemakaavaehdotuskuva.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 7
2. Lähtökohdat 9
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 9
2.2 Suunnittelutilanne 16
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 26
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 26
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 26
3.3. Asemakaavan tavoitteet 31
3.4 Asemakaavaratkaisu 32
4. Asemakaavan kuvaus 33
4.1 Kaavan rakenne 33
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 34
4.3 Aluevaraukset 35
4.4 Kaavan vaikutukset 36
4.5 Ympäristön häiriötekijät 46
4.6 Nimistö 46
5. Asemakaavan toteutus 46
6. Kaavatyöhön osallistuneet 46
7. Asemakaavan seurantalomake 47
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 49

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 25.4.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 9.5.2023, tarkastettu 22.5.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Manttaalitie-Tuusulanväylä, Tikkurilantie 58662-2.
- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Rälssikuja-Manttaalitie, Tikkurilantie 58662-1.
- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Rälssikujalla Tikkurilantieltä pohjoiseen, Rälssikuja 58669-1.
- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Rälssitiellä välillä Äyritie-Tikkurilantie, Rälssikuja 58668-3.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy, 28.10.2022.

- 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, 17.2.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta päiväajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta yöajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.1, Raitioliikenteen päiväajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.2, Raitioliikenteen yöajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- 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 kaupunki (2022). Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet. Veromies ja pohjois-Pakkala. 13.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 4.3.2022 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. Rälssitien pohjoinen haara siirretään lännemmäksi ja katu nimetään Aerolankaareksi. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T), toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) sekä liike- ja hotellirakennusten korttelialueita (KL) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Korttelissa 52018 liikerakennusten korttelialue (KL) muutetaan liikerakennusten korttelialueeksi, johon saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Aerolankaaren viereen osoitetaan suojaviheralue (EV). Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot.

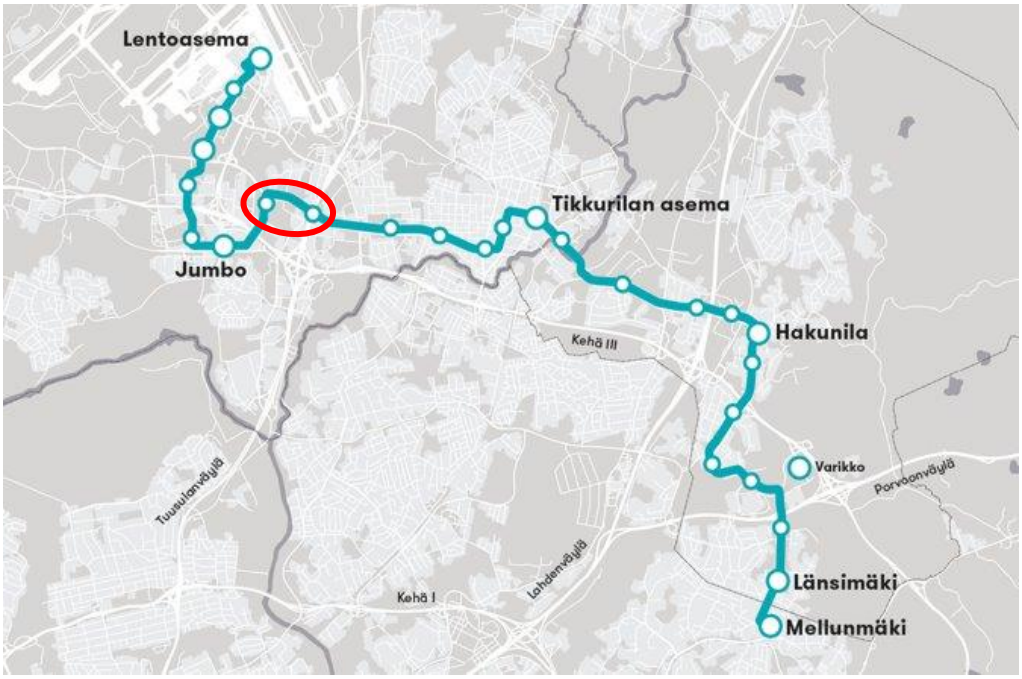
Kortteleihin 52305 ja 52307 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tuusulanväylän läheisyyteen Tikkurilantielle sekä Aerolankaaren varteen. Korttelissa 52305 osoitetaan säilytettäviä puita sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävä alueen osa. Kortteleihin 52018 ja 52304 osoitetaan maanalaisen johdon aluevaraukset. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta. Melumääräyksiä lisätään korttelialueille. Lisäksi määrätään työmaavesien käsittelystä sekä hulevesisuunnitelmien laatimisesta. 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.

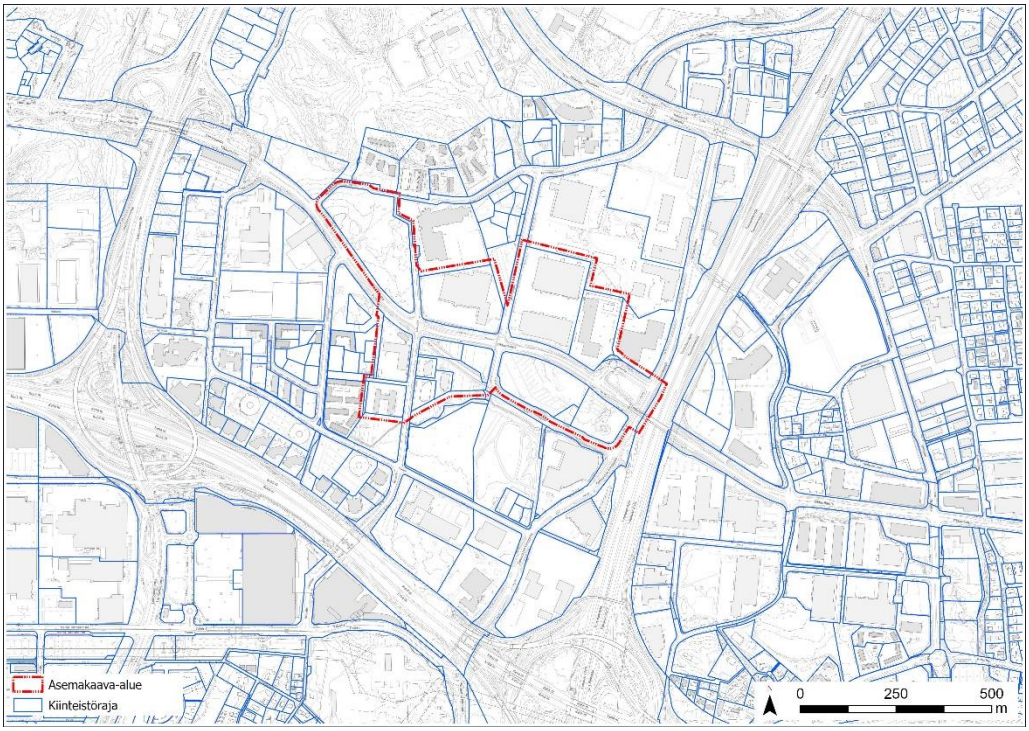
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijaon muutoksia.



Kuva 3. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



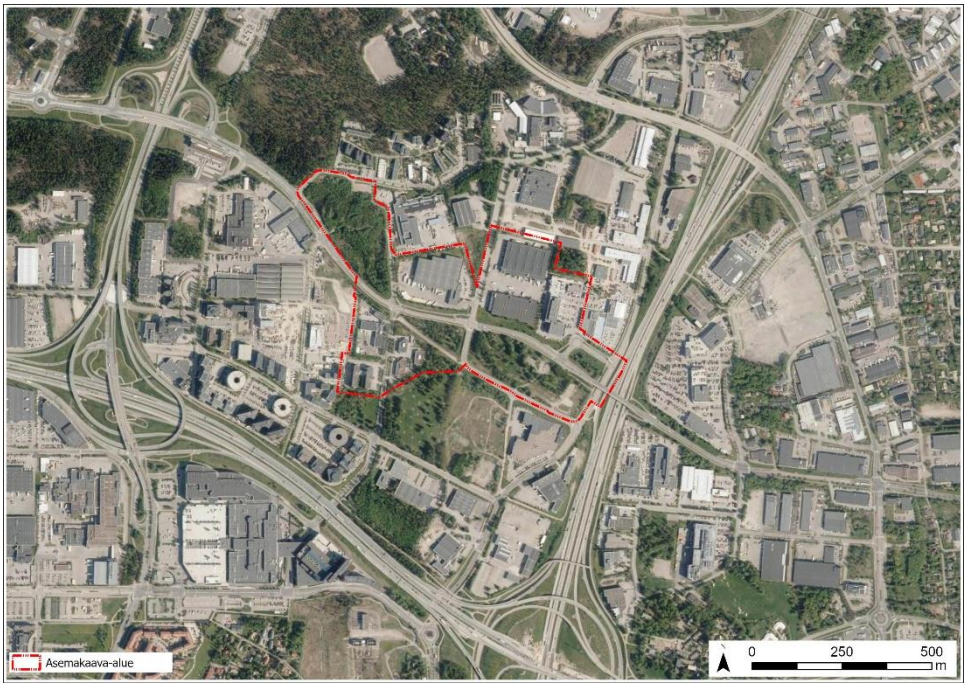
Kuva 4. Asemakaavamuutosalue

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee noin 4,5 kilometrin etäisyydellä Tikkurilan asemalta länteen. Alueelta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle alle kaksi kilometriä. Kaava-alueelle sijoittuvissa kortteleissa on liike-, toimisto- ja varastotiloja. Muutama kortteleista on rakentamatta. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 27 hehtaaria.



Kuva 5. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnon ympäristö

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*).

Tikkurilantien eteläpuolelle kiinteistölle 92-52-305-2 sijoittuu metsittynyt entinen pihapiiri (nro 8), joka on muu luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alue. Kohteen arvoluokaksi on määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kaava-alueen eteläpuolella kulkee Palo-oja ja kaava-alueen halki Manttaalitien reunaa kulkee Pytinoja, jotka ovat osa vesilain mukaista puroa/jokea (Kirkonkylänoja/Pyhtäänkorvenoja). Kohteen edustavuudeksi ja luonnontilaisuudeksi on määritelty kohtalainen.

Kaava-alueen kiinteistöltä 92-52-307-1 tavattiin mustapääkerttu ja tiltaltti. Kummatkin lajit ovat erityisesti huomioitavia lintulajeja.

Asemakaavamuutosalue ei kuulu luontoselvityksessä rajattuihin lepakoiden käyttämiin alueisiin eikä alueelle sijoitu lahokaviosammaleen ydinalueita.

Kuva 6. Suunnittelualueelle sijoittuu arvokas luontokohde nro 8 sekä vesilain mukainen puro/joki (Faunatican raportteja 38/2021). Asemakaava-alue on osoitettu sinisellä viivalla.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Palo-ojan ja Pytinojan valuma-alueisiin. Pytinoja kulkee kaavamuutosalueen halki pohjoiseteläsuunnassa ja laskee vedet alueen eteläpuolella kulkevaan Palo-ojaan. Palo-ojasta vedet laskevat Koivuhaassa Kattilaojan kautta Keravanjokeen. Purot ovat arvokkaita vesiluontokohteita, jotka muodostavat alueelle tärkeän siniviherverkoston. Alue ei sijaitse merkittävällä pohjavesialueella.

Alue on suurelta osin rakennettua ja asfalttipäällysteistä mutta alueella on myös suurehkot alueet rakentamatonta metsä ja niittyaluetta.

Maaperä

Kaava-alueen maanpinta vaihtelee tasovälillä n. +32 - +22, nousten kohti luodetta. Maalajikartan mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin vaihdellen savikkoa ja täyttöä. Alueen lounaisnurkassa on hiekkaa ja itäosassa on moreeni- ja kalliovyöhykkeet.

Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään noin 9–11 m kerros savea ja silttiä. Saven alla maaperä vaihtuu siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 14 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu alueella kahdessa pisteessä vuosien 2021–2022 aikana korkeimmillaan 1 m syvyydellä maanpinnasta.

Kuva 7. 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

Alue on hyvin tasainen. Maaston korot vaihtelevat +16,5 ja 17,0 metrin välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Viimeisen viiden vuoden aikana väestö on kasvanut suhteellisesti eniten Veromiehessä (+196 %). Vuoden 2021 aikana väestö kasvoi kaupunginosista suhteellisesti eniten Veromiehessä, jossa kasvua oli 33 prosenttia. Määrällisesti kasvu oli selvästi suurinta Tikkurilan kaupunginosassa (+602) ja toiseksi eniten uusia asukkaita sai Veromies (+356). Veromiehen väkiluku vuoden 2021 lopussa oli 1 434 asukasta. *(Vantaan väestö 2020/2021)*

Aviapoliksen alueella suurin väestönkasvu kohdistuu runsaan uudisrakentamisen myötä Veromiehen kaupunginosaan, missä väestön määrän ennustetaan kasvavan yli 6 500 henkilöllä vuoden 2031 loppuun mennessä. *(Vantaan väestöennuste 2022)*

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Kaava-alueella ei sijaitse asuntoja.

Kaupunginosittain tarkasteltuna Vantaan alhaisin asuntokuntien keskikoko oli Tikkurilassa, Keimolassa, Veromiehessä ja Kaivokselassa, alle 1,7 henkilöä. Kouluikäisiä eli 7–15-vuotiaita asui suhteellisesti vähiten Veromiehessä (4 %). Jos Veromiehessä kouluikäisten osuus oli pieni, niin 16–64-vuotiaiden osuus oli kaupunginosista suurin (85 %). 65 vuotta täyttäneitä asuin vähiten Veromiehessä ja Keimolassa (5 %). *(Vantaan väestö 2020/2021)*

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueella sijaitsee yksi liikerakennus (autokauppa), neljä suurta ja kolme pientä teollisuus- ja työpaikkarakennusta sekä hotellirakennus. Lähimmät kaupalliset palvelut ovat Jumbon kauppakeskuksessa alle kilometrin etäisyydellä Rälssitietä etelään.

Vuonna 2020 Veromiehen kaupunginosan työpaikat painottuivat eniten tukku- ja vähittäiskauppaan sekä kuljetukseen ja varastointiin. Työssäkäyvien määrä oli Veromiehen alueella 8 003. *(Työpaikat toimialoittain Vantaan osa-alueilla 2020)*

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaava-alueen halki kulkee Tikkurilantie, joka on alueellinen pääkatu. Suunnittelualuetta rajaa idässä Tuusulanväylän liikennealue. Tikkurilantien varren suurimittakaavaista katunäkymää hallitsevat kadun varrelle sijoittuvat teollisuus-, liike- ja varastorakennukset laajoine asfaltoituine pysäköintipaikkoineen. Tikkurilantien eteläpuolella Tuusulanväylän läheisyydessä on rakentamaton alue, jolla sijaitsee tällä hetkellä sorapintainen pysäköintialue.

Kuva 8. Alueen viistoilmakuva vuodelta 2016 kuvattuna idästä länteen. Kuvassa taka-alalla Tuusulanväylä ja etualalla Rälssitie. (Viistoilmakuva 2016)

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse suojeltuja rakennuksia eikä muita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita.

Kaava-alueen itäosassa on sijainnut A&W Konekulma Oy:n (ent. Lampukas) vuonna 1959 valmistunut ja arkkitehti Aulis Salon suunnittelema teollisuusrakennus. *(Vantaan moderni*

teollinen rakennusperintö 2006) Kyseinen rakennus on purettu ilmakuvatarkastelun perusteella vuosien 2009 ja 2013 välillä.

Kuva 9. A&W Konekulman teollisuusrakennus näkyy vuoden 2001 ortoilmakuvassa etualalla. Rakennuksen pohjoispuolella oli lisäksi pienempiä rakennuksia, jotka on myös purettu. (Ortoilmakuva 2001)

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Suunnittelualueelle ei sijoitu virkistyskäyttöön tarkoitettuja alueita. Kaava-alueen eteläpuolelle sijoittuvat Rälssipuisto ja Manttaalipuisto.

Liikenne

Tikkurilantie on alueellinen pääkatu, joka yhdistää Veromiehen Koivuhaan ja Viinikkalan kaupunginosiin. Rälssitie on kokoojakatu, joka yhdistää Tikkurilantien ja Tasetien. Rälssitien ja Tikkurilantien risteys on liikennevalo-ohjattu. Kummallakin kadulla nopeusrajoitus on 50 km/h.

Kaava-alueen itäosaan sekä Tikkurilantien ja Manttaalitien risteykseen sijoittuu linja-autopysäkit.

Tikkurilantien eteläpuolella kulkee kevyen liikenteen väylä, joka yhdistyy Manttaalitien ja Rälssitien väyliin.

Vesihuolto

Alueella on rakennettu yleinen vesihuoltoverkosto. Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan alueen painepiiriin.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkoston kautta Pytinojaan sekä Palo-ojaan.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle.

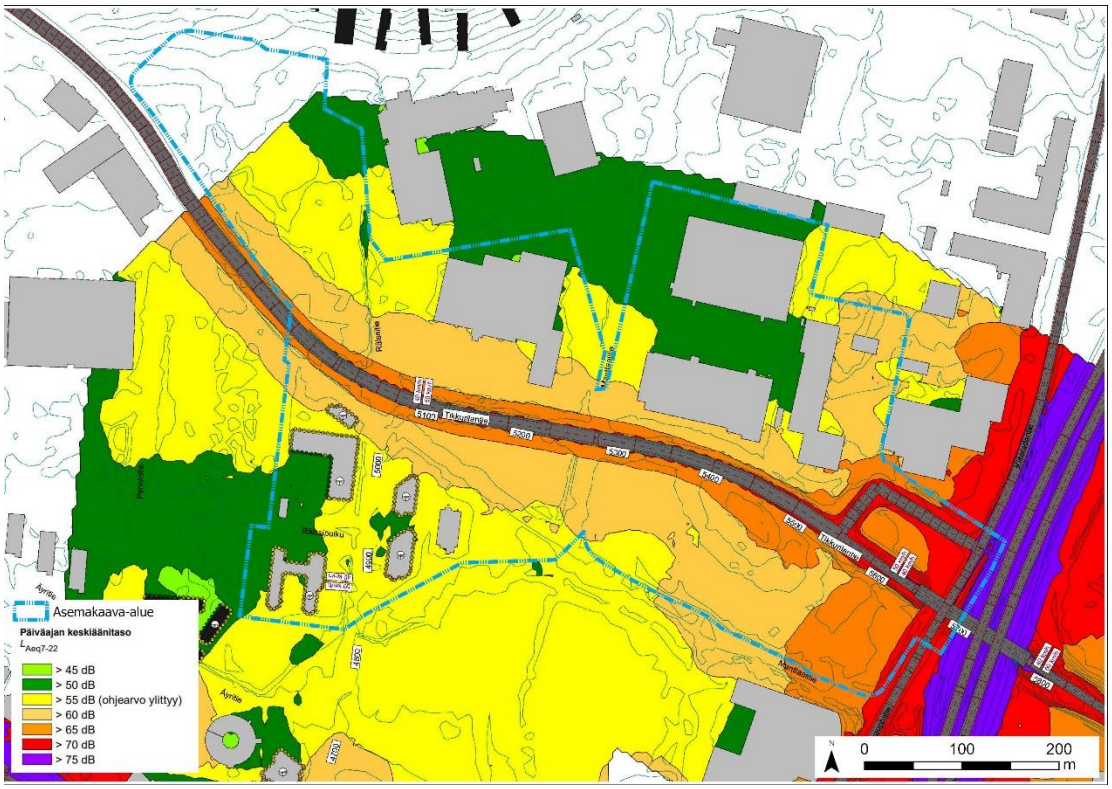
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan yleiskaavassa 2020 lentomelun lentomelu-vyöhykkeelle 3 (LDEN 50-55db.)

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.8.2022)* mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä ovat Tuusulanväylä, Kehä III ja Tikkurilantie. Tuusulanväylän ja Kehä III:n tiemelu päiväaikaan nousee yli 75 dB:n ja Tikkurilantien 65-70 dB:n.

Kaava-alueella sijaitsee hotelli. Muita melulle herkkiä kohteita ei kaava-alueella sijaitse.



Kuva 10. Ote nykytilan päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa sinisellä.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa (Golden Associates Oy 2020). Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämää *Maaperän tilan tietojärjestelmää* (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 92-52-307-1 on harjoitettu valimotoimintaa 1960- luvulta lähtien. Kohteessa on tehty kunnostustöitä vuonna 2003. Kohteen kaikki rakennukset on purettu ja kohde on kunnostettu 2003. Kohteessa ei puhdistustarvetta.

Kiinteistöllä 92-52-18-3 on sijainnut raskaan kaluston jakeluasema sekä lisäksi muiden toimijoiden käytössä olevia teollisuus- ja varastorakennuksia. Toiminta on loppunut ja jakelutoimintaan liittyvät rakenteet on purettu 2016. Kohteesta on tehty tutkimukset vuonna 2015 ja kunnostustoimenpiteitä vuonna 2016.

Kiinteistöllä 92-52-18-6 on sijainnut aiemmin öljylämmitteinen omakotitalo ja piharakennuksia, nämä on purettu 2008. Purettaessa öljysäiliön kohdalla havaittiin öljyltä haisevaa maata. Nykyään kiinteistöllä sijaitsee autokaupan liike- ja korjaamorakennuksia. Vuonna 2016

alueella on tapahtunut jätevesiviemärin vuoto ja korjaamohallin osien pesukoneen vesiä on päässyt maaperään. Korjaustoimenpiteet ovat olleet riittäviä. Kohteessa ei ole puhdistustarvetta.

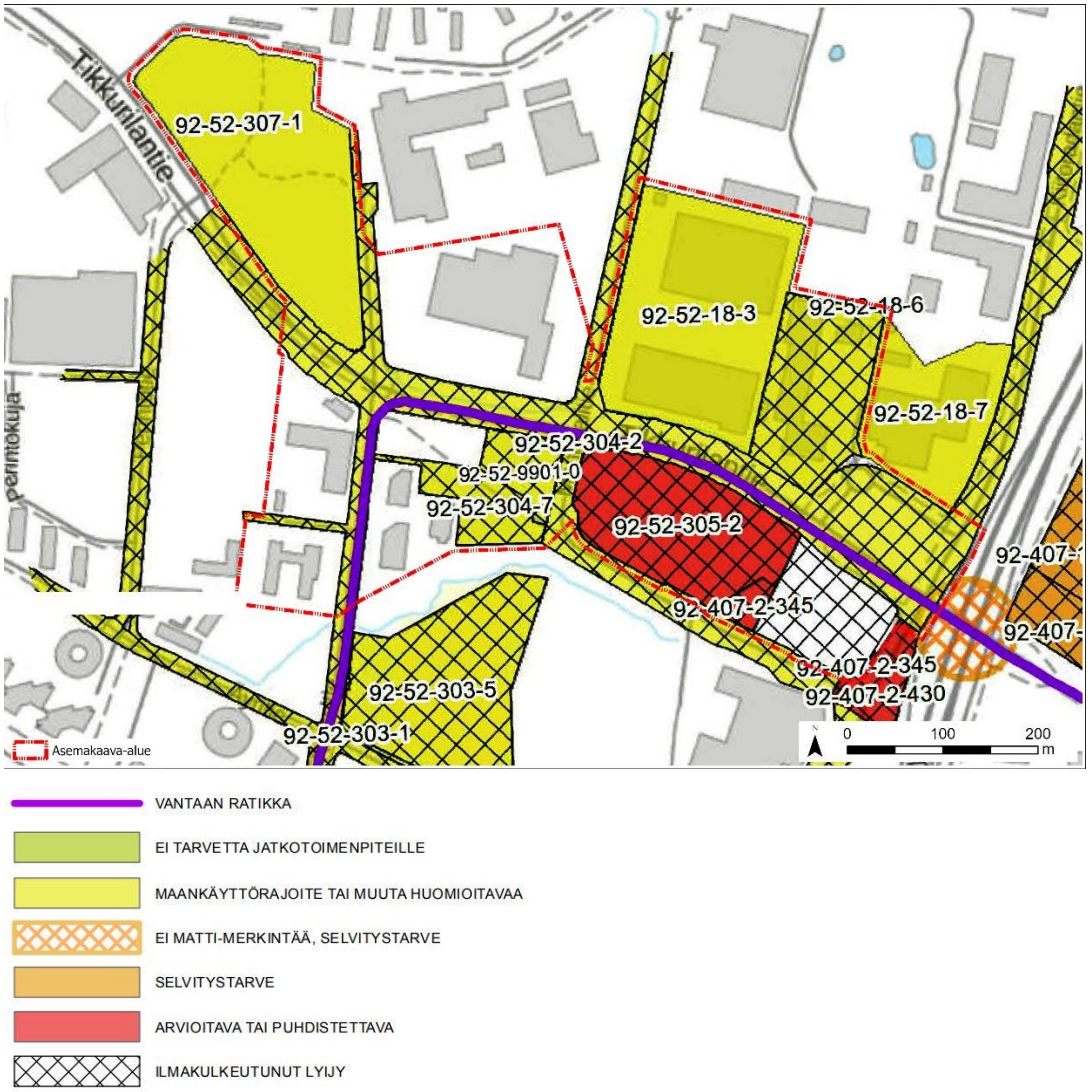
Kiinteistöllä 92-52-18-7 toimii autokaupan tankkauspiste ja selvitystarve tulee tarkistaa.

Kiinteistön 92-407-2-345 eteläpuolella olevaa tiealuetta kunnostettiin 2012. Kohteessa on sijainnut valaisintehdas. Kohde on arvioitava tai puhdistettava.

Kiinteistölle 92-52-305-2 on ilmakulkeutunut lyijyä Bera lyijysulatolta ja kiinteistöllä on todettu kohonneita lyijyn pitoisuuksia. Kohde on arvioitava tai puhdistettava.

Kiinteistöillä 92-52-304-2 ja 92-52-304-7 maaperän pintakerroksen epäillään saastuneen lähistöllä sijainneen Bera Oy:n tehtaan ilmalevitteisestä lyijystä. Kiinteistöillä on selvitystarve.

Kiinteistöllä 92-52-9901-0 on tehty viimeisimmät tutkimukset ja kunnostukset vuosina 2011-2012. Kohteella ei ole puhdistustarvetta.



Kuva 11. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

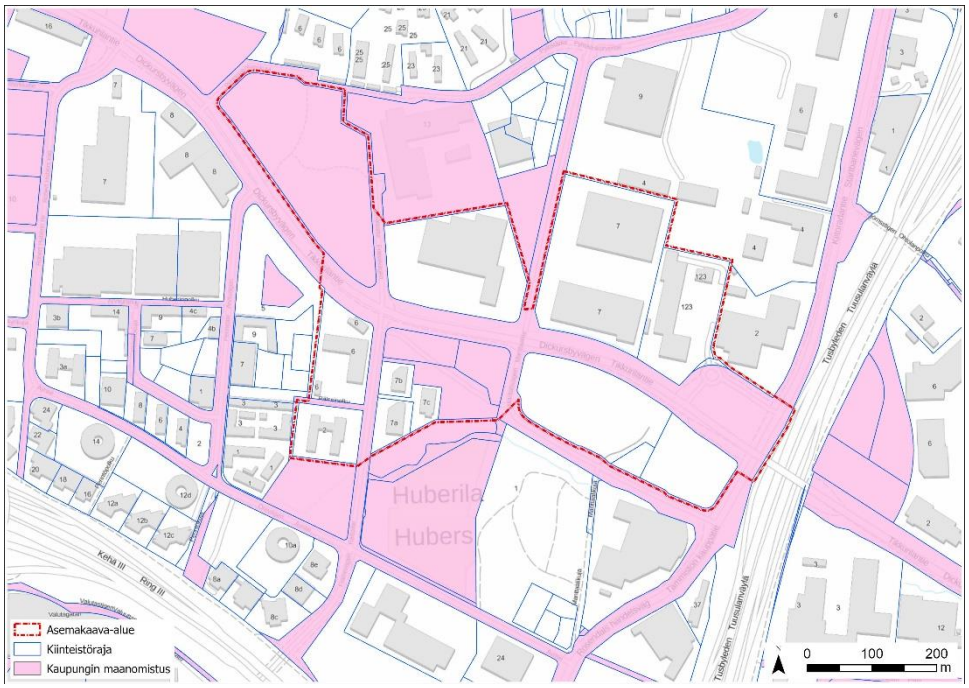
Erityistoiminnot

Kaavamuutosalueella on aiemmin sijainnut Ab ME Group Oy Ltd:n kemikaalivarasto (Manttaalitie 5-7). Toiminta alueella on loppunut (Tukes 3535/03.01/2023).

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä kiinteistöt 92-52-307-1, 92-52-304-6, 92-52-304-2, 92-52-304-7. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 11,18 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 15,9 ha.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
92-52-121-3 Kiinteistö Oy Rälssitie 16
92-52-127-2 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 2
92-52-304-8 Dilectus Ab, Tomzon Ab
92-52-304-10 Kiinteistö Oy Vantaan Paavolantalo
92-52-304-9 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 7 C
92-52-308-3 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 9
92-52-18-3 Keskinäinen Kiinteistöosakeyhtiö Manttaalitie 5-7
92-52-18-6 Fastighets Ab Vanda Dickursbyvägen 123
92-52-305-2 Fastighets Ab Anne
92-407-2-345 ja 92-52-305-6 Lampukas Kiinteistö Oy



Kuva 12. 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

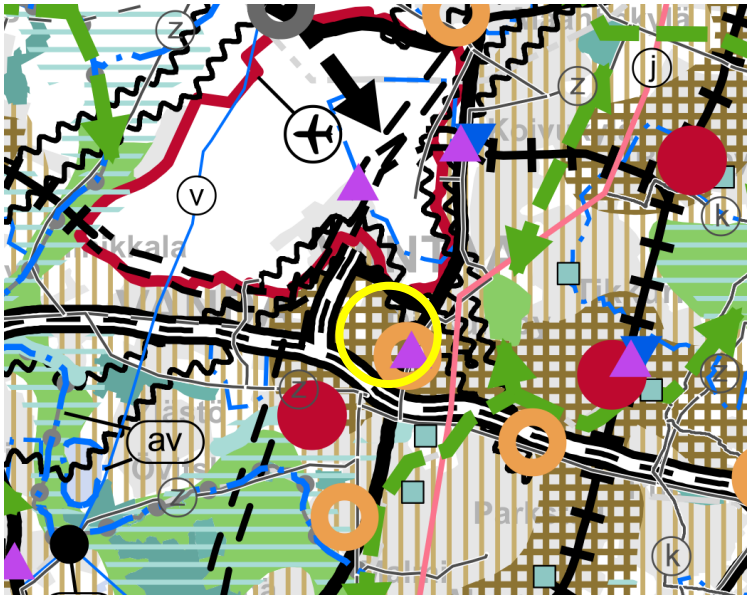
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. 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. Kaava-alueen kaakkoispuolelle sijoittuu kaupan alue (oranssi ympyrä) sekä joukkoliikenteen vaihtopaikka (lila kolmio).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



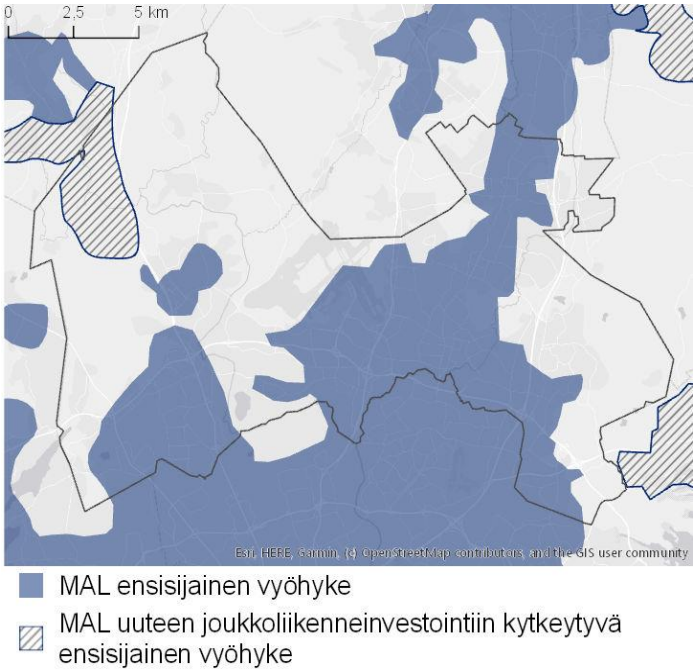
Kuva 13. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella ympyrällä.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14

kunnan ja 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. 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.



Kuva 14. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta.

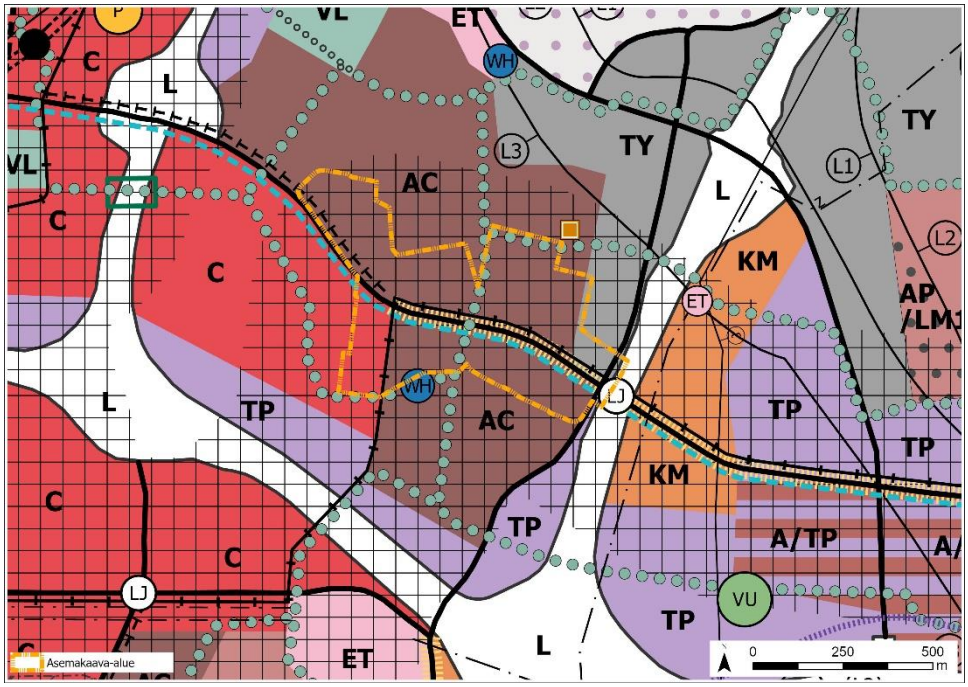
Yleiskaava 2020

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.

Yleiskaavassa Tikkurilantien pohjoispuolinen alue sekä Tikkurilantien eteläpuolinen alue Rälssitien itäpuolella sijoittuu kaupunkikeskustan asuinalueelle (AC). Aluetta kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Tikkurilantien eteläpuoleinen alue Rälssitien länsipuolella sijoittuu kaupunkikeskustan alueelle (C). Aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla.

Tikkurilantien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (yk0048). Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan (ruudukko). Etelä-pohjois-suuntaisesti ja itä-länsi-suuntaisesti kulkee virkistysalueyhteys (sininen palloviiva). Yhteyden keskivaiheilla on kaava-alueen eteläpuolelle jäävä hulevesitulva-allas (WH).

Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.



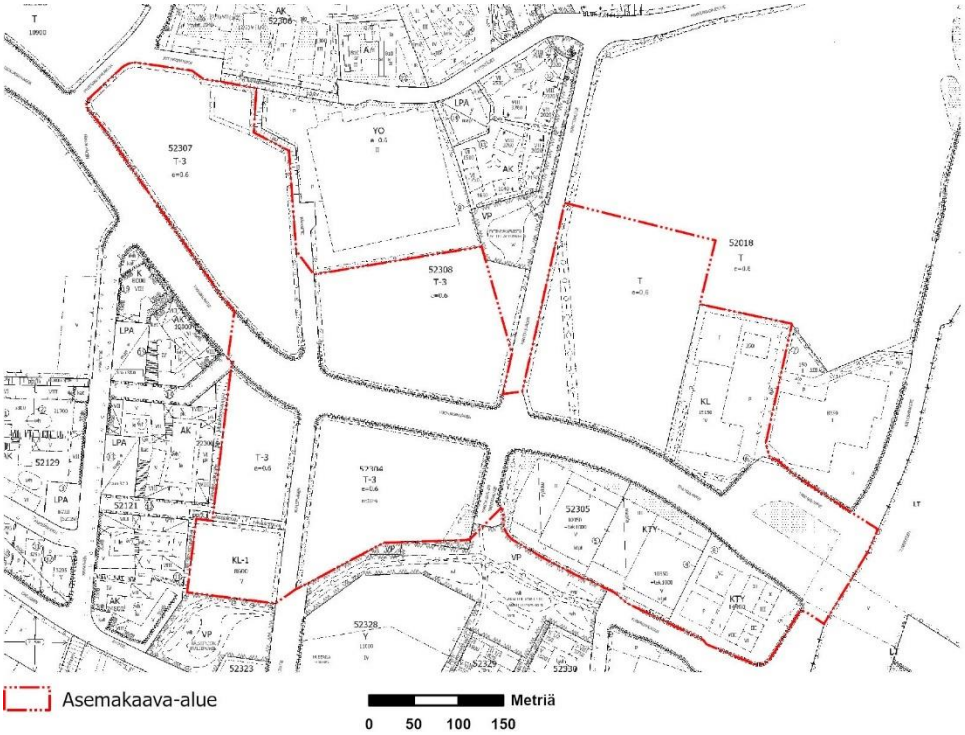
Kuva 15. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta. Asemakaava-alue on osoitettu oranssilla piste-katkoviivalla

Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T), hotellirakennusten korttelialuetta (KL-1), liikerakennusten korttelialuetta (KL) sekä toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

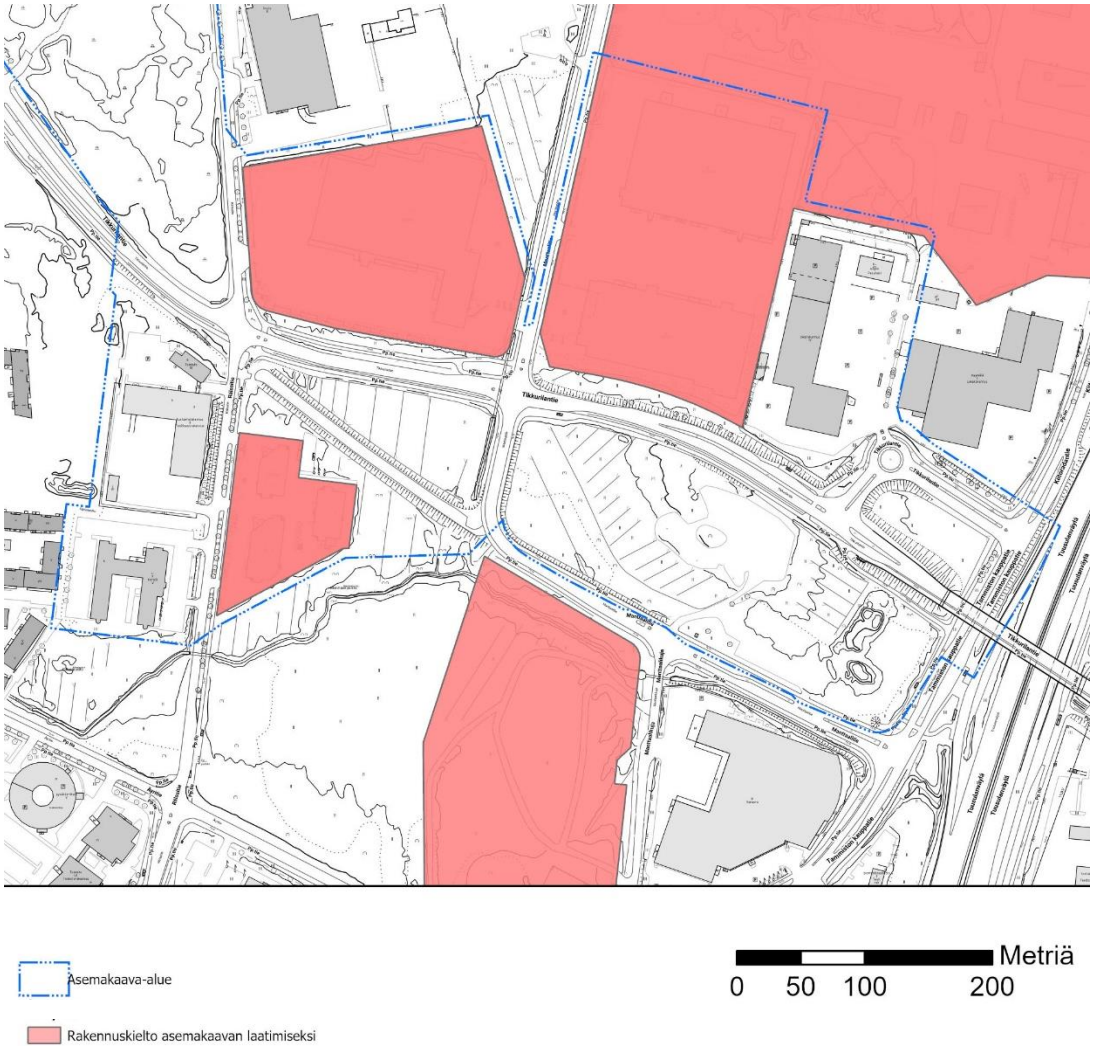
- Asemakaava Veromies 2B, 520300 (YM 13.8.1985)
- Asemakaavan muutos kortteli 52304, 000642 (KH 9.11.1987)
- Asemakaava Veromies 1, 520100 (YM 22.9.1988)
- Asemakaavan muutos korttelit 52125-52127 ja osa korttelia 52121 sekä katu- ja virkistysalueet, 001427 (KV 30.8.1999)
- Asemakaavan muutos kortteli 52305, 001685 (KV 21.5.2001)
- Asemakaavan muutos osa korttelia 52018 sekä katualuetta, 001991 (KV 22.9.2008)
- Asemakaavan muutos osa korttelia 52305, 002058 (KV 14.12.2009)
- Asemakaavan muutos korttelit 52323, 52328-52334 sekä katu-, tori- ja virkistysalueet, 002373 (KV 14.12.2020)



Kuva 16. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Rakennuskielto

Alueella on voimassa rakennuskielto 90096R. Rakennuskielto on annettu Vantaan ratikan asemakaavojen laatimiseksi. Rakennuskielto on tullut voimaan 8.12.2021 ja se päättyy 30.9.2023. Rakennuskielto koskee suunnittelualueen kiinteistöjä 92-52-304-10, 92-52-304-9, 92-52-304-8, 92-52-308-3 ja 92-52-18-3. Kiinteistöt määrätään MRL (132/99) 53 § 1 momentin mukaiseen rakennuskieltoon korkeintaan kahdeksi vuodeksi alkaen MRA:n 93 §:n mukaisesti päätöksen voimaantulokuulutuksesta. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan Vantaan ratikan infrastruktuurin ja siihen liittyvän katutilan tilatarpeen vaatimien ns. teknisten asemakaavamuutosten laatiminen. Kyseisillä kiinteistöillä voimassa olevan asemakaavan mukainen rakentaminen saattaisi vaikeuttaa tulevien asemakaavamuutosten laatimista ja toteuttamista.



Kuva 17. Suunnittelualueen kiinteistöt, joita rakennuskielto 90104R koskee, on merkitty karttaan läpinäkyvällä punaisella värillä. Suunnittelualue on esitetty sinisellä viivalla.

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 18. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Rälssitieltä. Annefredin raitiotien pysäkki näkyy kuvassa oranssilla. Kuvassa Tikkurilantie oikealla. (WSP Finland 2019)

Kuva 19. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantieltä. Tikkurilantien linja-autopysäkit näkyvät kuvassa sinisellä. (WSP Finland 2019)

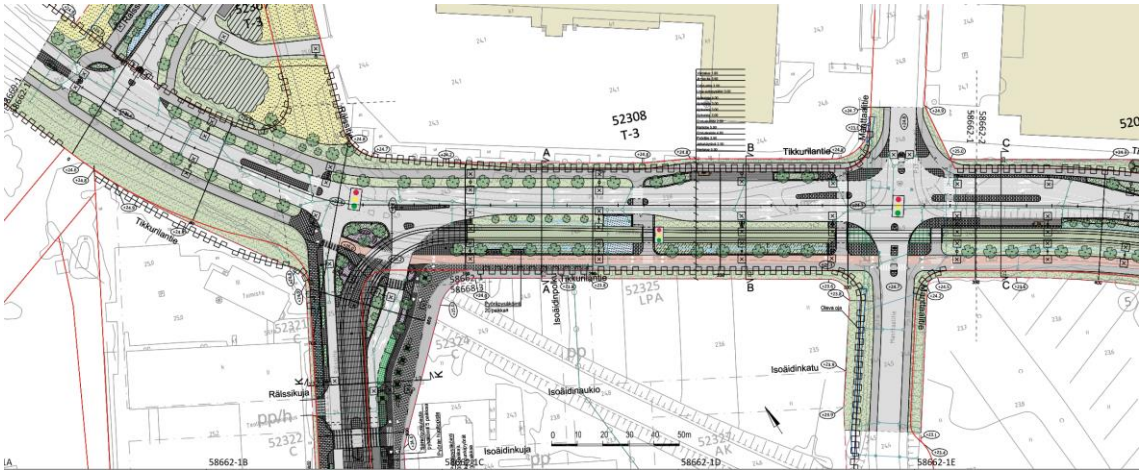
Katu- ja puistosuunnitelmat

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 2022–2023 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

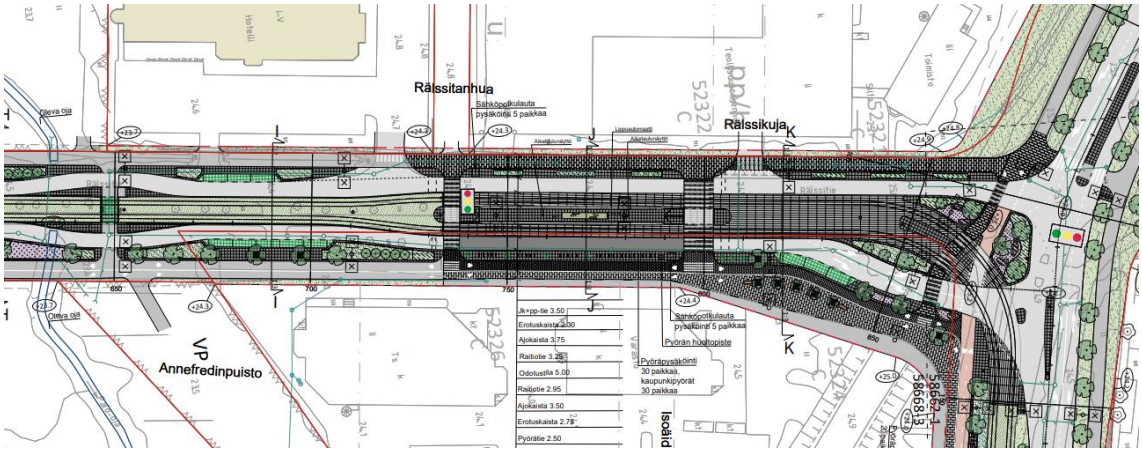
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Veromies itä kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 4.3.2022 ja 30.3.–12.4.2022 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide. 4.3.2022 päivättyjen

katusuunnitelmaluonnosten valmistumisen jälkeen Rälssikuja on päätetty nimistötoimikunnassa muuttaa Aerolankaareksi.

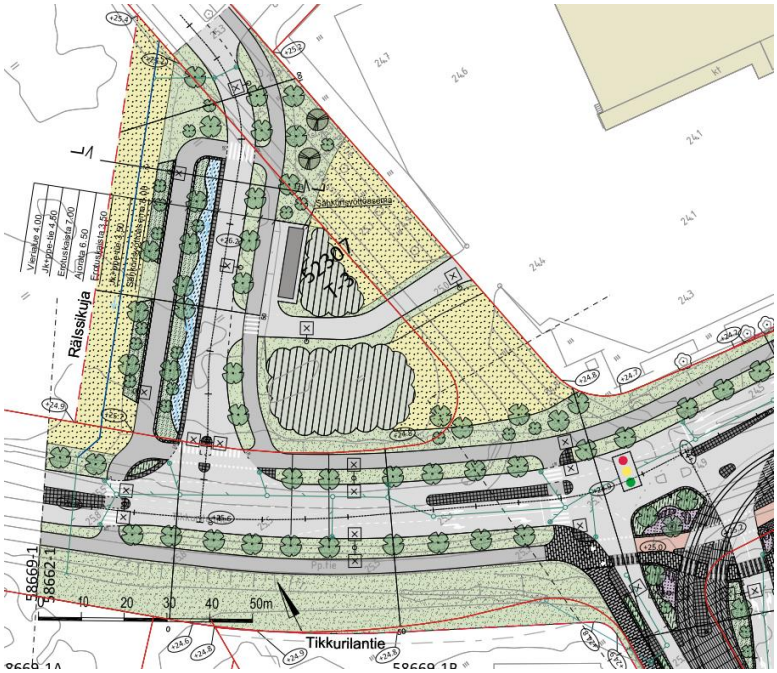


Kuva 20. Tikkurilantie välillä Rälssikuja-Manttaalitie. (Sweco, luonnos 4.3.2022). Rälssikujan nimi on muutettu Aerolankaareksi katusuunnitelmaluonnosten valmistumisen jälkeen.

Kuva 21. Tikkurilantie välillä Manttaalitie-Tuusulanväylä. (Sweco, luonnos 4.3.2022)



Kuva 22. Rälssitie välillä Äyritie-Tikkurilantie. (Sweco, luonnos 4.3.2022).



Kuva 23. Rälssikuja Tikkurilantieltä pohjoiseen. (Sweco, luonnos 4.3.2022). Rälssikujan nimi on muutettu Aerolankaareksi katusuunnitelmaluonnosten valmistumisen jälkeen.

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 vuoden 2023 alkuun mennessä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

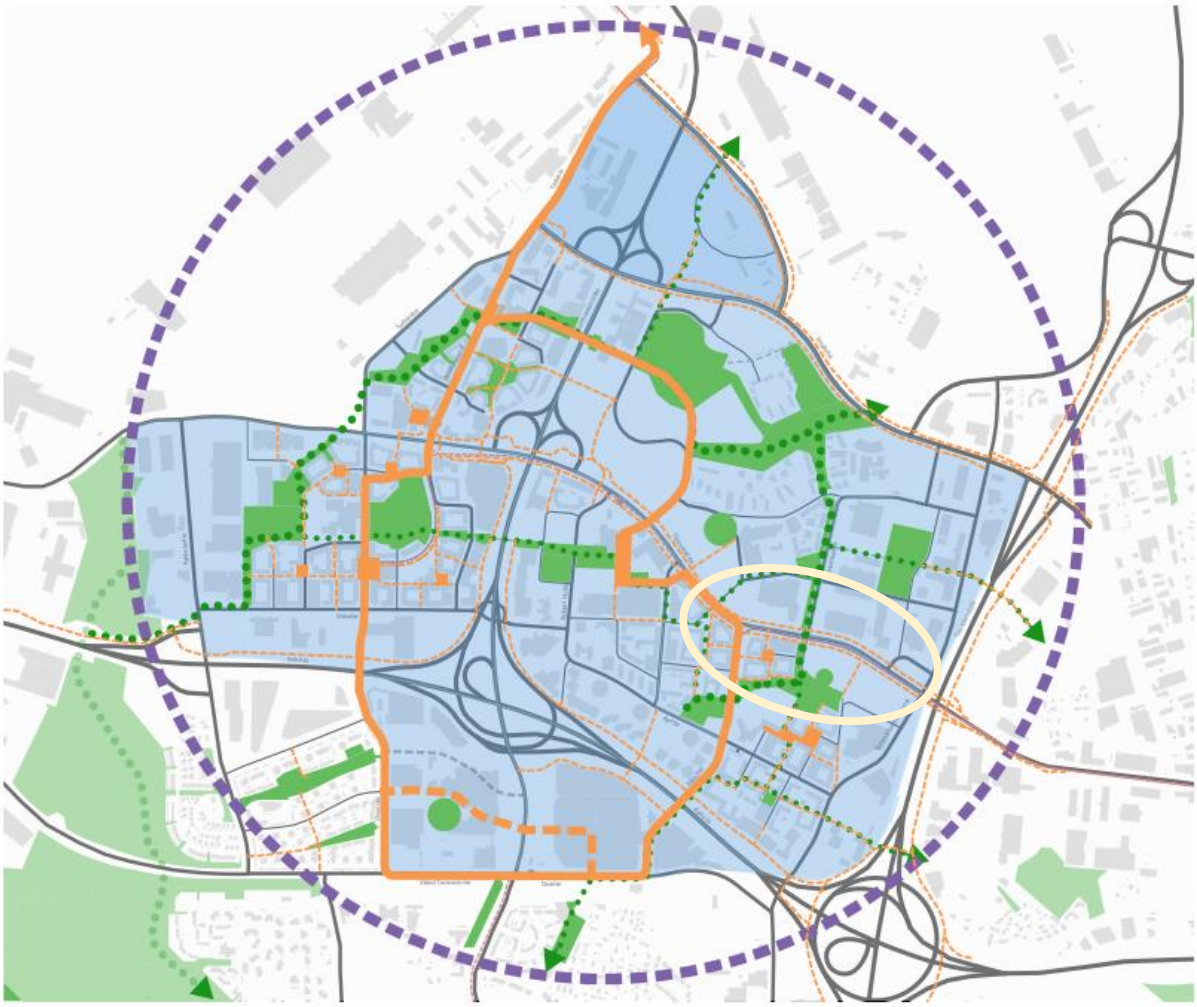
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet laaditaan Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.
4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia, jonka kautta maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon.
5. Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 alussa.



Kuva 24. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Veromies, itä – kaava-alueen rajaus on esitetty keltaisella ympyrällä. Lähde: Vantaan kaupunki 2022

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 002465.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.2.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

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. Veromies itä kaavamuutoksen alueelta vastaanotettiin yksi mielipide.

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 avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022 ja 15.11.2022 (koko ratikan linja).

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 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; 19.12.2022 ja 11.1.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista saatiin 1.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet

M4:

Manttaalitie 1:n rakennusten alimmat kerrokset ovat varastohalleja, tavaratoimitukset tapahtuvat rekoilla. Rekkojen ja henkilöautojen liikennöinti tontilla on yksisuuntaista kiertäen rakennusten ympäri.

Kaavaehdotuksen jalankulun suunnitelmassa ei ole esitetty tontin nykyisen maanpinnan ja jalankulkutien välistä korkeuseroa ja kuinka se tullaan toteuttamaan. Mikäli korkeusero luiskataan, joudutaan tontista leikkaamaan huomattavasti suurempi osa kuin nyt esitetty. Jos taas korkoero tehdään tukimuurina, tontilla olevasta ajotiestä tulee sola, joka talvisaikaan täyttyy lumesta.

Nyt kaavaehdotuksessa on ajateltu sijoittaa jalankulkutie nykyisen tontin alueelle. Tämä jalankulkutie estää liikennöinnin tontilla. Syy jalankulkutien siirrolle näyttäisi olevan portaan sijoittaminen sillan ulkopuolelle. Jos porras sijoitettaisiin niin, että se nousisi suoraan ratikkalaiturille ja puurivi raiteiden eteläpuolelta poistetaan, voidaan kävelytie sijoittaa nykyiselle paikalleen ja tontin käyttö ei esty.

Vastine:
Manttaalitie 1:n kohdalla on katualue Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti leviämässä kiinteistön puolelle. Tälle kohtaa on tulossa Tuusulanväylän raitiopysäkki ja samalla alueella on linja-autopysäkit Tammiston kauppatiellä sekä Tuusulänväylää. Pysäkit ovat tärkeä vaihtoyhteys linja-autoista raitiovaunuun. Siksi alueella on tarve portaille sekä esteettömälle luiskalle. Katusuunnittelussa tutkitaan kohdan poikkileikkausta, jotta voidaan minimoida kadun muutoksesta kiinteistölle aiheutuvat vaikutukset.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettyinä)

M1:
Alueelle suunniteltu uusi raitiotie tulee kulkemaan Tikkurilantietä pitkin, jossa se ohittaa suuren määrän asuinrakennuksia niiden eteläpuolelta. Alueelle mahdollisesti myöhemmin rakennettavien asuinkerrostalojen pääavautumissuunta valon ja mielenkiintoisten näkymien kannalta, avautuu korttelin eteläreunalle raitiotien suuntaan, jonne tulee myöhemmin kohdistumaan raitiotiestä aiheutuva äänitekninen rasite.

Tämä tarkoittaa sitä, että asuntojen pääasiallinen avautumissuunta Tikkurilantien puoleisissa lamelleissa joudutaan suuntaamaan pohjoiseen, mikä on ongelmallista etenkin pienten asuntojen valoisuuden kannalta.

Alueelle laadittavassa kaavassa asia tulisi huomioida siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisä- (tai ulkotiloissa), tai ohjaa asuntojakaumaa ja asuntojen sisäisiä ratkaisuja epäedulliseen suuntaan. Kaikki raitiotieliikenteen aiheuttamat haitat, kuten ääni, tärinä yms. asiat tulee hoitaa kuntoon radan puolella ja suunnitella niin, ettei ongelmia aiheudu olemassa oleviin eikä rakennettaviin rakennuksiin tai niiden rakenteisiin.

Kaavoittajan vastine:

Ratikan suunnittelussa ja asemakaavamuutoksissa on otettu huomioon olemassa olevat rakennukset sekä 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen mukainen maankäyttö. Nyt suunnitteilla olevilla alueilla on suunnitteluhankkeiden kanssa tehty yhteensovitustyötä, jotta suunnittelun ja toteutuksen reunaehdot, sekä esimerkiksi liikennöinnistä johtuvat meluhaitat, voidaan ottaa huomioon kaikissa alueella käynnissä olevissa hankkeissa. Ratikan suunnittelussa ei voida ottaa huomioon mahdollisesti tulevaisuudessa tulevia rakennuksia, sillä suunnittelun tausta-aineistoksi tarvitaan tarkat tiedot, jotta vaikutukset voidaan huomioida mallinnuksissa.

Katualueelle on asemakaavassa annettu raitiotien liikennöinnin melu- ja tärinähaittaan liittyvä määräys, jonka 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.*

Melu- ja tärinähaittojen estäminen huomioidaan ratikan raide- ja katurakenteissa. Jatkossa tulevien hankkeiden on alueellaan huomioitava ratikasta johtuvat reunaehdot.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.2.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 9. kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.

Elisa
Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa.

Vastine: Maanalaiset kaapelit on huomioitu kaavaratkaisussa. Merkitään tiedoksi.

Uudenmaan liitto
Uudemaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vantaan Energia
Mikäli maakaapeleita tai 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. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä.

HSL
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002465 Vantaan ratikka: Veromies, itä.

Fingrid
Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta "Asemakaavan muutos 002465, Vantaan ratikka: Veromies, itä", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.

HSY
Korttelin 52304 lävitse on suunniteltu rakennettavaksi hulevesiviemäri, jota varten tulee merkitä asemakaavaan johtokuja.
Asemakaavaan on merkitty tonteille 52305/5 ja 52018/9 johtokujat. Ko. johtokuja- alueilla sijaitsevat vesihuoltolinjat tullaan siirtämään katualueella ja kyseiset johtokujamerkinnät ovat

jatkossa HSY:n kannalta tarpeettomia.
Todettakoon lisäksi, että tontilla 52018/8 sijaitsee puolirumpu, joka ei ole HSY:n omaisuutta. Ko. puolirumpua varten ei ole asemakaavaan ole merkitty johtokujaa.
Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä. Lisäksi alueella on käynnissä ratikkahankkeen ulkopuolisia vesihuoltohankkeita.

Vastine: Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle. Korttelissa 52305 on käynnissä toinen asemakaavamuutos (Manttaalitie 1-3, nro 002522), jonka yhteydessä tarkastellaan tarkemmin korttelialueelle tulevat maankäyttömuutokset. Kyseisen asemakaavamuutoksen yhteydessä poistetaan myös korttelin 52305 tontilla 5 sijaitseva maanalaisille johdoille varattu alueen osa.
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.

ELY
Kaavamääräysten ajantasaisuus: Osa muutettavien pääkäyttötarkoitusten ja kaupan määräyksistä ei ole ajan tasalla. Ne on syytä päivittää vastaamaan nykylain vaatimuksia.
Ilmastovaikutukset: Hiilineutraalisuuden tavoitteet vuodelle 2030 vaativat runsaita liikenteen päästöjen vähentämistä. Tämän takia myös rakentamisen päästöjä on vähennettävä. Katualueiden lisäksi myös usean hehtaarin kokoinen pääosin rakentamaton alue edelleen merkitty teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi.
Ilmastotavoitteiden aikaskaala huomioiden myös muutaman hehtaarin metsäkato on kuitenkin huomionarvoinen.
Meluntorjunta: 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 melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena kaavan vaikutusalueella heikkene.
Olemassa olevien asuinrakennusten, joiden kaavoissa ääneneristävyydestä ei ole määräyksiä, ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. Vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.
Kaava-aineistossa tulisi esittää, millä perusteella tarvittavat ääneneristävyydet on määritelty sekä se, muuttuvatko ääneneristävyysvaatimukset kortteleissa kaavamuutoksen myötä.
Tärinä ja runkomelu: Kaavaselostuksessa tulee täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.
Hulevesien hallinta: Hulevesien viivytys tulee järjestää Vantaan kaupungin ajantasaisen ohjeistuksen mukaisesti ja mitoitus tulee esittää vähintäänkin kaavaselostuksessa.
Liikenne: Kaava tulee laatia ja rajata siten, että Tuusulanväylälle suunnitellut vaihtopysäkit on mahdollista toteuttaa.

Vastine:
Kaavamääräysten ajantasaisuus: Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevan liikerakennusten korttelialueen merkintä on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.
Ilmastovaikutukset: Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 40.
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. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.
Meluntorjunta: Meluntorjuntatarve on arvioitu kaavan valmistelussa.
Korttelissa 52127 on tarkennettu melumääräystä. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi vähintään 35 dB. Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB.
Kortteleissa 52018 ja 52305 voimassa olevissa kaavoissa olevaa melumääräystä on tarkasteltu verrattuna ratikan hankkeen meluselvityksen tuloksiin. Kortteleiden voimassa oleviin melumääräyksiin ei tarvittu tehdä muutoksia, voimassa olevat määräykset kattavat ratikan meluselvityksen mukaisen Tikkurilantien melutason ennustetilanteessa.
Kaava-alueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu korttelin 52127 takana oleviin asuinrakennuksiin asti. Kyseiselle alueelle valuu melua Kehä III:lta.
Tärinä ja runkomelu: Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 38. Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
Hulevesien hallinta: Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset. Kortteliin 52304 on lisätty HSY:n uutta hulevesiputkea varten maanalaisen putken aluevaraus. Kortteleissa 52305 ja 52307 on vireillä toiset asemakaavamuutokset, joiden yhteydessä ratkaistaan myös hulevesien hallinta. Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.
Aerolankaaren varren suojaviheralueelle on osoitettu hulevesiallas.
Liikenne: Tuusulanväylän vaihtopysäkki sijaitsee Valtion omistamalla liikennealueella. Pysäkki on jo olemassa. Pysäkin aluetta ei ole tarkoitus kaavoittaa kaduksi tai siirtää kaupungin omistukseen.

Kaupunginmuseo
Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön merkittäviä kohteita, eikä alueelta ole tunnistettu erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Tukes
Tukesilla ei ole lausuttavaa otsikon asemakaavamuutokseen liittyen.
Kaavamuutosalue sijoittuu osittain Okmetic Oy:n (Piitie 2) tuotantolaitoksen konsultointivyöhykkeelle. Kaavamuutosalueella on aiemmin sijainnut Ab ME Group Oy Ltd:n kemikaalivarasto (Manttaalitie 5-7); Tukesin saaman ilmoituksen (Tukes 3535/03.01/2023) mukaan toiminta on loppunut.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehtyjen piirustusteknisten tarkistuksien vuoksi ja selostuksen tekstiä on päivitetty. Kaavaselostuksen kohtaan 4.4.1. on täsmennetty ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet sekä lisätty suositukset tärinä- ja runkomelun ohjearvoista.

Nähtävillä olleessa asemakaavaehdotuksessa Rälssikujan (Aerolankaari) katualue oli leveä. Nähtävillä olon jälkeen osa Rälssikujan katualueesta muutettiin suojaviheralueeksi ja Rälssikujan nimi muutettiin Aerolankaareksi. Suojaviheralue nimettiin Leinonlammikoksi ja sille osoitettiin hulevesiallas. Kaavakarttaan lisättiin maanalaisen johdon aluevaraukset korttelin 52304 lävitse suunniteltua hulevesiviemäriä sekä korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevaa puolirumpua varten. Korttelin 52018 käyttötarkoitusmerkintä on muutettu Liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Kaavamääräyksiin on lisätty yleinen määräys työmaavesien käsittelystä sekä kortteleille 52304, 52305 ja 52307 määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla. Lisäksi korttelin 52305 tonttinumerot on korjattu.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

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

Kaupungin 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.

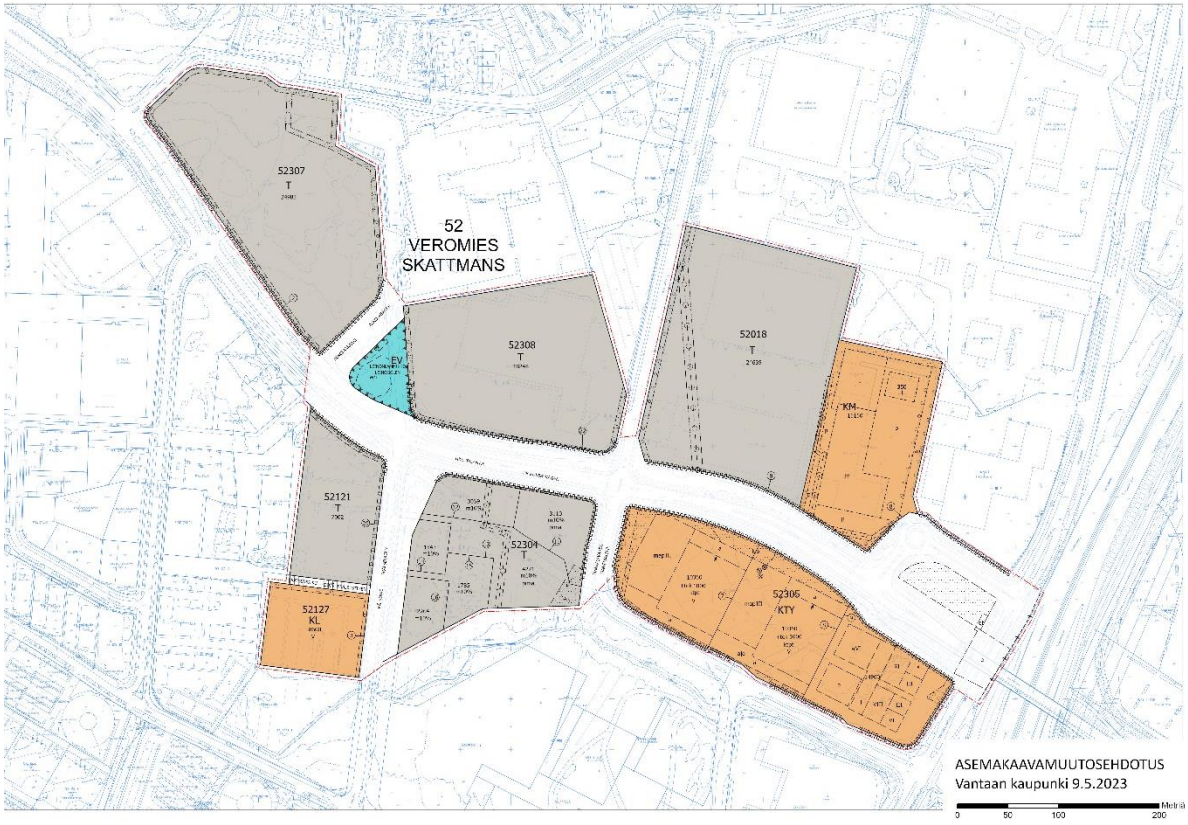
Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Veromies itä kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 4.3.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Osa korttelin 52307 teollisuusalueesta muutetaan suojaviheralueeksi (EV). Muutokset perustuvat 4.3.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Asemakaavan muutoksella ei osoiteta uutta rakentamista.

Asemakaavan muutoksella muutetaan korttelien tehokkuuslukuja rakennusoikeusluvuksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Liikerakennusten korttelialue 52018 (KL) on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Rälssitien pohjoinen haara siirretään lännemmäksi ja katu nimetään Aerolankaareksi. Ajoyhteys- ja ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan kortteleissa 52307 ja 52305. Korttelin 52305 tonttien 4,5 ja 6 tonttinumerot on muutettu numeroiksi 7,8 ja 9. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kahta sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuvat Tikkurilantien katualueelle Tuusulanväylän läheisyyteen sekä Tikkurilantien ja Aerolankaaren risteyksen tuntumaan. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 25. Ote asemakaavamuutosehdotuksesta.

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 270 853 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 152 602 k-m².

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T) alueita on yhteensä 140 785 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 90 902 k-m².

Toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) alueita on yhteensä 36 314 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 37 600 k-m².

Liikerakennusten korttelialueita (KL) alueita on yhteensä 27 579 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 24 100k-m².

Liikennealueita on yhteensä 66 175 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 13 534 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, työmaavesien käsittelyyn, hulevesisuunnitelmien laatimiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Suunnittelualueelle sijoittuvasta kahdesta 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 teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista (T), liikerakennusten korttelialueista (KL), liikerakennusten korttelialueesta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM), toimitilarakennusten korttelialueista (KTY), erityisalueista (EV) sekä katualueista. Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

T, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiden (T) rajauksia on tarkistettu Tikkurilantien, Rälssitien ja Manttaalitien puoleisilla rajoilla ja osia tonteista on muutettu katualueeksi. Tonttien rakennusoikeudet on muutettu tehokkuusluvuista kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeuden pysyessä samana. Lisäksi tonteille on annettu uudet tonttinumerot.

Korttelissa 52121 on annettu määräys, jonka mukaan työhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB. Korttelista poistetaan asuinhuoneistojen rakentamisen salliva määräys.

Korttelissa 52018 on annettu määräys, jonka mukaan asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 35 dB ja työhuoneiden vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

Kortteleissa 52304, 52307 ja 52308 on annettu määräys, jonka mukaan työhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB. Kortteleista poistetaan asuinhuoneistojen rakentamisen salliva määräys. Kortteliin 52304 on lisäksi lisätty maanalaisen johdon aluevaraus.

Kortteleissa 52018, 52307 ja 52308 on annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Lisäksi korttelissa 52304 osa tonteista on merkitty pima-alueiksi, joilla maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.
Liikerakennusten korttelialue 52018 (KL) on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM), ja osa korttelialueesta on muutettu katualueeksi. Rakennusoikeus pysyy samana. Uusi tonttinumero on 8. Tontille on annettu 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. Lisäksi tontille on annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Korttelialueelle on lisätty maanalaisen johdon aluevaraus. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

KL, liikerakennusten korttelialueet

Hotellirakennusten korttelialueen 52127 (KL) osa on muutettu katualueeksi. Rakennusoikeus pysyy samana. Uusi tonttinumero on 3. Tontille on annettu 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. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja työhuoneiden vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi vähintään 35 dB.

Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

KTY, toimitilarakennusten korttelialue

Korttelialueen 52305 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien ja Manttaalitien puoleisilta rajoilta ja muutettu osin katualueeksi. Korttelin pohjoisosaan on lisätty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo) sekä kolme suojeltavaa puuta. Määräysten mukaan puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa. Korttelin etelärajalle on osin lisätty ajoneuvoliittymäkieltoja. Korttelille on annettu 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. Lisäksi on määrätty, että maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Ajo tontille 5 tapahtuu tontin 4 kautta osoitetun ajoyhteyden (ajo) kautta. Tonttien 4,5 ja 6 tonttinumerot on muutettu numeroiksi 7,8 ja 9.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Katualuetta on levennetty Tikkurilantien, Rälssitien sekä uuden Aerolankaaren kohdalla.

Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksen tuntumaan katualueelle on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) katualueen sähkönsyöttöasemaa varten. Vastaava asema on osoitettu myös Tuusulanväylän läheisyyteen Tikkurilantien varrelle. 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.

EV, suojaviheralue

Osa teollisuuskorttelista 52307 on muutettu suojaviheralueeksi. Suojaviheralue nimetään Leinonlammikoksi ja sille on osoitettu hulevesiallas.

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. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 k-m2. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

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

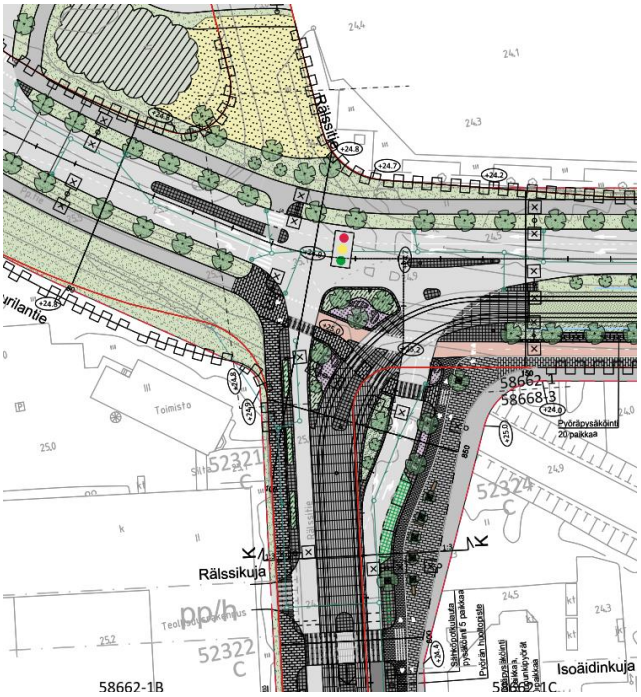
Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

Katualueella merkittävimmät muutokset sijoittuvat Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksen tuntumaan. Rälssitien linjausta on tarkoitus muuttaa Tikkurilantien pohjoispuolella nykyisestä lännen suuntaan. Rälssitien pohjoinen haara poistuu ja katu siirtyy lännemmäksi. Rälssitietä levennetään merkittävästi idän suuntaan raitiotien pysäkkiä varten. Tikkurilantien ja Manttaalitien risteys muuttuu liikennevalo-ohjatuksi.

Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa *(Sweco, luonnos 4.3.2022)* on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä, nurmikiviä) sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.



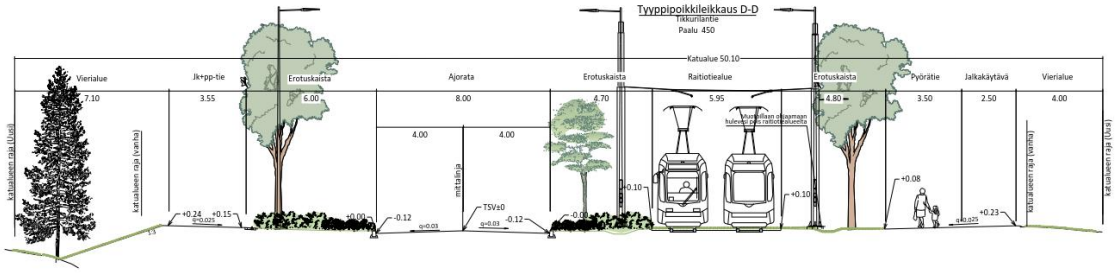
Kuva 26. Tikkurilantien ja Rälssitien risteys. (Sweco, luonnos 4.3.2022)

Tikkurilantien katualueelle Rälssitien risteyksen tuntumaan sekä lähelle Tuusulanväylää on osoitettu varaukset sähkönsyöttöasemalle (et). Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 4.3.2022*) 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.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 27. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen leventäminen ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia. (Sweco, luonnos 4.3.2022)

Asuminen

Alueella ei sijaitse asumista eikä alueelle osoiteta uutta asumista. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta.

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.

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

Manttaalitien eteläpuolelta 115 m²:n suuruinen alue Manttaalipuistosta muutetaan katualueeksi. Muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta alueen virkistyskäyttömahdollisuuksiin. Ratikan toteuttaminen parantaa yleisesti nykyisten virkistysalueiden saavutettavuutta

Kulttuuriperintö

Suunnittelualueella ei sijaitse merkittäviä kulttuuriperintökohteita tai muinaisjäännöksiä. 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 Tikkurilantiellä, Rälssitiellä ja Manttaalitiellä. Tikkurilantiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen eteläosassa ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Raitiotiellä ei ole vaikutusta alueen nykyisiin tonttiliittymiin.

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. Kaava-alueelle Rälssitien katualueelle sijoittuu Annefredin raitiotiepysäkki.

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).

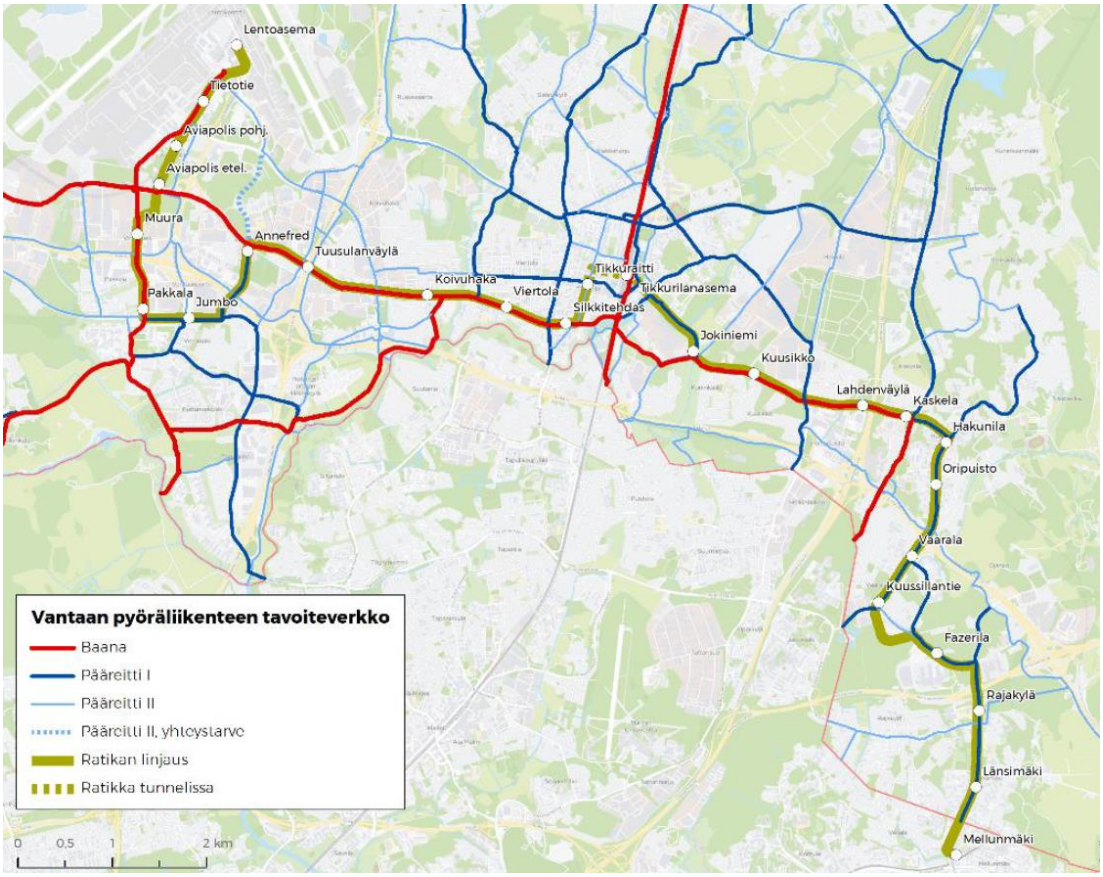
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (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 *(Sweco, luonnos 4.3.2022)* mukaan Annefredin pysäkin yhteyteen on esitetty 30 paikkainen kaupunkipyöräasema, 30 paikkainen pyöräpysäköinti, 10 sähköpotkulautojen pysäköintipaikkaa sekä pyörän huoltopiste.



Kuva 28. 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

Katuverkoston muutosten takia vesihuoltoa on uusittava laajalti kaavamuutosalueella ja erityisesti raitiotielinjaus tulee vaikuttamaan alueen vesihuollon muutostarpeisiin. Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 *(Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Kaavaehdotuksessa on tarkastettu melumääräyksiä vertaamalla meluselvityksen mukaisia tie- ja raideliikenteen yhteismelun ennustetilanteen arvoja sekä olemassa olevien rakennusten julkisivuille tulevia meluja (*meluselvityksen 31.1.2023 liitteet 3.1, 3.2, 3.3, 4.1 sekä 4.2, Sitowise Oy*) sekä alueella voimassa olevien kaavojen kortteleihin esitettyjä äänitasoerovaatimuksia. Vantaan yleiskaava 2020 lentomelualueet on huomioitu kaavassa ja kaavamääräyksissä.

Rälssitien itäpuolella ja Tikkurilantiellä ei ole melulle herkkiä kohteita. Alueella on liike- ja toimistorakennuksia. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.

Rälssitien länsipuolella (paaluvälillä 4700–4900) on asuinkerrostaloja lähimmillään noin 120 metrin etäisyydellä Rälssitiestä sekä hotelli noin 30 metrin etäisyydellä Rälssitiestä. Asuinrakennusten osalta Kehä III:n meluvaikutukset on huomioitu rakennusmassojen sijoittelulla siten, että oleskelualueet ovat rakennusten suojaisalla puolella. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu tieliikennemelualueella oleviin asuinrakennuksiin asti. Hotellin julkisivujen melutilanne ilman meluntorjuntaa ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitiotieliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 54 dB ja enimmäisäänitaso 67 dB. 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.

Kuva 29. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Tikkurilantiellä. (Sitowise Oy 31.1.2023)

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.)*

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 17.2.2023*) mukaan kaava-alueelle sijoittuvat rakennukset jäävät runkomelun riskialueen (45 dB) ulkopuolelle.

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 30. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet. (Sweco, 17.2.2023) Kaava-alueen rajaus on osoitettu oranssilla viivalla.

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla (*Sweco, 17.2.2023*).

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 17.2.2023.*

Ilmanlaatu

Kaava-alueen liikerakennusten korttelialueilla (KL) sekä toimitilarakennusten korttelialueilla (KTY) määrätään, että rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

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)* mukaisille kohteille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä 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. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset. Kaavassa osoitetaan uusi suojaviheralue hulevesialtaineen Aerolankaarteen ja Tikkurilantien kulmaukseen.

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)*

Luontoselvityksen *(Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Kooste-raportti. – Faunatican raportteja 38/2021)* perusteella suunnittelualueen kiinteistöltä 92-52-305-2 tunnistettiin metsittynyt entinen pihapiiri. Tämä on kaavassa osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeänä alueena (luo). Luo-alueen yhteydessä on kolme suojeltavaa puuta. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

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. Katualueen leventämisen myötä ei kaava-alueella ole tarpeen tehdä merkittäviä täyttöjä tai leikkauksia maa- tai kallioperään. Kaavalla arvioidaan olevan kohtalaisia vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Ratikka sijoittuu pääasiassa jo rakennettuun katuverkkoon, joten sen myötä hulevesien muodostuminen ei tule merkittävästi lisääntymään alueella. Ratikan suunnittelun yhteydessä on lisätty katualueelle mahdollisuuksien mukaan hulevesien hallintarakenteita ottaen huomioon käytettävissä olevan tilan ja muut reunaehdot. Leinonlammikon suojaviheralueelle on osoitettu hulevesialtaan aluevaraus.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutoksella osoitetaan uusi suojaviheralue Aerolankaarteen ja Tikkurilantien kulmaukseen. 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.

4.6 NIMISTÖ

Kaava-alueella ehdotetaan siirretylle Rälssitien pohjoiselle haaralle nimeksi Aerolankaari. Lisäksi kaavassa osoitetaan uusi suojaviheralue, joka nimetään Leinonlammikoksi.

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:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Helena Muukkonen	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 9. päivänä toukokuuta 2023, tarkastettu 22.5.2023

Anna Sarikaya
asemakaava-arkkitehti

Johanna Rajala
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	25.04.2023
Kaavan nimi	002465 Vantaan ratikka:Veromies itä 52 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002465
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	27,0853	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	27,0853

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

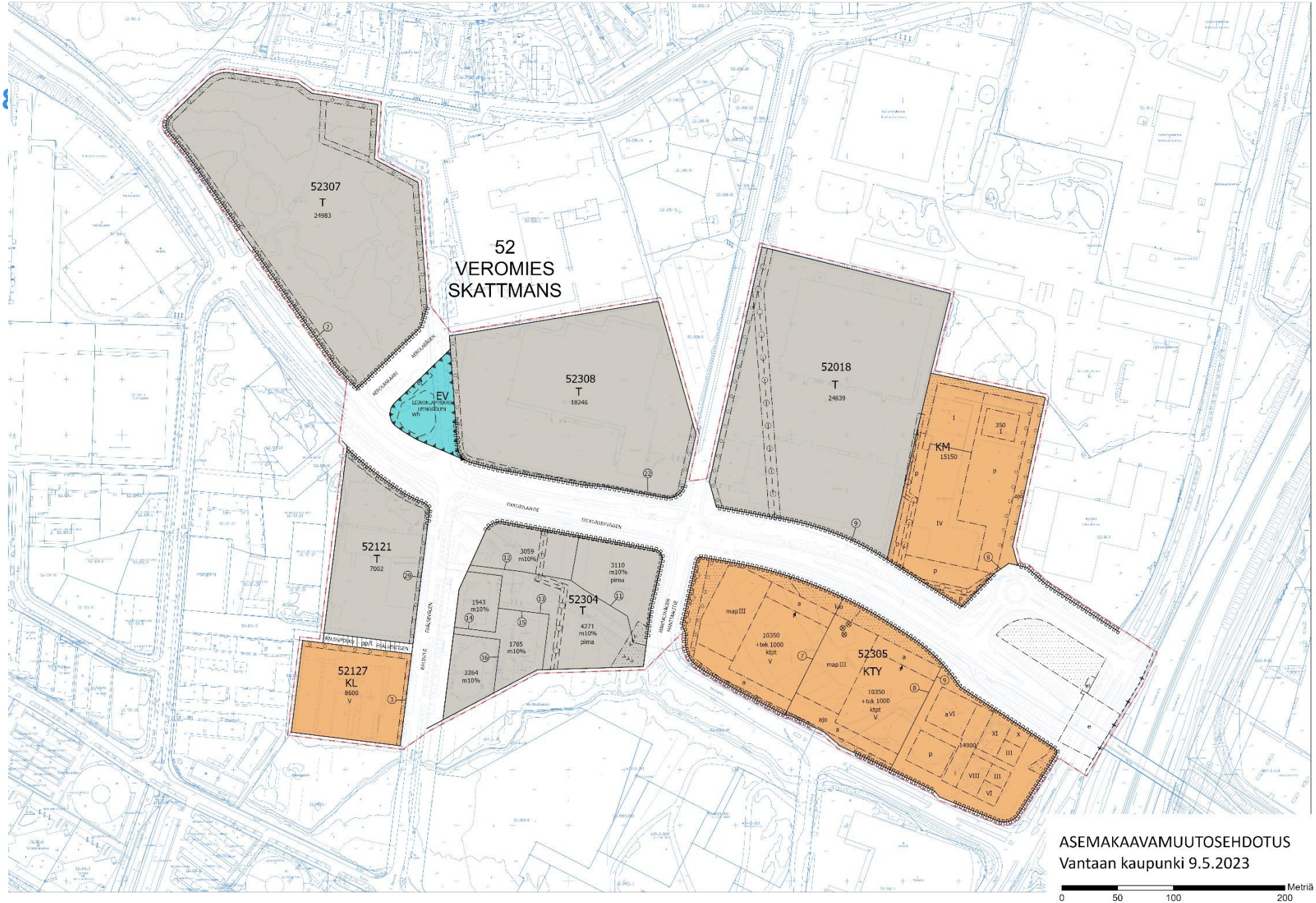
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**27,0853**	**100,0**	**152602**	**0,56**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	6,3879	23,6	61700	0,97	-0,2727	0
T yhteensä	14,1586	52,3	90902	0,64	-0,9907	0
V yhteensä	0,0000		0		-0,0107	0
R yhteensä						
L yhteensä	6,2063	22,9	0		0,9416	0
E yhteensä	0,3325	1,2			0,3325	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

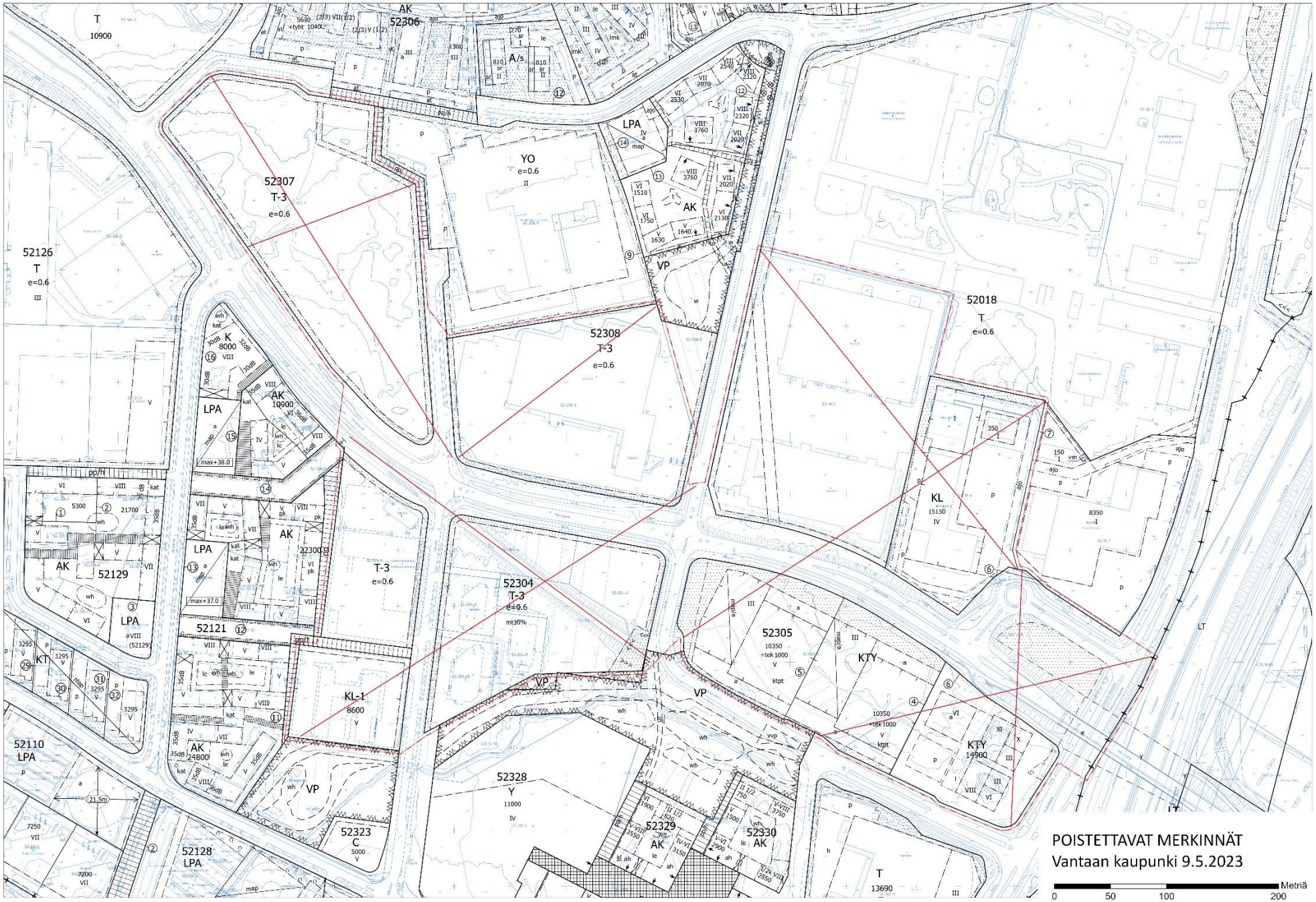
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**27,0853**	**100,0**	**152602**	**0,56**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	6,3879	23,6	61700	0,97	-0,2727	0
KL-1	0,0000		0		-0,8295	-8600
KL	0,8169	12,8	8600	1,05	-1,1597	-6900
KM	1,9410	30,4	15500	0,80	1,9410	15500
KTY	3,6300	56,8	37600	1,04	-0,2245	0
T yhteensä	14,1586	52,3	90902	0,64	-0,9907	0
T-3	0,0000		0		-11,0451	-66270
T	14,1586	100,0	90902	0,64	10,0544	66270
V yhteensä	0,0000		0		-0,0107	0
VP	0,0000		0		-0,0107	0
R yhteensä						
L yhteensä	6,2063	22,9	0		0,9416	0
Kadut	6,1339	98,8	0		0,9430	0
Kev.liik.kadut	0,0724	1,2	0		-0,0014	0
E yhteensä	0,3325	1,2			0,3325	
EV	0,3325	100,0			0,3325	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						


52
VEROMIES
SKATTMANS
52307
T
24983
52308
T
18246
52018
T
24639
52121
T
7002
52127
KL
8600
52304
T
52305
KTY
EV
KM
15150
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
Vantaan kaupunki 9.5.2023
Metriä
0
50
100
200


POISTETTAVAT MERKINNÄT
Vantaan kaupunki 9.5.2023
Metriä
0
50
100
200

002465 1/6

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002465	9.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Veromies, itä

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Korttelit 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 sekä katualueita.

Tonttijaon muutos
Korttelit 52127, 52304, 52305, 52307 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308.

1:2000

Vanda stad

Vandaspåran: Skattmans, öster

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 52304, 52305, 52307 och 52127 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308 samt gatuområden.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 52127, 52304, 52305, 52307 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KL

Liikerakennusten korttelialue.

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

RAKENTAMINEN JA KAUPUNKIKUVA

Tontille saa rakentaa hotellirakennuksen.

Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Tontille saa rakentaa huolto- ja hälytyshenkilökuntaa varten enintään kaksi asuntoa. Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 neliömetriä ulko-, oleskelu- ja leikkitilaa.

Tontille saa rakentaa näyttelytiloja ja niihin liittyviä toimintoja enintään 16% tontille sallitusta rakennusoikeudesta.

Tontin rakennusoikeudesta saa sisustaa liiketilaksi korkeintaan 200 k-m².

Tonttien väliselle rajalle on istutettava puurivi, ellei tonttien yhteinen ajotie ole esteenä.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Asuinhuoneiden ja majoitustilojen ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja työhuoneiden sekä koulutustilojen vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

PYSÄKÖINTI

Autopaikat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.

Maanpinnan tasoon rakennetuilla pysäköintialueilla joka toinen autojen pysäköintirivi on erotettava seuraavasta vähintään 2 metriä leveällä istutusvyöhykkeellä. Istutusvyöhykkeelle on istutettava pensaita ja puurivi.

Pysäköintialueet on istutettava

Näyttelytilojen ja niihin liittyvien toimintojen osalta autopaikkojen vähimmäismäärä määritellään hakijan antaman selvityksen perusteella.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader.

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.

BYGGANDE OCH STADSBILD

På tomten får byggas en hotellbyggnad.

I kvarteren ska högklassigt material användas I byggnadernas fasader.

På tomten får byggas högst två bostäder för service- och alarmpersonal. För varje bostad ska byggas en utevistelse- och lekplats på minst 30 kvadratmeter.

På tomten får byggas utställningslokaler och till dem anslutande verksamheter högst 16% av den på tomten tillåtna byggnadsrätten.

Får högst 200 m²-vy av tomtens byggnadsrätt inredas till affärslokal.

På gränsen mellan tomterna ska en trädrad planteras, ifall inte tomternas gemensamma infartsväg hindrar detta.

MILJÖSTÖRNINGAR

Ljudisoleringen i bostadsrummens och inkvarteringslokalernas yttre skal mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB och motsvarande värde i arbets- och utbildningsrum ska vara minst 28 dB.

PARKERING

Bilplatserna får placeras utan hinder av tomtindelningen.

På de parkeringsområden som byggts i marknivå ska varannan bilparkeringsrad avskiljas från den följande med en minst 2 meter bred planteringszon. I planteringszonen ska buskar och en trädrad planteras.

Parkeringsområdena ska förses med planteringar.

Minimiantalet bilplatser för utställningslokaliteterna och funktioner i anslutning till dem, fastställs på basis av sökandens utredning.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:	**Minimiantalet bilplatser:**
Asunnot 1 ap/asunto	Bostäder 1 bp/bostad
Liiketilat 1 ap/35 k-m²	Affärslokaler 1 bp/35 m²-vy
Toimistot, hotellit 1 ap/50 k-m²	Kontor, hotell 1 bp/50 m²-vy
Varastot 1 ap/150 k-m²	Lager 1 bp/150 m²-vy

KM

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.	**Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.**
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.
RAKENTAMINEN JA KAUPUNKIKUVA	**BYGGANDE OCH STADSBILD**
Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia. Alueelle saa rakentaa näyttelytiloja.	På området får byggas kontorsbyggnader. På området får byggas utställningsutrymmen.
Alueelle sijoitettavat liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja.	De affärsutrymmen som placeras på området får utgöras av utrymmen för specialaffär som kräver mycket utrymme.
Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.	På området får inte placeras några utrymmen för dagligvaruhandel.
Alueelle sijoittuvaan rakennukseen saa sijoittaa ajoneuvojen varusteluun ja huoltoon liittyvää työtilaa.	I den byggnad som placeras på området får placeras ett arbetsutrymme i anslutning till utrustning och service av fordon.
Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja rakennusten julkisivut sekä suojarakenteet tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.	Byggnaderna ska vara arkitektoniskt högklassiga och byggnadernas fasader och skyddskonstruktioner ska byggas av högklassiga material så att man följer ett enhetligt byggnadssätt.
Julkisivujen sommittelussa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että ne tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.	Vid fasadernas utformning och materialvalet måste man beakta att fasaderna ska kunna belysas på ett sätt som är lämpligt för stadsbilden.
Julkisivu- ja pihavalaistuksesta tulee esittää erillinen suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.	För fasad- och gårdsbelysningen ska i anslutning till bygglovet presenteras en separat plan.
Pääsisäänkäynniltä tulee olla suora ja turvallinen yhteys kevyenliikenteen raiteille ja bussipysäkeille.	Från huvudingången ska det finnas en direkt och trygg förbindelse till gång- och cykelvägar samt busshållplatser.
Pysäköintitasojen luiskayhteydet saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä.	Förbindelseramper mellan parkeringsnivåerna får byggas utan att byggrätten utgör ett hinder.
Tontteja ei saa käyttää ulkovarastointiin. Kielto ei koske autojen ulkovarastointia.	Tomter får inte användas för utomhuslagring. Förbudet gäller inte utomhuslagring av bilar.
Jätelavat ja -säiliöt on sijoitettava rakennuksissa oleviin jätehuoneisiin tai aidattuihin jätekatoksiin.	Avfallsflak och avfallsbehållare ska placeras i de avfallsrum som finns i byggnaderna eller i inhägnade avfallsskjul.
YMPÄRISTÖHÄIRIÖT	**MILJÖSTÖRNINGAR**
Toimistotiloissa, jotka sijaitsevat alle 50 m etäisyydellä Tikkurilantien katualueen reunasta, tulee rakennuksen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan olla 30 dB, muualla 25 dB.	I de kontorslokaler som är belägna på mindre än 50 m:s avstånd från kanten av Dickursbyvägens gatuområde, ska ljudisoleringen i byggnadens ytterhölje ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller vara 30 dB, på andra ställen 25 dB.
Rakennuksen raittiin ilman otto tulee suunnata siten, ettei sisäilman pienhiukkasten raja-arvo ylity.	Friskluftsintaget i byggnaden ska riktas, så att gränsvärdet för småpartiklar i inomhusluften inte överskrids.
Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.
PYSÄKÖINTI	**PARKERING**
Tontilla 8 saa yksikerroksisen rakennusalan katolle sijoittaa autopaikkoja.	På tomt 8 får placeras bilplatser på taket till den byggnadsyta som utgörs av en våning.
Pysäköintipaikkoja voi sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Parkeringsplatser kan placeras oberoende av tomtindelningen.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	**Minimiantalet bilplatser:**
Toimistot 1 ap/70 k-m²	Kontor 1 bp/70 m²-vy
Liiketilat 1 ap/30 k-m²	Affärslokaler 1 bp/30 m²-vy
Näyttelytilat 1 ap/30 k-m²	Utställningslokaler 1 bp/30 m²-vy
Huolto-, korjaamo- ja tuotantotilat 1 ap/120 k-m²	Underhåll-, verkstad- och produktionslokaler 1 bp/120 m²-vy
Varastot 1 ap/150 k-m²	Lager 1 bp/150 m²-vy

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.	**Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.**
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.

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.
RAKENTAMINEN JA KAUPUNKIKUVA	**BYGGANDE OCH STADSBILD**
Korttelin 52305 tontteja 7 ja 8 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller tomterna 7 och 8 i kvarter 52305:**
Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.	Högklassiga material ska användas för byggnadernas fasader.
Tonttien rajalle rakennusten ja pysäköintilaitosten väliseen yhdyssiltaan ei tarvitse rakentaa palomuuria.	På gränsen mellan tomterna, på bron som förenar byggnaderna och perkeringsanläggningarna, behöver brandmur inte byggas.
Rakennusten kellariin saa sijoittaa rakennusoikeuden lisäksi pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja enintään 10 prosenttia rakennusoikeudesta.	I byggnadernas källare får utöver byggrätten placeras utrymmen enligt huvudändamålet till högst 10 procent av byggrätten.
Pysäköintilaitoksen pohjakerrokseen saa sijoittaa auton pesuun ja vastaavaan hoitoon tarkoitettuja tiloja.	I parkeringsanläggningens bottenvåning får placeras utrymmen för biltvätt och motsvarande.
Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:**
Katolle saa rakentaa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi teknisiä tiloja, jotka tulee niihin liittyvine laitteineen huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi.	På taket får utöver våningstalet och byggrätten byggas tekniska utrymmen, vilka inklusive anslutande anläggningar ska utformas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.
Tekniset tilat saa sijoittaa kerroksiin rakennusoikeuden lisäksi.	Tekniska utrymmen får placeras i våningarna utöver byggrätten.
Rakennukseen saa sijoittaa näyttelytiloja.	Utställningsutrymmen kan placeras i byggnaden.
Yritysten toimintaan liittyvää liike- ja myymälätilaa oheistiloineen saa rakentaa enintään 10 % käytetystä kerrosalasta.	Sådana affärs- och butiksutrymmen, inklusive biutrymmen, vilka anknyter till företagens verksamhet får byggas uppgående till maximalt 10 % av den använda våningsytan.
Rakennusten ja niihin liittyvien rakenteiden, aitojen ja muurien tulee olla kaupunkikuvaltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia.	Byggnaderna och konstruktioner, staket och murar i anslutning till dessa ska vara av hög klass både arkitektoniskt och med tanke på stadsbilden.
Rakennusalan yli saa rakentaa ulokkeita, joiden syvyys on enintään 4 metriä. Niiden alle jäävän vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4 metriä.	Utanför byggnadsytan får byggas utskjutande partier, vars djup är högst 4 meter. Den fria höjden under partierna ska vara högst 4 meter.
Rakennusten välille saa rakentaa yhdyssiltoja rakennusoikeuden ja rakennusalan rajan estämättä.	Mellan byggnaderna får förbindelsebroar byggas utan hinder av byggrätten och byggnadsytans gräns.
Kullekin rakennusalalle tulee tehdä vähintään kolmesta erikorkuisesta osasta koostuva rakennus. Rakennusten moniosaisuutta tulee korostaa väreillä.	På respektive byggnadsyta måste den byggnad som uppförs bestå av minst tre delar av varierande höjd. Byggnadernas många olika delar ska framhävas med färger.
Mikäli rakennuksissa käytetään julkisivuelementtejä, tulee elementtien saumat häivyttää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla tai hyödyntää rakennustaiteellisena keinona.	Vid användning av fasadelement i byggnaderna ska elementfogarna döljas med hjälp av fogens placering eller fasadens ytstruktur eller genom att utnyttja dem som arkitektoniskt uttrycksmedel.
Julkisivujen sommittelussa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että rakennukset tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.	Vid kompositionen av fasaderna och materialvalen ska man beakta att byggnaderna ska kunna belysas på ett med den övriga stadsbilden överensstämmande sätt.
Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.	Vid placeringen och konstruerandet av reklamanläggningar ska särskild hänsyn tas till stadsbildmässiga aspekter.
PIHAT	**GÅRDSPLANER**
Alueelle tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.	För området ska utarbetas en plan för dagvattenhanteringen.
Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:**
Aluetta ei saa käyttää ulkovarastointiin.	Området får inte användas för upplagring utomhus.
Kortteliin tulee laatia yhtenäinen piha-, istutus- ja valaistussuunnitelma.	För kvarteret ska en övergripande plan för gårdsplanerna, planteringarna och belysningen utarbetas.
Tontti tulee rajata viheraidalla, jonka runko verhotaan kasvillisuudella.	Tomten ska avgränsas med ett växtstaket, vars stomme täcks med växtlighet.
Pääsisäänkäynneiltä tulee olla sujuva esteetön yhteys kevyen liikenteen raiteille ja bussipysäkeille.	Huvudentréerna ska ha smidiga hinderfria förbindelser till gång- och cykeltrafikflederna och busshållplatserna.
Jalankulkualueet tulee selvästi erottaa ajoreiteistä värein ja materiaalein.	Fotgängarområdena ska genom färger och material tydligt skilja sig från körvägarna.
Maantasoon rakennettavat autopaikat on jaettava puu- ja pensasistutuksin enintään 20 paikan suuruisiin osiin. Pysäköintiruudut tulee päällystää betonikiveyksin.	De bilplatser som byggs i markplanet ska delas in med träd- och buskplanteringar i delar som omfattar högst 20 platser. Parkeringsrutorna ska beläggas med betongsten.
YMPÄRISTÖHÄIRIÖT	**MILJÖSTÖRNINGAR**
Korttelin 52305 tontteja 7 ja 8 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller tomterna 7 och 8 i kvarter 52305:**

- majoitus- ja kokoustiloissa 35 dB

- toimisto- ja vastaavissa tiloissa 30 dB

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on idän ja pohjoisen puoleisilla julkisivuilla oltava vähintään 35 dB, etelän puoleisilla sekä rakennusten välisillä julkisivuilla vähintään 30 dB ja muilla julkisivuilla vähintään 25 dB. Auditoriotiloissa sovelletaan 5 dB tiukempaa mitoitusta.

PYSÄKÖINTI

Korttelin 52305 tontteja 7 ja 8 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimitilat ja hotelli 1 ap/50 k-m²

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja on varattava vähintään 1/200 k-m²

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistotilat 1 ap/50 k-m²

Tuotanto- ja varastotilat 1 ap/100 k-m²

T

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 m, ellei erilaisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

Kortteleita 52121, 52304, 52307 ja 52308 koskevat määräykset:

Ulkovarastojen näkösuojaksi on rakennettava riittävän korkea aita.

Työhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/85 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto

Liikerakennukset 1 ap/50 k-m²

Teollisuus 1 ap/150 k-m²

Kortteleissa 52018, 52307 ja 52308 pilaantunut maaperä on tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamis-toimenpiteisiin ryhtymistä.

Kortteleissa 52121, 52307 ja 52308 rakennuslupajaosto voi myöntää poikkeuksen autopaikkojen määrästä, mikäli niiden tarve osoitetaan pienemmäksi.

Korttelissa 52304 myymälän huoneistoala saa olla enintään 200 m².

Kortteleita 52304 ja 52307 koskevat määräykset:

Alueelle tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Korttelia 52018 koskevat määräykset:

Alueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömän asunnon.

Jokaisella asunnolla tulee olla välittömässä yhteydessä vähintään 30 m² suuruinen, suojattu, istutuksin ja kalustein varustettu ulko-oleskelutila.

Lastaukseen ja avovarastointiin käytettävä tontin osa on rajattava vähintään kaksi metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne-, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen tilaan rajoittuvalta osaltaan.

Autopaikat on erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun kahta useammalle autolle tarkoitettu pysäköintialue on 15 metriä lähempänä asunnon ikkunasivua, on alueen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään yhtä metriä asunnon pysäköintialueen puoleisten huoneiden alinta lattiatasoa alempana.

Asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 35 dB ja työhuoneiden vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/85 k-m²

Teollisuus 1 ap/150 k-m²

- 35 dB i inkvarteringsutrymmen och samlingslokaler

- i kontor och motsvarande 30 dB

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Ljudisoleringen i kontorslokalernas ytterskikt mot trafikbuller ska i fasaderna mot öster och norr uppgå till 35 dB, medan motsvarande för sydfasaderna och fasaderna mellan husen ska uppgå till minst 30 dB och för de övriga fasadernas del till minst 25 dB. I auditorieutrymmena tillämpas en dimensionering som är 5 dB snävare.

PARKERING

Bestämmelser som gäller tomterna 7 och 8 i kvarter 52305:

Minimiantalet bilplatser:

Arbetsutrymmen och hotell 1 bp/50 m²-vy

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Det ska reserveras minst 1/200 m²-vy lättillgängliga parkeringsplatser för cyklar.

Minimiantalet bilplatser:

Kontorslokaler 1 bp/50 m²-vy

Produktions- och lagerlokaler 1 bp/100 m²-vy

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

Byggnadernas höjd får vara högst 12 meter om ej med särskilda planebeteckningar annat anvisat.

Bestämmelser som gäller i kvarteren 52121, 52304, 52307 och 52308:

Mot utomhuslagren bör byggas tillräckligt högt staket som skydd mot insyn.

Ljudisoleringen i arbetsrummens yttre skal mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 28 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1 bp/85 m²-vy, minst 1 bp/bostad

Affärsbyggnader 1 bp/50 m²-vy

Industri 1 bp/150 m²-vy

I kvarteren 52018, 52307 och 52308 ska förorenad jord vid behov iståndsättas innan byggnadsåtgärderna inleds.

I kvarteren 52121, 52307 och 52308 kan bygglovssektionen medgiva undantag angående antalet bilplatser, om behovet bevisas mindre.

I kvarteret 52304 får butiklokalens lägenhetsyta vara högst 200 m².

Bestämmelser som gäller i kvarteren 52304 och 52307:

För området ska utarbetas en plan för dagvattenhanteringen.

Bestämmelser som gäller i kvarter 52018:

På kvartersområdena får på tomten byggas för fastighetens skötsel nödvändig bostad.

Varje bostad bör i direkt förbindelse ha en minst 30 m² stor skyddad med planteringar och möbler försedd utevistelseplats.

Del av tomtområde för lastning och öppen lagring, som ska avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det tomtavsnitt, som gränsar mot trafik-, gatu- , park- eller annat allmänt område.

Bil platserna bör åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då bilplatserna för flera än två bilar ligger närmare än 15 meter från bostads fönsterfasad, bör områdets högsta nivå ligga minst en meter lägre än lägsta golvnivå i bostad mot parkeringsområdet.

Ljudisoleringen i bostadsrummens yttre skal mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 35 dB och motsvarande värde i arbetsrum ska vara minst 28 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1 bp/85 m²-vy

Industri 1 bp/150 m²-vy

002465

5/6

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.
52	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VERO	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
52305	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
RÄLSSIKUJA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
10350	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
m 10 %	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennusalalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää myymälätiloja varten.	Beteckningen anger hur många procent av den på byggnadsytan tillåtna våningsytan som får användas för butikslokaler.
V	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.
+tek1000V	Luku osoittaa neliömetreinä, kuinka suuren osan rakennuksen ylimmästä kerroksesta (V) saadaan kerrosalaneliömetreinä ilmoitetun kerrosalan lisäksi käyttää teknisiin tiloihin.	Siffran visar i kvadrameter en hur stor del av byggnadens översta våning (V) som utöver den i kvadratmeter våningsyta angivna våningsytan får användas för tekniska utrymmen.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
ktpt	Rakennusala, jolle saa sijoittaa toimisto- ja pienteollisuusrakennuksen.	Byggnadsyta på vilken en kontors- och småindustribyggnad får placeras.
a	Auton säilytyspaikan rakennusala	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil
a^{IV}	Auton säilytyspaikan rakennusala, jossa roomalainen numero osoittaa autotasojen suurimman sallitun määrän.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil där den romerska siffran anger största tillåtna antal bitplan.
ma	Maanalainen pysäköintitila. Roomalainen numero osoittaa pysäköintitasojen suurimman sallitun lukumäärän.	Underjordiskt parkeringsutrymme. Den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.
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 sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden ska tangera.
l	Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.	Områdesdel som ska beläggas med plattor eller sten.
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	Del av område där träd och buskar ska planteras.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som ska planteras.
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	Trädrad som ska bevaras/planteras.
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.
luo	Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.	Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.
wh	Ohjeellinen hulevesialue.	Riktgivande dagvattenområde.

002465

6/6

	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.
pp/t	**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.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
>>>	**Avo-oja.**	**Öppet dike.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	Ohjeellinen maanalaista johtoa varten varattu alueen	**Riktgivande del av område reserverad för underjordisk ledning.**
e	**Eritasoristeys.**	**Planskild korsning.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
pima	**Alueen osa, jonka maaperä on saastunut.**	**Del av område vars mark är förorenad.**
	Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET	BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET
	Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.	Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.
	Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.	Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Pyttisån eller Kyrkbybäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av sediment.
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	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

{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	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002465
Vantaan ratikka: Veromies, itä
LAUSUNNOT JA VASTINEET
kala 9.5.2023

Asemakaavoitus JOR, ASA

Kaupunkiympäristölautakunta 14.2.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosehdotuksesta **nro 002465** / **Veromies, itä**. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 22.2.2023 Elisa	Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa.	Maanalaiset kaapelit on huomioitu kaavaratkaisussa. Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.
NRO 2, 10.3.2023 Uudenmaan liitto	Uudemaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 22.3.3023 Vantaan Energia	Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia 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. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 27.3.2023 HSL	Ei ole lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 5, 27.3.2023, Fingrid	Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta "Asemakaavan muutos 002465, Vantaan ratikka: Veromies, itä", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.	Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 29.3.2023 HSY	Korttelin 52304 lävitse on suunniteltu rakennettavaksi hulevesiviemäri, jota varten tulee merkitä asemakaavaan johtokuja. Asemakaavaan on merkitty tonteille 52305/5 ja 52018/9 johtokujat. Ko. johtokuja- alueilla sijaitsevat vesihuoltolinjat tullaan	Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle. Korttelissa 52305 on käynnissä toinen asemakaavamuutos (Manttaalitie 1-3, nro 002522), jonka yhteydessä tarkastellaan tarkemmin korttelialueelle

	siirtämään katualueella ja kyseiset johtokujamerkinnät ovat jatkossa HSY:n kannalta tarpeettomia. Todettakoon lisäksi, että tontilla 52018/8 sijaitsee puolirumpu, joka ei ole HSY:n omaisuutta. Ko. puolirumpua varten ei ole asemakaavaan ole merkitty johtokujaa. Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä. Lisäksi alueella on käynnissä ratikkahankkeen ulkopuolisia vesihuoltohankkeita.	tulevat maankäyttömuutokset. Kyseisen asemakaavamuutoksen yhteydessä poistetaan myös korttelin 52305 tontilla 5 sijaitseva maanalaisille johdoille varattu alueen osa. Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.
NRO 7, 29.3.2023, ELY	Kaavamääräysten ajantasaisuus: Osa muutettavien pääkäyttötarkoitusten ja kaupan määräyksistä ei ole ajan tasalla. Ne on syytä päivittää vastaamaan nykylain vaatimuksia. Ilmastovaikutukset: Hiilineutraalisuuden tavoitteet vuodelle 2030 vaativat runsaita liikenteen päästöjen vähentämistä. Tämän takia myös rakentamisen päästöjä on vähennettävä. Katualueiden lisäksi myös usean hehtaarin kokoinen pääosin rakentamaton alue edelleen merkitty teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi. Ilmastotavoitteiden aikaskaala huomioiden myös muutaman hehtaarin metsäkato on kuitenkin huomionarvoinen. Meluntorjunta: Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa	Kaavamääräysten ajantasaisuus: Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevan liikerakennusten korttelialueen merkintä on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Ilmastovaikutukset: Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 40. 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

	huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena kaavan vaikutusalueella heikkene. Olemassa olevien asuinrakennusten, joiden kaavoissa ääneneristävyydestä ei ole määräyksiä, ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. Vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu. Kaava-aineistossa tulisi esittää, millä perusteella tarvittavat ääneneristävyydet on määritelty sekä se, muuttuvatko ääneneristävyysvaatimukset kortteleissa kaavamuutoksen myötä. Tärinä ja runkomelu: Kaavaselostuksessa tulee täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille. Hulevesien hallinta: Hulevesien viivytys tulee järjestää Vantaan kaupungin ajantasaisen ohjeistuksen mukaisesti ja mitoitus tulee esittää vähintäänkin kaavaselostuksessa. Liikenne: Kaava tulee laatia ja rajata siten, että Tuusulanväylälle suunnitellut vaihtopysäkit on mahdollista toteuttaa.	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: Meluntorjuntatarve on arvioitu kaavan valmistelussa. Korttelissa 52127 on tarkennettu melumääräystä. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi

		vähintään 35 dB. Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB. Kortteleissa 52018 ja 52305 voimassa olevissa kaavoissa olevaa melumääräystä on tarkasteltu verrattuna ratikan hankkeen meluselvityksen tuloksiin. Kortteleiden voimassa oleviin melumääräyksiin ei tarvittu tehdä muutoksia, voimassa olevat määräykset kattavat ratikan meluselvityksen mukaisen Tikkurilantien melutason ennustetilanteessa. Kaava-alueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu korttelin 52127 takana oleviin asuinrakennuksiin asti. Kyseiselle alueelle valuu melua Kehä III:lta. Tärinä ja runkomelu: Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 38. Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista. Hulevesien hallinta: Kaavaan on lisätty työmaavesien

		käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset. Kortteliin 52304 on lisätty HSY:n uutta hulevesiputkea varten maanalaisen putken aluevaraus. Kortteleissa 52305 ja 52307 on vireillä toiset asemakaavamuutokset, joiden yhteydessä ratkaistaan myös hulevesien hallinta. Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307. Aerolankaaren varren suojaviheralueelle on osoitettu hulevesiallas. Liikenne: Tuusulanväylän vaihtopysäkki sijaitsee Valtion omistamalla liikennealueella. Pysäkki on jo olemassa. Pysäkin aluetta ei ole tarkoitus kaavoittaa kaduksi tai siirtää kaupungin omistukseen. Väylävirasto keskustelee Vantaan katusuunnittelun kanssa vaihtopysäkkien perusparannuksesta.
NRO 8, 30.3.2023, Kaupunginmuseo	Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön merkittäviä kohteita, eikä alueelta ole tunnistettu erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta..	Ei toimenpiteitä.
NRO 9, 30.3.2023, Tukes	Ei ole lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Elisa, 22.2.2023

Lausunto:

Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa. Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Huomioitavaa on, että siirtotyöt ovat hitaita ja monesti hintavia.
Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Vastine:
Maanalaiset kaapelit on huomioitu kaavaratkaisussa.
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Uudenmaan liitto, 10.3.2023

Lausunto:

Uudemaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Vantaan Energia, 22.3.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. 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. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
HSL, 27.3.2023

Lausunto:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002465 Vantaan ratikka: Veromies, itä.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Fingrid, 27.3.2023

Lausunto:

Tiedoksi: Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta "Asemakaavan muutos 002465, Vantaan ratikka: Veromies, itä", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja. Muutenkaan ei ilmennyt tarvetta lausua tämän asemakaavan sisällöstä, vaikka Fingrid lausuu mielellään myös jatkossa Vantaan Ratikkaan liittyvästä kaavoituksesta (tai vähintään tarkistaa lausuntotarpeen, kuten tässä).

Vastine:
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
HSY, 29.3.2023

Lausunto:
Korttelin 52304 lävitse on suunniteltu rakennettavaksi hulevesiviemäri, jota varten tulee merkitä asemakaavaan johtokuja.
Asemakaavaan on merkitty tonteille 52305/5 ja 52018/9 johtokujat. Ko. johtokuja- alueilla sijaitsevat vesihuoltolinjat tullaan siirtämään katualueella ja kyseiset johtokujamerkinnät ovat jatkossa HSY:n kannalta tarpeettomia.
Todettakoon lisäksi, että tontilla 52018/8 sijaitsee puolirumpu, joka ei ole HSY:n omaisuutta. Ko. puolirumpua varten ei ole asemakaavaan ole merkitty johtokujaa.

Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä. Lisäksi alueella on käynnissä ratikkahankkeen ulkopuolisia vesihuoltohankkeita.

Vastine:
Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle.
Korttelissa 52305 on käynnissä toinen asemakaavamuutos (Manttaalitie 1-3, nro 002522), jonka yhteydessä tarkastellaan tarkemmin korttelialueelle tulevat maankäyttömuutokset. Kyseisen asemakaavamuutoksen yhteydessä poistetaan myös korttelin 52305 tontilla 5 sijaitseva maanalaisille johdoille varattu alueen osa.
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.

Tarkistukset:
Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle.
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.

NRO 7
ELY, 29.3.2023 ja lisäys 30.3.2023

Lausunto:

Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Kaavaratkaisu toteuttaa Vantaan yleiskaavassa esitettyjä tavoitteita raitiotien osalta.

Kaavamääräysten ajantasaisuus
Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on mahdollistaa raitiotien rakentaminen muutosalueelle. Vuonna 2017 yli 4000 k-m2:n paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa (esim. autokauppa) tuli myös vähittäiskaupan erityisen sijainninohjauksen piiriin. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että osa muutettavien asemakaavojen pääkäyttötarkoituksista ja kaupan määräyksistä ei ole enää ajan tasalla. Vähittäiskauppaa koskevat kaavamääräykset on syytä päivittää vastaamaan nykylainsäädännön vaatimuksia.

Ilmastovaikutukset
ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen kaupunkialueilla. Vaikutusten kannalta ratkaisevaa kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöön. 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.

Lisäksi on huomioitava se, että kyseisessä kaavaratkaisussa on katualueiden lisäksi myös usean hehtaarin kokoinen pääosin rakentamaton alue edelleen merkitty teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi. Ilmastotavoitteiden aikaskaala huomioiden myös muutaman hehtaarin metsäkato on kuitenkin huomionarvoinen.

Meluntorjunta
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 melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena kaavan vaikutusalueella heikkene.

Kaavaselostuksen mukaan: "Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB." Olemassa olevien asuinrakennusten, joiden kaavoissa ääneneristävyydestä ei ole määräyksiä, ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. Vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Kaavamääräysten mukaan kortteleihin 52127 ja 52018 saa rakentaa asuntoja. Kaavassa asuin- ja majoitushuoneistoille on määrätty ulkokuoren ääneneristyksestä lento-, tie- ja raideliikennettä vastaan. Kaavaselostuksesta ei kuitenkaan ilmene, minkä selvitysten perusteella ääneneristävyyksistä on määrätty. Kaava-aineistossa tulisi esittää, millä perusteella tarvittavat ääneneristävyydet on määritelty sekä se, muuttuvatko ääneneristävyysvaatimukset kortteleissa kaavamuutoksen myötä.

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. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö."
Kaavaselostuksessa tulee täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Hulevesien hallinta
Kaavaselostuksessa todetaan, että kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkoston kautta Pytinojaan sekä Palo-ojaan. Kaavassa on annettu määräys korttelin 52305 tontille 6 laadittavasta hulevesisuunnitelmasta. Muutoin hulevesien osalta todetaan, että ratikan myötä hulevesien muodostuminen ei tule merkittävästi lisääntymään alueella.

Osa kaava-alueen kortteleista on rakentamattomia. Tiiviin rakentamisen myötä vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy ja hulevesien muodostumisolosuhteet muuttuvat näiltä osin merkittävästi. Korttelin 52304 tonttien 11 ja 12, korttelin 52305 ja korttelin 52307 alueilla syntyviä hulevesiä tulee viivyttää siten, että kaavan toteuttaminen ei lisää alapuolisen hulevesiverkoston tai etenkään vastaanottavien vesistöjen Pytinojan ja Palo-ojan virtaamien äärevöitymistä. Korttelin 52305 tonttia 6 koskevaa hulevesisuunnitelmavelvoitetta onkin syytä laajentaa koskemaan myös em. rakentamattomia kortteleita ja tontteja. Hulevesien viivytys tulee järjestää Vantaan kaupungin ajantasaisen ohjeistuksen mukaisesti ja mitoitus tulee esittää vähintäänkin kaavaselostuksessa.

Liikenne
Tuusulanväylän Tikkurilantien kohdalle on suunniteltu vaihtopysäkki Tuusulanväylän bussiliikenteen ja pikaraitioliikenteen välille. Kaava tulee laatia ja rajata siten, että Tuusulanväylälle suunnitellut pysäkit on mahdollista toteuttaa.

Vastine:
Kaavamääräysten ajantasaisuus:
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevan liikerakennusten korttelialueen merkintä on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Ilmastovaikutukset:
Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 40.

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:
Meluntorjuntatarve on arvioitu kaavan valmistelussa. Korttelissa 52127 on tarkennettu melumääräystä. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi vähintään 35 dB. Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB.

Kortteleissa 52018 ja 52305 voimassa olevissa kaavoissa olevaa melumääräystä on tarkasteltu verrattuna ratikan hankkeen meluselvityksen tuloksiin. Kortteleiden voimassa oleviin melumääräyksiin ei tarvittu tehdä muutoksia, voimassa olevat määräykset kattavat ratikan meluselvityksen mukaisen Tikkurilantien melutason ennustetilanteessa.

Kaavaselostusta kohdassa 4.4.1. on täsmennetty näiltä osin ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet.

Kaava-alueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu korttelin 52127 takana oleviin asuinrakennuksiin asti. Kyseiselle alueelle valuu melua Kehä III:lta.

Tärinä ja runkomelu:
Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 38. Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Hulevesien hallinta
Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset.
Kortteliin 52304 on lisätty HSY:n uutta hulevesiputkea varten maanalaisen putken aluevaraus. Kortteleissa 52305 ja 52307 on vireillä toiset asemakaavamuutokset, joiden yhteydessä ratkaistaan myös hulevesien hallinta. Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.
Aerolankaaren varren suojaviheralueelle on osoitettu hulevesiallas.

Liikenne:
Tuusulanväylän vaihtopysäkki sijaitsee Valtion omistamalla liikennealueella. Pysäkki on jo olemassa. Pysäkin aluetta ei ole tarkoitus kaavoittaa kaduksi tai siirtää kaupungin omistukseen. Väylävirasto keskustelee Vantaan katusuunnittelun kanssa vaihtopysäkkien perusparannuksesta.

Tarkistukset:
Selostuksen kohdassa 4.4.1. on täsmennetty selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet.
Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset.
Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.

NRO 8
Kaupunginmuseo, 30.3.2023

Lausunto:

Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön merkittäviä kohteita, eikä alueelta ole tunnistettu erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen museolla ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutoksesta

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 9
Tukes, 30.3.2023
Lausunto:

Tukesilla ei ole lausuttavaa otsikon asemakaavamuutokseen liittyen.

Kaavamuutosalue sijoittuu osittain Okmetic Oy:n (Piitie 2) tuotantolaitoksen konsultointivyöhykkeelle. Kaavamuutosalueella on aiemmin sijainnut Ab ME Group Oy Ltd:n kemikaalivarasto (Manttaalitie 5-7); Tukesin saaman ilmoituksen (Tukes 3535/03.01/2023) mukaan toiminta on loppunut.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

18 § **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.

_____

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 18

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

Behandling:
Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Janne Hartikainen understödd av stadsfullmäktigeledamot Niilo Kärki 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 54 ja-röster och 13 nej-röster, varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att sannfinländarnas fullmäktigegrupp lämnade följande avvikande mening som understöddes av ledamoten Marjo Vacker:

”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."

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
– Omröstningsrapport FGE 19.6.2023 § 18

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

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

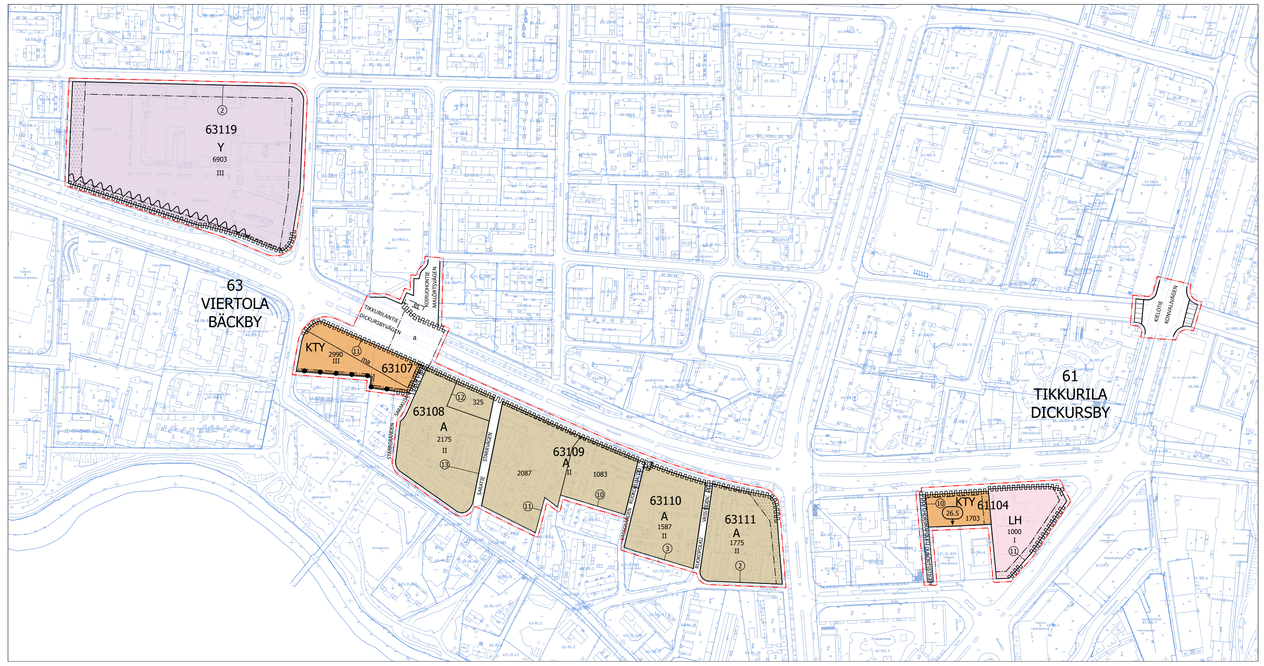
Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 61104 och gatuområde.

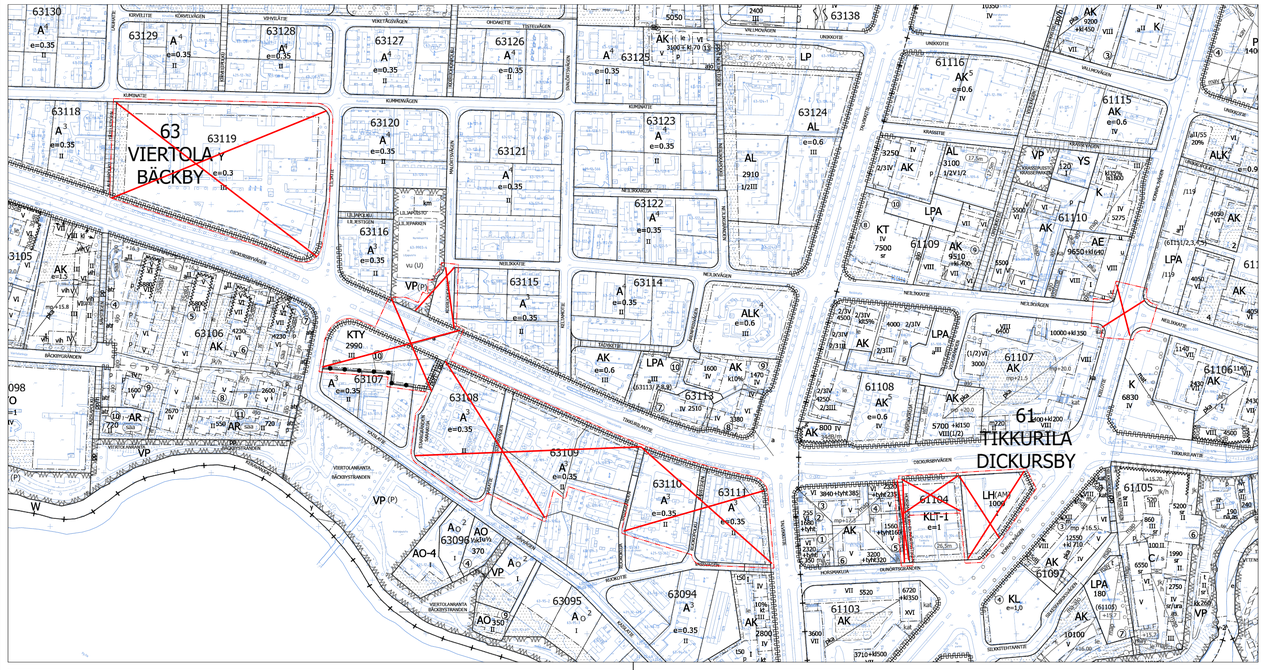
Stadsdel 63, BÄCKBY

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




63
VIERTOLA
BÄCKBY
63119
Y
63107
63108
63109
63110
63111
63106
63105
63104
63103
63102
63101
63100
63099
63098
63097
63096
63095
63094
63093
63092
63091
63090
63089
63088
63087
63086
63085
63084
63083
63082
63081
63080
63079
63078
63077
63076
63075
63074
63073
63072
63071
63070
63069
63068
63067
63066
63065
63064
63063
63062
63061
63060
63059
63058
63057
63056
63055
63054
63053
63052
63051
63050
63049
63048
63047
63046
63045
63044
63043
63042
63041
63040
63039
63038
63037
63036
63035
63034
63033
63032
63031
63030
63029
63028
63027
63026
63025
63024
63023
63022
63021
63020
63019
63018
63017
63016
63015
63014
63013
63012
63011
63010
63009
63008
63007
63006
63005
63004
63003
63002
63001
63000
61
TIKKURILA
DICKURSBY
61116
61115
61114
61113
61112
61111
61110
61109
61108
61107
61106
61105
61104
61103
61102
61101
61100
61099
61098
61097
61096
61095
61094
61093
61092
61091
61090
61089
61088
61087
61086
61085
61084
61083
61082
61081
61080
61079
61078
61077
61076
61075
61074
61073
61072
61071
61070
61069
61068
61067
61066
61065
61064
61063
61062
61061
61060
61059
61058
61057
61056
61055
61054
61053
61052
61051
61050
61049
61048
61047
61046
61045
61044
61043
61042
61041
61040
61039
61038
61037
61036
61035
61034
61033
61032
61031
61030
61029
61028
61027
61026
61025
61024
61023
61022
61021
61020
61019
61018
61017
61016
61015
61014
61013
61012
61011
61010
61009
61008
61007
61006
61005
61004
61003
61002
61001
61000
KTY
LH
KLT-1
VP
AK
AL
LP
LPA
AO
AO-4
VIERTOLANKUJA
BÄCKBYSTRANDEN
VIERTOLANTIE
TIKKURILANTIE
DICKURSBYVÄGEN
NELSKOUTE
NELSVÄGEN
KIRKONKYLÄNTIE
KIRKONKYLÄNKUJA
KIRKONKYLÄNRAMPI
KIRKONKYLÄNPUISTO
KIRKONKYLÄNPUISTOKUJA
KIRKONKYLÄNPUISTOTIE
KIRKONKYLÄNPUISTOPOLKU
KIRKONKYLÄNPUISTOPOLKU
KIRKONKYLÄNPUISTOPOLKU

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.

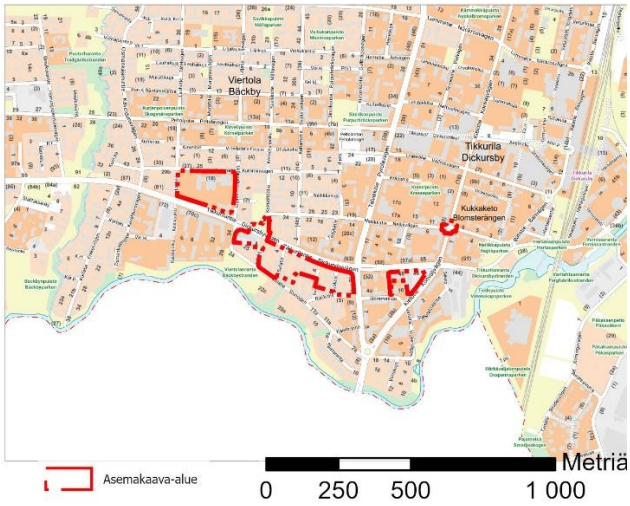
Tonttijaon muutos:

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.

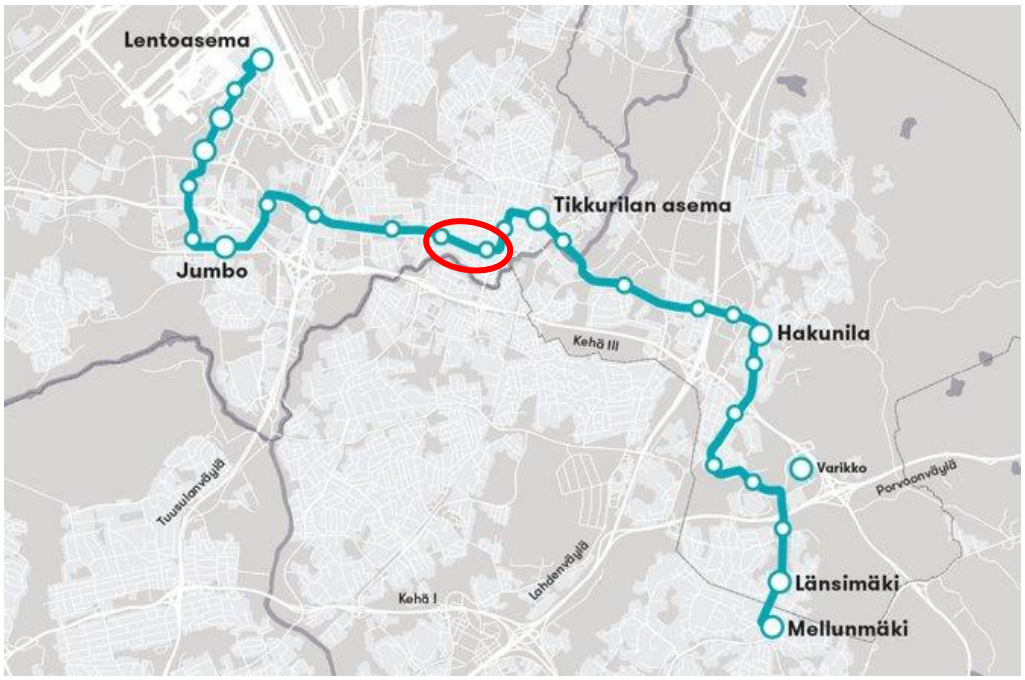
Kortteliin 61104 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Viertolan koulun tontille esitetään meluestettä. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. 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.

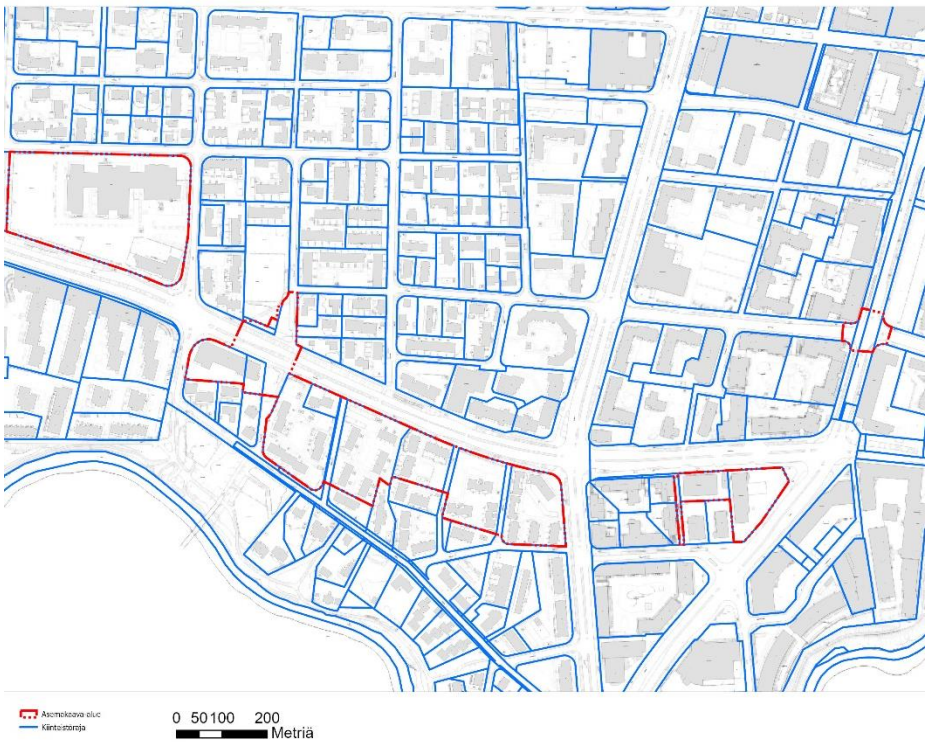
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

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.



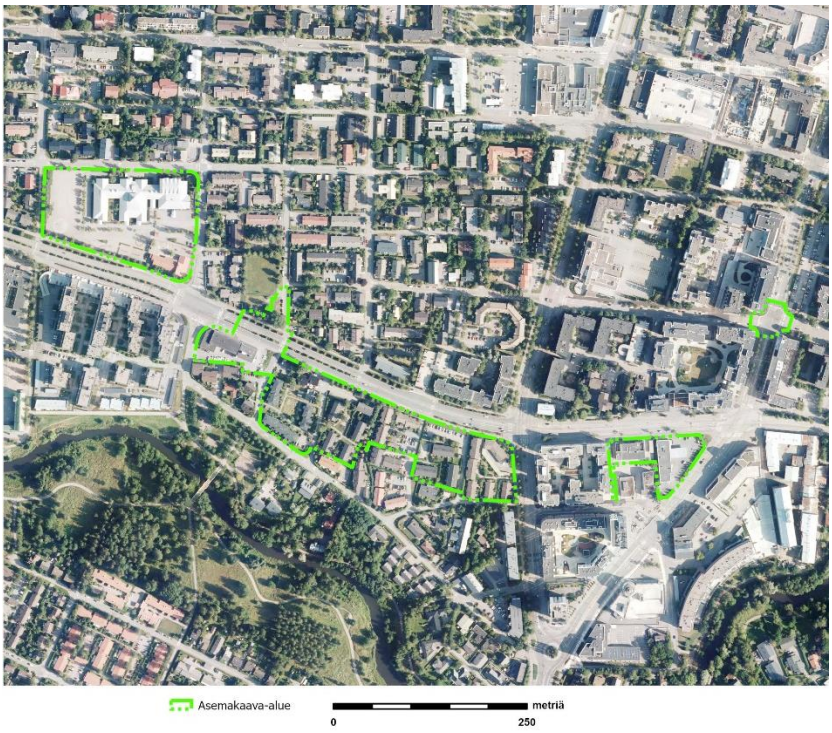
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

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

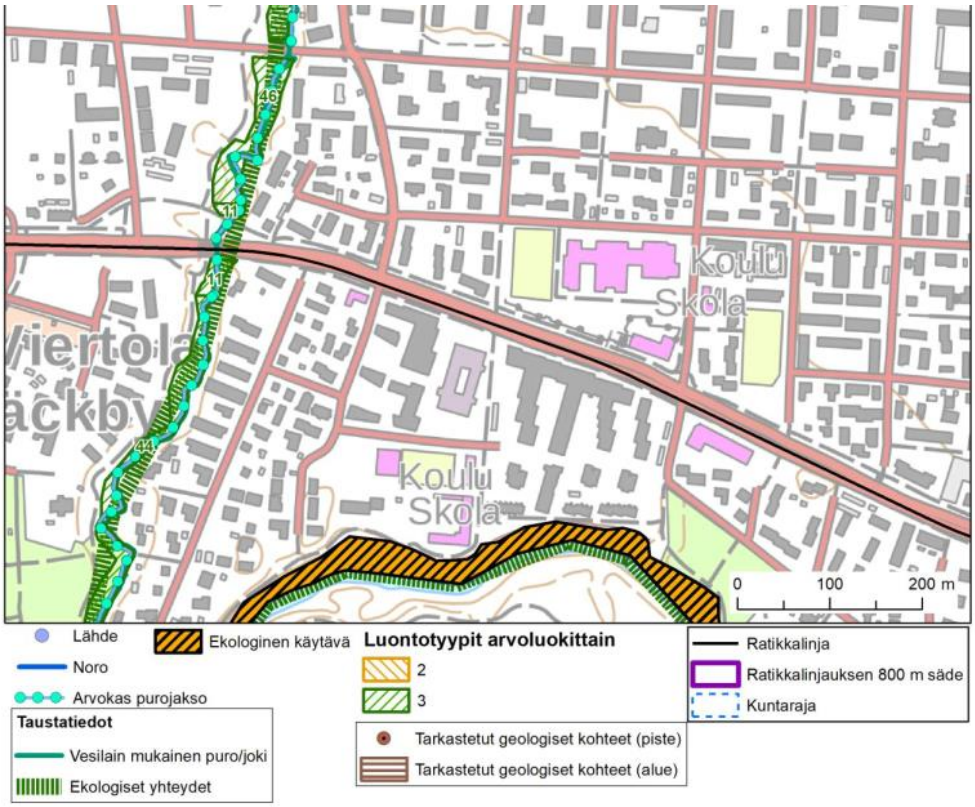
Maisemakuva ja -rakenne

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

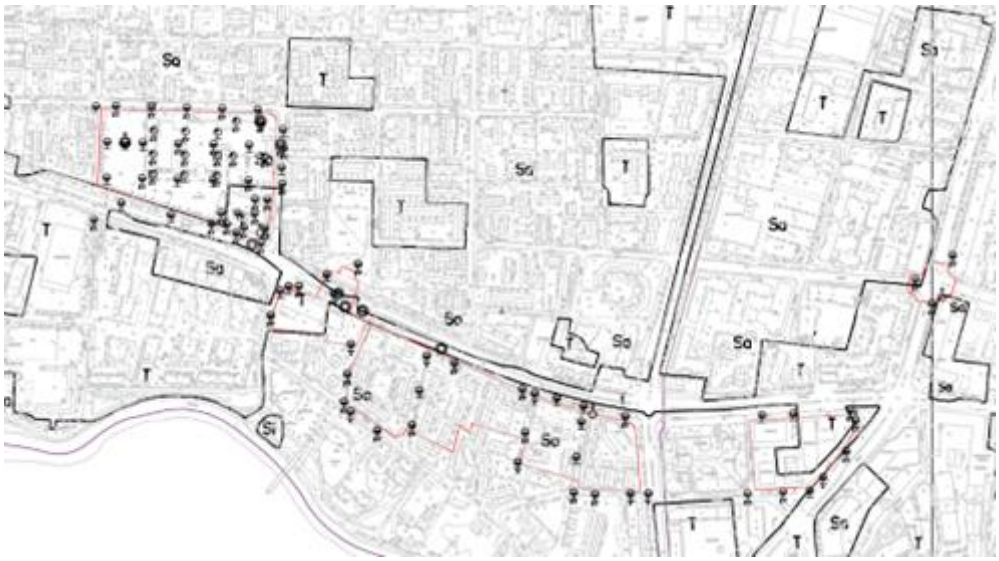
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsee Kylmäoja (pienvesikohde), joka laskee kaavamuutosalueen eteläpuolella virtaavaan Keravanjokeen. Kylmäoja on nostettu esille vesilain mukaisena purona tai jokena Vantaan ratikan 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.

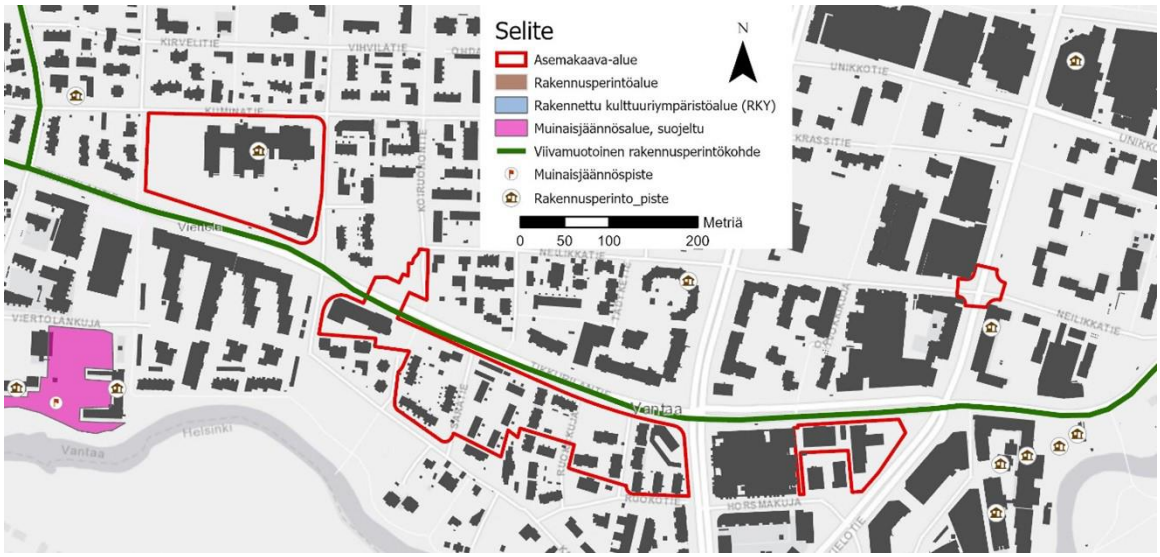
Kaavamuutosalueen kaupunkikuva on pääasiassa tiivistä rakennettua ympäristöä. Rakennuskannasta suurin osa on rivitaloja. Rakentaminen sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittävän Tikkurilantien varteen ja sitä ympäröiville alueille. Alueen eteläpuolella sijaitseva rakentaminen rajautuu Keranvanjoen verralla 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.

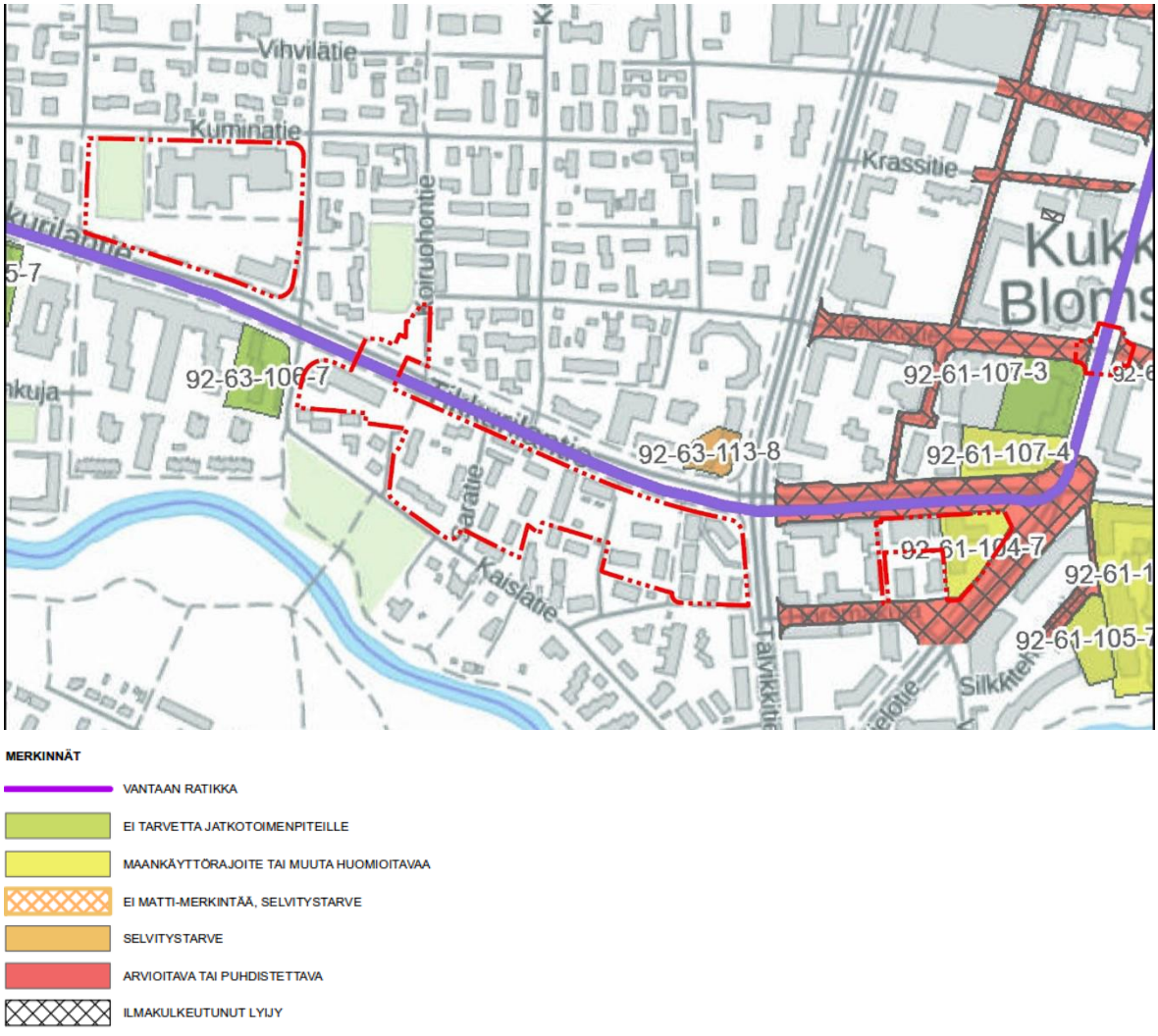
Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.8.2022*) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on Tikkurilantie ja Kielotie. Tikkurilantien tiemelu päiväaikaan nousee 60–65 dB:n ja Kielotien päivämelu 65–70 dB:n.

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.

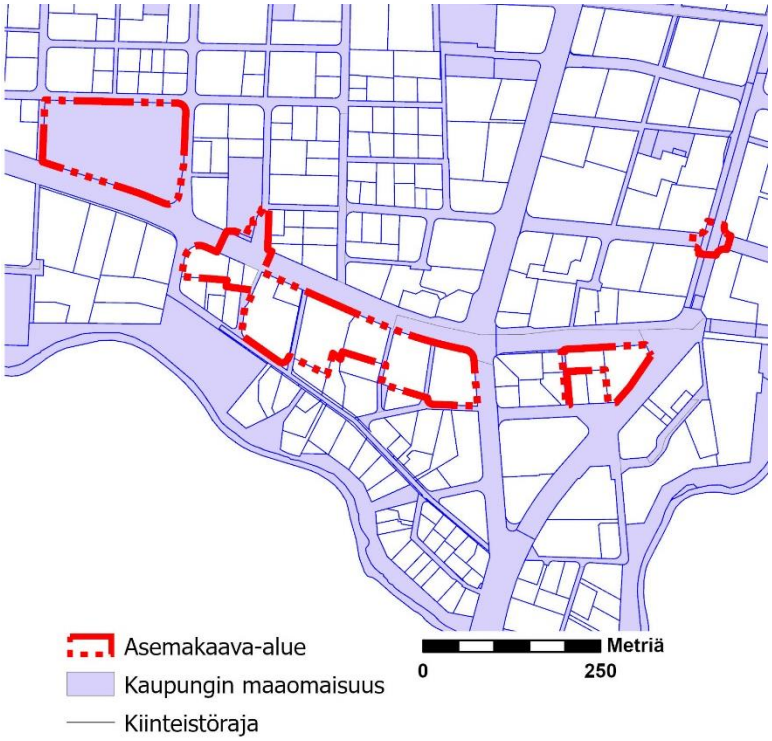


Kuva 9. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

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.

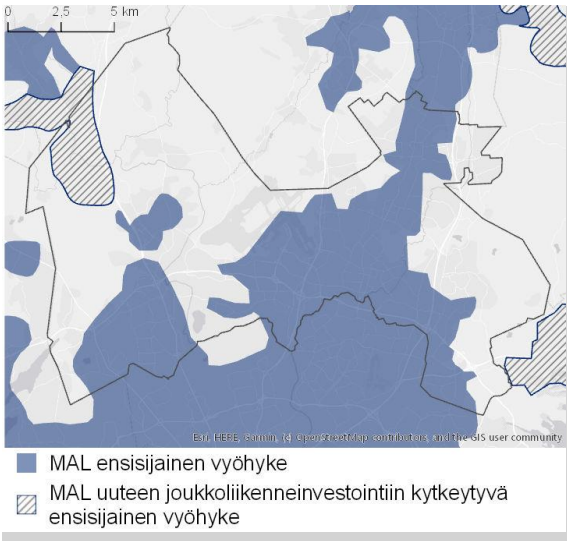
Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen 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.

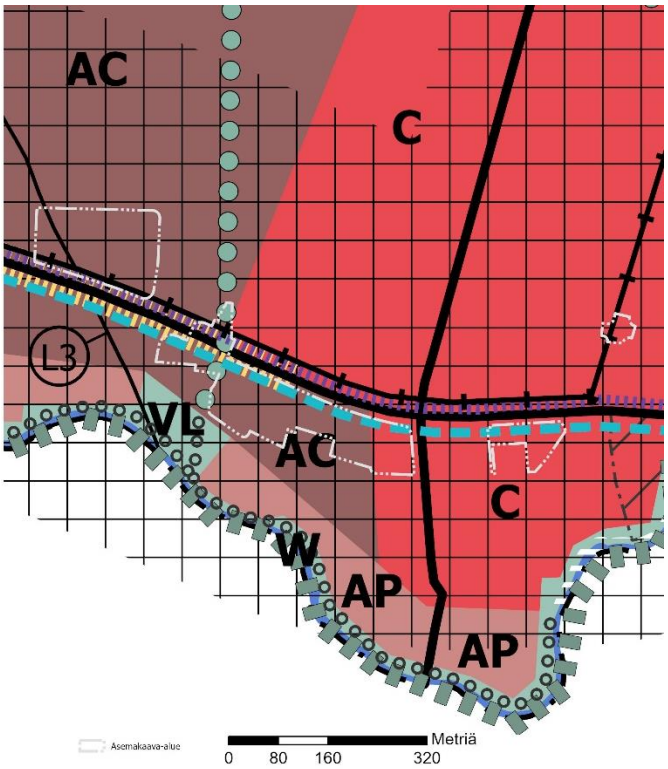


Kuva 12. *Ote MAL 2019 -suunnitelmasta*.

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.

Kuva 15. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä (WSP Finland 2019).*

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.

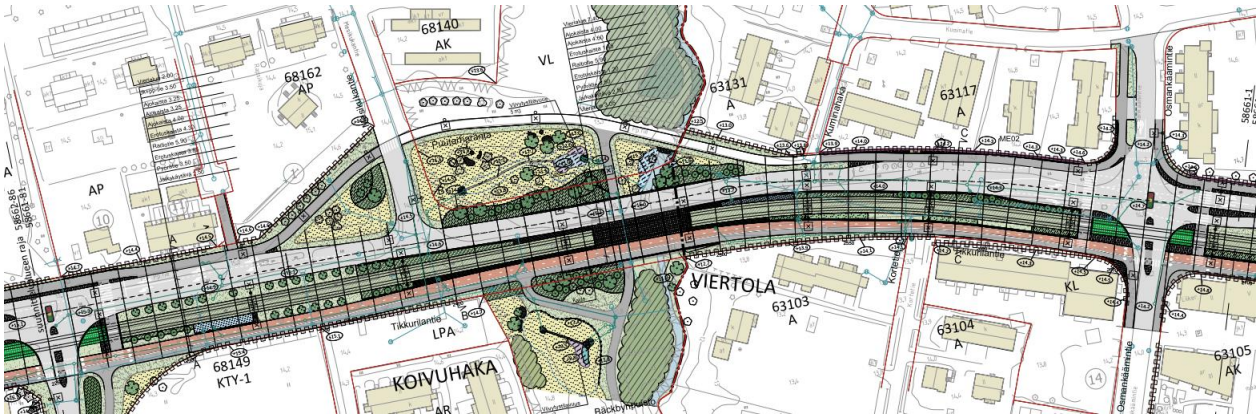
Katu- ja puistosuunnitelmat

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.

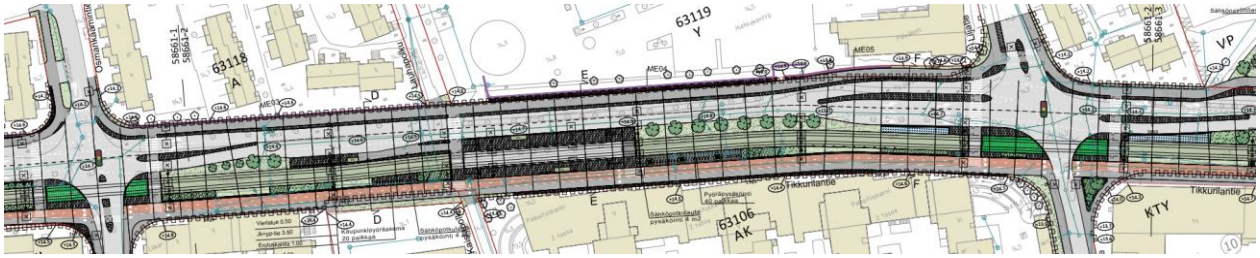
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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.

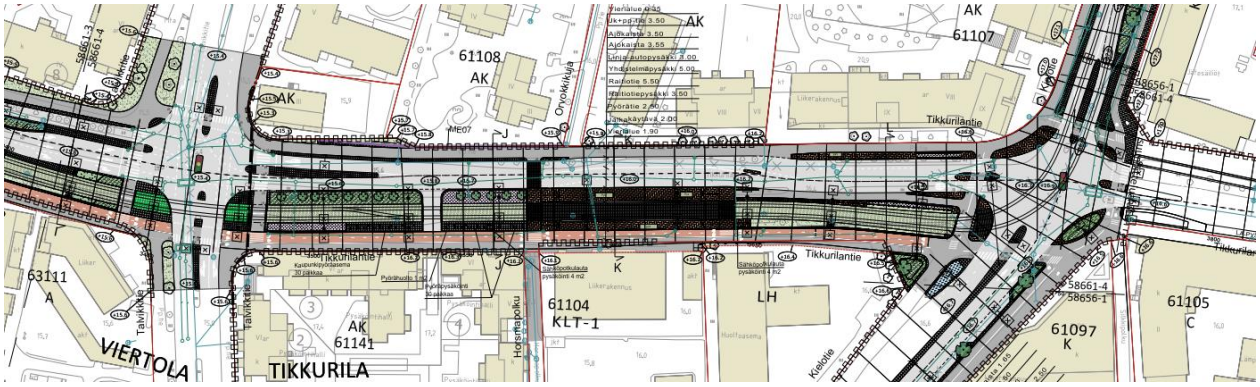


Kuva 18. Tikkurilantie välillä Kuriirikuja – Osmankäämintie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

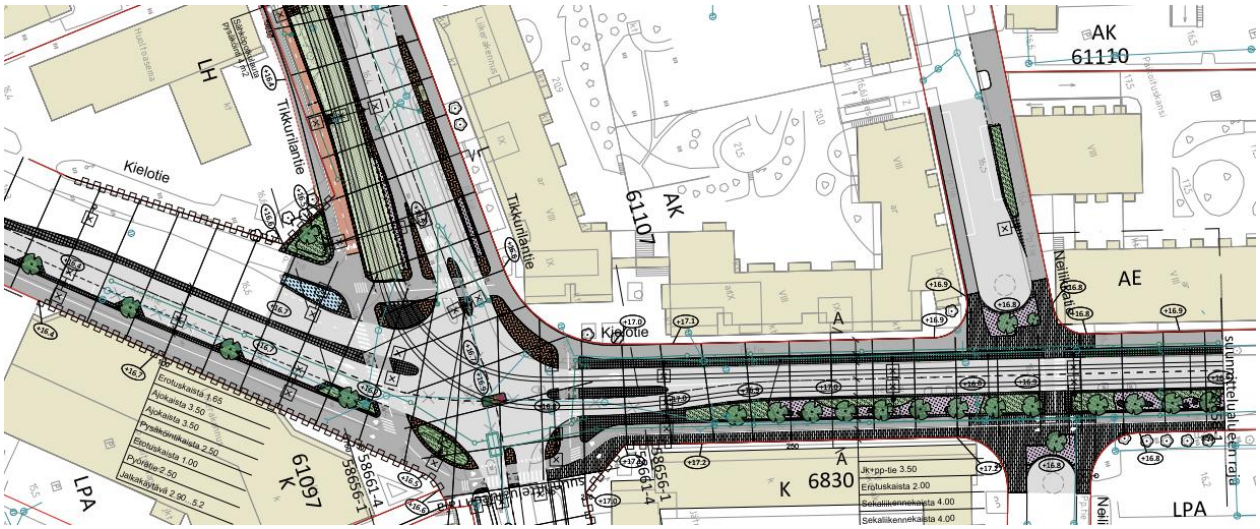


Kuva 19. Tikkurilantie välillä Osmankäämintie – Liljatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

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.

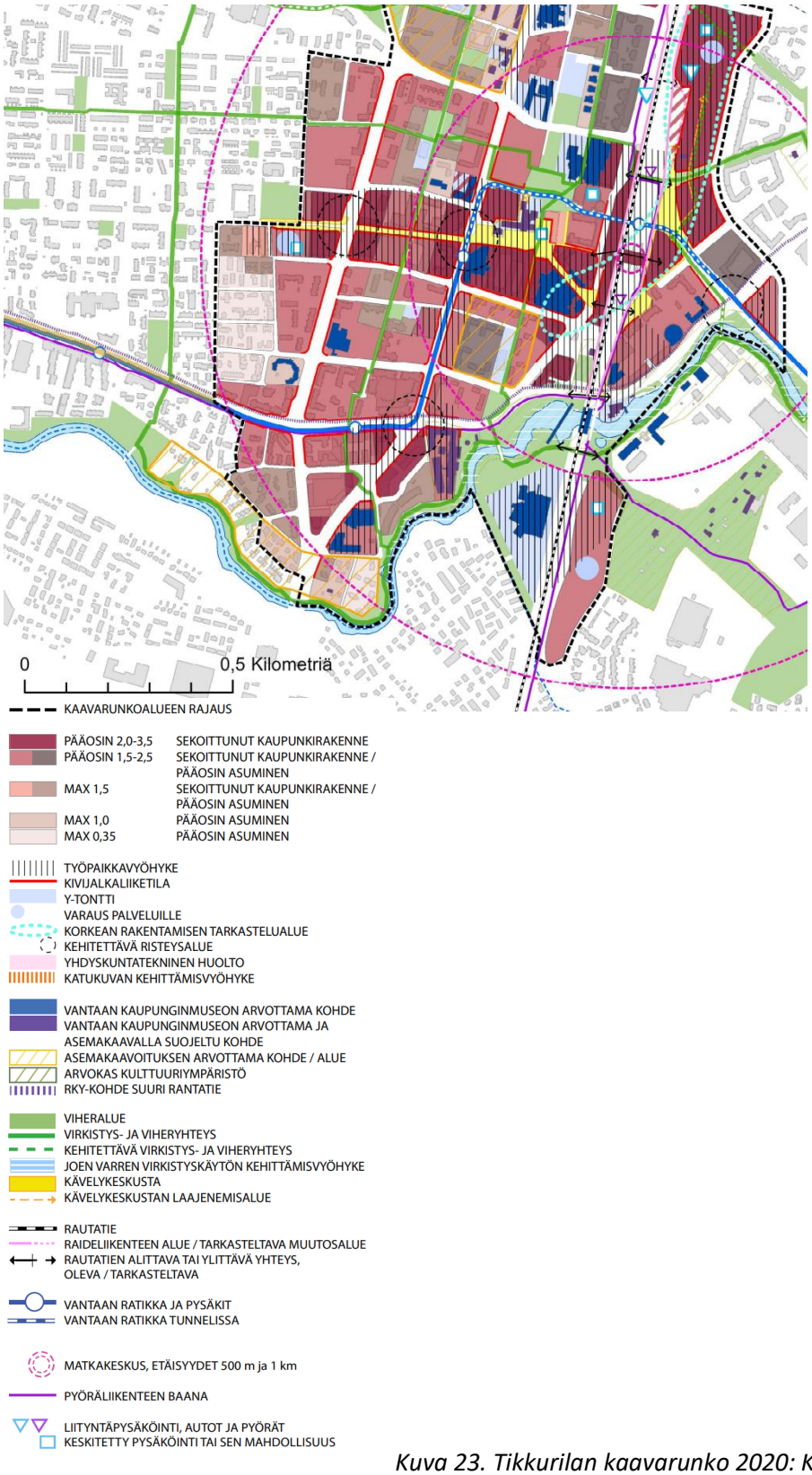
Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä kevään 2023 aikana.

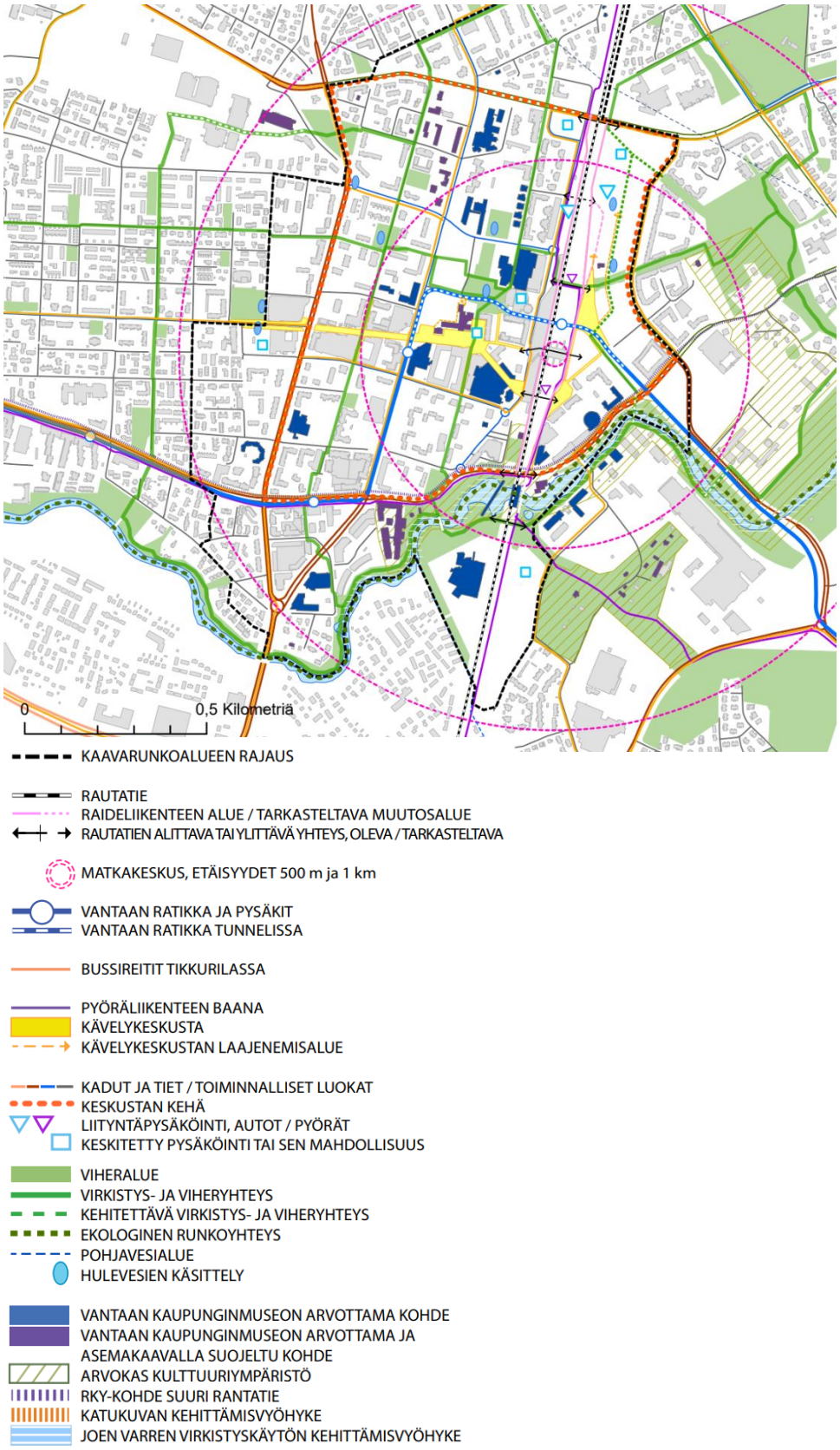
Tikkurilan kaavarunko

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.

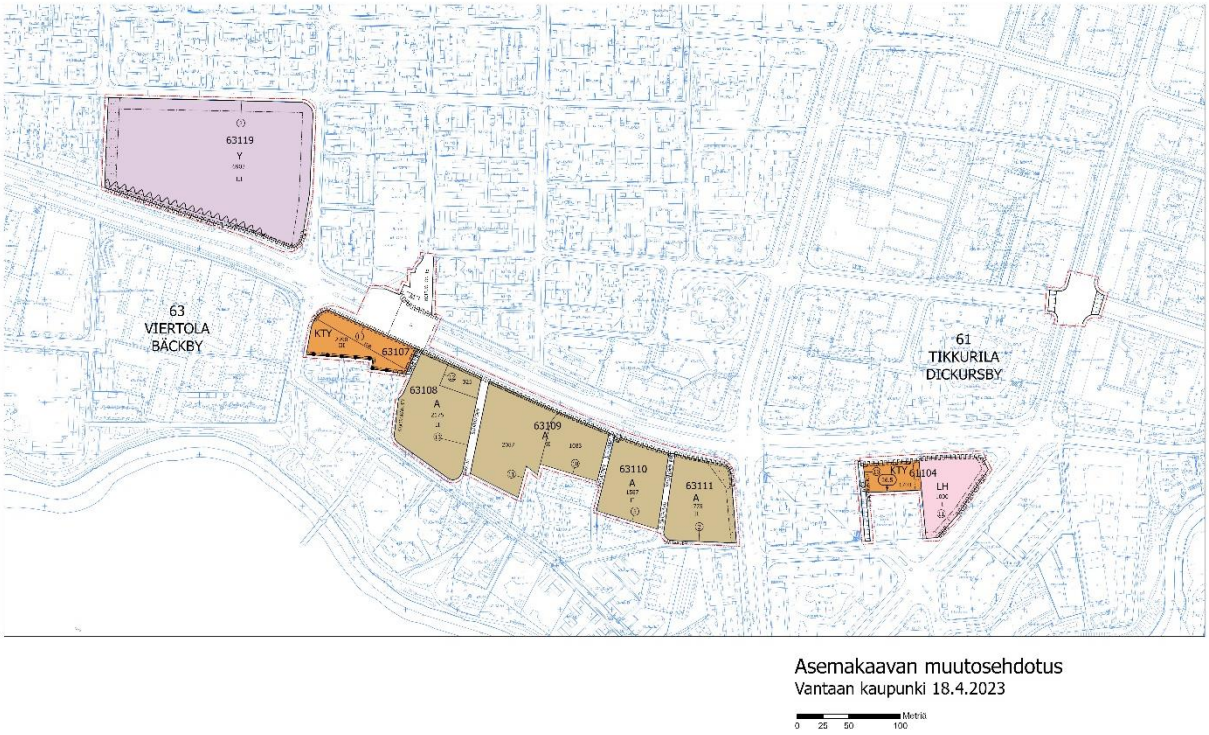
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

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.

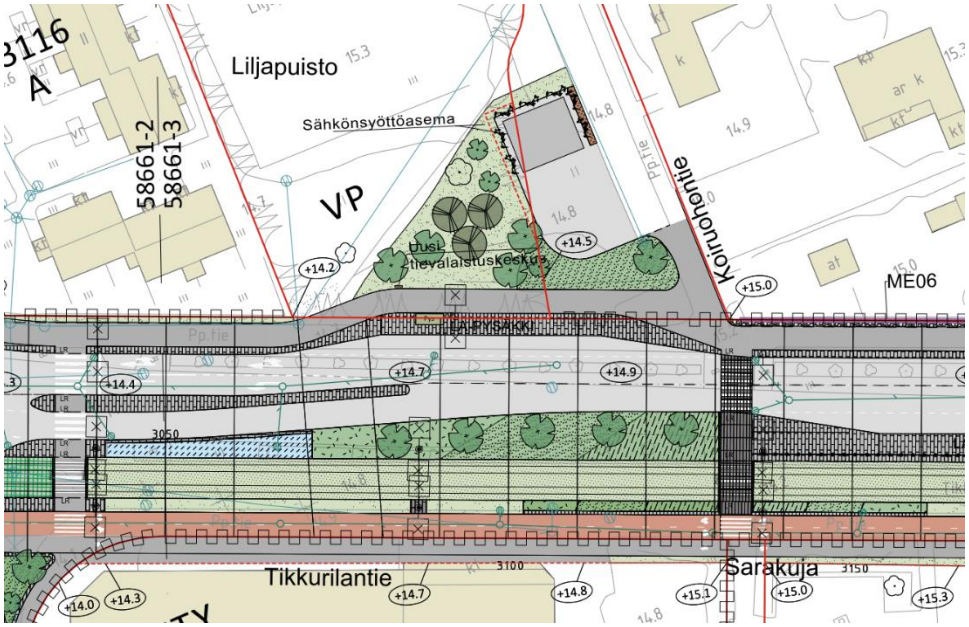
Liljapuiston eteläpuolelle Tikkurilantien katualueelle on osoitettu varaus sähkönsyöttöasemalle (et). Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi 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

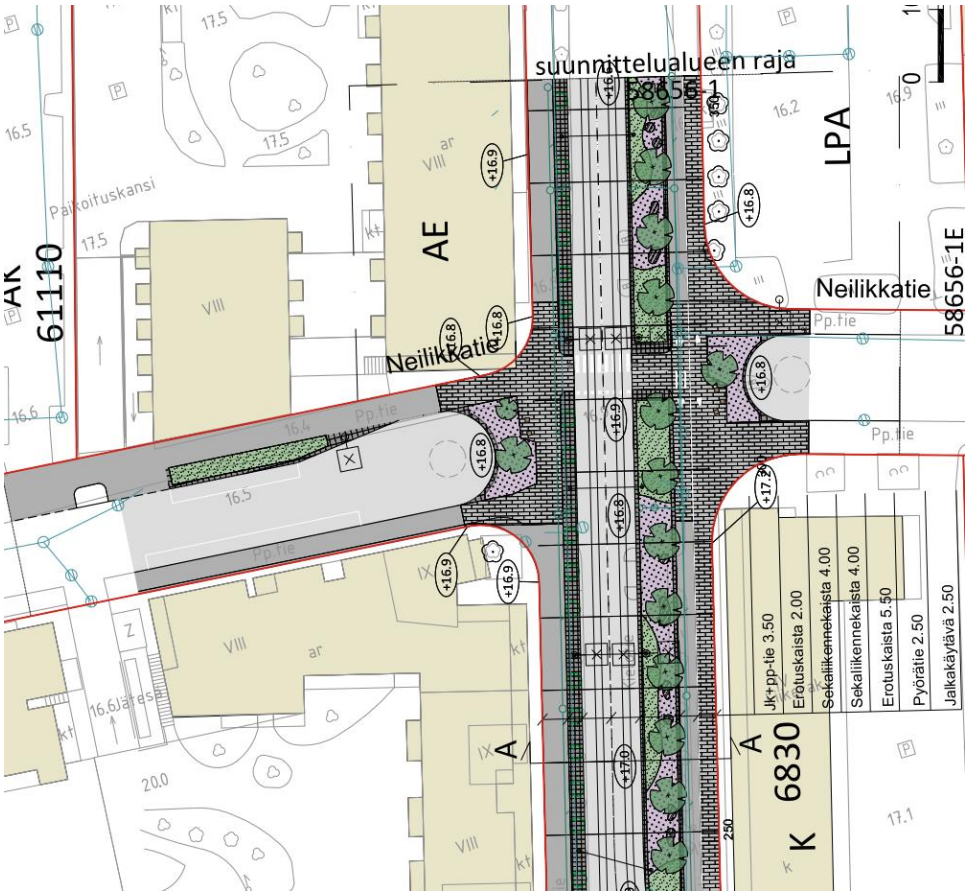
Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

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).*

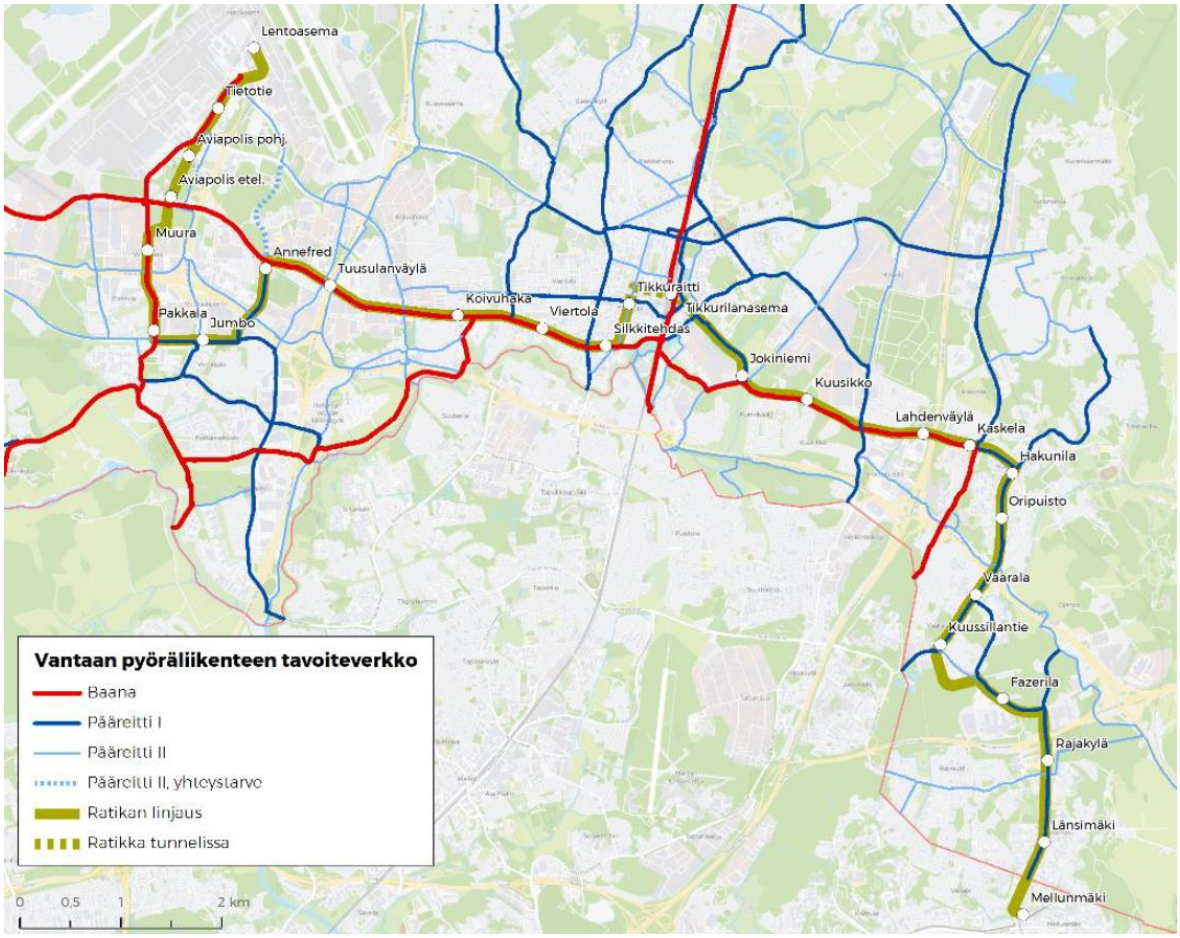
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen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

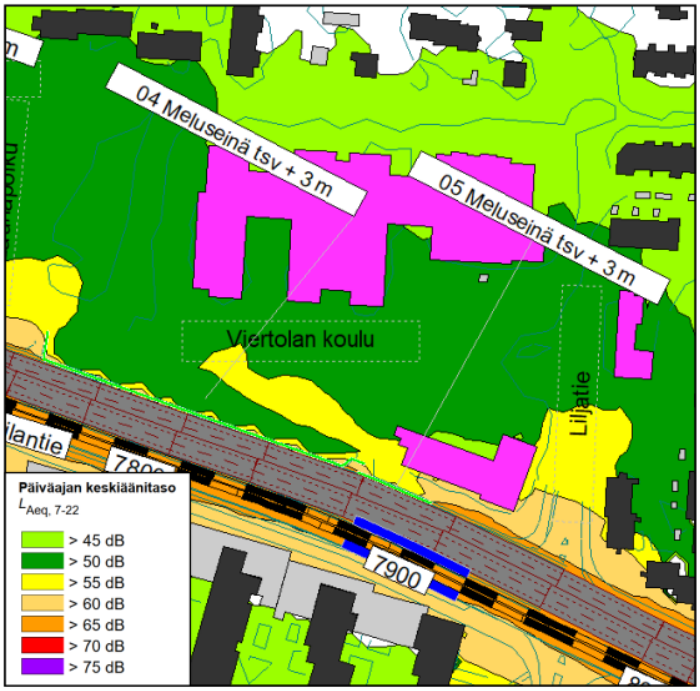
Tikkurilantien varrella välillä Liljatie-Talvikkitie (paaluväli 8000–8400) nykytilanteessa päiväajan melun yli 55 dB alueet ulottuvat useille oleskelupihoille. Päiväajan melun yli 55 dB ja yöajan melun yli 50 dB alueet ulottuvat noin 60 metrin etäisyydelle Tikkurilantiestä. Ennustetilanteessa ilman torjuntaa 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						

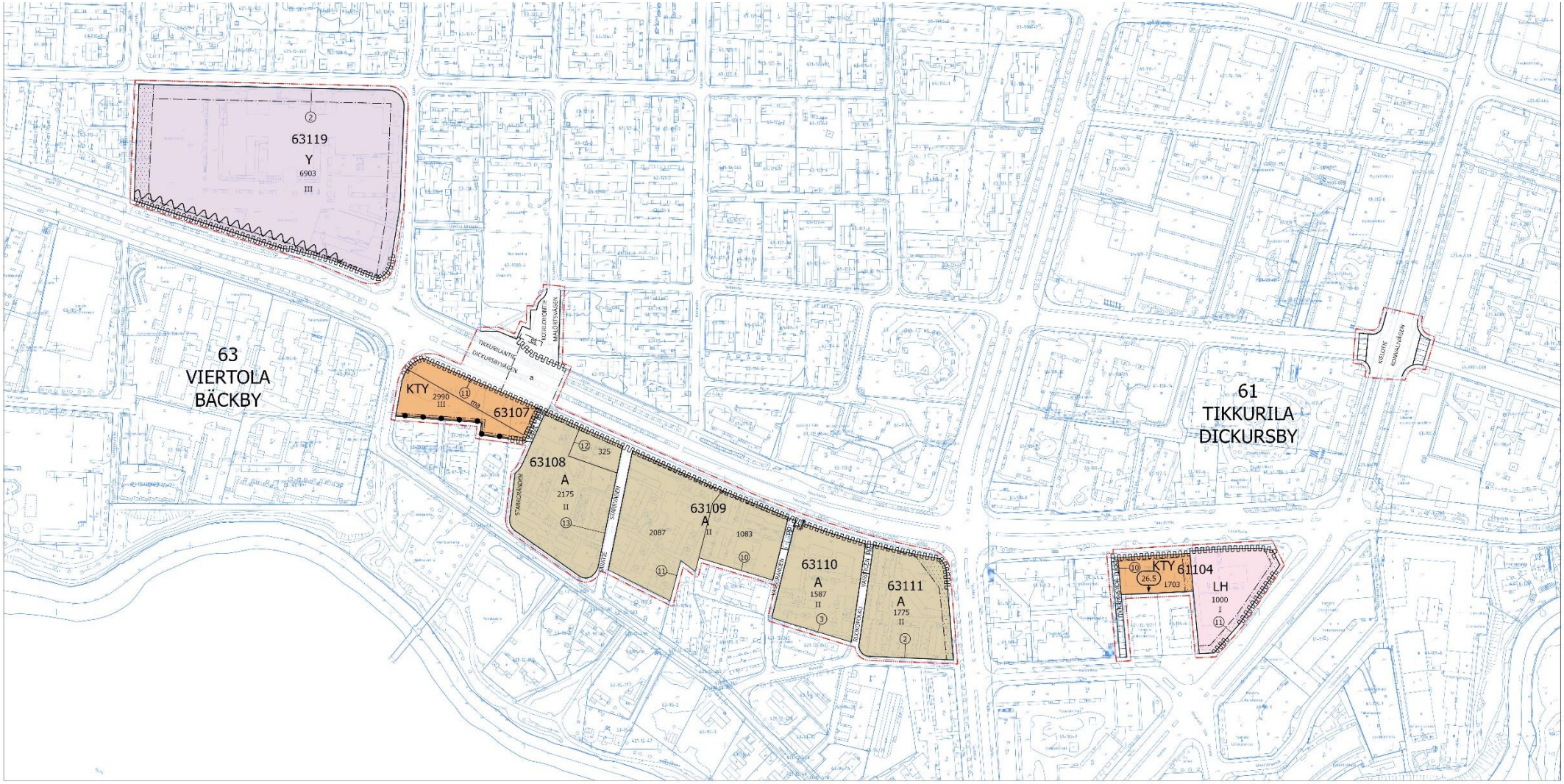
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**

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						

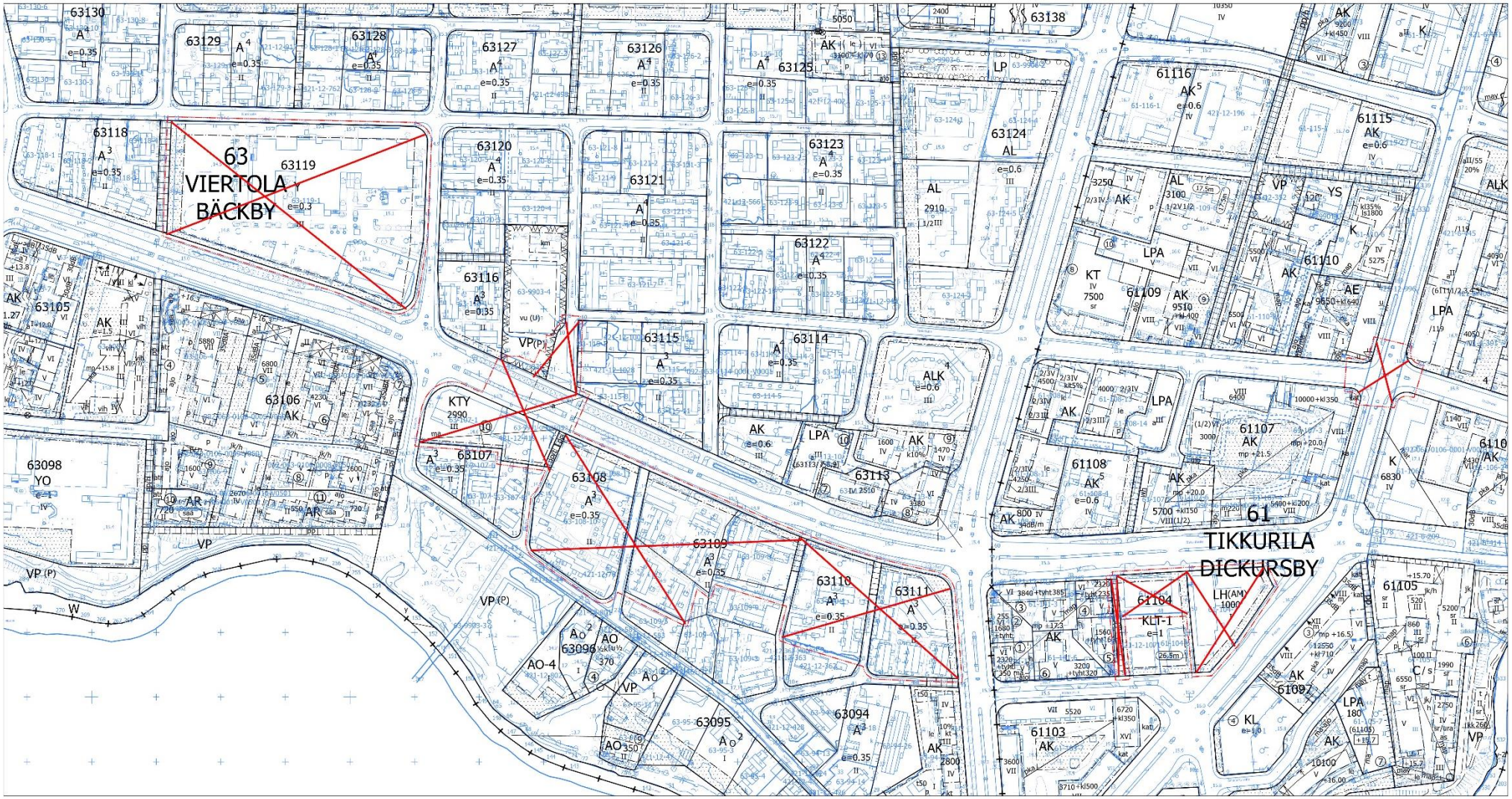
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**
ma	0,3236	100,0	0	-0,0313	0



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.

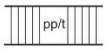
Varje bostad bör ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat, utrymme för utomhusvistelse, vars kortaste sida bör vara minst 3 m.

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.

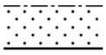
Rakennusoikeudesta enintään 800 k-m2 saa käyttää ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja varten.	Högst 800 m2-vy av byggrätten får användas för icke-miljöförstörande industri- och lagerlokaler.
Maan alle saa sijoittaa autopaikkoja.	Bilplatser får placeras under jorden.
Teknisiä tiloja 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

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{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.

19 § **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.

———

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 19

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.

Behandling:
Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Janne Hartikainen understödd av stadsfullmäktigeledamot Niilo Kärki 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 54 ja-röster och 13 nej-röster, varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att sannfinländarnas fullmäktigegrupp lämnade följande avvikande mening som understöddes av ledamoten Marjo Vacker:

”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.”

Bilagor:
– Förslag till detaljplaneändring 18.4.2023
– Detaljplaneändringens beskrivning 18.4.2023

– Utlåtanden och svar 18.4.2023
– Omröstningsrapport FGE 19.6.2023 § 19

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

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.

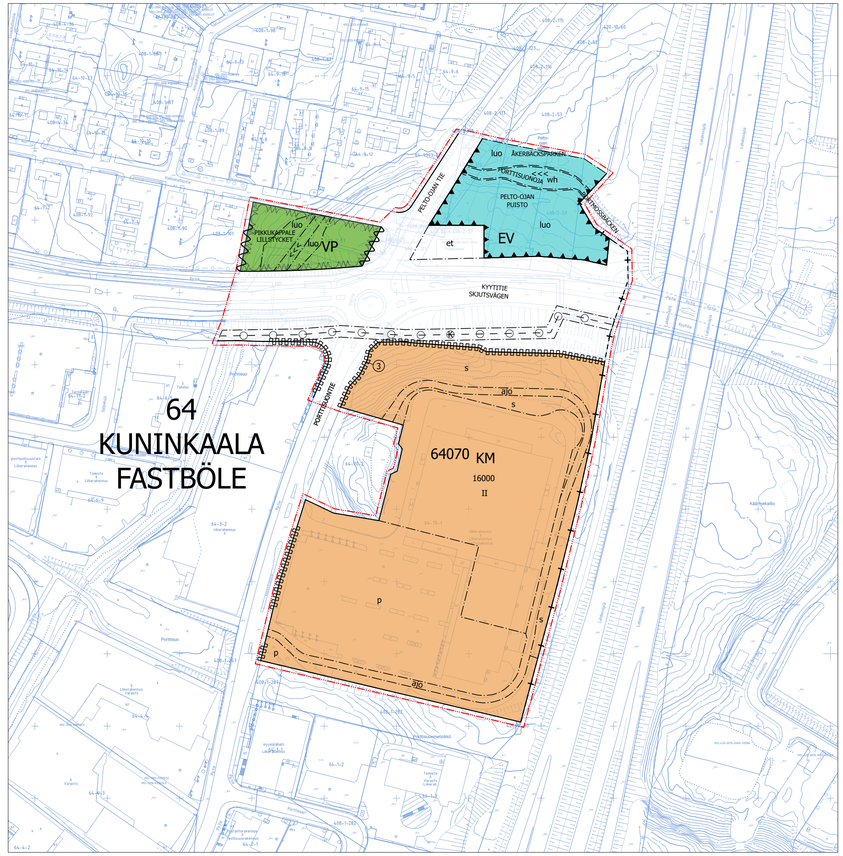
Tonttijaon muutos
Osa korttelia 64070.

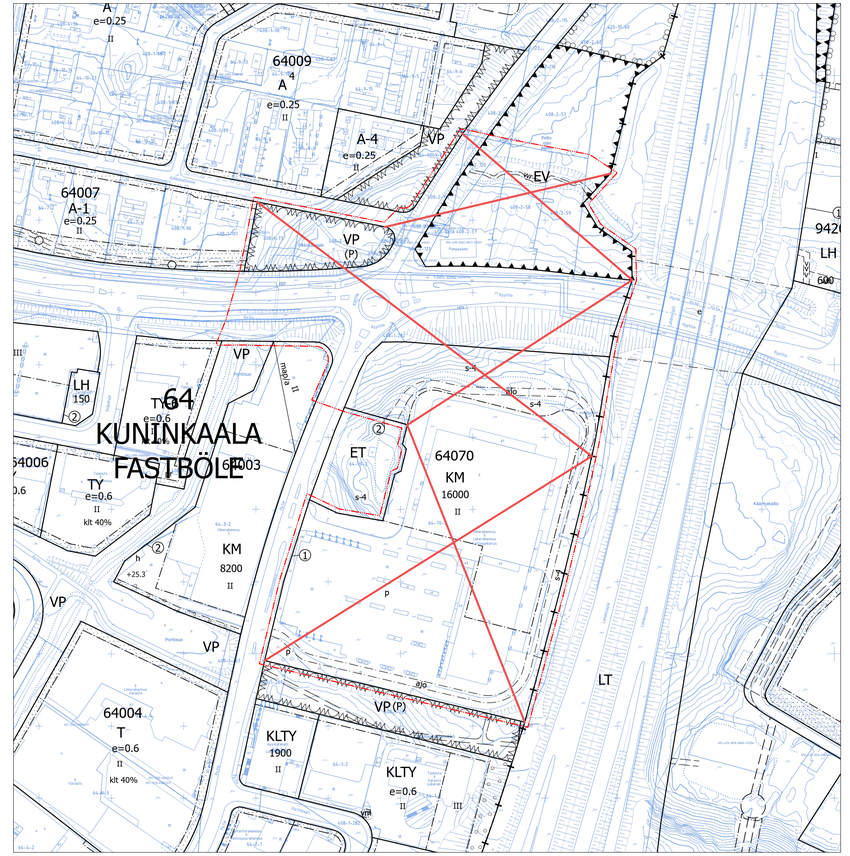
1:2000

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 64070 samt gatu-, rekreations- och specialområden.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 64070.

1:2000





	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	**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.** 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	**KM** **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
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.**
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.	**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.
	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.**
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.**

s	**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.

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.

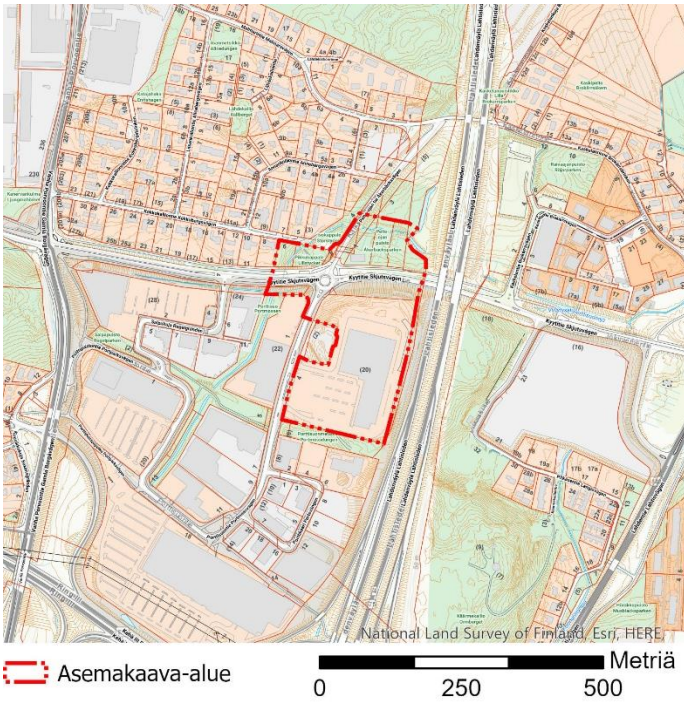
Tonttijaon muutos:

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

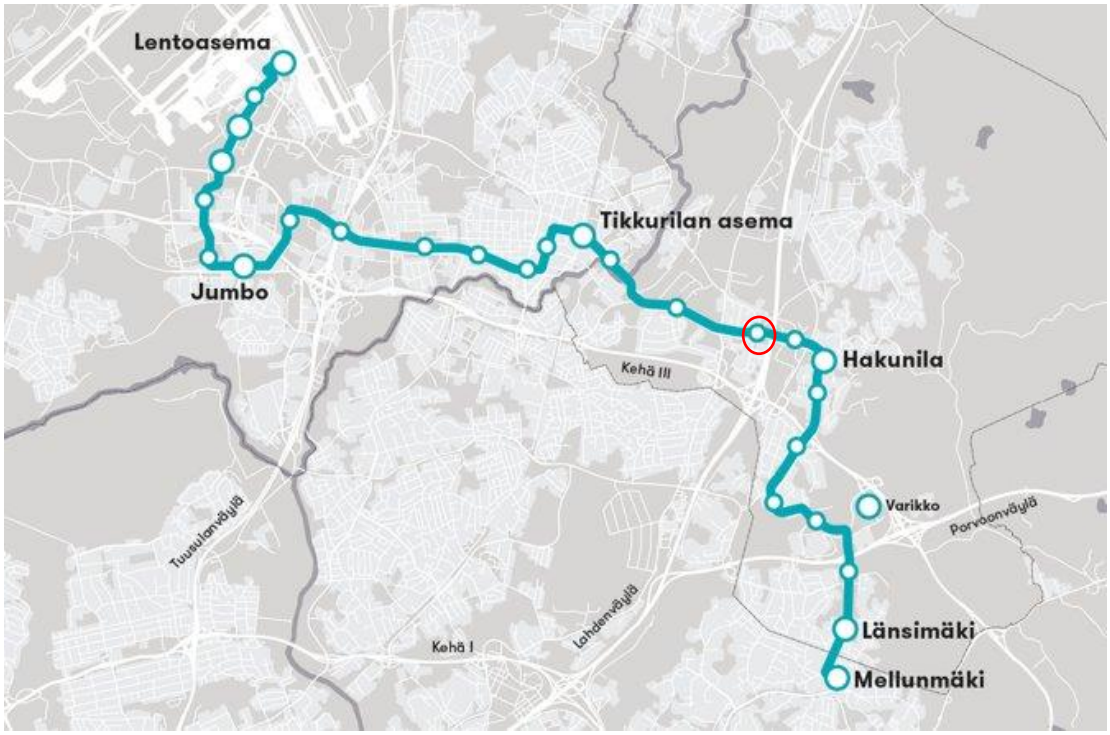
alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Pelto-ojan puistoon ja Pikkukappaleen puistoon osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Kaavassa on annettu katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, 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.

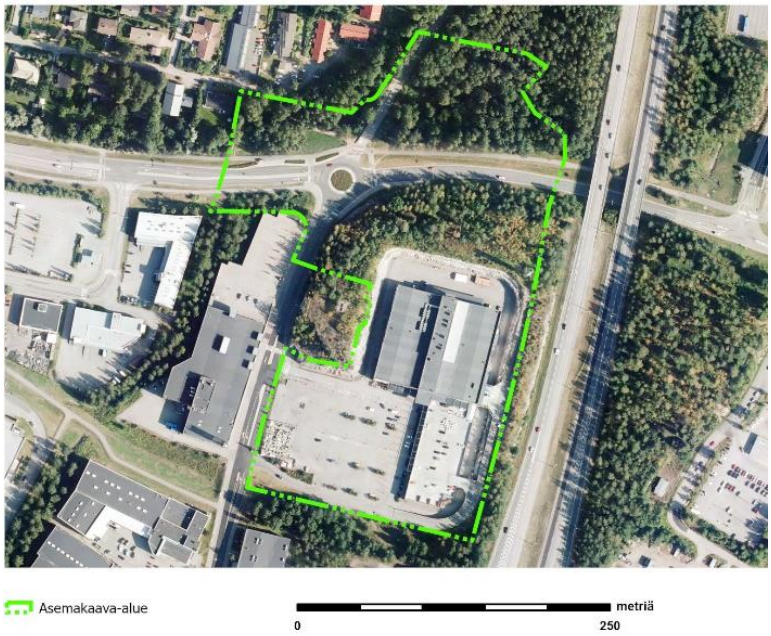
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

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.

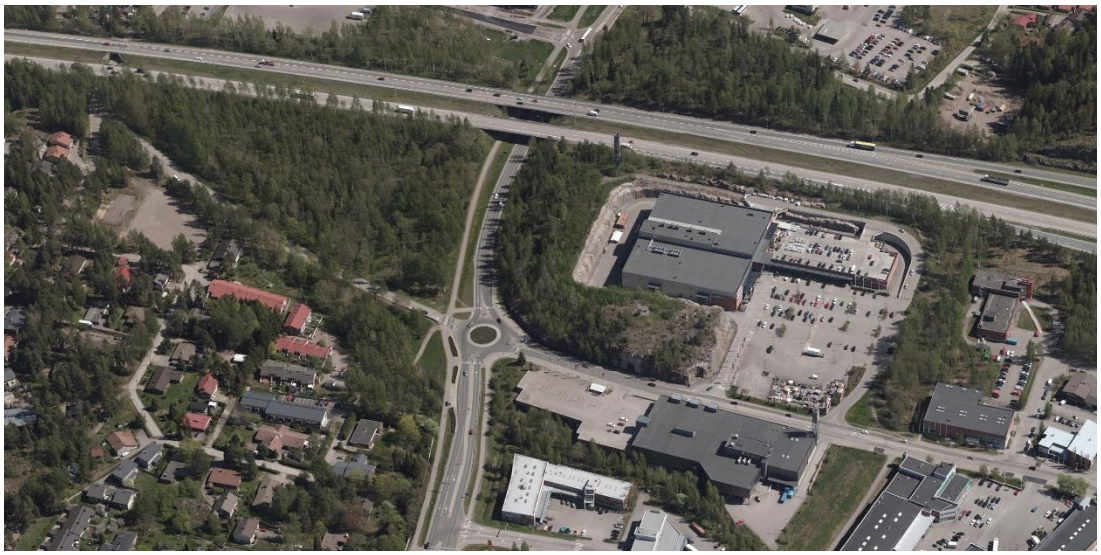


Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

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.

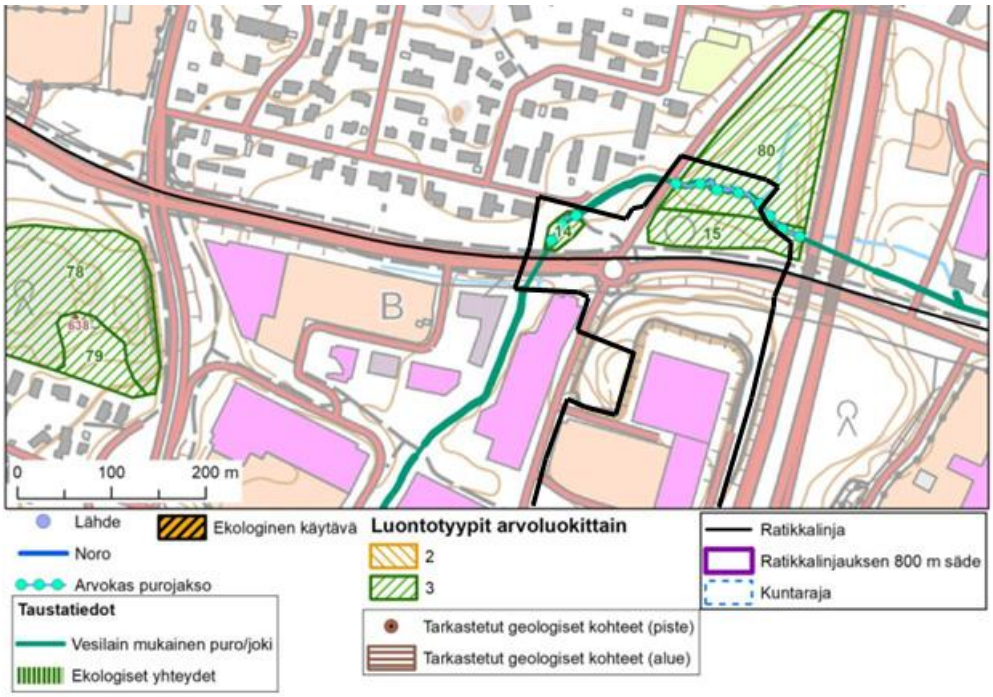
Kaava-alueen luoteiskulmaan sijoittuu arvokas luontokohde **nro 14** eli tuore runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti erittäin uhanalainen luontotyyppi) sekä savimaiden puro (valtakunnallisesti äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi). Alueen rajausperusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttäminen (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

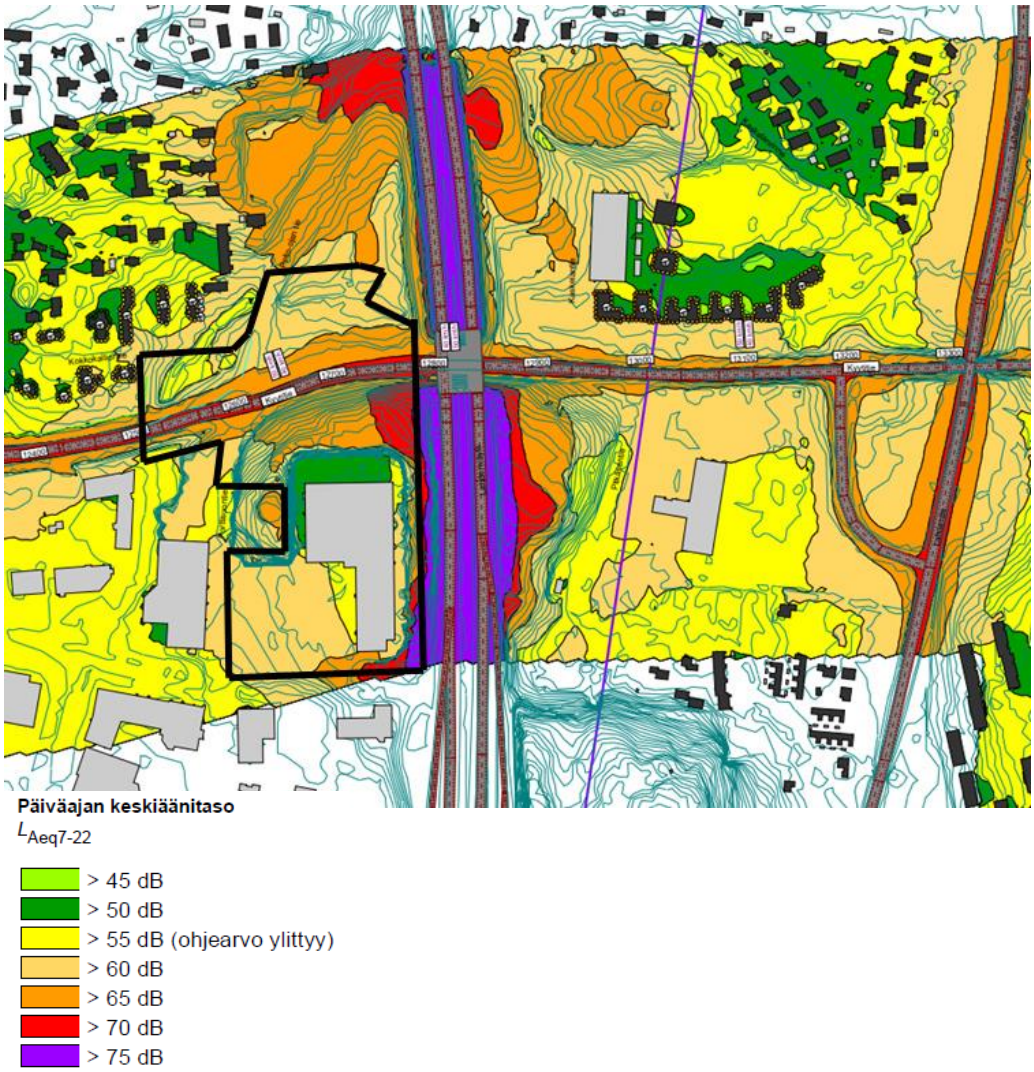
Kaava-alueella kulkee kaukolämpölinjat sekä kaukolämpöveden pumppaamo sekä kaasulinja ja sähkö- ja telekaapeleita. Kaukolämpölinja on sijoitettu Kyytien pohjoispuolelle; pääosin kevyenliikenteenväylän alle. Sähkö- ja telekaapelit kulkevat katualueen etelä reunalla.

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

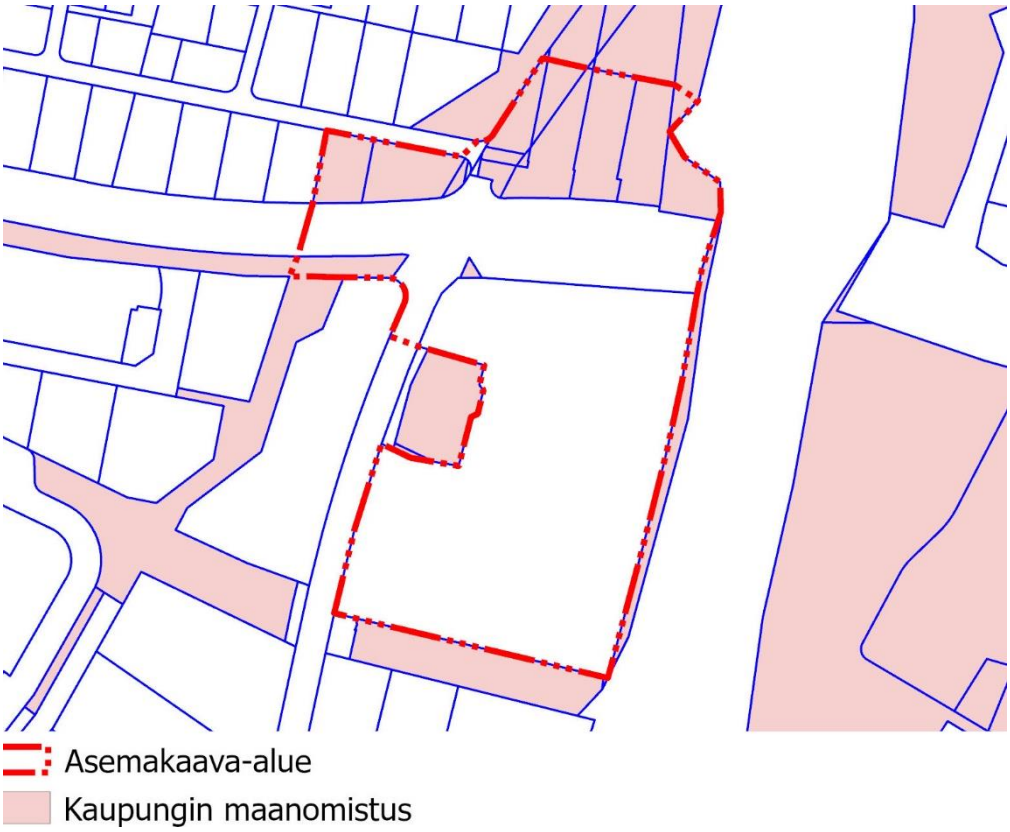
Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen 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

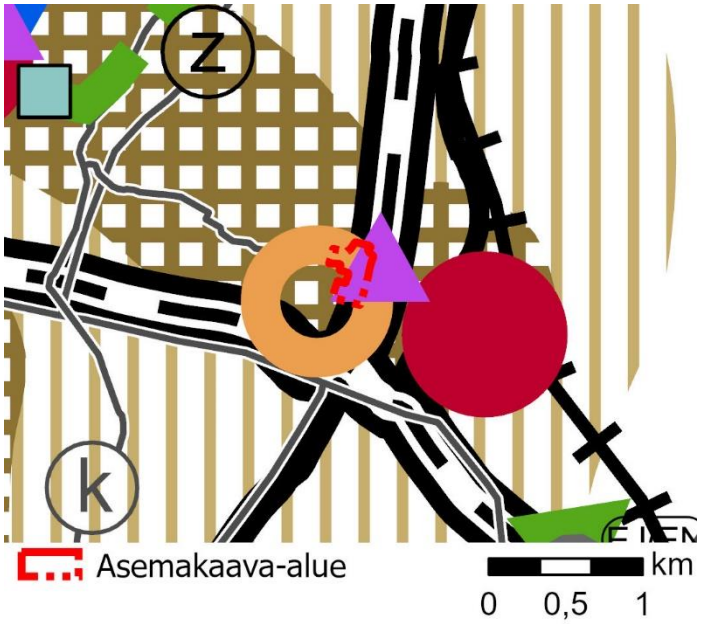
Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

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.

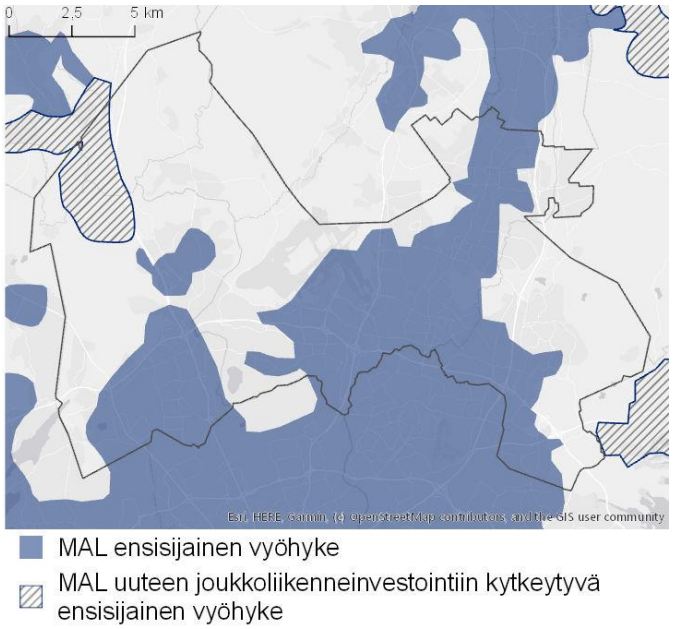


Kuva 10. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä ja kaava-alueen sijainti. Kaava-alue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

MAL 2019 -suunnitelma

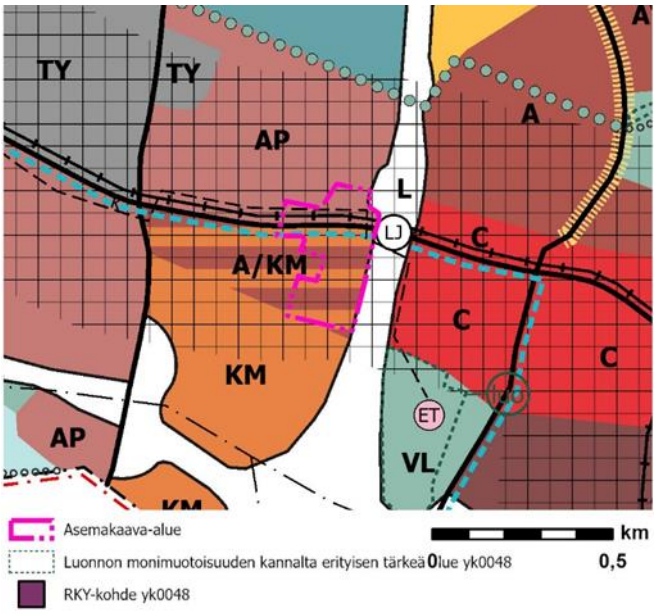
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti 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

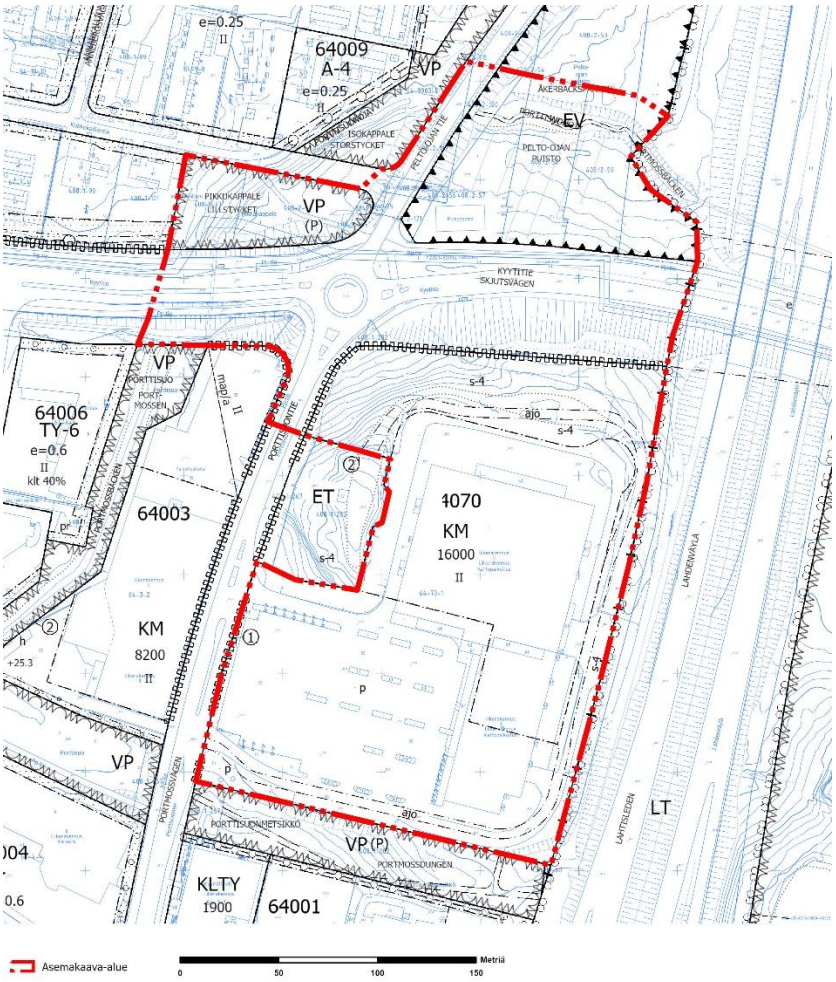


Kuva 12. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

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.

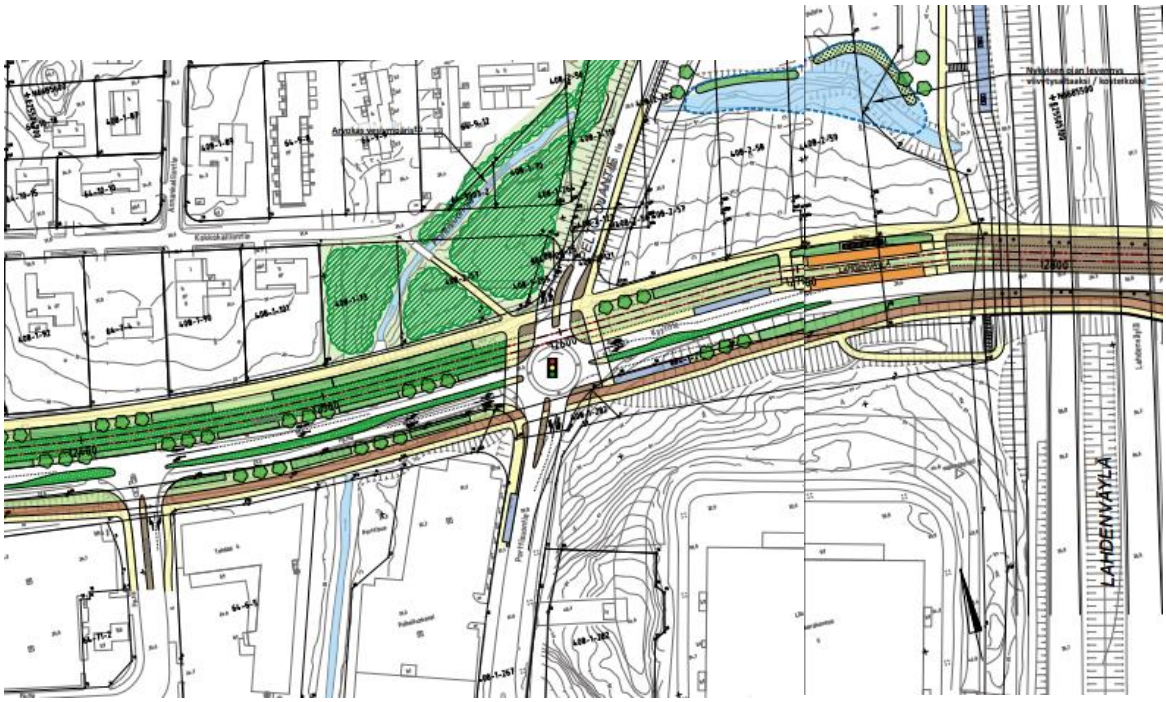
Muut päätökset ja suunnitelmat

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.

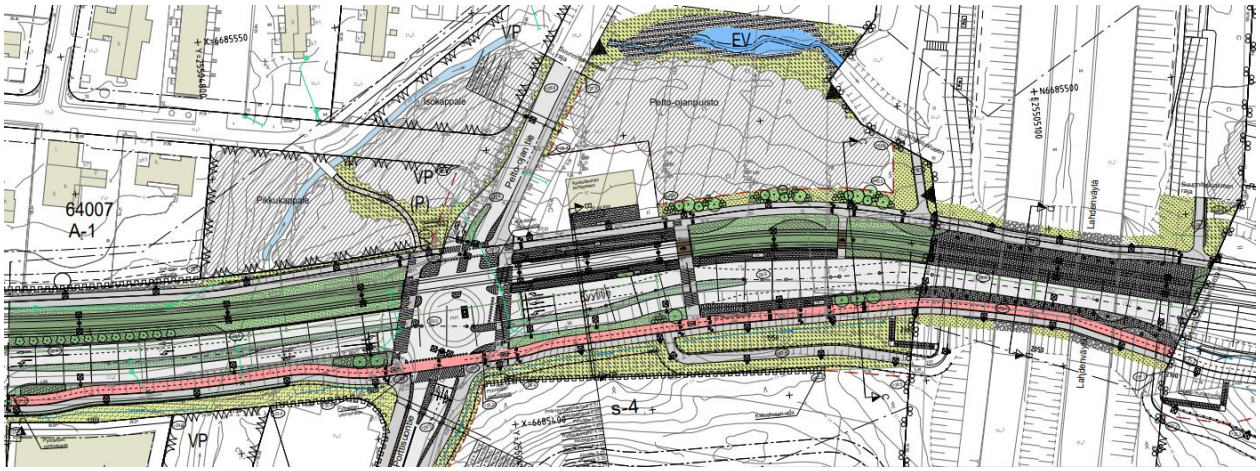
Katu- ja puistosuunnitelmat

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.

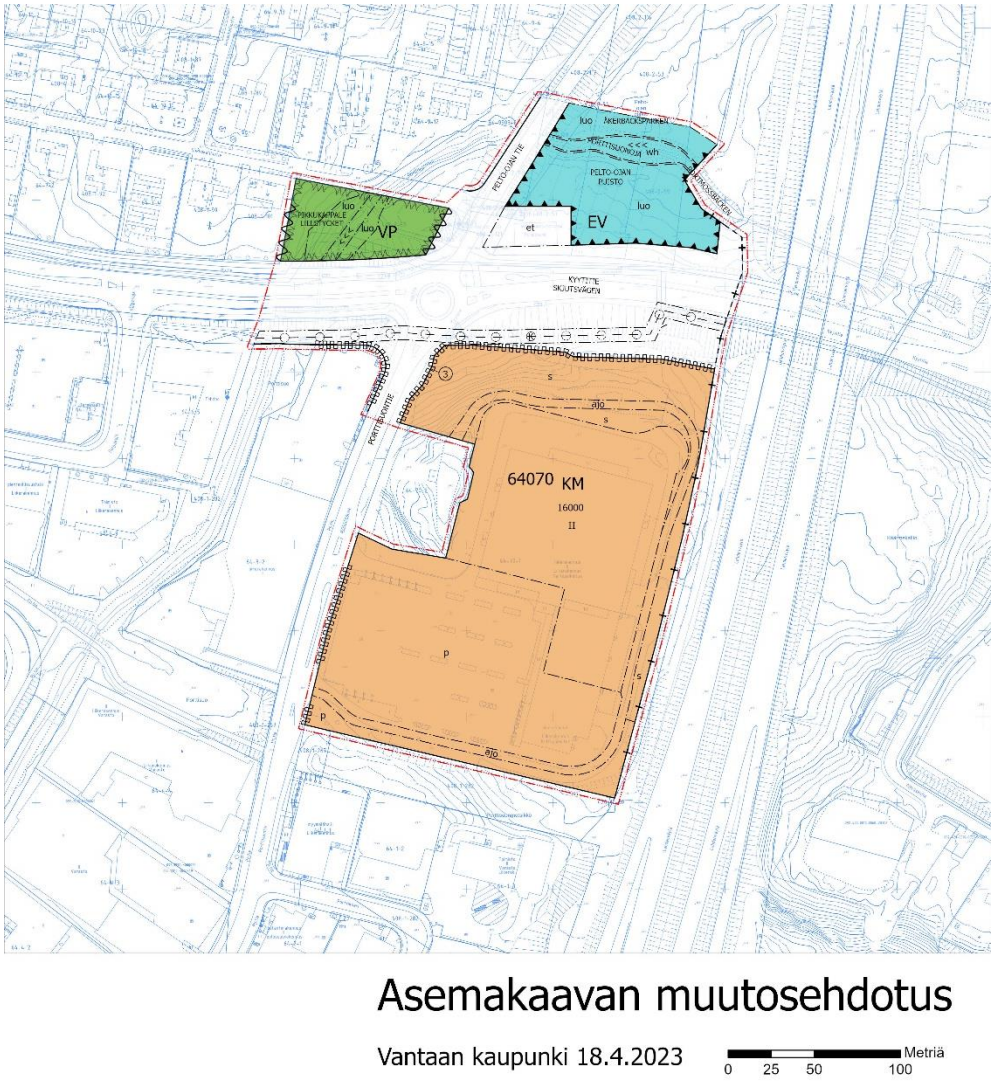
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan suuralueella ja Pelto-ojan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.3.2022.

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.

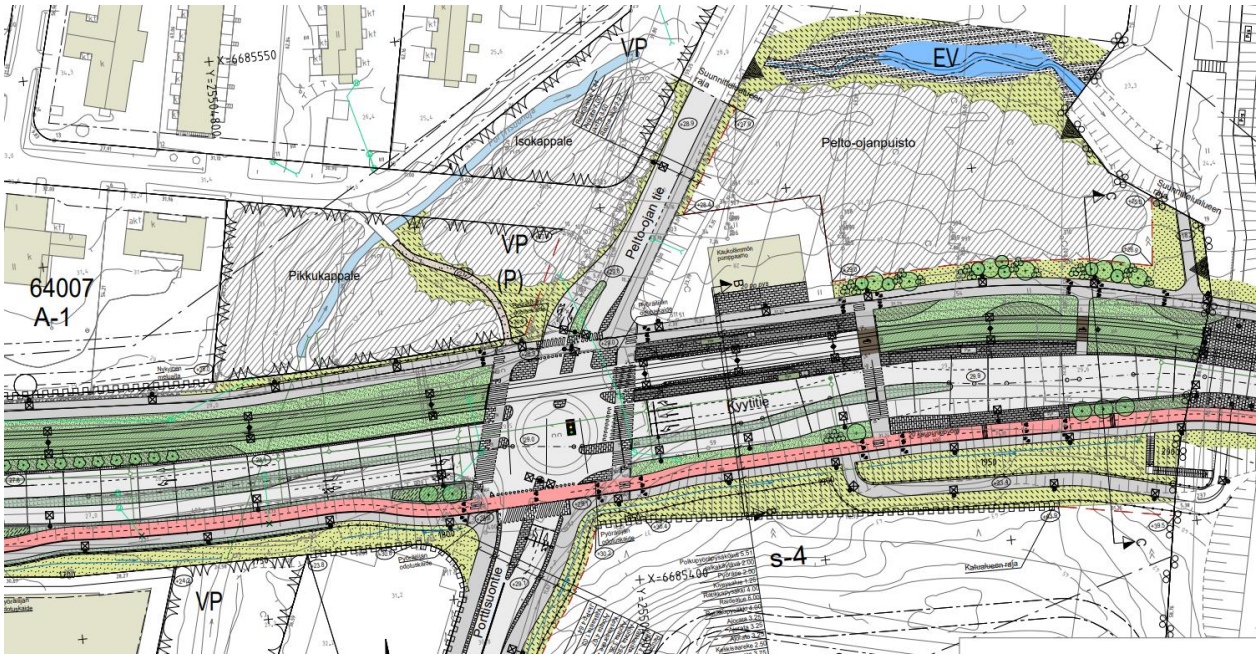
Kaupunkikuva

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.

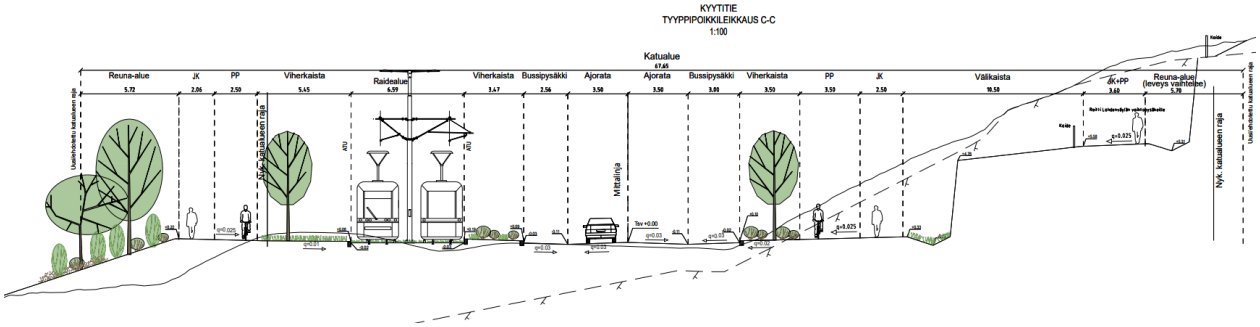
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

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).

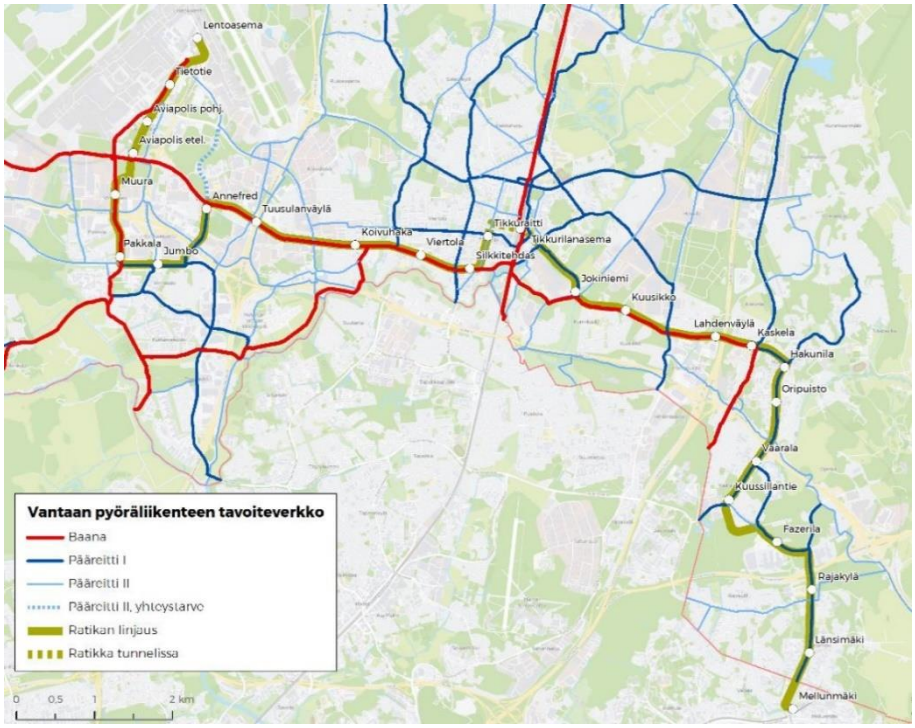
Kävely ja pyöräily

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

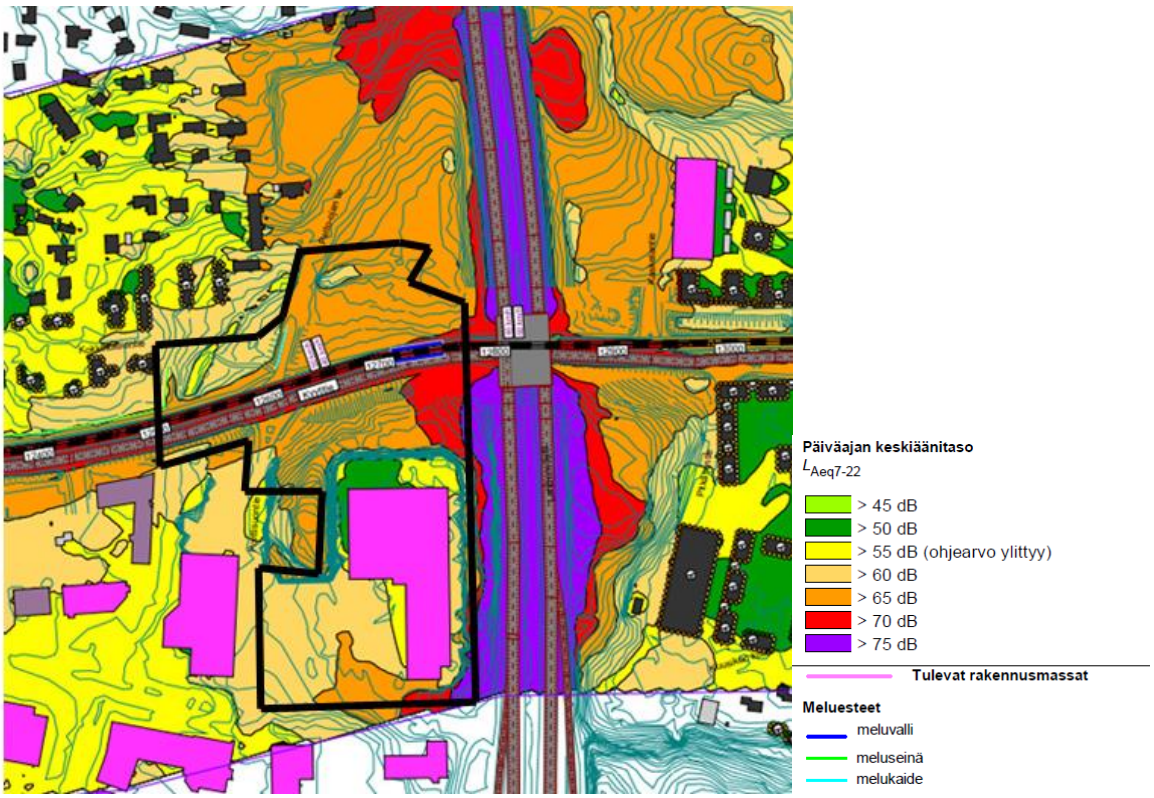
Melu

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.

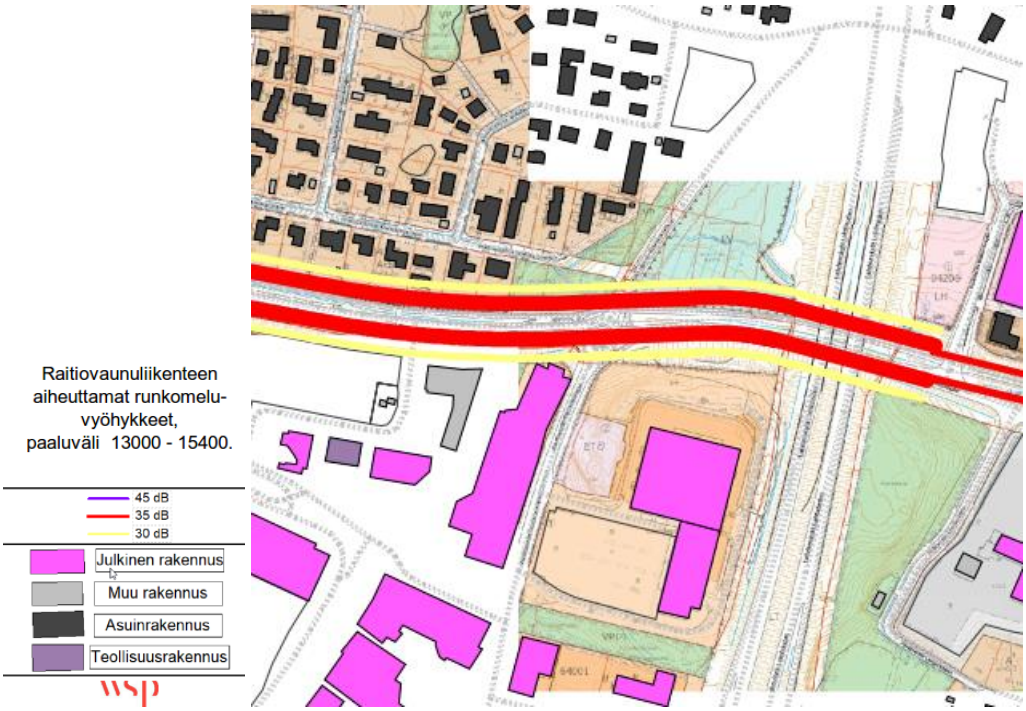


Kuva 20. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Kyytitiellä (Sitowise Oy 31.8.2022). Kuvassa on esitetty myös suunnitellut rakennusmassat.

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**

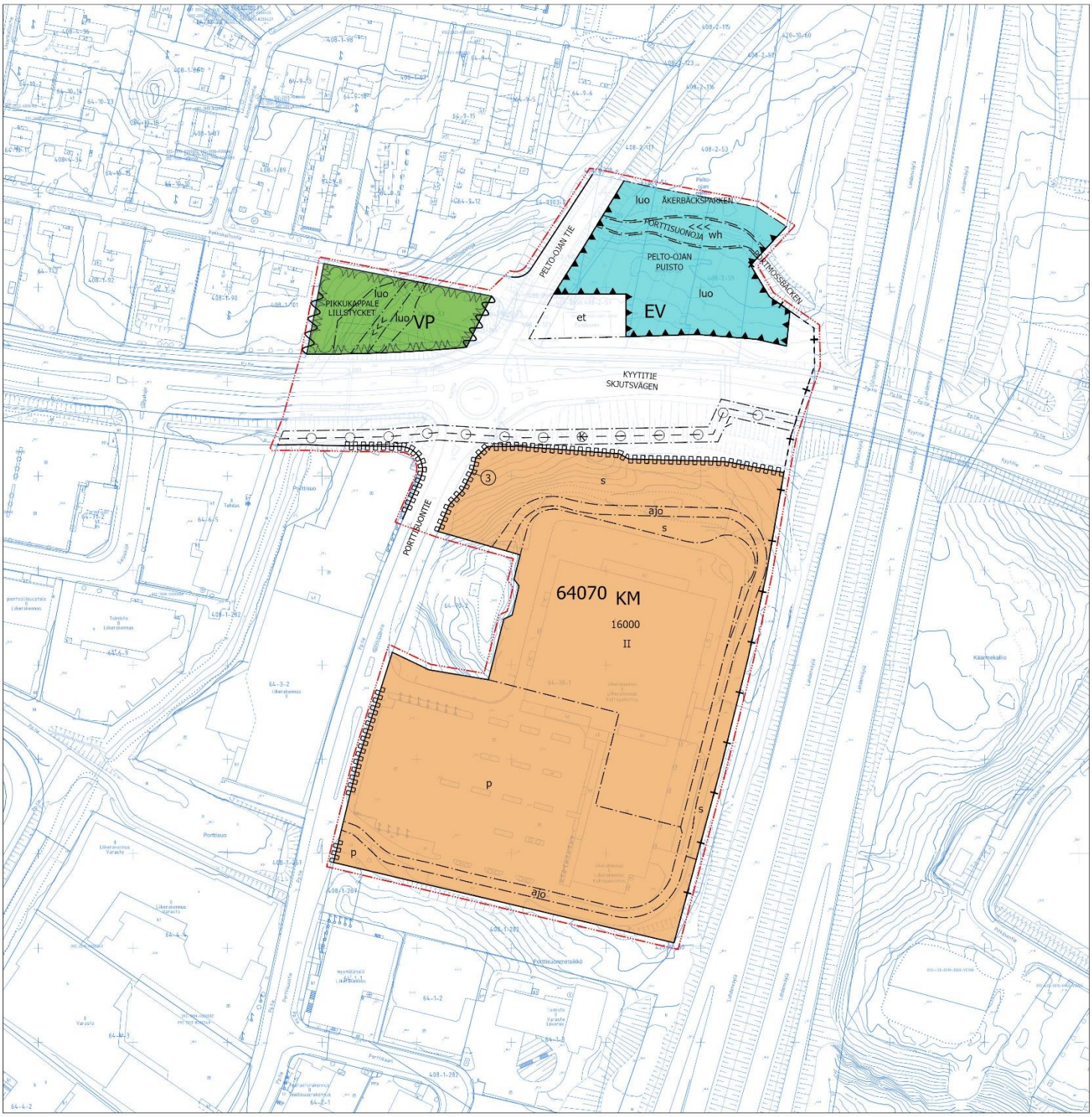
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**7,0704**	**100,0**	**16000**	**0,23**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199	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

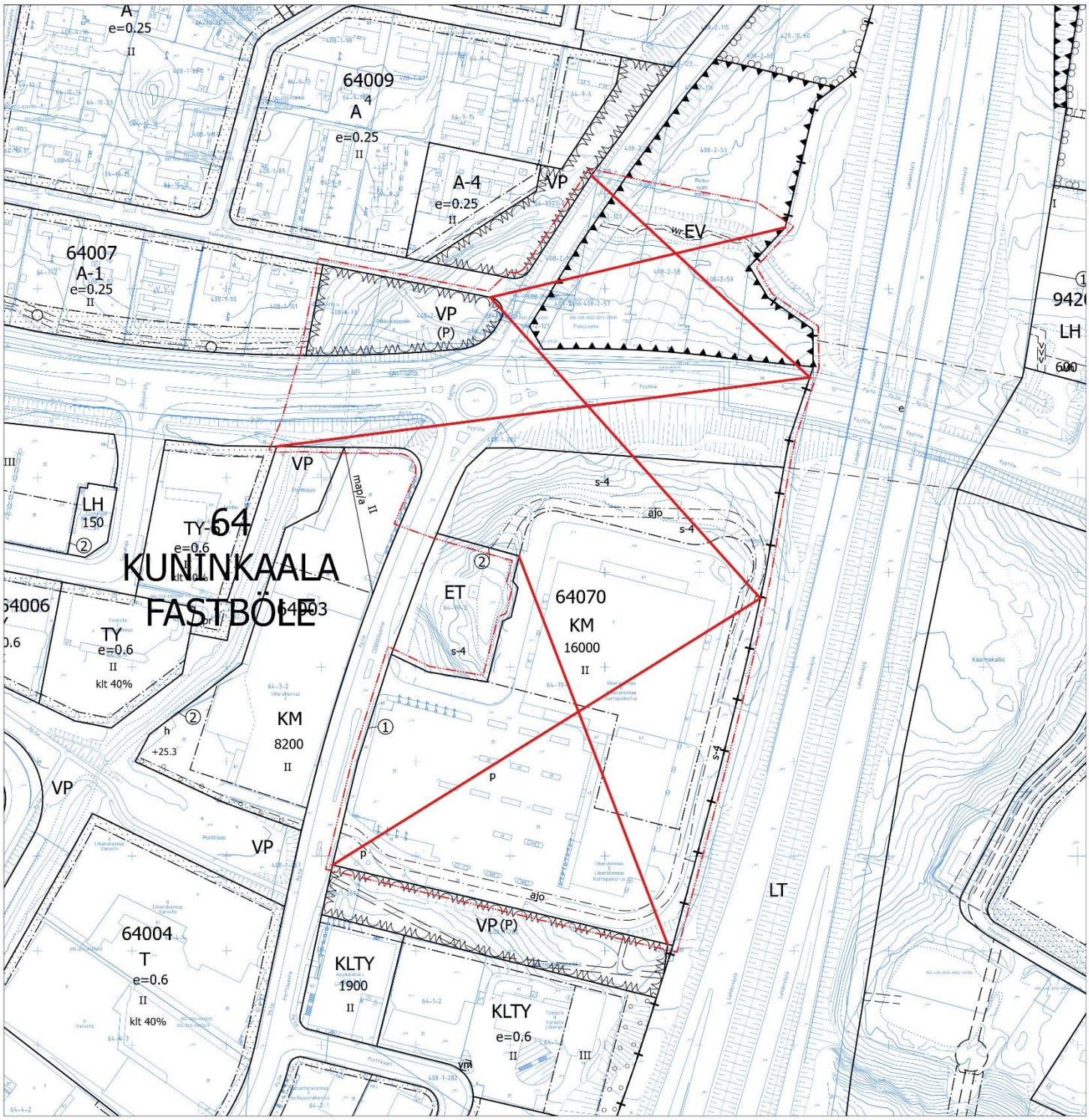
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m^2]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m^2 +/-]
Yhteensä	**7,0704**	**100,0**	**16000**	**0,23**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199	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.

1:2000

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 64070.

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.

20 § **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.

_____

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 20

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.

Behandling:
Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Janne Hartikainen understödd av stadsfullmäktigeledamot Niilo Kärki 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 54 ja-röster och 13 nej-röster, varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att sannfinländarnas fullmäktigegrupp lämnade följande avvikande mening som understöddes av ledamoten Marjo Vacker:

”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."

Bilagor:
– Förslag till detaljplaneändring 18.4.2023
– Detaljplaneändringens beskrivning 18.4.2023
– Utlåtanden och svar 18.4.2023
– Omröstningsrapport FGE 19.6.2023 § 20

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

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 kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 ja katualuetta.

Tonttijaon muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028, 94029 sekä osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032.

1:2000

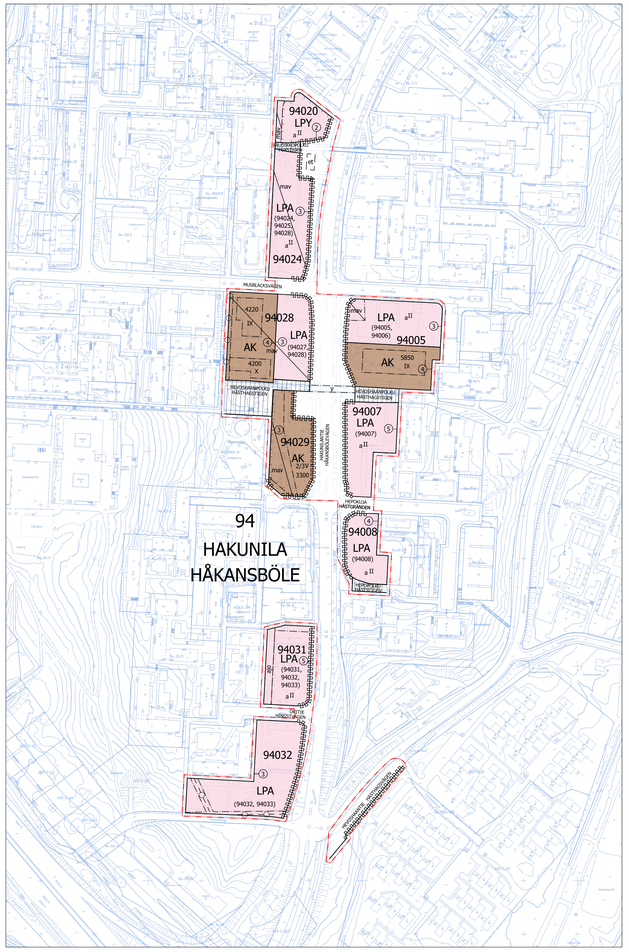
Ändring av detaljplanen

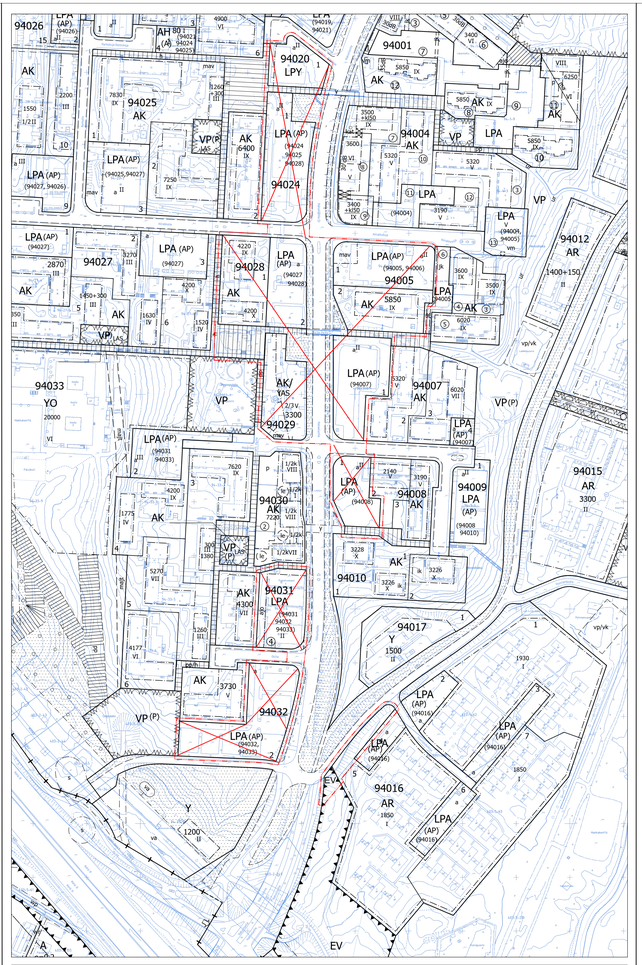
Kvarteren 94005, 94020, 94028 och 94029 samt delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 och gatuområde.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 94005, 94020, 94028, 94029 och delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031 och 94032.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Asuinkerrostalojen korttelialue.

AK

AK-aluetta korttelissa 94005 koskevat määräykset:

Asuinkerrostalojen korttelialueilla saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi tiloja palvelutarkoituksiin kerrosalaltaan enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta. Lisäksi saa asuntokerrostalojen ullakolla sijaustaa talon asukkaiden käyttöön tarkoitettuja sauna-, vaatehuolto- ym. tiloja.

Asuinkerrostalojen korttelialueilla on rakennukset pihamaajärjesteleyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteutettava samanaikaisesti rakennusten kanssa.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

AK-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

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 vastaavantaista rakennusoikeutta ei ole osoitettu erikseen rakennusaloille.

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94028 on rakennukset pihamaajärjesteleyineen 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.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliökilometriä kohti.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

AK-aluetta korttelissa 94029 koskevat määräykset:

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94029 saa rakentaa sosiaalitoinita palvelevia laitoksia ja asuntoloita.

Tontin Hakunilantien puoleiset leikki- ja oleskelualueet on suojattava pohjois-, itä- ja eteläsivulta noin 1 metrin korkuisella liikennemelua estävällä tiivillä aidalla.

Rakennusoikeuden estämättä saa rakentaa ulkovarastoja ja katoksia.

Maanpäällinen kellarikerros on verhoiltava julkisivun tapaan.

Saunan saa sijoittaa ullakolle.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

Tontit on aidattava katua tai muuta yleistä aluetta vastaan puu- tai pensasaidalla.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Rakennusoikeudesta saa 10 % käyttää sellaisina toimisto- työ- ja liiketiloina, jotka eivät häiritse asumista.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94005:

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.

Inom kvartersområdena för flervåningshusen bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarnas planteringar anläggas samtidigt med byggnaderna.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94028:

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.

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 biplatser inte får placeras.

Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94029:

Inom kvartersområde för flervåningshus 94029 får byggas byggnader för social verksamhet och internat.

Tomtens lek- och vistelseområden mot Håkansbölevägen ska skyddas mot trafikbuller längs nor-, öster- och västersidorna med ett en meter högt tätt bullerstaket.

Utan hinder av byggnadsrätten får byggas uteförråd och skärmtak.

Källarvåning ovan markytan ska beklädas såsom fasaden.

På vindvåningen får placeras bastu.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

Tomterna ska mot gatusidan eller mot annat allmänt område inhägnas med trästaket eller häckar.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

Av byggnadsrätten får 10 % användas som sådana kontors-, arbets- eller affärsutrymmen som inte stör boendet.

Autopaikkojen vähimmäismäärät korttelialueilla:

Asunnot	1 autopaikka/asunto
Asuntolat	1 autopaikka/100 k-m²
Kioski	3-5 autopaikkaa
Liiketilat	1 autopaikka/35 k-m²
Sosiaalitoinita palvelevat laitokset	1 autopaikka/100 k-m²
Toimistot	1 autopaikka/35 k-m²

Minimiantalet biplatser i kvartersområden:

Bostäder	1 biplats/bostad
Internat	1 biplats/ 100 m²-vy
Kiosk	3-5 biplatser
Affärslokaler	1 biplats/ 35 m²-vy
Byggnader för social verksamhet	1 biplats/ 100 m²-vy
Kontor	1 biplats/ 35 m²-vy

LPY

Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue.

Kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar.

LPA

Autopaikkojen korttelialue.

Kvartersområde för biplatser.

LPA-aluetta korttelissa 94005, 94007 ja 94008 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti, kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti.

Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti.

Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti.

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti.

LPA-aluetta korttelissa 94024 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteren 94005, 94007 och 94008:

Minimiantalet biplatser utgör:

Bostäder: 1 biplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 biplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 biplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 biplats per 50 m² våningsyta

Konferensrum: 1 biplats per 6 sittplatser

Läroanstalter: 1 biplats per 5 anställda samt dessutom 1 biplats per fem 18 år fyllda studerande.

Konferensrum: 1 biplats per 6 sittplatser.

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94024:

Minimiantalet biplatser utgör:

Affärslokaler, restauranger: 1 biplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 biplats per 50 m² våningsyta

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

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.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

LPA-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti

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.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

60 % av biplatserna ska byggas omedelbart.

Bygglovssektionen kan vid bevillandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av biplatser med högst 5 år åt gången.

Då biplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa biplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Biplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94028:

Minimiantalet biplatser utgör:

Bostäder: 1 biplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 biplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 biplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 biplats per 50 m² våningsyta

Konferensrum: 1 biplats per 6 sittplatser

Då biplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa biplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Biplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Bygglovssektionen kan vid bevillandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av biplatser med högst 5 år åt gången.

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 biplatser utgör:

Asunnot: 1 autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Bostäder: 1 biplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 biplats per bostad

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Affärslokaler, restauranger: 1 biplats per 35 m² våningsyta

Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Kontor: 1 biplats per 50 m² våningsyta

Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti.

Läroanstalter: 1 biplats per 5 anställda samt dessutom 1 biplats per fem 18 år fyllda studerande.

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti.

Konferensrum: 1 biplats per 6 sittplatser.

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geodetik

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.

Mari Jaakonaho, Aluearkkitehti, 31.3.2023 14.25

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 26.4.2023 9.54

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

LPA-aluetta korttelissa 94032 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Asuntolat: 1 autopaikka/100 k-m²

Toimistot: 1 autopaikka/35 k-m²

Liikehuoneistot: 1 autopaikka/100 k-m²

Oppilaitokset: 1 autopaikka/5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka/18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti

Kokoushuoneet: 1 autopaikka/6 istumapaikkaa kohti

Konferensrum: 1 biplats per 6 sittplatser

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94032:

Minimiantalet biplatser utgör:

Bostäder: 1 biplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 biplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 biplats per 35 m² våningsyta

Internat: 1 biplats per 100 m² våningsyta

Kontor: 1 biplats per 50 m² våningsyta

Kiosk: 3-5 biplatser

Läroanstalter: 1 biplats per 5 anställda samt dessutom 1 biplats per fem 18 år fyllda studerande

Konferensrum: 1 biplats per 6 sittplatser

LPA-aluetta korttelissa 94033 koskevat määräykset:

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94033:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Minimiantalet biplatser utgör:

Asunnot: 1 autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Bostäder: 1 biplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 biplats per bostad

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Affärslokaler, restauranger: 1 biplats per 35 m² våningsyta

Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Kontor: 1 biplats per 50 m² våningsyta

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti

Konferensrum: 1 biplats 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.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Bostäder: 1 biplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 biplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 biplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 biplats per 50 m² våningsyta

Konferensrum: 1 biplats per 6 sittplatser

Då biplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa biplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Biplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Bygglovssektionen kan vid bevillandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av biplatser med högst 5 år åt gången.

Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst 5 stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.

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, rakennusalusen 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.

Rakennusala.

Byggnadsyta.

a II

Auton säilytyspaikan rakennusala.

Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.

y

Kadun tai liikennealueen ylittävä kevyen liikenteen yhteys.

Gång- och cykelförbindelse över gata eller trafikområde.

et

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.

ajo

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.

maav

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 biplatser 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 plantecknngar annat bestämts.

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.

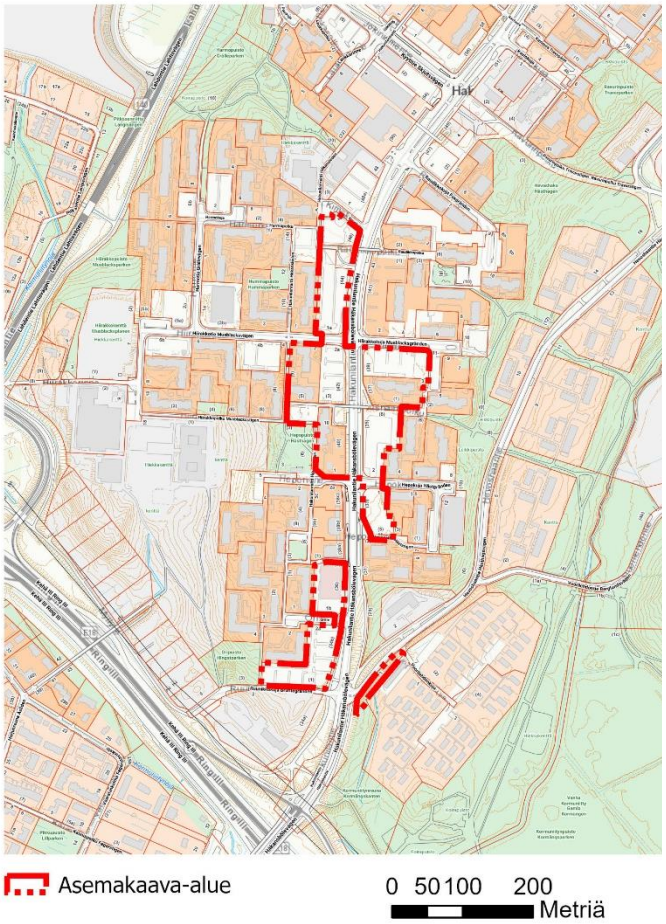
Tonttijaon muutos:

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-

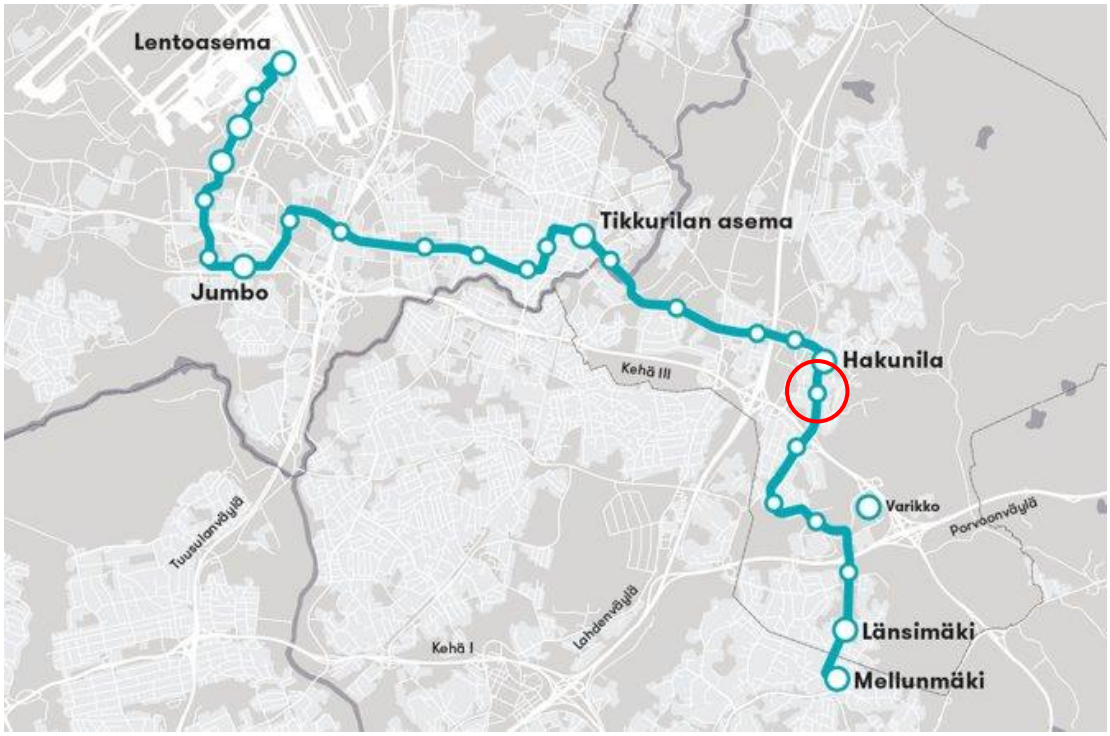
ta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan.

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.

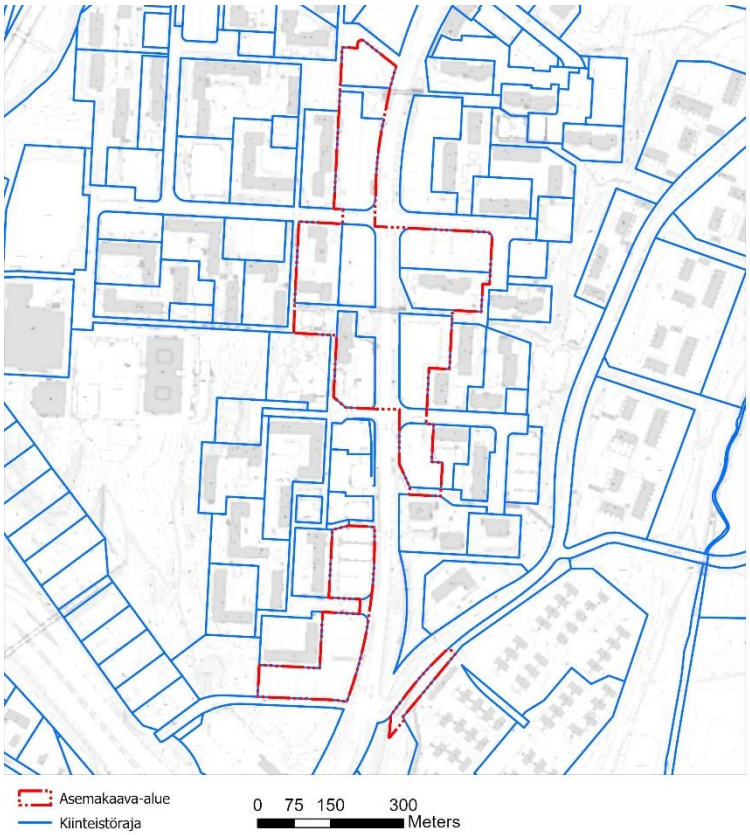
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

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.

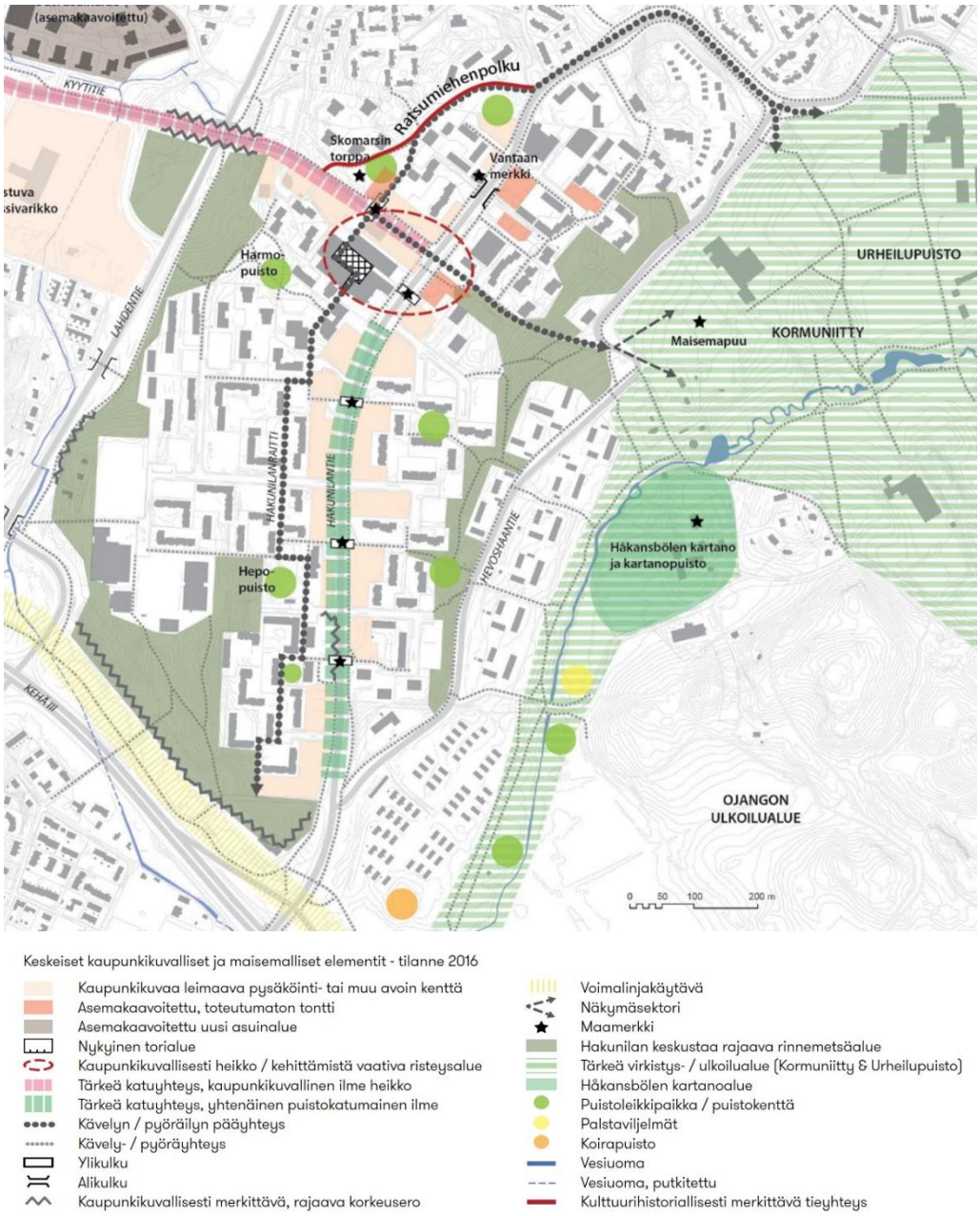
2.1.2 Luonnonympäristö

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.

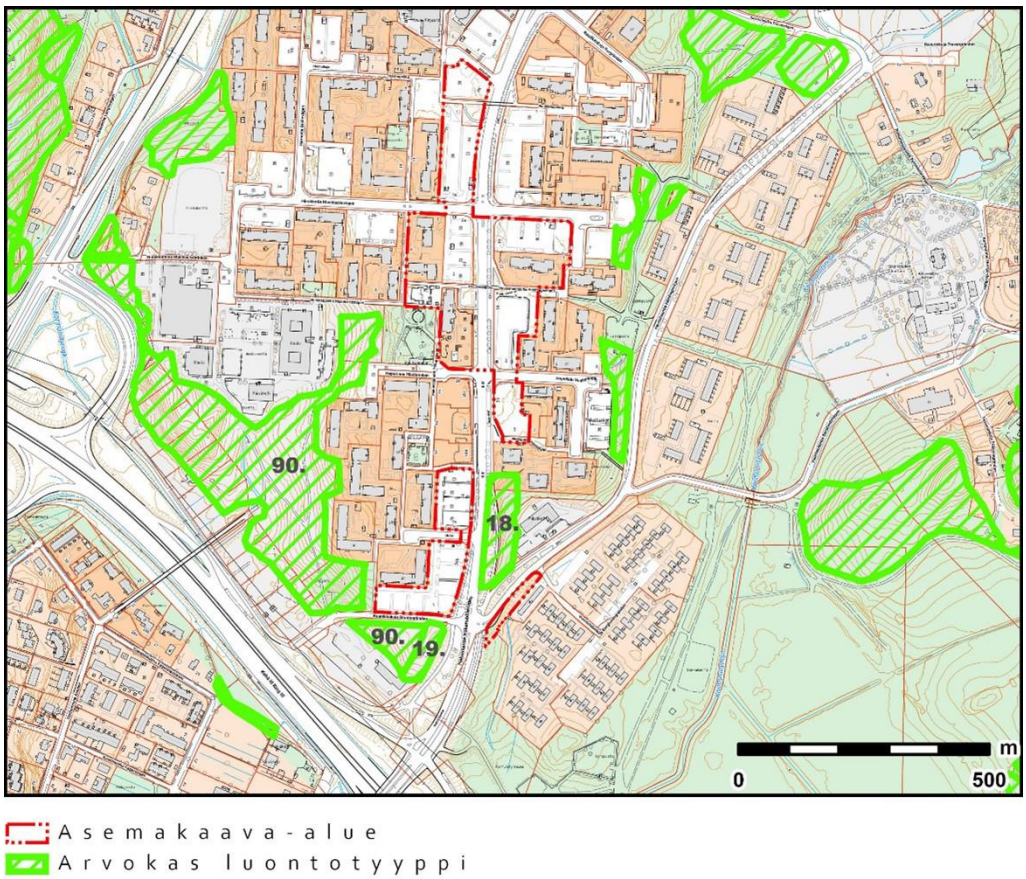
Luonto

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.



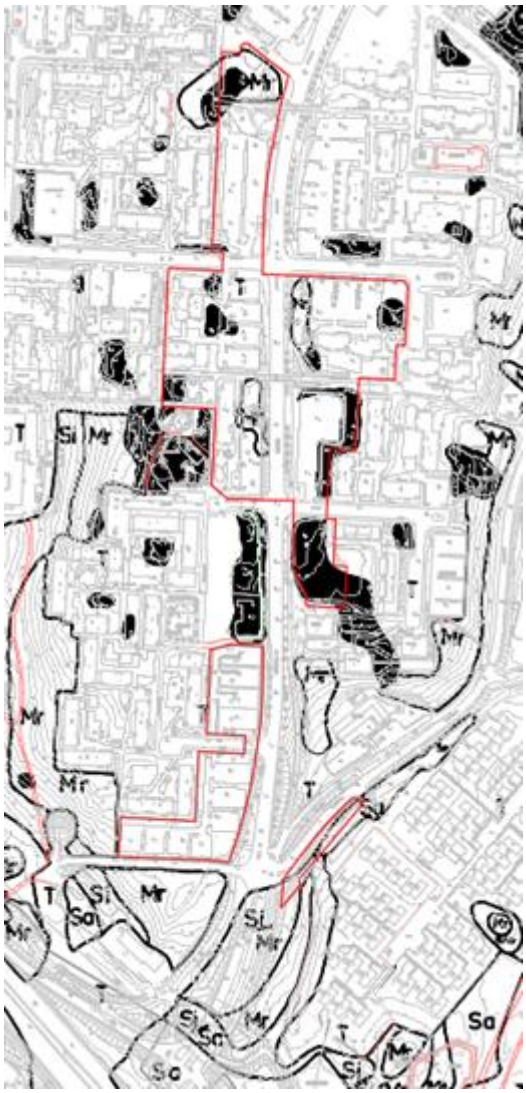
Kuva 6. Alueen läheisyyteen sijoittuvat arvokkaat luontotyyppikohteet. Kohteiden numerointi vastaa luontoselvityksessä 2021 käytettyä numerointia.

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.

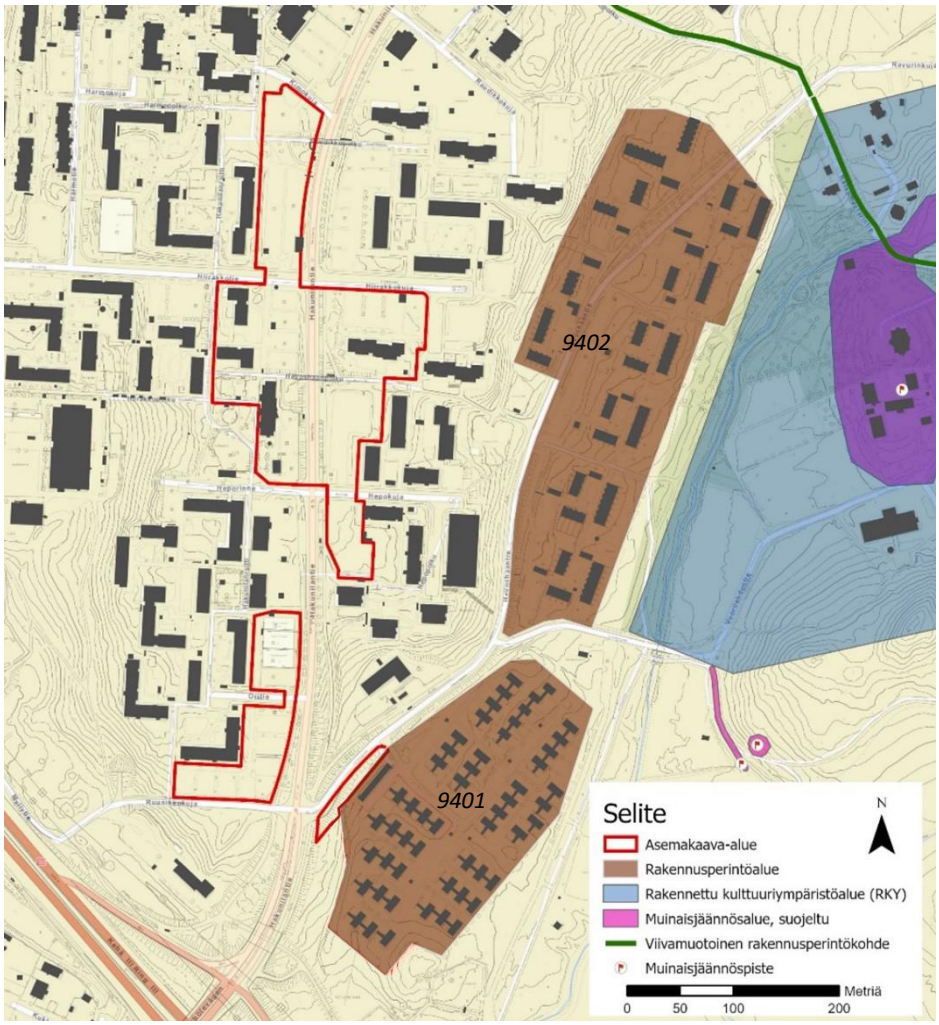
Rakennettu kulttuuriympäristö

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

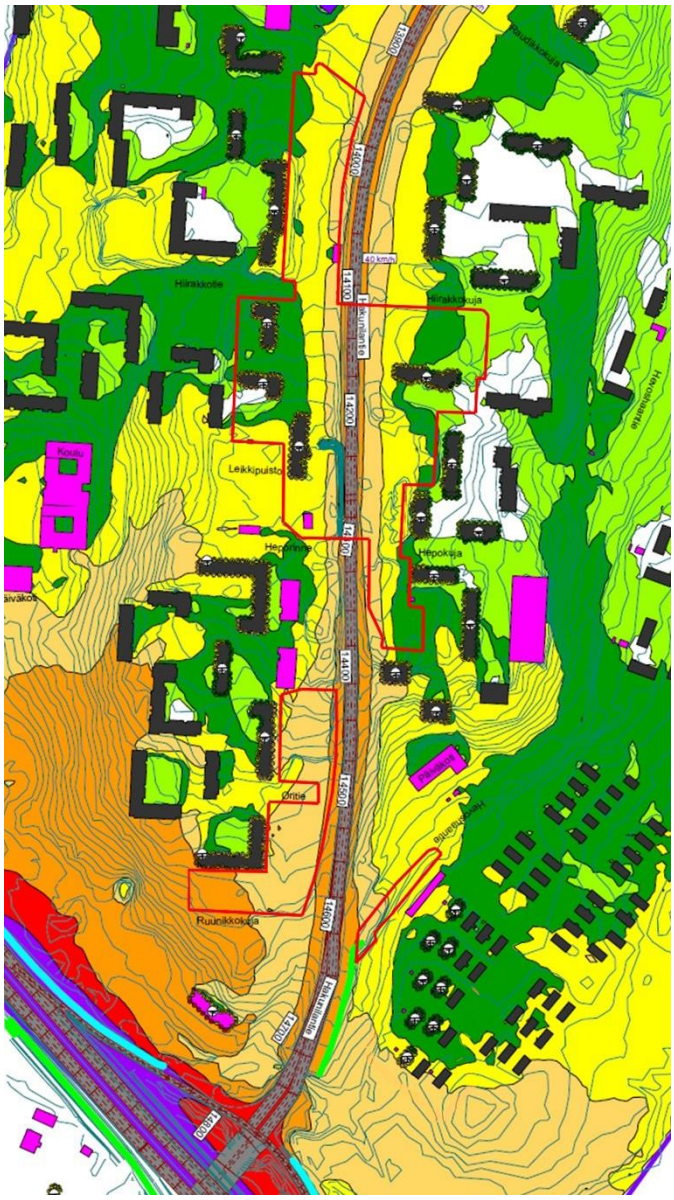
Kaukolämpölinja kulkee Hakunilantien kevyenliikenteenväylän alla.

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)*

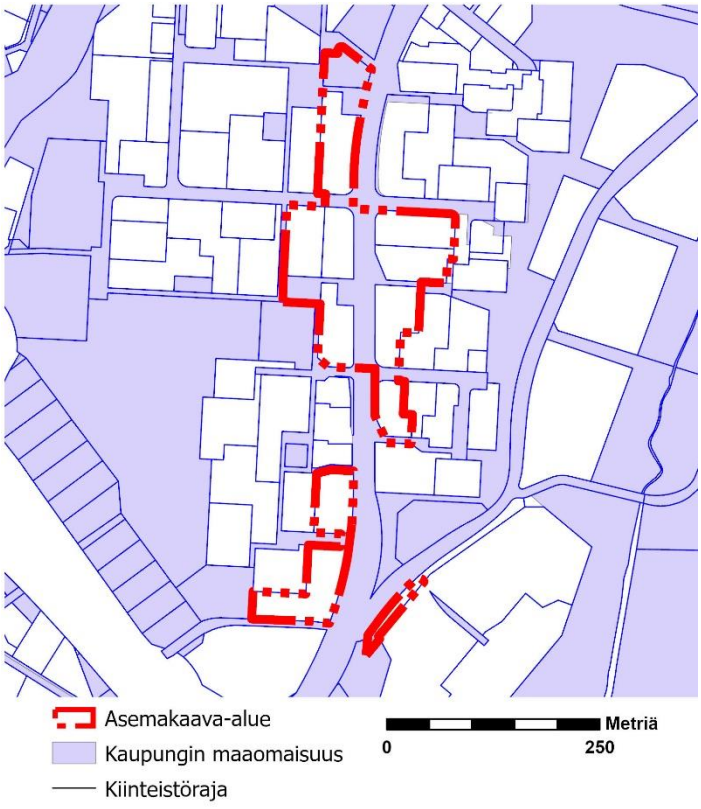
2.1.4 Maanomistus

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

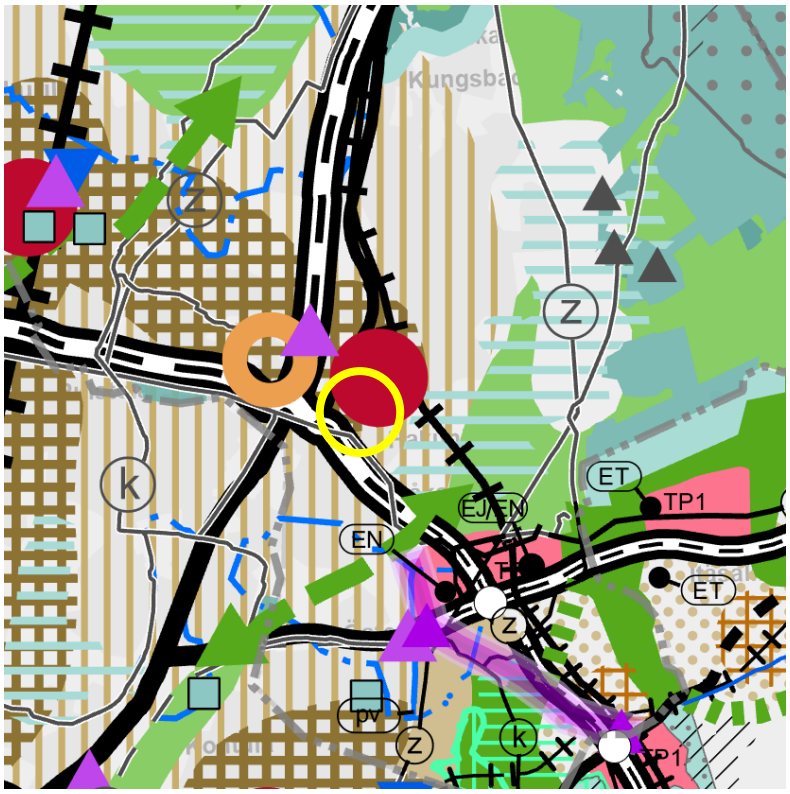
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma.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

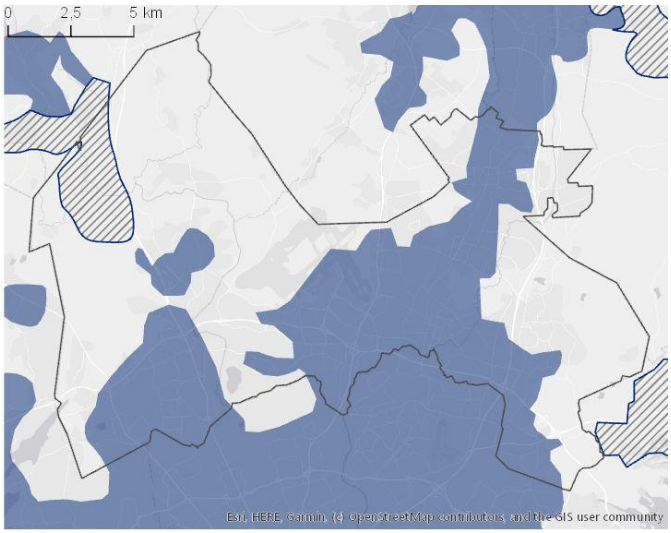
Uusimaa-kaava 2050:ssa suunnittelualue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea ruudukko) sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (vaaleanruskea pystyviivoitus). Hakunilan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnällä. Suunnittelumääräysten mukaan aluetta on kehitettävä 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.

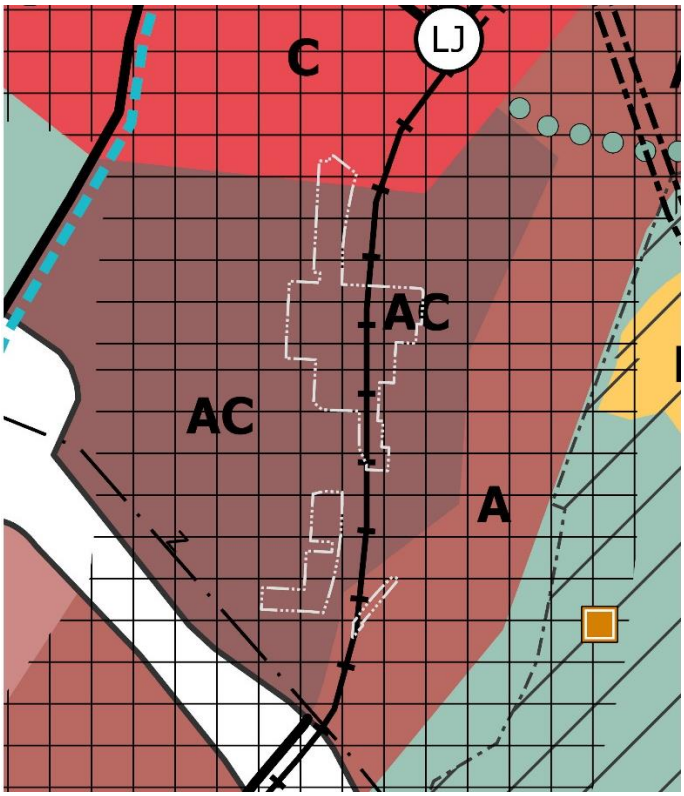
MAL 2019 -suunnitelma



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

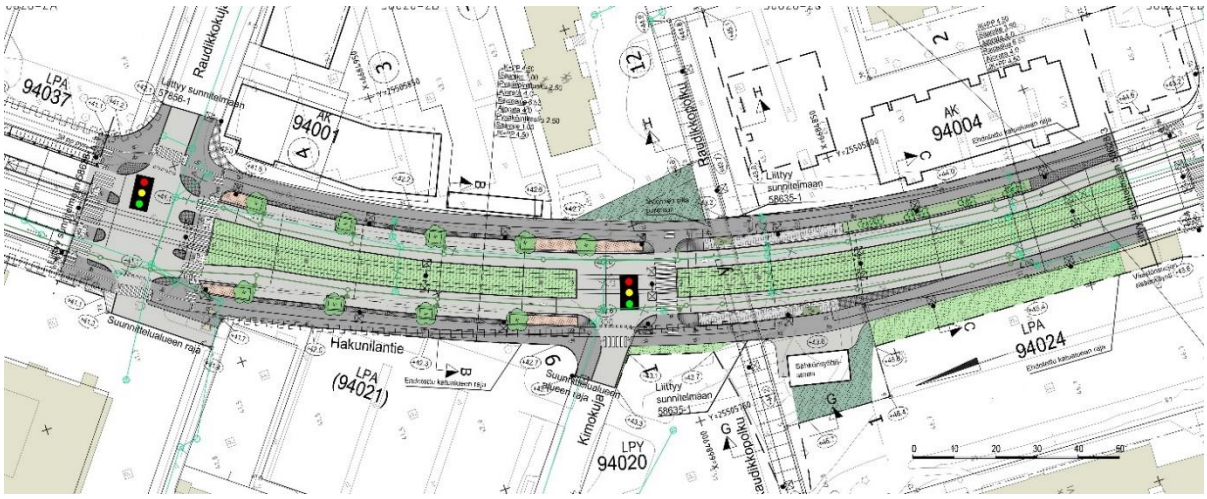
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman 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.

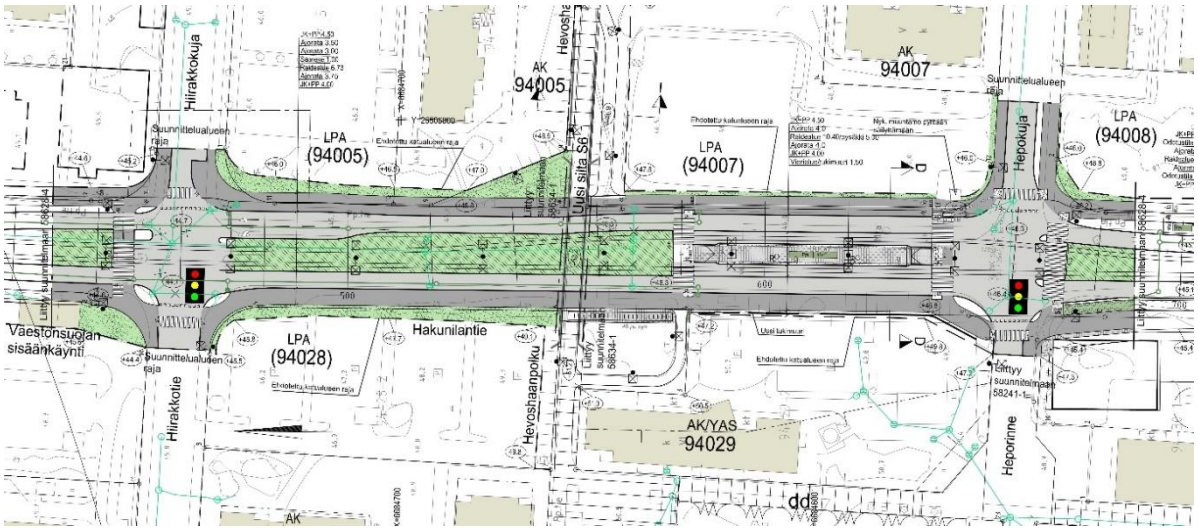
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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.

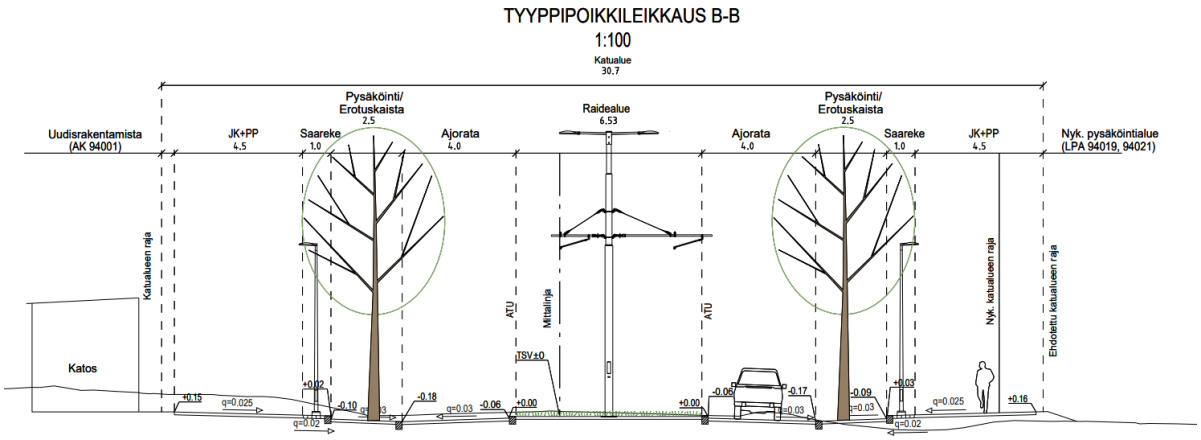
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Hakunilanmäen kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021 ja 7.10.-20.10.2021 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



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.

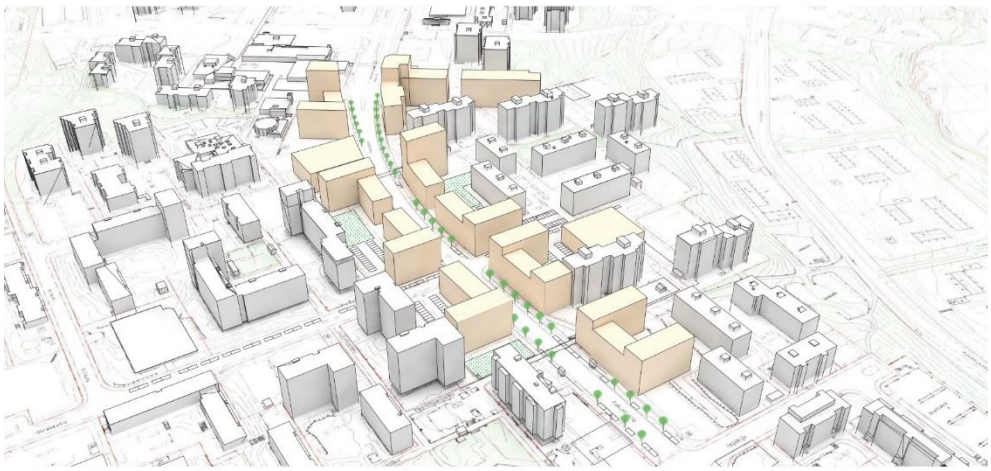
Hakunilan keskustan kaavarunko 2017

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.

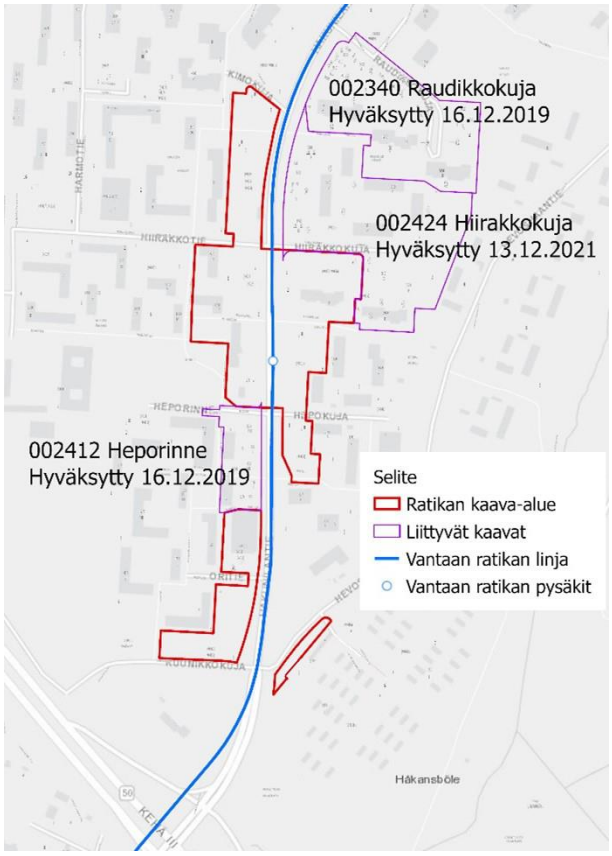
Hakunilan kehityssuunnitelma

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.

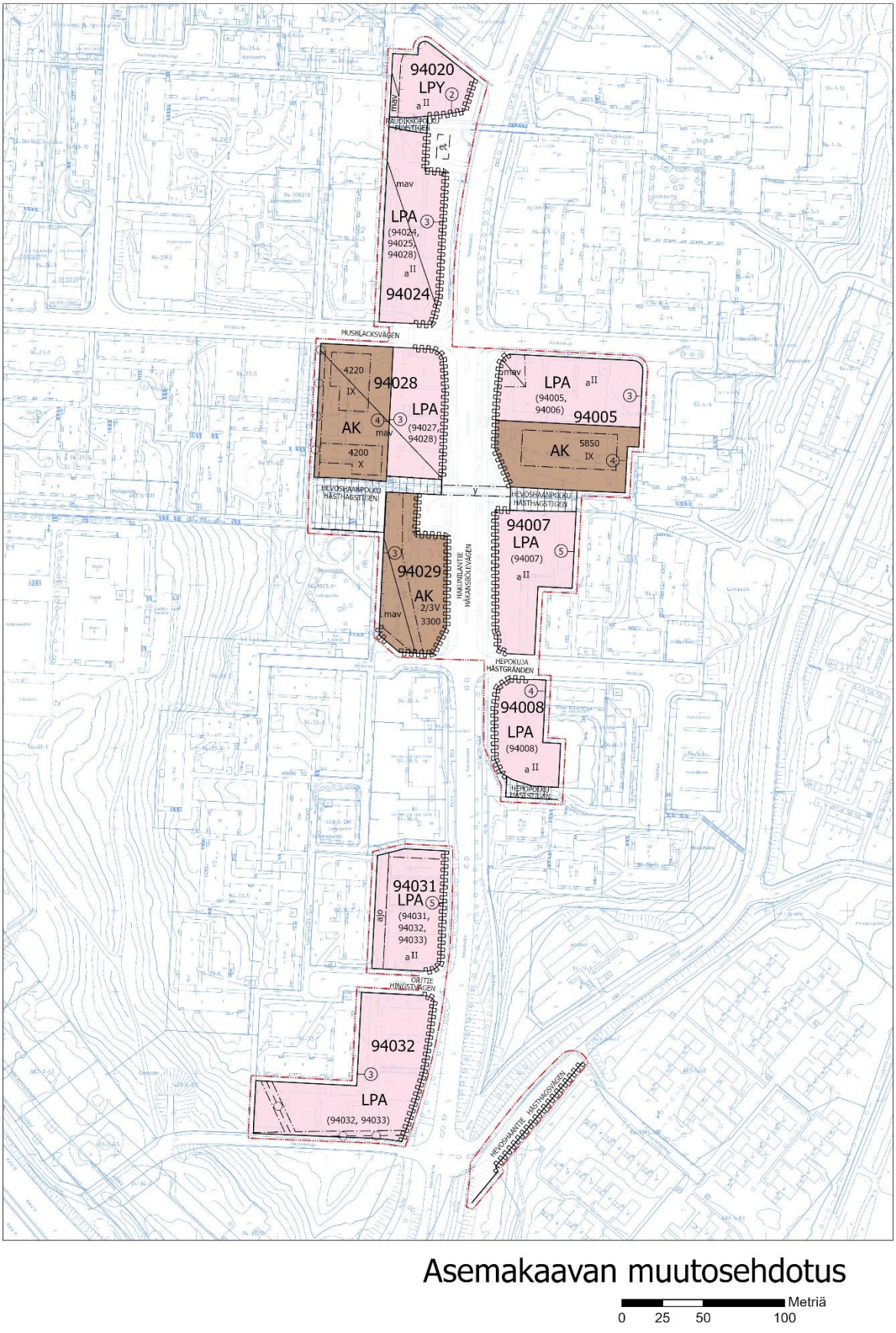
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

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.

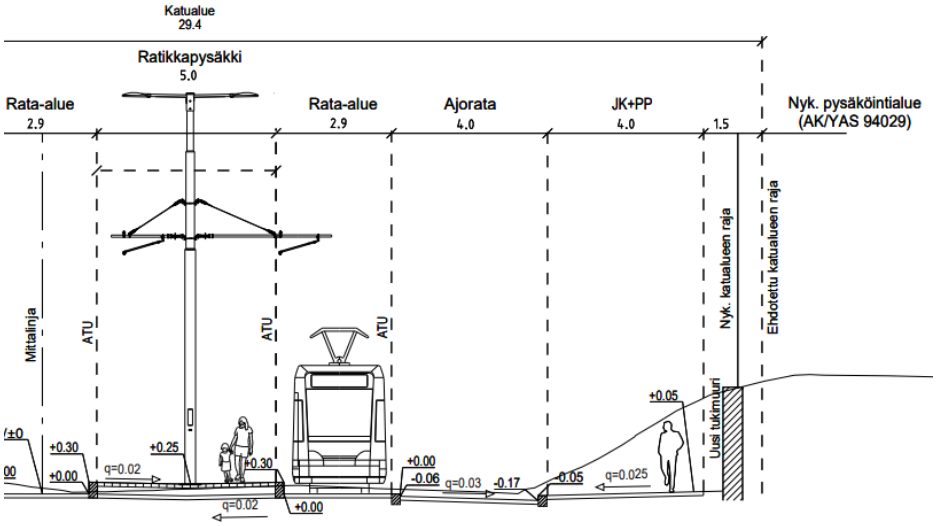
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

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

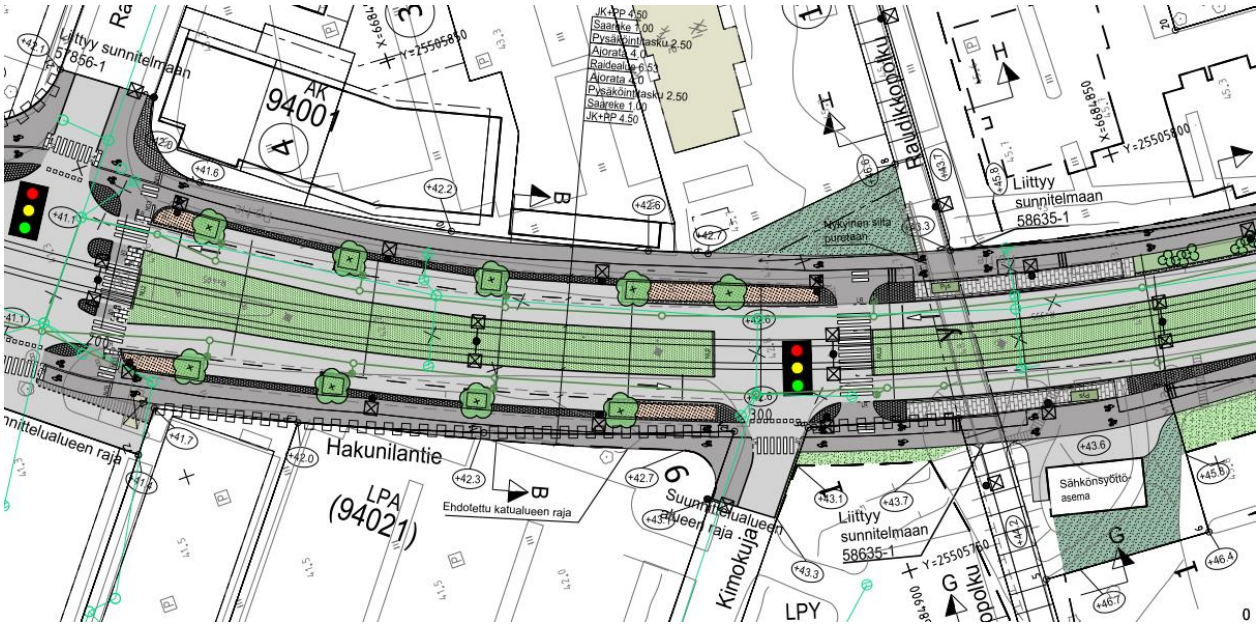
olisi vienyt viereiseltä asuinkorttelilta 94029 huomattavan määrän autopaikkoja. Hevoshaan päiväkodin kohdalla tehdään Hakunilantiellä maanpinnan täyttöä.

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).

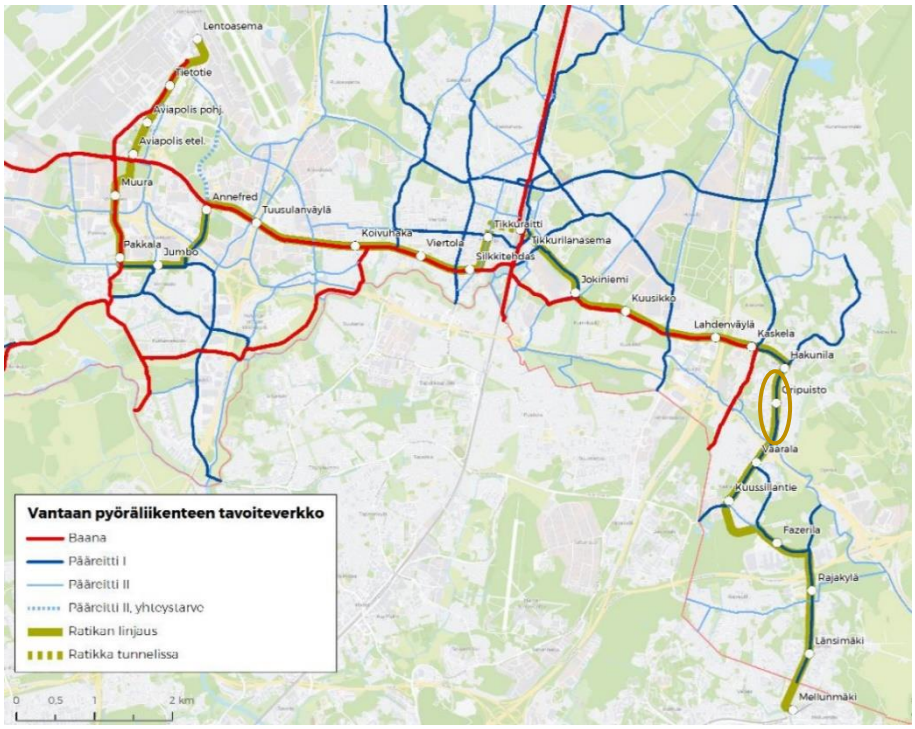
Kävely ja pyöräily

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

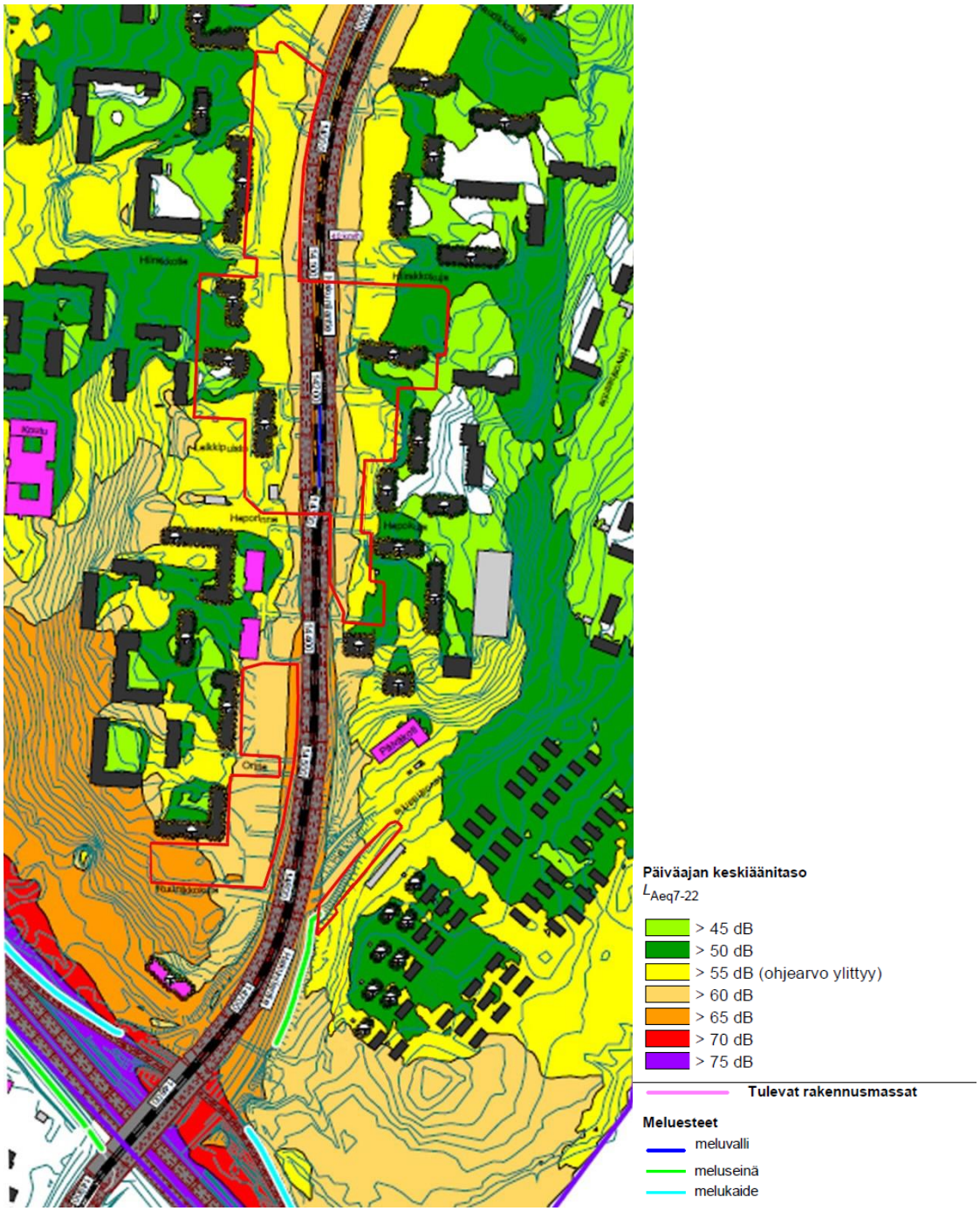
Raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on lähtökohtaisesti tieliikenteen melua alhaisempi. Suoralla osuudella ajettaessa merkittävin melun aiheuttaja on pyörän ja kiskon kontaktista aiheutuva vierintämelu, joka on tyypiltään tasaista. Ristikoiden ja vaihteiden kohdalla melu voi olla kolinatyyppistä 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)*

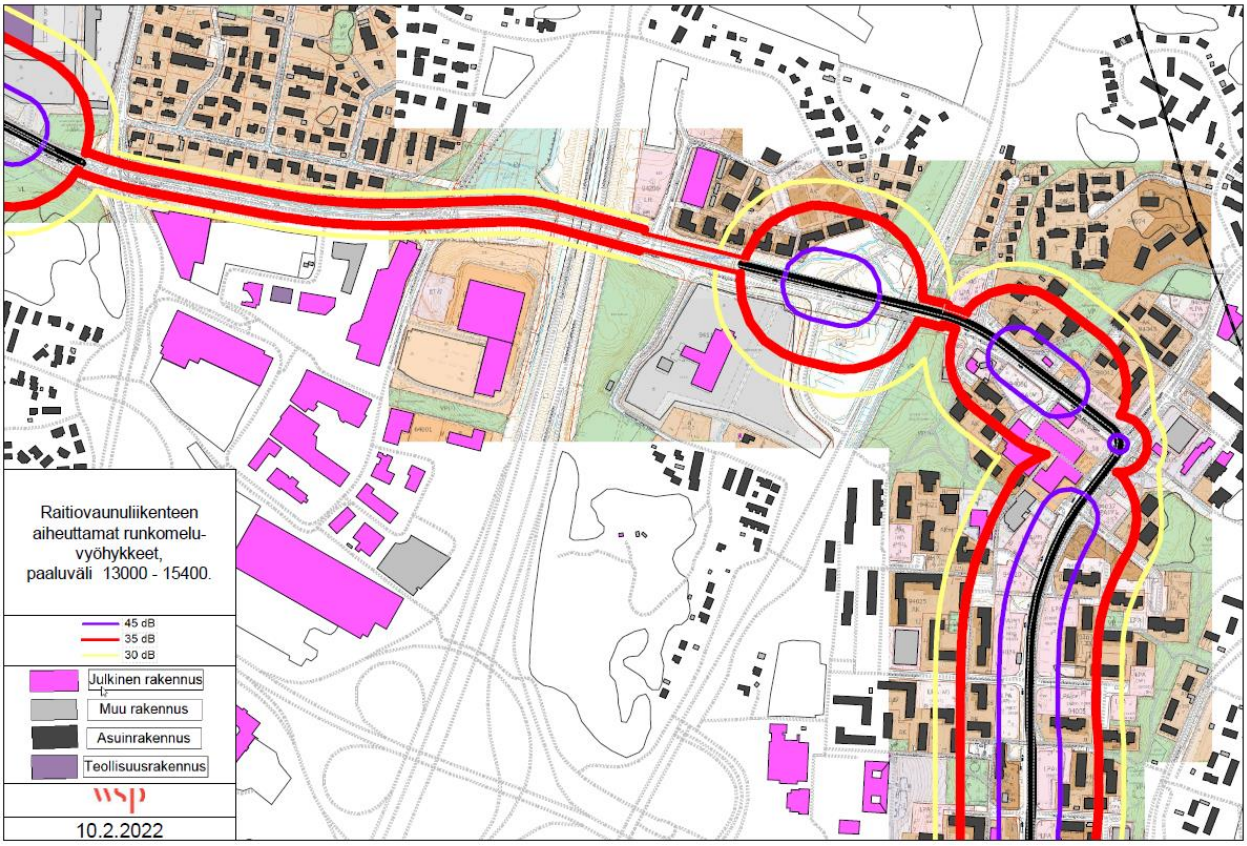
Rakennusten julkisivuihin kohdistuvia melutasoja on tarkisteltu meluselvityksessä määriteltyjen tieliikennemelun ja raitiotien ennusteliikenteen enimmäisäänitasojen perusteella. Tarkastelun perusteella asemakaavassa mukana olevien kortteleiden, joille on voimassa olevassa asemakaavassa annettu määräys 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						

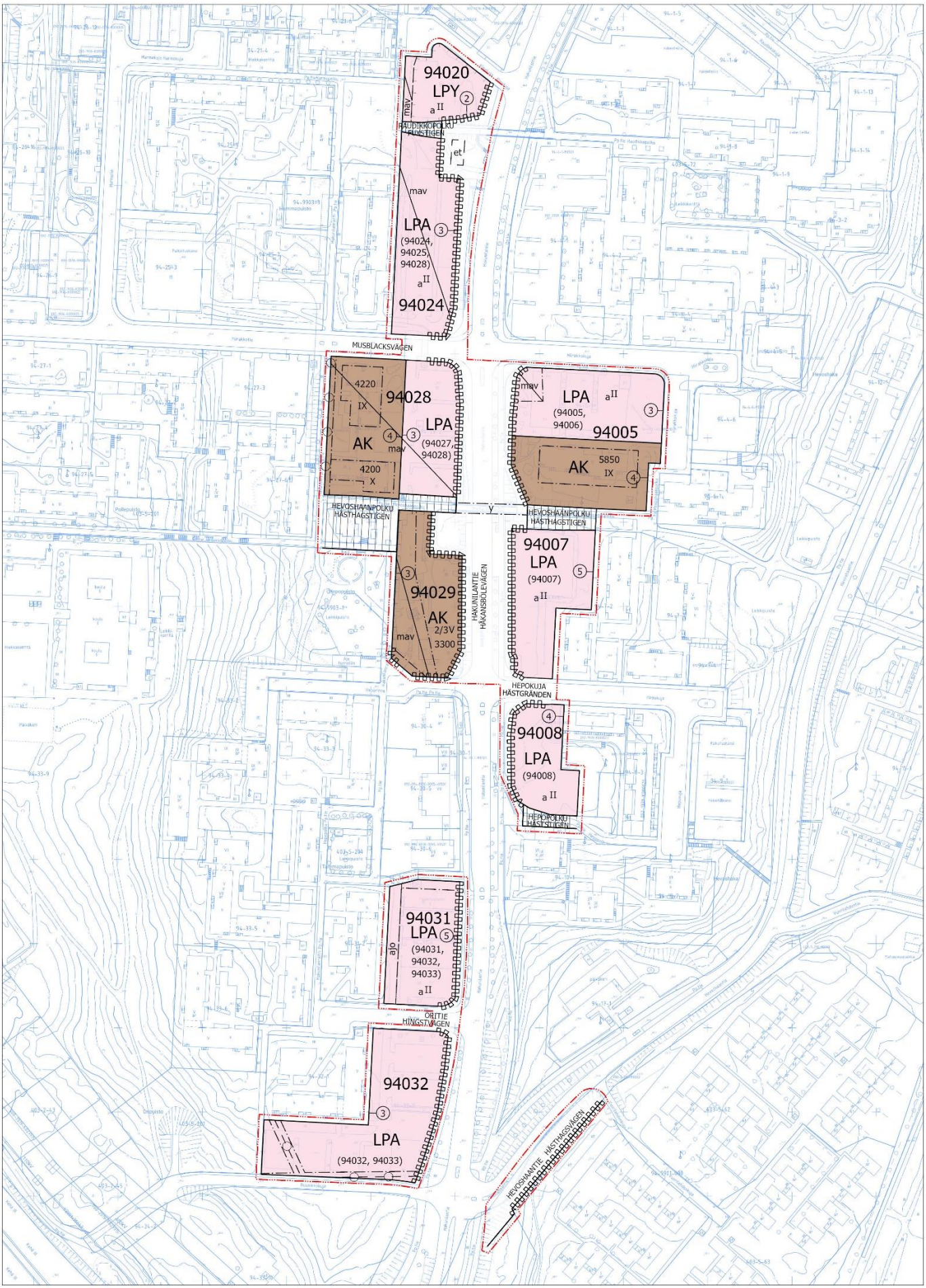
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,2280**	**24,6**	**0**	**-0,1143**	**0**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

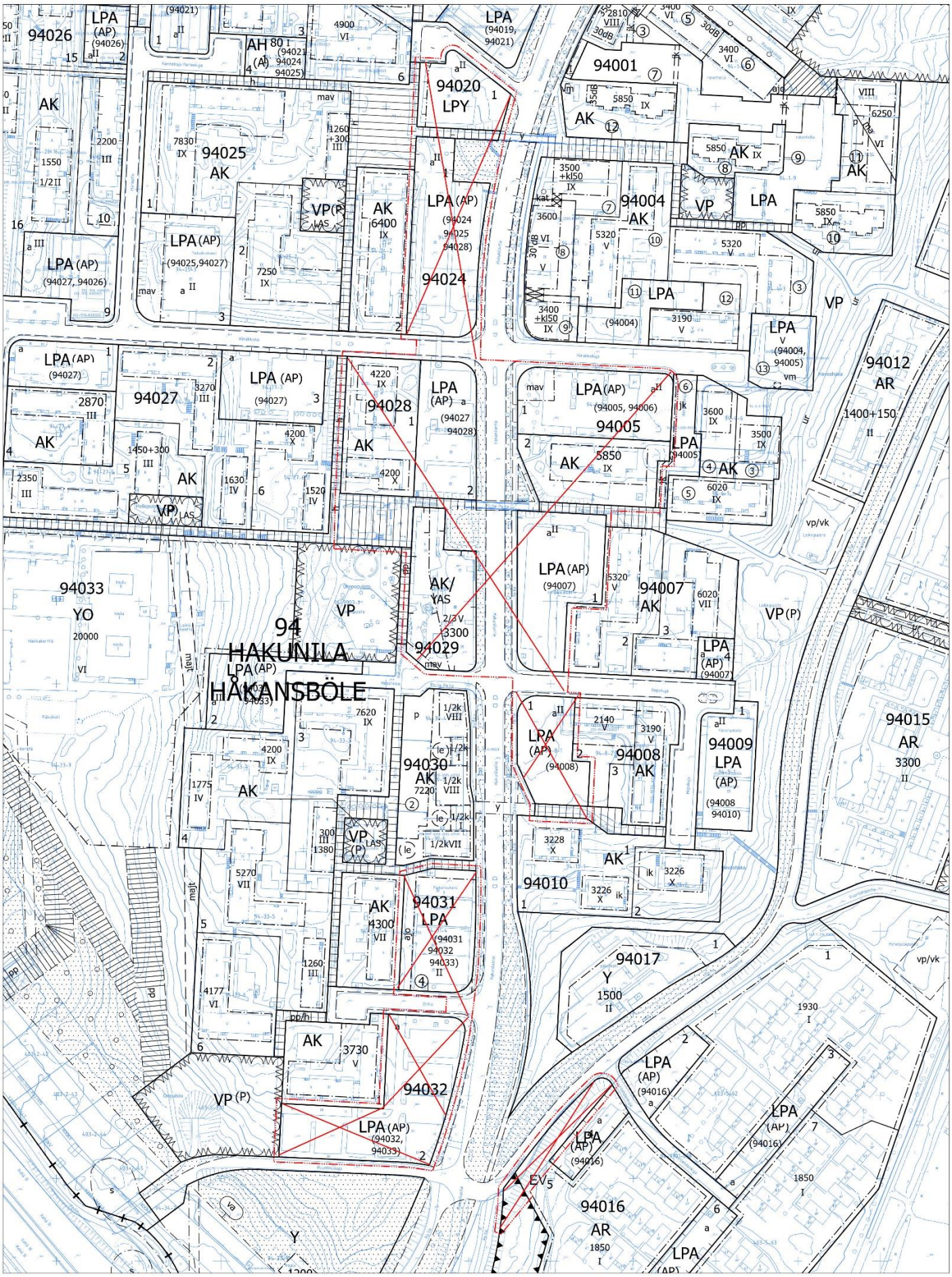
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**4,9938**	**100,0**	**14270**	**0,29**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	1,0228	20,5	14270	1,40	-0,1143	0
AK/YAS	0,0000		0		-0,3416	-3300
AK	1,0228	100,0	14270	1,40	0,3217	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
94026
94025
AK
94027
94028
94029
94030
94031
94032
94024
94020
LPY
94001
94004
94005
94007
94008
94009
94010
94012
AR
1400+150
94015
AR
3300
94016
AR
1850
94017
Y
1500
LPA (AP)
VP
VP (P)
AK/
YAS
AH
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.

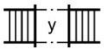
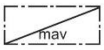
Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhattta neliökilometriä kohti.	Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.
Alueella 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

{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	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{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.

21 §

Detaljplan och detaljplaneändring 721400 och tomtindelning, 72 Asola / Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen

VD/1696/10.02.04.00/2022
TeA/TLA/MJA/MHA/VIK/EJ/EA

Genom detaljplanen och detaljplaneändringen anvisas ett nytt gatuområde (Elmogränden) mellan Asolaleden och kvartersområdet för bilplatser (LPA) i Elmo idrottspark genom att ändra en del av Haxbergsskogens rekreationsområde (VL) till gatuområde. Utöver detta anvisas genom detaljplanen ett kvartersområde för affärsbyggnader (KL) norr om Pulsvägen, för vilket detaljplanen möjliggör en affärsbyggnad med 2 500 m2-vy i högst två våningar. I planbestämmelserna fästs uppmärksamhet vid till exempel kvaliteten med avseende på stadsbilden, gröneffektiviteten, dagvattenhanteringen samt gång- och cykelförbindelsernas säkerhet.

Detaljplanen
Kvarter 72218, i stadsdel 72, Asola.

Detaljplaneändringen
En del av Asolaledens gatuområde och små delar av parkområdena i stadsdel 72 Asola.

Tomtindelningen
Kvarter 72218, i stadsdel 72, Asola.

Detaljplanen som består av två delar ligger i Asola, väster om stambanan, ca 400 m nordväst om Räckhals station. I söder gränsar området till Pulsvägen, i väster till Elmovägen och Elmo idrottspark och i öster till Haxbergshagens park.

Den som ansöker om detaljplan
Vanda stad samt Vanda och Helsingfors kyrkliga samfälligheter ansöker om detaljplanen.

Markägare
Vanda stad och Vanda och Helsingfors kyrkliga samfälligheter i fråga om Elmos anslutning och Vanda och Helsingfors kyrkliga samfälligheter i fråga om affärslokalstomten.

Deltagare i beredningen av planen
Planläggningsarbetet har gjorts som stadens interna arbete. Markägarens representant har deltagit i planberedningen för det blivande KL-kvarterets del.

Ansökningar som bifogats till planen
Den av markägaren inlämnade planläggningsansökan gällande en dagligvarubutik (30.11.2021) och Vanda stads planansökan (22.12.2021) har båda först registrerats med planläggningsnummer 002509, men efter att planen blivit anhängig 9.2.2022 har den fått det nya numret 721400. I planläggningsprogrammet för år 2022 har planen ännu presenterats med numret och namnet ”002509 – Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen.

Landskapsplanen

I landskapsplanen (Nylandsplanen 2050) är området kärnzon för huvudstadsregionen. Planprojektet överensstämmer med den gällande landskapsplan.

Generalplanen
I den gällande detaljplanen (Fge 2007) har området för detaljplaneändringen vid Elmos anslutning huvudsakligen anvisats som område för service (P1), gatuområde och till en liten del som lågt och tätt bostadsområde (A2) och närrekreationsområde (VL). Området genomkorsas av en riktgivande friluftsled och en kraftledning på 100 kV och i öster och nordost finns ett område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald (luo). Området som detaljplaneras som kvarter för affärslokaler är i generalplanen lågt och tätt bostadsområde (A2) som har en beteckning för sekundärcentrum för centrumfunktioner. Planprojektet överensstämmer med den gällande generalplanen.

Den nya generalplanen 2020 godkändes i fullmäktige 25.1.2021, men har ännu inte trätt i kraft. Planområdet ligger i en zon för hållbar tillväxt där boendet stöder sig på kollektivtrafikens stamlinjenätverk. Området för detaljplaneändringen för Elmos anslutning har betecknats som område för service och förvaltning (P) samt till en liten del som bostadsområde (A) och närrekreationsområde (VL). Området genomkorsas av en kraftledning. Området som detaljplaneras som kvarter för affärslokaler har betecknats som bostadsområde (A). Planprojektet överensstämmer med generalplanen 2020.

Detaljplanen och detaljplaneändringen
Genom detaljplaneändringen anvisas ett nytt gatuområde (Elmogränden) mellan Asolaleden och kvartersområdet för bilplatser (LPA) i Elmo idrottspark genom att en del av Haxbergsskogens rekreationsområde (VL) ändras till gatuområde. Genom ändringen blir det möjligt att ansluta från Asolaleden till Elmo idrottspark. Dessutom ändras små delar av Haxbergshagens park (VL) till gatuområde. Detaljplaneändringen bygger på preliminära gatuplaner. Genom planändringen möjliggörs förverkligandet av gatu- och parkplaner.

Genom detaljplanen möjliggörs en affärsbyggnad på 2 500 kvadratmeter våningsyta med högst två våningar i kvartersområdet för affärsbyggnader (KL). Affärsbyggnadens parkering har anvisats till kvarterets västra kant och köranslutningen från Elmovägen. I planen förutsätts 1 bp /60 m²-vy bilplatser (affärslokaler och kontor). I planen ges bestämmelser om bland annat kvaliteten med avseende på stadsbilden, trivseln i gatumiljön, skyddandet av den intilliggande Libersticksbäckens park och Libersticksbäcken under byggandet samt gång- och cykelförbindelsernas säkerhet och funktion, gröneffektiviteten och hanteringen av dagvatten i kvartersområdet. Den växtlighet som planteras på tomten ska stödja grönförbindelsens biologiska mångfald utmed Libersticksbäcken och den kvalitativa hanteringen av dagvattnet på tomten.

Deltagande och växelverkan
Ett program för deltagande och bedömning i enlighet med MBL 63 § har publicerats 9.2.2022.

I Vantaan Sanomat har meddelats om att planen blivit aktuell i enlighet med MBL 62 § och intressenterna har beretts möjlighet att uttala sin åsikt om saken. Totalt inlämnades 11 st. åsikter. Följande teman lyftes fram i åsikterna:

– säkerhet och smidig trafik i Elmos anslutning
– affärsbyggnadens bilplatser

– säkerheten beträffande gång- och cykelförbindelserna till detaljhandelsbutikens tomt

Åsikterna har beaktats i planarbetet. Planändringen presenterades under ett invånarmöte om Elmo som ordnades på distans 6.9.2022.

Stadens markpolitiska riktlinjer
Planen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 18.6.2018 § 9, uppdaterade FGE 10.10.2022 § 7)

Planarbetet gäller mark som ägs av Vanda stad och privata markägare.

Avtal
Detaljplanen omfattar ett markanvändningsavtal.

Kostnaderna för utarbetandet av detaljplanen betalas av sökandena Vanda och Helsingfors kyrkliga samfälligheter och för stadsstyrelsen kommer man att föreslå att avgiftsklass 3 (10 000 €) plus en tilläggsavgift för uppgörandet av tomtindelningen (1100 €), sammanlagt 11 100 €, fastställs.

Stadsmiljönämnden 15.11.2022 § 10

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

a) förslaget till detaljplan och ändring av detaljplanen 721400 samt förslaget till tomtindelning, 72 Asola / Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen, som daterats 15.11.2022, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
b) detaljplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden,
c) avgiftsklass 3 fastställs och det konstateras att sökandena Vanda och Helsingfors kyrkliga samfälligheter betalar kostnaderna för utarbetandet av detaljplanen (10 000 €), plus en tilläggsavgift för uppgörandet av tomtindelningen (1100 €), sammanlagt 11 100 €.

Behandling:
Det antecknades att stadsmiljönämndens vice ordförande Tarja Eklund avlägsnade sig från sammanträdet på grund av samfundsjäv för den tid ärendet behandlades och beslutades och ersättaren Maiju Atzmon intog hennes plats vid sammanträdet.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Det antecknades att socialdemokraternas nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av vänsterförbundets och sannfinländarnas grupper: ”Vi ber om en tilläggsutredning av rondellalternativet för det fortsatta detaljplanearbetet.”

———

Stadsstyrelsen 28.11.2022 § 24

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:
Stadsstyrelsen beslutar att

a) förslaget till detaljplan och ändring av detaljplanen 721400 samt förslaget till tomtindelning, 72 Asola / Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen, som daterats 15.11.2022, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
b) detaljplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden,
c) avgiftsklass 3 fastställs och det konstateras att sökandena Vanda och Helsingfors kyrkliga samfälligheter betalar kostnaderna för utarbetandet av detaljplanen (10 000 €), plus en tilläggsavgift för uppgörandet av tomtindelningen (1100 €), sammanlagt 11 100 €.

Beslut:
Förslaget godkändes.

_____

Framläggning
Förslaget till detaljplan och detaljplaneändring hölls framlagt 14.12.2022–19.1.2023 med stöd av MBF 27 §. Inga anmärkningar inlämnades.

Planutlåtanden
Stadsstyrelsen beslutade 28.11.2022 berättiga detaljplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden. Det begärdes 7 utlåtanden och 7 lämnades in. Utlåtandet av NTM-centralen i Nyland, Fingrids två utlåtanden (utlåtande och utlåtande om korsande ledningar), Carunas, HRT:s Vanda Energis och HRM:s utlåtanden har beaktats i planarbetet och svar på dem har utarbetats.

Caruna framförde att de inte har något elnät i planområdet.

NTM-centralen i Nyland sade i sitt utlåtande att planbestämmelsen KL ska preciseras så att det i planbestämmelsen konstateras att en dagligvarubutik tillåts i kvartersområdet. Dessutom bad NTM att planbeskrivningen kompletteras med slutsatser om köpkraft och influensområde och att det görs en konsekvensbedömning av dagligvarubutikens konkurrenssituation.

HRM konstaterade i sitt utlåtande att de allmänna vattenledningarna och avloppen som betjänar området har byggts färdigt och de nya byggnaderna kan anslutas till den allmänna vattenförsörjningen på de intilliggande gatorna.

HRT konstaterade i sitt utlåtande att man stöder byggandet av nya hållplatser, eftersom de möjliggör goda förbindelser och en kort övergång till Elmo idrottspark. HRT deltar gärna i den mer detaljerade planeringen av hållplatser.

Fingrid skrev redan i detta skede ett utlåtande om korsande ledningar eftersom detaljplaneändringen gäller ett mycket litet område och kraftledningen begränsar den planerade verksamheten i området. I utlåtandet har man gett anvisningar om hur anslutningen kan byggas i området.

Fingrid begär i sitt utlåtande att riskzonens läge justeras så att den motsvarar helst hela kraftledningsområdet eller åtminstone byggnadsbegränsningsområdet. Dessutom konstaterar Fingrid att märkningen ”riskzon” inte lämpar sig som beteckning för skyddsområden för stamnätets konventionella kraftledningar. Fingrid påpekar också att det som nämns i det föregående utlåtandet om de begränsningar som kraftledningarna ställer ska beaktas i den närmare planeringen och byggandet

samt i användningen av området, och att ett separat utlåtande om korsande ledningar ska begäras av Fingrid om byggande i kraftledningsområdet eller i dess närhet och om frågor som behandlats ovan. Fingrid ber att information skickas om hur detaljplanearbetet fortskrider.

Vanda Energi Ab och Vanda Energi Elnät Ab säger att om ändringar som görs i närheten av ledningar på 110 kV ska utlåtanden om korsande ledningar på förhand begäras av ledningarnas ägare. I kvartersområdet för affärsbyggnader på Pulsvägen ska man beakta och bevara en utrymmesreservering för en transformatorstation i affärsutrymmets gårdsområde. Transformatorstationen behövs för det kommande affärsutrymmet. Vanda Energi Elnät Ab vill att placeringen av jordkablar ska beaktas i detaljplaneförslaget och Vanda Energi Ab vill att fjärrvärmerörens, pumpstationernas och kontrollskåpets läge beaktas i förslaget till detaljplaneändring.

Utförda justeringar
Efter framläggandet har man i förslaget till detaljplan och detaljplaneändring preciserat bestämmelsen om kvartersområdet för affärsbyggnader (KL) (dagligvarubutik) och ändrat beteckningen för riskzon (v) till beteckning för kraftledningsområde (z) och justerat dess läge samt gjort mindre tekniska justeringar. Beskrivningens text har kompletterats och justerats särskilt i fråga om bedömningen av kommersiella konsekvenser och bedömningen av rondellalternativet och jämförelsen av anslutningsalternativ. På plankartan har en riktgivande byggnadsyta lagts till för en transformatorstation. De ändringar som gjorts i detaljplaneförslaget är inte väsentliga, så det är inte nödvändigt att lägga fram förslaget på nytt.

Generalplanen
Generalplanen som godkändes av stadsfullmäktige 25.1.2021 trädde i kraft 11.1.2023.

Stadsmiljönämnden 18.4.2023 § 11

Stadsplaneringsdirektörens förslag:
Nämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

a) utlåtandena ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,
b) förslaget till detaljplan och detaljplaneändring 721400 samt förslaget till tomtindelning, 72 Asola / Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen, som daterats 18.4.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande,
c) information om beslutet att godkänna planen skickas till dem som begärt om detta i enlighet med MBL 67 §.

Behandling:
Det antecknades att stadsmiljönämndens vice ordförande Tarja Eklund avlägsnade sig från sammanträdet på grund av samfundsjäv för den tid ärendet behandlades och beslutet fattades.

Beslut:
Förslaget godkändes.

———

Avtal
Markanvändningsavtalet i anslutning till detaljplanen undertecknades 28.4.2023.

Stadsstyrelsen 8.5.2023 § 28

Förslag 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 detaljplan och detaljplaneändring 721400 samt förslaget till tomtindelning, 72 Asola / Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen, som daterats 18.4.2023, förs till stadsfullmäktige för godkännande,
c) information om beslutet att godkänna planen skickas till dem som begärt om detta i enlighet med MBL 67 §.

Beslut:
Förslaget godkändes.

_____

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 21

Stadsstyrelsens förslag:
Fullmäktige beslutar att

a) godkänna detaljplanen och förslaget till detaljplaneändring 721400 samt förslaget till tomtindelning, 72 Asola / Anslutning till Elmo och affärslokaler till Pulsvägen, som daterats 18.4.2023, och att
b) information om beslutet att godkänna planen skickas till dem som begärt om detta i enlighet med MBL 67 §.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Bilagor:
– Detaljplan och förslag till detaljplaneändring 18.4.2023
– Detaljplanen och detaljplaneändringens beskrivning 18.4.2023
– Utlåtanden och svar 18.4.2023

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:
Mari Jaakonaho, områdesarkitekt, tfn 050 302 9411
Milja Halmkrona, detaljplanerare tfn 040 536 9606
fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

721400

Päiväys
Datum

18.4.2023

Vantaan kaupunki

721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle

Kaupunginosa 72, ASOLA

Asemakaava
Kortteli 72218.

Asemakaavan muutos
Katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako
Kortteli 72218.

1:2000

Vanda stad

721400 - Anslutning till Elmo och affärsbyggnad vid Pulsvägen

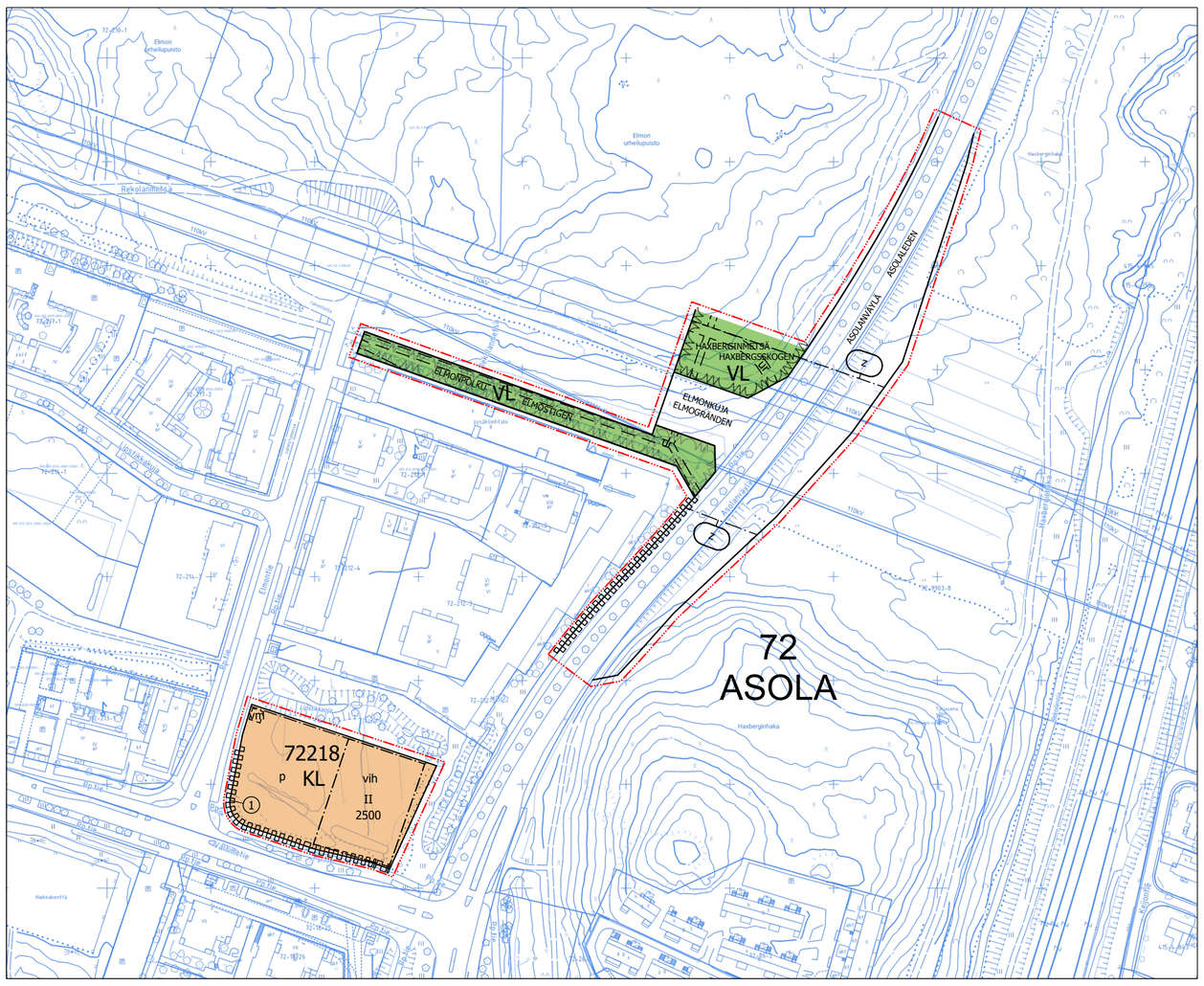
Stadsdel 72, ASOLA

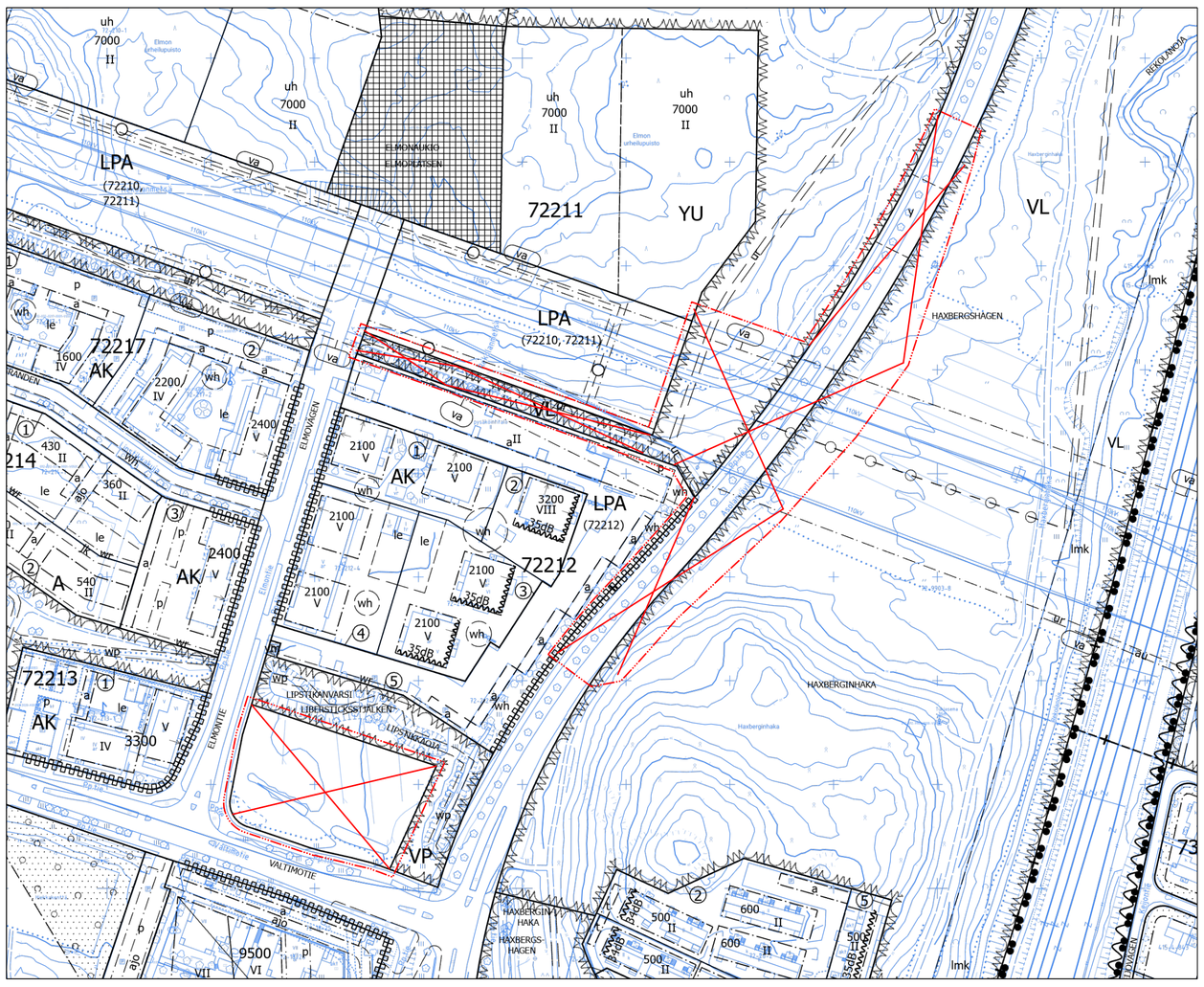
Detaljplan
Kvarteret 72218.

Ändring av detaljplanen
Gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning
Kvarteret 72218.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
KL	**Liikerakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för affärsbyggnader.**
	Alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakaupan.	På områden får placeras en dagligvaruaffär.
	Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva	**Arkitektur och stadsbild**
	Korttelialue tulee rakentaa korkeatasoista arkkitehtuuria ja korkealuokkaista rakennustapaa noudattaen.	Kvartersområdet ska byggas så att den arkitektur och det byggnadssätt som används håller hög klass.
	Rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan.	Byggandet ska bidra till att skapa en trivsam gatubild mot Asolaleden, Pulsvägen och Elmovägen.
	IV-konehuoneet, tekniset laitteet sekä aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan.	Ventilationsmaskinrum, tekniska anordningar samt inhägnader och murar ska anpassas till husets arkitektur och stadsbilden.
	Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista.	Byggnadernas fasader skall byggas av högklassiga material.
	Rakennusoikeus ja rakennusala	**Byggrätt och byggnadsyta**
	Rakennukseen liittyvät katokset saavat ulottua rakennusalan rajan yli.	Skyddstak får nå ut över gränsen för byggnadsytan.
	Alueelle tulee varata tilavaraus muuntamolle. Muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle. Muuntamo tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan.	På område skall reserveras plats för en transformator. Transformatorn får byggas utanför den anvisade byggnadsytan. Transformatorn ska anpassas till arkitektur och gatubild.
	Pihat	**Gården**
	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.
	Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
	Rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava altaissa ennen johtamista Lipstikkaojaan, jotta kiintoaineita tai haitta-aineita ei kulkeudu Lipstikkaojaan. Puhdistetuista työmaavesistä ei saa aiheutua haittaa vesiluonnolle.	Vatten som under byggnadstiden uppstår på byggplatsen ska sedimenteras i bassänger innan det leds ut i Liberstucksbäcken, så att inte fasta partiklar eller skadliga ämnen rinner ut i Liberstucksbäcken. Det renade vattnet från byggnadsplatsen får inte orsaka skada på vattennaturen.
	Tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan. Säilytettävät puut tulee suojata rakentamisen aikana.	Träd ska bevaras på tomten i mån av möjlighet. De träd som ska bevaras måste skyddas under byggandet.
	Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
	Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikanojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa.	Den växtlighet som planteras på tomten ska stödja den biologiska mångfalden i grönförbindelsen utmed Liberstucksbäcken och den kvalitativa hanteringen av dagvattnet på tomten.
	Rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi.	Man bör sträva efter att utföra byggandet helt och hållet från tomten för att bevara närrekreationsområdet och dess trädbestånd.
	Rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojattava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.	Under byggandet ska träden i parken Liberstickssstjälken skyddas mot skador. Eventuella skador på rekreationsområdet måste noggrant repareras med nya planterade träd och andra planteringar.
	Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tontilla tulee järjestää turvallisesti.	Fotgängar- och cykelförbindelserna på tomten ska ordnas på ett säkert sätt.
	Energia	**Energi**
	Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi ska föredras.
	Meluntorjunta	**Bullerbekämpning**
	Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.	Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktvärdet (kl 7-22) 45 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) i affärs- och kontorslokaler.
	Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet cykelplatser**
	Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. Polkupyöräpaikat sijoitetaan pääsisäänkäynnin yhteyteen.	Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsnming. Cykelplatserna placeras i anslutning till huvudenrén.
	Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 60 k-m²	Minst 1 cp / 60 m²-vy ska reserveras för cykelplatser.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet bilplatser**
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Liiketilat ja toimistot 1 autopaikka /60 k-m2	Minimiantalet bilplatser: Affärslokaler och kontor 1 bilplats /60 m2-vy.
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
	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.**
1	**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.**
72	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
ASOL	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
72218	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ASOLANVÄYLÄ	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**

2500	**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.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Katu.	**Gata.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.** Merkintä on sitova, mutta sijainti ohjeellinen.	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.** Markeringen är bindande men platsen riktgivande.
z	**Voimajohtoalue.**	**Kraftledningsområde.**
vih	**Viher- tai kasvikatto.**	**Grön- eller växttak.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

För kvarteren på denna detaljplans område skall 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.

Mari Jaakonaho, Aluearkkitehti, 3.4.2023 12.01

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 26.4.2023 17.07

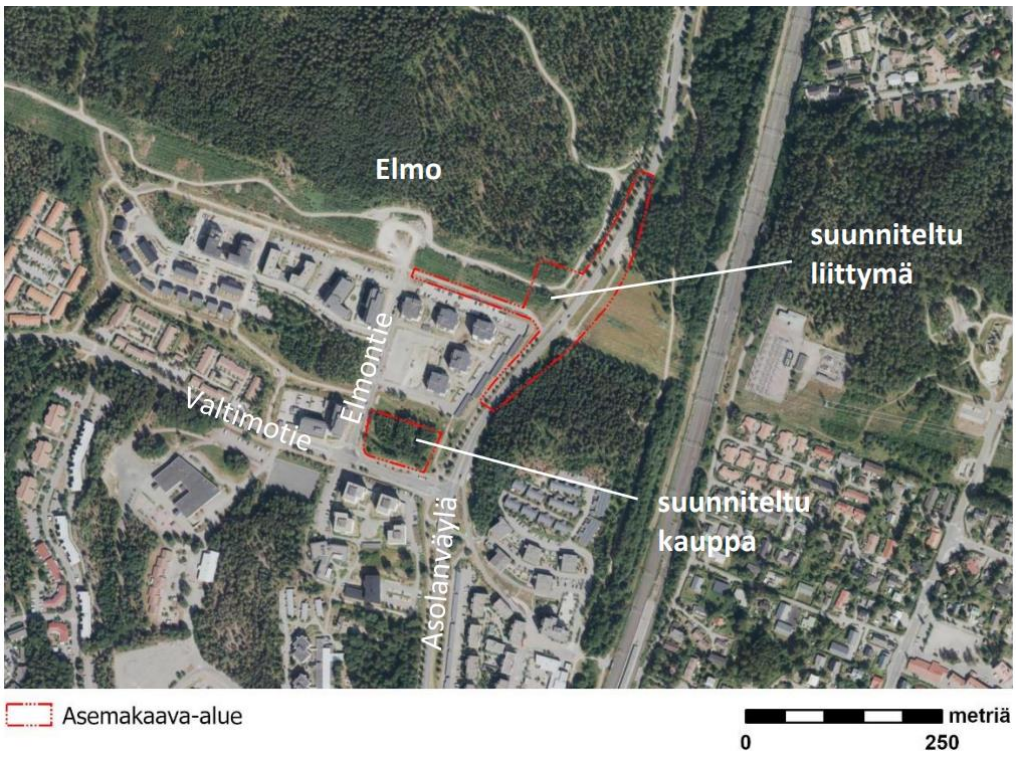
Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

721400 LIITTYMÄ ELMOON JA LIIKETILA VALTIMOTIELLE

ASOLA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä asemakaava-karttaa nro 721400. Kaavoitus on tullut vireille 9.2.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

Kortteli 72218 kaupunginosassa 72 Asola.

Asemakaavan muutos:

Osuus Asolanväylän katualueesta ja pieniä osia puistoalueista kaupunginosassa 72 Asola.

Tonttijako:

Kortteli 72218, kaupunginosassa 72, Asola.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoitetaan uusi katualue Asolanväylän ja Elmon urheilupuiston autopaikkojen korttelialueen välille muuttamalla osa Haxberginmetsän virkistysalueesta katualueeksi. Lisäksi asemakaavalla osoitetaan Valtimotien pohjoispuolelle liikerakennusten korttelialue, jolle asemakaava mahdollistaa 2 500 k-m2, korkeintaan 2-kerroksisen liikerakennuksen päivittäistavarakaupan myymälää varten.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatijat:
Milja Halmkrona, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
mailto:milja.halmkrona@vantaa.fi, puh. 040 536 9606.

Mari Jaakonaho, aluearkkitehti, Vantaan kaupunki;
mari.jaakonaho@vantaa.fi, puh. 050 302 9411.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Asolassa, rautatien länsipuolella, n. 400 m Rekolan asemasta luoteeseen. Alue rajautuu idässä Haxberginhaan puistoon, lännessä Elmontiehen, korttelin 72212 ja Elmon urheilupuiston pysäköintialueisiin ja Haxberginmetsään. Alue kattaa pohjois-eteläsuunnassa noin 300 m matkan Asolanväylää. Alue on nykyisin Asolanväylän katualuetta ja VL-aluetta.

Asemakaavoitettava alue sijaitsee Elmon liittymän lounaispuolella ja rajautuu etelässä Valtimotiehen, lännessä Elmontiehen sekä idässä ja pohjoisessa Lipstikanvarren puistoon. Suunnittelualueiden yhteenlaskettu pinta-ala on 2,06 ha, josta ennestään asemakaavoittamattoman alueen osuus on noin 0,49 ha.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Päivittäistavarakauppaa koskeva maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 30.11.2021. Uuden liittymän kaavoitus on käynnistetty Vantaan kaupungin aloitteesta.
- Kaavatyö on Vantaan kaupunkisuunnittelun kaavoitusohjelmassa vuodelle 2022. Kaavoitusohjelmassa kaava on esitetty numerolla ja nimellä ”002509 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle”.
- Kaavoitus tuli vireille 9.2.2022 ja sai numeron 721400.
- Mielipiteet pyydettiin 11.3.2022 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 11 kappaletta.
- Kaavamuutosta esiteltiin 6.9.2022 järjestetyssä asukastilaisuudessa.
- Elmon katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen 721400 osalta 12.12.2022 ja ne esiteltiin 19.12.2022-22.1.2023. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaupunginhallitus päätti 28.11.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 14.12.2022 - 19.1.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 7 kappaletta ja vastaanotettiin 7 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.
- Saatujen lausuntojen ja muistutusten perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Tarkennettiin KL-korttelin kaavamääräystä siten, että kaavamääräyksessä todetaan korttelialueelle sallittavan nimenomaan päivittäistavarakaupan.
    - Vaihdettiin vaara-alueen merkintä (v) merkintään voimajohtoalue (z) ja korjattiin sen sijainti koko voimajohtoaluetta vastaavaksi.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Kaupallisten vaikutusten arviointia täydennettiin johtopäätöksillä ostovoimasta ja vaikutusalueesta sekä arvioitiin vaikutuksia päivittäistavarakaupan kilpailutilanteeseen.
    - Täydennettiin liikenteellisten vaikutusten arviointia Elmon liittymän osalta vertailemalla liikennevalo- ja kiertoliittymäratkaisua.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 5
2. Lähtökohdat 6
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 6
2.2 Suunnittelutilanne 14
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 21
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 21
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 21
3.3. Asemakaavan tavoitteet 26
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 28
4. Asemakaavan kuvaus 31
4.1 Kaavan rakenne 31
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 32
4.3 Aluevaraukset 33
4.4 Kaavan vaikutukset 34
4.5 Ympäristön häiriötekijät 40
4.6 Nimistö 40
5. Asemakaavan toteutus 41
6. Kaavatyöhön osallistuneet 41
7. Asemakaavan seurantalomake 42
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 44

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Hiilineutraaliusselvitys, Lidl Asola - Hiilijalanjälkitarkastelu, Sweco Talotekniikka Oy, 29.9.2022
- Hulevesisuunnitelma, Rejlers, 6.5.2022.
- Vantaan hulevesiohjelma 2009
- Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014
- Vihertehokkuuslaskelma, Vahanen suunnittelupalvelut Oy, 29.9.2022.
- Viitesuunnitelma (tontinkäyttösuunnitelma), Arkkitehtitoimisto Innovarch Oy, 8.9.2022.
- Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma, Ramboll, 5.2.2021
- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys, WSP, 15.9.2022
- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040, Vantaan kaupunki, 2015
- Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän katusuunnitelman luonnos, Ramboll, LUONNOS 21.9.2022, piirustus 59166-1
- Haxberginhaan puistosuunnitelman luonnos, Ramboll, LUONNOS 5.10.2022, piirustus 59169-1

- Asolanväylän kiertoliittymä ja liikennevaloliittymä (vertailu), Ramboll, 24.2.2023.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoitetaan uusi katualue (Elmonkuja) Asolanväylän ja Elmon urheilupuiston autopaikkojen korttelialueen (LPA) välille muuttamalla osa Haxberginmetsän virkistysalueesta (VL) katualueeksi. Lisäksi asemakaavalla osoitetaan Valtimotien pohjoispuolelle liikerakennusten korttelialue (KL), jolle asemakaava mahdollistaa 2 500 k-m2, korkeintaan 2-kerroksisen liikerakennuksen päivittäistavarakaupan myymälää varten. Tehokkuusluvuksi KL-korttelialueella muodostuu e=0,51. Pysäköinti sijoittuu maantasoon uuden liikerakennuksen länsipuolelle ja ajo tontille tapahtuu sen länsipäädystä. Kaavamääräyksissä kiinnitetään huomiota esimerkiksi kaupunkikuvalliseen laatuun, vihertehokkuuteen, hulevesien hallintaan sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuteen. Alue on osoitettu Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, 2022) potentiaaliseksi päivittäistavarakaupan sijainniksi.

Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma valmistui vuonna 2021. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa laaditaan urheilupuiston rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittava asemakaavamuutos perustuu alustaviin katusuunnitelmiin. Jo Elmon urheilupuiston rakentamisaikana liikenteen määrä Elmontiellä tulee lisääntymään, ja sen valmistuttua alkaa Elmon asiakasliikenne. Siksi liikenne halutaan ohjata liikuntapuiston alueelle suoraan Asolanväylältä, jolloin liikennemäärät Elmontiellä pysyvät maltillisina. Päivittäistavarakaupan myymälä puolestaan täydentää kehittyvän Asolan alueen palvelutarjontaa.

Arkkitehdin näkemys: Katunäkymä Valtimotieltä kohti koillista, Innovarch Oy, 27.9.2022.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asolan kaupunginosa sijaitsee pääradan varrella, ja sen läpi kulkee pohjois-eteläsuuntainen alueen pääkatu, Asolanväylä. Lentoasema on vajaan viiden kilometrin päässä, samoin Tikkurilan rautatieasema. Kaupunkikuva on toisaalta vehreä ja väljä, toisaalta suurten väylien hallitsema. Asolan pinta-alasta yli puolet, pohjois- ja länsiosat, on Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien omistuksessa olevaa metsäistä Rekolan luontoaluetta. Muuten Rekolassa ja Asolassa on monipuolista asumista ja palveluita Rekolan aseman tuntumassa. Peijaksen sairaala on merkittävä työpaikkakeskittymä, ja Rekolan kartanon nimi mainitaan jo Senaatinkartassa vuodelta 1872. Asolan eteläosan vanhinta aluetta on puolestaan 1950-luvulla rakennettu Asolan rintamamiestaloalue.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaava-alueet sijoittuvat Rekolanojan ja siihen laskevan Lipstikkaojan laakson savi- ja silttialueille laajojen kallio- ja moreeniselänteiden väliin. Vuonna 1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että alue on ollut pääosin peltoa ja pieneltä osin pohjoisemman alueen osalta metsänreunaa. Vuoden 1976 ilmakuvan perusteella alueen pellot näyttäisivät olleen viljelyssä vielä 1970-luvulla, jolloin kuvissa näkyy ensimmäisen kerran myös voimalinja. Asolanväylä on rakennettu 1980-luvulla, ja 1986 ilmakuvasta näkyy, etteivät pellot ole enää tuolloin viljelyssä. Nykyään suurin osa entisistä peltoalueista on rakennettu, lukuun ottamatta Rekolanojan varren peltoja, jotka ovat kasvaneet umpeen monimuotoiseksi puronvarsilehdoksi. Valtaosa vuonna 1954 otetussa ilmakuvassa metsänä näkyvistä alueista on edelleen metsää. Suurin osa pääradan ja nykyisen Asolanväylän välisestä alueesta on kuitenkin - Haxberginhaan metsäselännettä lukuun ottamatta - ollut vielä 1950-luvulla avointa peltomaisemaa.

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita.

Luonnon monimuotoisuus

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole erityisiä luontoarvoja. Heti Elmon liittymän kaavamuutosalueen itäpuolella on kuitenkin Rekolanojan varressa arvokkaaksi luontotyypiksi määritelty kostea lehto (Korsonojan purolaakso 3), joka on uhanalainen luontotyyppi. Hieman tiiviimmin Rekolanojan varteen rajautuvat Rekolanojan yläjuoksun maakunnallisesti arvokas virtavesien elinympäristö, Rekolanojan keskijuoksun LUO-alue ja Rekolanpuron tiheä ja monipuolinen linnustoalue. Noin 80 metriä Elmon liittymän kaava-alueen pohjoispuolella kulkee Asolanväylän yli itä-länsisuunnassa määritelty maakunnallinen ekologinen yhteys ja yleiskaavan 2020 runkoyhteys.

Lipstikkaoja laskee Rekolanojaan. Rekolanojan alajuoksulle sijoittuu mm. laaja Rekolanojan alajuoksun LUO-alue, arvokas luontotyyppi Rekolanojan varren tuore lehto (lsl 10 §) sekä erityisesti suojellun (direktiivilaji) halavasepikän elinalue. Rekolanoja on myös taimenpuro, jonka useita kutusoraikkoja on kunnostettu.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue sijaitsee Rekolanojan valuma-alueella pienvesistön varrella. Maanpinta on nykyisin luonnontilaisena niittynä. Pintavalunta kulkeutuu Rekolanojaan. Eteläisemmältä kaava-alueelta (liiketila Valtimotielle) pintavalunta kulkeutuu Lipstikkaojaan, johon on tehty kunnostustoimenpiteitä Lipstikanvarren puistoalueen rakentamisen yhteydessä. Lipstikkaoja laskee Rekolanojaan.

Kaava-alue ei ole varsinaista pohjavesialuetta, mutta sen eteläpuolella sijaitsee Koivukylän pohjavesialueen muodostumisalue. Pohjaveteen ei saa aiheutua laatumuutoksia eikä pohjaveden korkeuteen pysyviä muutoksia.

Maaperä

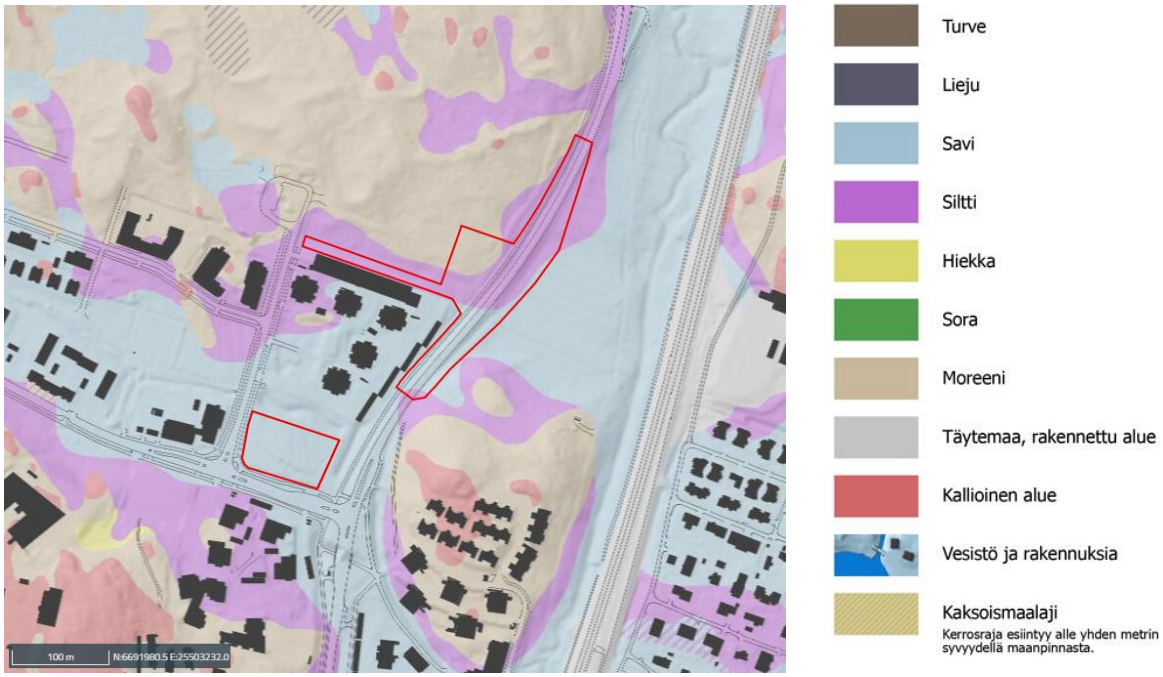
Elmon liittymä

Maalajikartan mukaan Elmon liittymän kaava-alueen maaperä on savea, silttiä ja moreenia. Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena painokairauksia. Painokairausten mukaan maaperä on pintamaan/täytön alla savea, silttiä, hiekkaa, soraa ja moreenia. Savikerroksen paksuus on pohjatutkimusten perusteella syvimmillään 3,7 m. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 9,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Liiketila Valtimotielle

Maalajikartan mukaan liiketilan kaava-alueen maaperä on savea. Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena yksi painokairaus. Painokairauksen mukaan maaperä on pintamaan/täytön alla silttiä ja soraa. Painokairaus on ulottunut n. 2,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaus on päättynyt kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä.



Maalajikartta, Vantaan karttapalvelut

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. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Erityisesti eteläinen asemakaavoitettava alue (liiketila Valtimotielle) on hyvin tasainen. Sillä maaston korot vaihtelevat hyvin vähän, noin +30,0 ja 31,4 metrin välillä. Pohjoisella kaavamuutosalueella (Elmon liittymä) maaston korkoerot ovat suuremmat – ne vaihtelevat +28,5 ja 36,6 välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Asolan kaupunginosan väkiluku vuonna 2021 oli 5 135, ja se oli yksi niistä Vantaan kaupunginosista, joilla väkiluku oli noussut hieman vuodesta 2020. Vuonna 2020 se oli 4 931. Nousussa olivat myös naapurikaupunginosien, Rekolan ja Koivukylän väkiluvut, minkä vuoksi koko Koivukylän suuralueen väkiluku nousi vuodessa 30 319:sta 30 508:aan. Myös pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna sekä suuralueen että kaupunginosan väkiluvut ovat nousussa – vuonna 2016 suuralueen väkiluku oli 28 062 ja kaupunginosan 4 078. Asolan asukasmäärän ennustetaan kasvavan 6 413 asukkaaseen vuoteen 2031 mennessä (Lähde: Helsingin seudun aluesarjat).

Asolan väestörakenne on hyvin samankaltainen kuin koko Koivukylän suuralueella ja koko Vantaalla. Lapsia ja nuoria on melko vähän, nuoria aikuisia ja keski-ikäisiä huomattavan paljon, ja yli 65-vuotiaiden osuus on suurempi kuin lasten. Koivukylän suuralueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen, lapsettomat pariskunnat ja työttömyys. Koivukylän suuralueen työttömyysaste on Vantaan toiseksi korkein heti Hakunilan jälkeen.

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Molempien kaava-alueiden ympäristössä kuitenkin on 4-8-kerroksisia asuintaloja, niin tulevan KL-tontin etelä-, länsi- ja pohjoispuolella (Lipstikkaojan toisella puolella) kuin myös Elmon liittymän lounaispuolella. Asolaan on myös Mikaelintien länsipuolelle kaavoitettu useita asuinkortteleita, joiden rakentamisen myötä alueen asukasmäärä kasvaa. Yleiskaavan 2020 perusteella alueelle on odotettavissa asukasmäärän kasvua myös tulevina vuosina, koska osa seurakuntien omistamasta metsäalueesta on siinä osoitettu A-alueeksi.

Palvelut ja työpaikat

Itse kaava-alueella ei ole palveluita eikä työpaikkoja. Asolan kaupunginosassa oli vuonna 2019 noin 1 992 työpaikkaa, ja koko Koivukylän suuralueella 5 109 työpaikkaa. Suuralueella lähes puolet (48 %) työpaikoista oli terveys- ja sosiaalipalvelujen toimialalla. Toiseksi suurin työllistäjä suuralueella on rakennusala. Peijaksen sairaala on Asolan kaupunginosan suurin yksittäinen työllistäjä.

Asolassa on julkisia palveluita, kuten koulu ja päiväkoteja ja lisäksi jonkin verran pienyritysten tarjoamia yksityisiä palveluita. Valtimotielle kaavoitettavasta liikerakennusten korttelialueesta noin kilometrin verran Asolanväylää etelään on K-Citymarket Vantaa Koivukylä, ja sen läheisyydessä Koivukylän keskustassa myös S-Market Koivukylä ja radan itäpuolella Lidl Koivukylä.

Elmon urheilupuiston valmistuminen tuo Asolaan lisää työpaikkoja. Päivittäistavarakaupan myymälä tarjoaisi valmistuttuaan noin 30–40 työpaikkaa.

Yhdyskuntarakenne

Kaava-alue sijaitsee Asolan pohjoislaidalla. Rekolan asemalle on asemakaavoitettavalta alueelta noin 400 metriä. Sekä kaavamuutosalue että asemakaavoitettava alue sijaitsevat alueen pääkadun, Asolanväylän varrella. Alueella estevaikutusta muodostavat pohjois-eteläsuunnassa kulkevat päärata, Asolanväylä ja Rekolanoja.

Asolan pohjoisosa (rautatien ja Rekolanojan länsipuolella) on alkanut rakentua 1990-luvun vaihteessa, ja sen rakennustehokkuudet ovat huomattavasti suurempia kuin Rekolan pientaloalueella (rautatien itäpuolella) ja Asolan rintamamiestaloalueella (kaava-alueiden eteläpuolella). Yhdyskuntarakenteessa on aukko asemakaavoittamattomalla alueella Valtimotien varrella.

Kaupunki- ja maisemakuva

Asola on pääosin melko väljää ja maastonmuotoihin sovitettua rakentamista. Tärkeimpiä identiteettitekijöitä ovat avoimet maisematilat puroineen, metsäiset selänteet, pientaloalueet, päärata, Peijaksen sairaala ja korkean selänteen päällä sijaitseva Rekolan kartano. Sekä asemakaavoitettava alue että kaavamuutosalue sijaitsevat pääosin maiseman laaksoalueilla.

Kaupunginosan rakennuskanta on pääosin alle kolmikerroksista, paitsi kerrostalovaltaisilla alueilla Asolanväylän ja Lipstikkaojan ympäristössä, missä kerroskorkeudet vaihtelevat 4–7 välillä. Rautatien itäpuolella, Rekolassa, rakennuskanta on omakotitalovaltaista ja pääosin maksimissaan kaksikerroksista.

Vanhasta viljelysmaisemasta on melko vähän jäljellä, sillä osa entisistä pelloista on rakennettu ja osa taas on kasvanut umpeen, minkä vuoksi maisematila hahmottuu selkeästi lähinnä Elmon liittymän kohdalla, missä voimalinjan takia maisemaa on säilytetty avoimena.

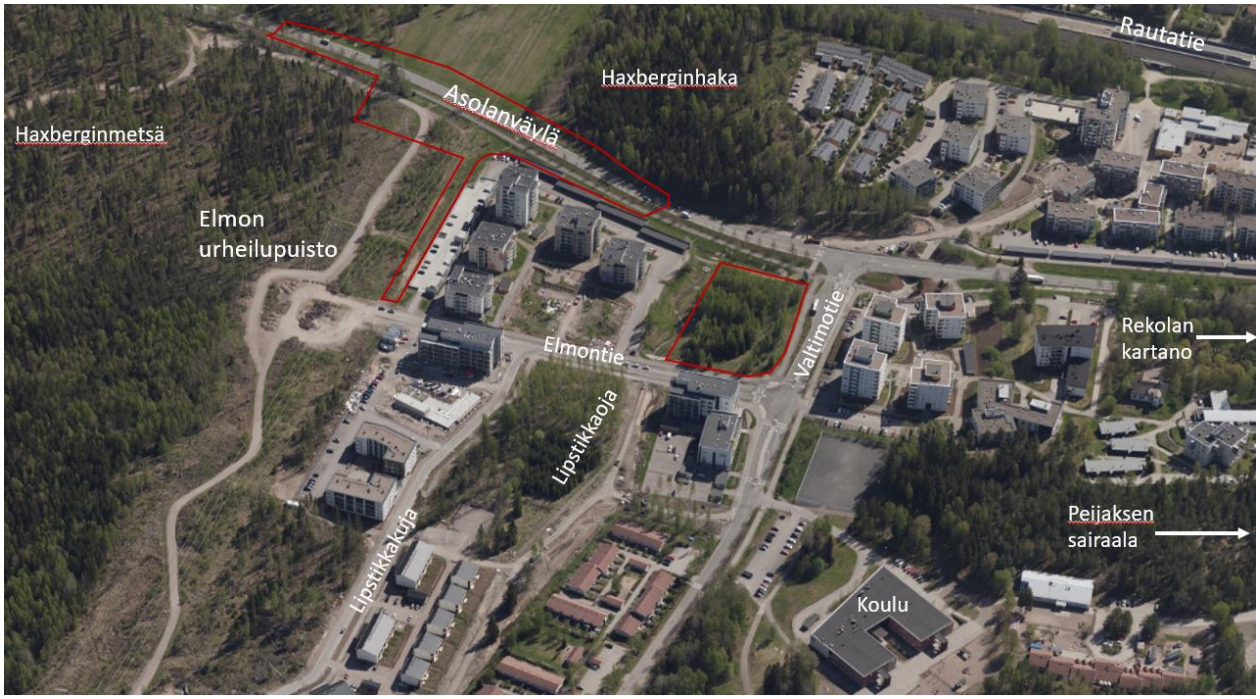
Myös päivittäistavarakaupan tontti on 1980-luvulta alkaen umpeenkasvanutta entistä peltoa. Sen puustoisuuden voidaan toisaalta nähdä rikkovan kaupunkikuvan eheyttä ja toisaalta taas tuovan siihen vehreyttä. Liikerakennuksen tontti on kaupunkikuvallisesti keskeisellä paikalla Lipstikan alueen sisääntulon kohdalla Asolanväylältä saavuttaessa.

Rakennettu ympäristö

Kaava-alueilla ei ole rakennusperintökohteita. Liikerakennusten korttelialueeksi asemakaavoitettavasta alueesta noin 200 m etelään sijaitsee Rekolan kartanon päärakennus, joka on asemakaavalla suojeltu rakennusperintökohde. Kartanon ja kaava-alueiden välillä ei kuitenkaan nykyisin ole näköyhteyttä. Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Kaavan osa-alueiden välissä olevat asuinkerrostalot on rakennettu vuosina 2017–2018. Niistä yksi on kahdeksankerroksinen, toinen kuusi- ja loput viisikerroksisia. Elmon liittymän kaava-alueeseen rajautuva 2-kerroksinen pysäköintitalo on rakennettu 2016. Tontin Asolanväylän puoleisessa reunassa pihaa reunustavat 1-kerroksiset 2018 rakennetut varastorakennukset. Päivittäistavarakaupan kaava-alueen länsipuolella, Elmontien toisella puolella, on 2018 rakennetut 6- ja 4-kerroksiset

asuintalot, ja eteläpuolella Valtimotien toisella puolella 2016–2018 rakennetut 5–7-kerroksiset asuinkerrostalot.



Virkistys

Elmon urheilupuisto tulee palvelemaan alueellisena liikuntapaikkakeskittymänä erityisesti Koivukylän ja Korson suuralueiden asukkaita. Kaava-alueiden ympärillä sijaitsevat laajoille Rekolan Isoniitun, Haxberginmetsän ja Matarin luonto- ja viheralueille sijoittuvat ulkoilureitit. Näiltä viheralueilta virkistysverkosto jatkuu Kylmäojan ja Rekolanojan varsien ulkoilureittejä pitkin Keravanjoen ja sen jälkeen Vantaanjoen varsien reittejä pitkin aina merelle saakka.

Ulkoilureitistö on itä-länsi-suunnassa vielä nykyisin katkonainen. Lähin jalankulkuyhteys pääradan ali on nykyisin Ilkantien kohdalla, yli 400 metriä varsinaisen virkistysreitin eteläpuolella, ja lähin alikulku ainoastaan Asolanväylän (ei rautatien) ali sijaitsee noin 300 metriä Elmon liittymästä pohjoiseen. Yleiskaavassa 2020 pohjoisemman kaavamuutosalueen (Elmon liittymä) pohjoispuolelle (suunnilleen alikulun kohdalle) sijoittuva virkistysyhteys on merkitty ensisijaisesti kehitettäväksi viheryhteydeksi maakunnallisen ekologisen yhteyden ja yleiskaavan 2020 ekologisen runkoyhteyden kohdalle. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi.

Eteläisemmän kaava-alueen (liiketila Valtimotielle) pohjoispuolella olevassa Lipstikanvarren puistossa virtaa Lipstikkaoja. Puistossa ei kuitenkaan ole ulkoilureittiä, ja sen tarjoamat ekosysteemipalvelut liittyvät ensisijaisesti hulevesien hallintaan ja luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseen.

Liikenne

Asolanväylä on alueen pääkatu, joka yhdistää Korson ja Koivukylän suuralueiden keskustat. Valtimotie ja Elmontie ovat kokoojakatuja, joiden kautta Asolan maankäytön liikenne välittyy Asolanväylälle.

Asemakaava-alue sijoittuu joukkoliikenteen runkovyöhykkeelle. Rekolan asemalta on päivittäistavarakaupan myymälän kaava-alueelle noin 400 m ja Elmon urheilupuistoon noin 800 m. Asolanväylää kulkee useita bussiliikenteen reittejä.

Kahden kilometrin säteellä liittymästä on useita kouluja ja pyöräilyverkosto on kattava. Asolanväylän vartta kulkee pyöräilyn pääreitti. Rekolan asemalla on kaupunkipyöräasema. Pääradan ja Rekolanojan estevaikutus on kuitenkin suuri, ja kohdistuu sekä jalankulkuun että pyöräliikenteeseen.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Alueelle on rakennettu vesihuolto. Vesi tulee Asolanväylän d300 jakelujohdon kautta. Alue saa verkostoveden Helsingin Pitkäkosken vesilaitokselta. Vesi johdetaan Ylästön ja Koivukylän paineenkorotusasemien kautta Korson painepiiriin, jossa alue sijaitsee.

Alueen vesisäiliönä on Korson vesitorni, jonka tilavuus 4000 m³, NW +87.5 ja HW +94.4. Vesijohtoverkon alin painetaso alueella on noin +86.3 ja ylin on noin +101.3. Painetasot on ilmoitettu N_{2000}-korkeusjärjestelmässä.

Jätevesiviemäröinti

Liikerakennusten korttelialueeksi kaavoitettavan alueen itälaidalta lähtee kohti itää jätevesiviemäriputki, joka liittyy Lipstikanvarrenpuiston puolella huoltotien länsireunaa pitkin kulkevaan d200 muoviseen jätevesiviemäriin. Tästä ja tontin itäreunalta jätevedet ohjataan ensin Valtimotien d315 muoviseen jätevesiviemäriin ja sitten eteenpäin pääradan länsipuolella kulkevaan Korso-Tikkurilan d1000 betoniseen pääviemäriin. Sieltä jätevedet ohjataan KUVES:n meriviemärin kautta edelleen Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle. Puhdistettu jätevesi lasketaan Suomenlahteen.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Asolanväylälle ja Valtimotielle rakennetut hulevesiviemärit laskevat Lipstikkaojaan ja Rekolanojaan, jotka johtavat hulevedet edelleen Keravanjoen ja Vantaanjoen kautta mereen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia Elmontien, Valtimotien ja Asolanväylän varressa. Lisäksi Elmon liittymän suunnittelualueella sijaitsee 2 kappaletta Vantaan Energian maanalaisia kaivopumppaamoja, niiden ohjauskaappi, syöttökaapelit ja muuntamo.

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:lle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Elmontien ja Valtimotien varressa, ja keskijännitekaapeleita Elmontien ja Valtimotien varressa sekä Asolanväylän itäpuolella.

Elmon urheilupuiston suunnitellun tieliittymän kohdalla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaakko-luodesuuntainen 110kV voimajohto ja samalla johtokadulla Vantaan Energia Sähköverkot Oy johdon eteläpuolella Fingrid Oyj 110kV voimajohto.

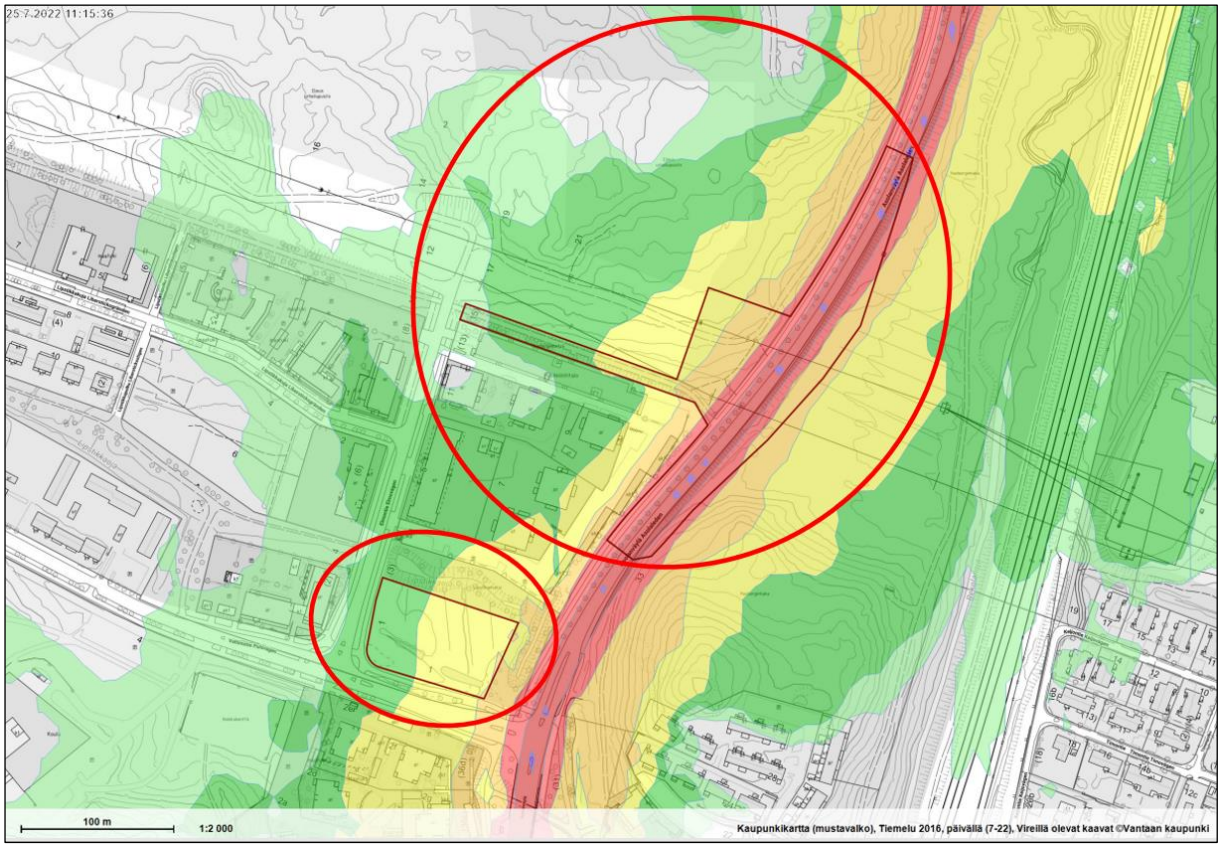
Ympäristöhäiriöt

Melu

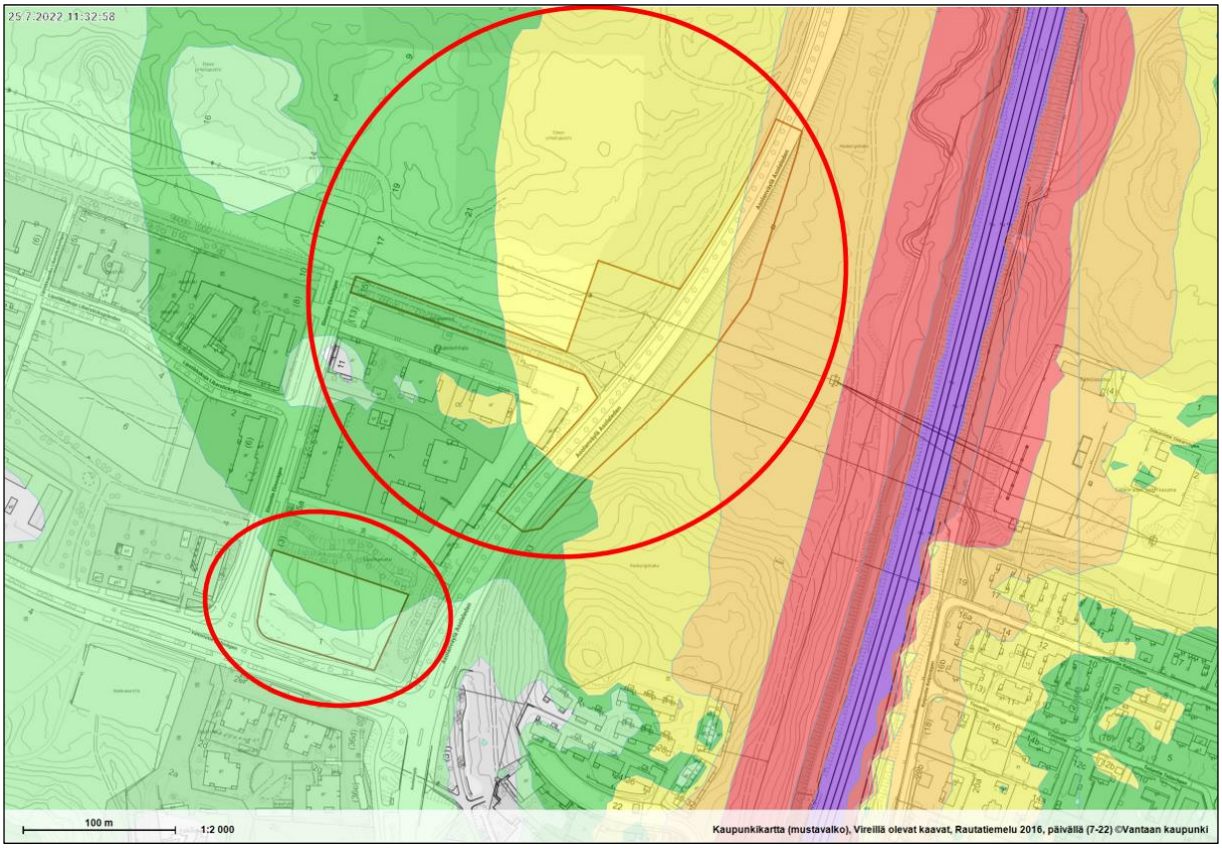
Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitseva merkittävin tieliikennemelulähde on Asolanväylä. Päärata aiheuttaa raideliikennemelua. Suunnittelualue ei sijaitse lentomelualueella.

Asolanväylä on vilkasliikenteinen katu, joten Elmon liittymäalue on korkean melun aluetta. Melutaso on väylällä pääosin 70–75 dB, paikoin 75 dB ylittyy. Väylän länsipuolella kulkeva pyörätie osuu pääosin 65–70 dB tieliikennemelun alueelle. Kaava-alueen länsireunan pitkällä puistokaitaleella

tieliikennemelutaso laskee ollen sen länsipäässä enää alle 50 dB. Päivittäistavarakaupan kaava-alueella tieliikennemelutaso on pääosin 50–60 dB. Aivan alueen itäreunalla on kuitenkin kohtia, joissa tieliikennemelu nousee 60–65 dB:iin. Melulaskennassa on vuoden 2016 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu (kuva alla).



Suunnittelualueelle ulottuu päivällä (7–22) pääosin 50–65 dB suuruista rautatiemelua (v. 2016, Vantaan karttapalvelu). Päivittäistavarakaupan tontin eteläosa osuu alle 50 dB:n melualueelle. Voimakkain rautatiemelu, päivällä (7–22) 60–65 dB, osuu suunnittelualueen pohjoisosaan Asolan-väylälle ja sen itäpuolelle. Melulaskennassa on vuoden 2016 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu (kuva alla).



Muut ympäristöhäiriöt

Suunnittelualueelle ei sijoitu pilaantuneita maa-alueita.

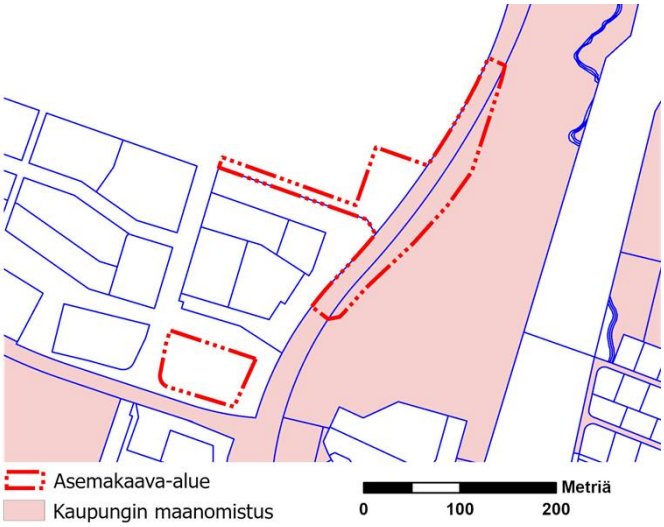
Erityistoiminnat

Asemakaava-alueella sijaitsee Fingrid Oyj:n 110 kV (kilovoltin) voimajohto Porvoo - Ruotsinkylä. Samalle yhteiselle voimajohtoalueelle sijoittuu Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV voimajohtoja. Asemakaava-alueella 110 kV voimajohtoja varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus sijainnista riippuen pääosin 65,5–87 metriä leveälle johtoalueelle, jolloin johtoalue muodostuu 45,5–67 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä, joilla puuston kasvua on rajoitettu. Fingridillä on pitkän aikavälin tavoitteena päivittää rakennusrajat reunavyöhykkeiden ulkoreunaan siten, että rakennusrajoitus koskee koko johtoaluetta. Kaavoituksessa on suositeltavaa, että voimajohtoa varten varattuna alueen osana käytetään johtoalueen kokonaisleveyttä eikä tälle alueelle osoiteta rakennusaloja.

2.1.4 Maanomistus

Asemakaavoittamattoman alueen Valtimotien varressa (kiinteistö 92-407-13-7) omistavat Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät. Uuden liittymän kaavoitus on käynnistetty Vantaan kaupungin aloitteesta.

Voimassa olevan asemakaavan mukaiset VL-alueet Asolanväylän länsipuolella (myös kapea VL-aluekaistale Elmon LPA-alueen ja korttelin 72212 LPA-alueen välissä, joka on kaupungin määräala, tunnus 92-407-13-7-M534) omistavat Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät ja ne kuuluvat kiinteistöön numero 92-407-13-7. Asolanväylän katualueen sekä väylän itäpuolella olevan VL-alueen omistaa Vantaan kaupunki. Katualueen kiinteistötunnus on 92-72-9901-0 ja puistoalueen 92-72-9903-8.



092-407-0013-0007	Yksityinen maanomistaja	1,0
Puisto- ja katualue	Vantaan kaupunki	1,1
Yhteensä		**2,1**

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

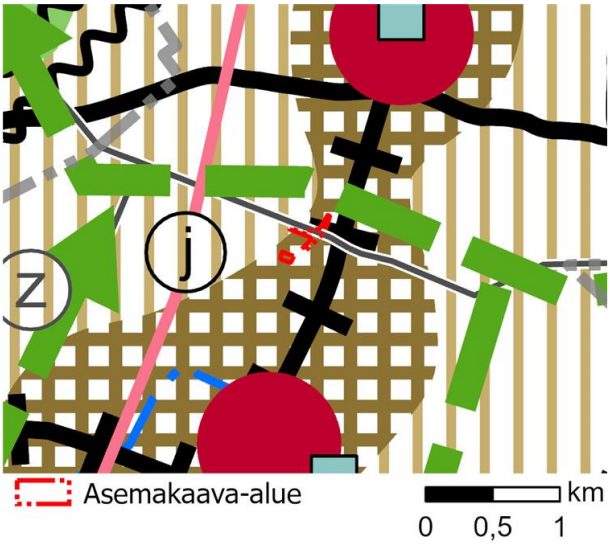
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

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.

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Maakuntakaava

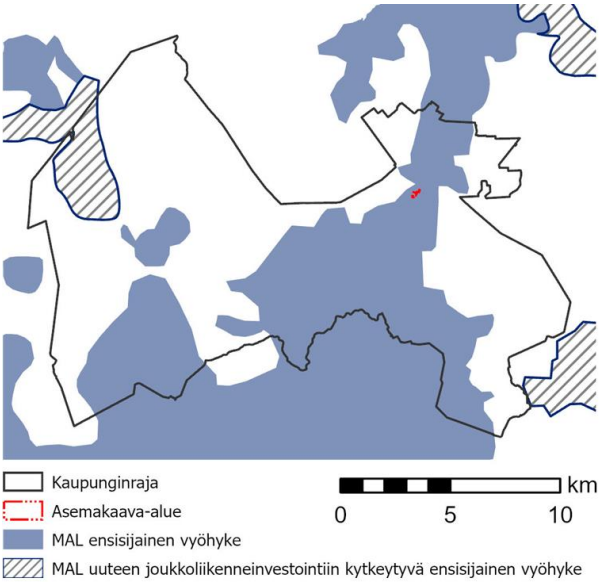


Alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050, joka korvaa kaikki muut voimassa olevat maakuntakaavat paitsi Östersundomin alueen kaavaa. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020. Kaavasta valitettiin, minkä vuoksi Helsingin hallinto-oikeus kielsi päätöksen täytäntöönpanon. 24.9.2021 hallinto-oikeus totesi, ettei täytäntöönpanokieltoa ollut enää aihetta pitää voimassa siltä osin kuin valitukset oli hylätty, ja kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan.

Uusimaa-kaavassa 2050 alue on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä (ruskea ruuturasteri). Alueen läpi kulkee itä-länsisuuntainen voimajohto ja sen pohjoispuolella samansuuntainen viheryhteystarve. Alueen itäpuolitse kulkee päärata ja se sijaitsee Korson ja Koivukylän keskustatoimintojen alueiden, keskusten (punaiset ympyrät) välissä. Kaavahanke on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 -suunnitelma

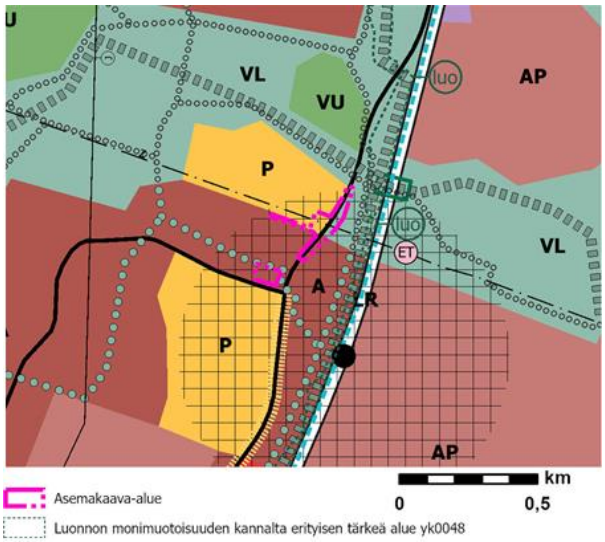
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti 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, 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.

Kaava-alue (punainen piste) sijaitsee MAL-sopimuksen ensisijaisella vyöhykkeellä.

Yleiskaava 2020



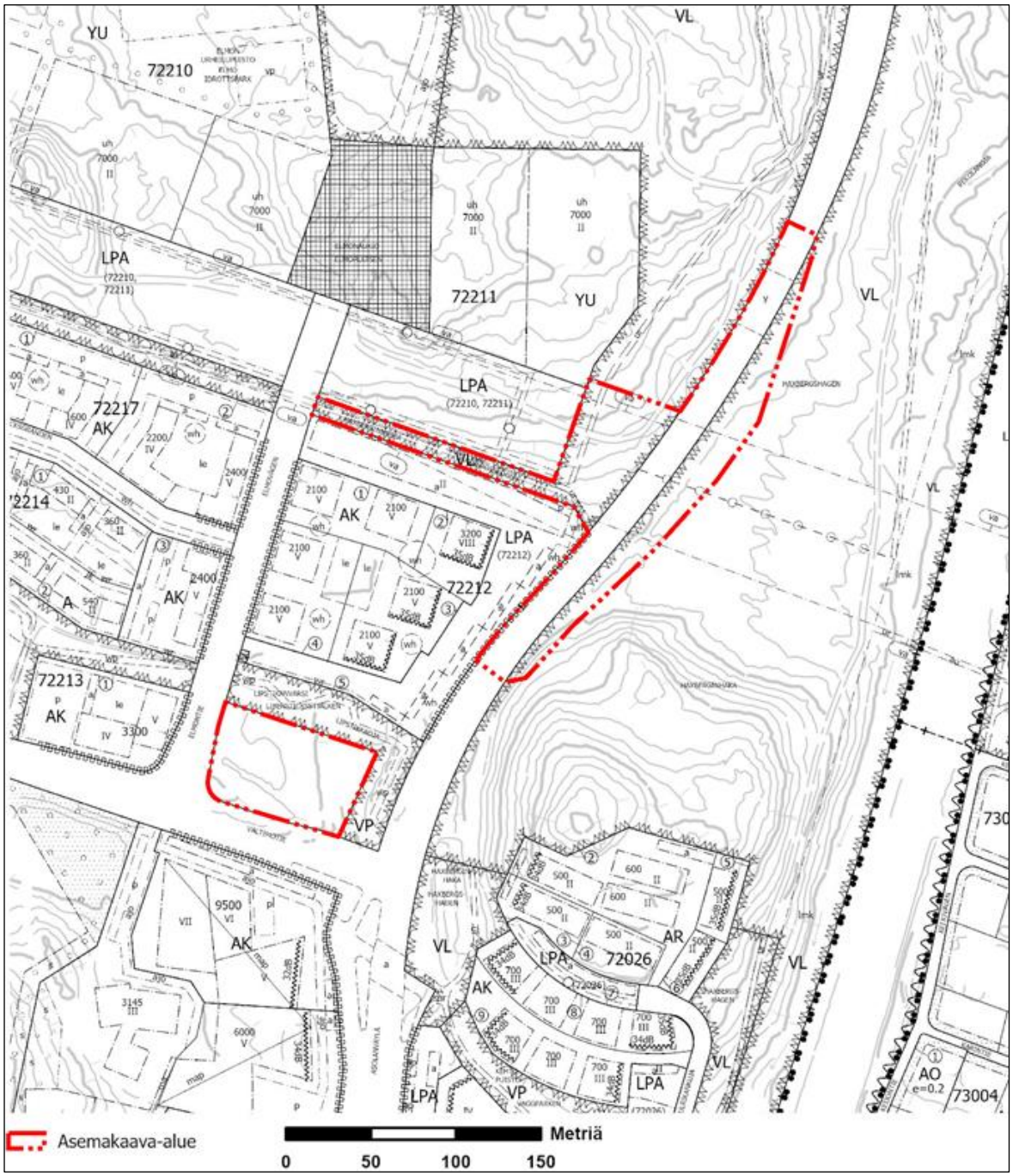
Uusi yleiskaava 2020 on tullut voimaan 25.1.2023. Kaava-alue sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle, jolla asuminen tukeutuu joukkoliikenteen runkoverkostoon. Erityisesti asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Aseman lähikortteleita kehitetään lisäksi aseman vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä.

Pohjoisempi alue (Elmon liittymä) on merkitty palveluiden ja hallinnon alueeksi (P) sekä pieneltä osin asuinalueeksi (A) ja lähivirkistysalueeksi (VL). Alueen läpi kulkee voimajohto.

Eteläisempi alue (liiketila Valtimotielle) on merkitty asuinalueeksi (A). Alueen pohjoispuolelle on merkitty virkistysalueyhteys. Eteläisemmän alueen kaakkoiskulmasta kohti etelää on Asolanväylän varrelle merkitty katukuvan kehittämisvyöhyke.

Uusi yleiskaava 2020 mahdollistaa Asolassa sekä nykyisten jo rakennettujen asuinalueiden täydennysrakentamista että voimassa olevaa yleiskaavaa laajemman uuden asuinalueen rakentamisen Rekolanmäkeen. Lisääntyvä asukasmäärä lisää uusien lähipalveluiden tarvetta. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Asemakaava



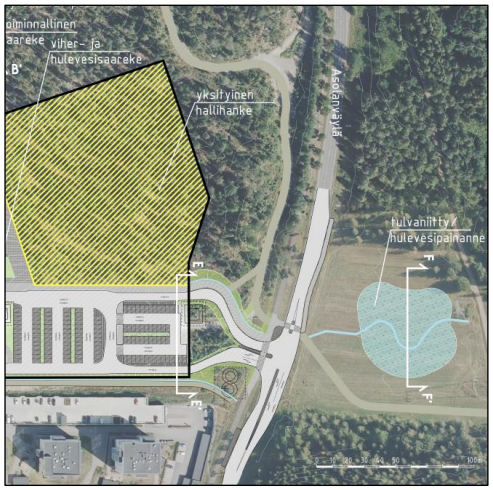
Pohjoisemmalla asemakaava-alueella (Liittymä Elmoon) on voimassa kolme asemakaavaa: 720900 Elmon urheilupuisto (Kv 23.5.2011), 721300 Lipstikka (Kv 17.11.2014) ja Rekolanmäki (29.7.1981, tarkistettu 3.3.1982). Ajantasa-asemakaavassa pohjoisemman asemakaava-alueen (Elmon liittymä) alueet ovat lähivirkistysaluetta (VL) ja katualuetta ja sen läpi kulkee sähkölinjoja varten varattu alueen osa (z). Asolanväylälle, pohjoisemman kaava-alueen pohjoisosaan, on merkitty ohjeellinen kadun tai liikennealueen ylittävä jalankulkutie sekä Asolanväylän länsipuolelle ohjeellisia ulkoilureittejä, ohjeellisia hulevesialueita ja voimalinjan vaara-aluetta.

Eteläisempi kaava-alue (liiketila Valtimotielle) on asemakaavoittamaton. Sitä ympäröi kapea puistoalue (VP) idässä ja pohjoisessa. Puistoalueelle on merkitty ohjeellinen puro tai pienvesialue.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma

Vuonna 2021 on tehty Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma, joka määrittelee alueen toiminnalliset ja tilalliset perusratkaisut, reitistön ja liikennejärjestelyjen kehittämisperiaatteet, hulevesien hallinnan periaateratkaisut, valaistuksen periaatteet sekä alueen yleiset laatutavoitteet muun muassa kasvillisuuden, pintamateriaalien ja rakenteiden osalta. Yleissuunnitelmassa urheilupuiston pysäköintialue on suunniteltu liittyväksi suoraan Asolanväylään pysäköintialueen itäosasta, ja osa hulevesistä ohjataan nykyiselle peltoalueelle Asolanväylän itäpuolelle, Haxberginhaan puistoalueelle.



Ote Elmon urheilupuiston yleissuunnitelman asemapiirustuksesta Elmon liittymän kaavamuutosalueen kohdalla (Ramboll, 2021).

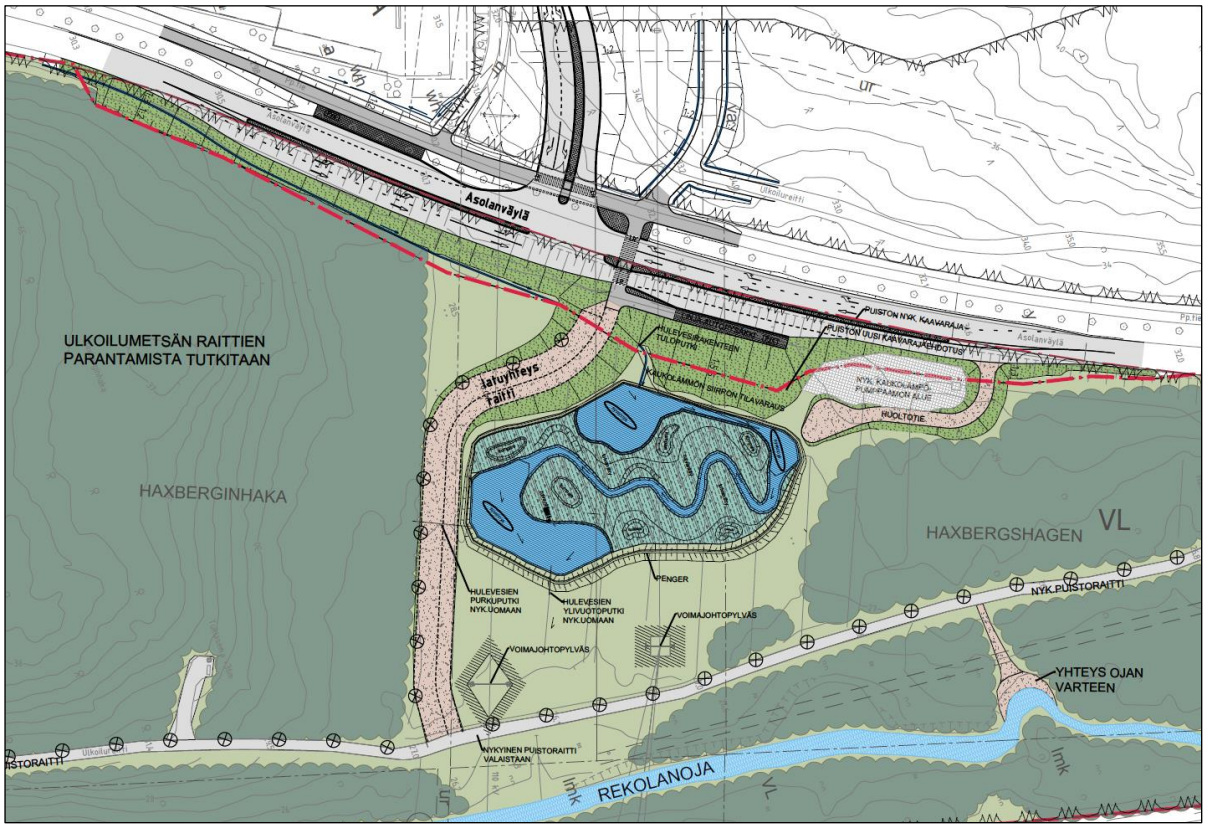
Katu- ja puistosuunnitelmat

Yleissuunnitelma toimi lähtökohtana Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän katusuunnitelmalle ja Haxberginhaan puistosuunnitelmalle, joita on työstetty syksyllä 2022. Niiden suunnittelu alkoi tilavarauksien laatimisella asemakaavoitusta varten.

Katusuunnitelmassa on tarkennettu yleissuunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja mm. Elmonkujan ja Asolanväylän liittymän osalta. Mm. jalankulun olosuhteita parannetaan. Katusuunnitelmaehdotukset asetettiin nähtäville yhtaikaa asemakaavan ja -kaavamuutoksen kanssa. Rakennussuunnitelmien arvioidaan valmistuvan kesällä 2023.

Ote Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän tekeillä olevasta katusuunnitelmasta, Ramboll, LUONNOS 21.9.2022, piirustusnumero: 59166-1.

Syksyn 2022 aikana työstettiin myös Haxberginhaan puistosuunnitelmaa. Siinä esitetään Elmon urheilupuiston toteuttamiseen liittyvät toimenpiteet (mm. hulevesiallas ja reitit sekä kasvillisuuden, valaistuksen ja kalusteiden kehittämisen periaatteet) puistoalueella. Mm. jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan. Suunnitelmiin pohjautuvan rakennussuunnittelun arvioidaan alkavan jo vuoden 2022 aikana. Toteutus ajoittuu alustavasti vuosille 2024-2025.

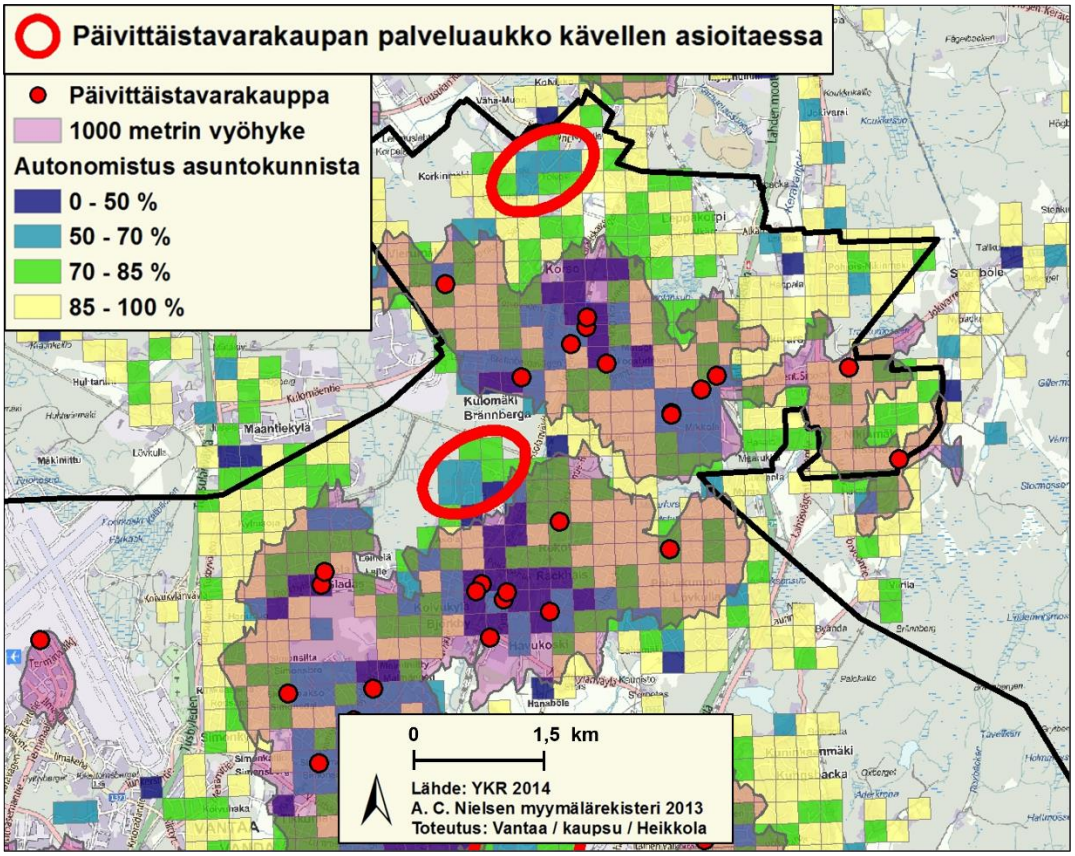


Ote Haxberginhaan tekeillä olevasta puistosuunnitelmasta, Ramboll, LUONNOS 5.10.2022, piirustusnumero: 59169-1.

Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys

Koko kaupungin alueen kattava *Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys: keskustat ja päivittäistavarakaupan verkko* (WSP, 2022) valmistui syksyllä 2022. Asemakaavoitettava KL-tontti on kyseisessä selvityksessä osoitettu potentiaaliseksi päivittäistavarakaupan sijainniksi, joka oli aiemmassa yleiskaavassa 2007 osoitettu alakeskusmerkinnällä. Alueen asukasmäärän kasvu on ollut voimakasta, ja asukasmäärän ennustetaan jatkavan kasvua tulevaisuudessa yleiskaavassa 2020 osoitetun uuden asumisen myötä. Uuden asuinrakentamisen mahdollistama asukasmäärän kasvu asemakaavaehdotuksessa esitetyn uuden päivittäistavarakaupan ympärillä yhden kilometrin vaikutusalueella on noin 2400 uutta asukasta vuoteen 2040 mennessä. Arviosta on vähennetty asukaskasvu, joka kohdistuu Koivukylän keskusta- alueelle eikä KL-tontin vaikutusalueelle (vastaa yleiskaavan 2007:n alakeskuksen vaikutusaluetta). Vuonna 2021 yhden kilometrin vaikutusalueella asui n. 5 500 asukasta (HSY Seutudata 2021).

Asemakaavaehdotuksen mahdollistama uusi päivittäistavarakauppa lyhentää asiointimatkoja ja siten parantaa päivittäistavarakaupan saavutettavuutta Rekolanmäen alueella. Uusi päivittäistavarakaupan myymälä parantaa Asolan päivittäistavarakaupan verkostoa ja paikkaa alueella todettua palveluaukkoa erityisesti kävellen asioitaessa (lähde: *Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040*, Vantaan kaupunki, 2015). Alueelle suunniteltu päivittäistavarakauppa on supermarket-kokoluokan myymälä, joka myös monipuolistaa päivittäistavarakaupan tarjontaa ja valikoimaa. Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen (WSP, 2022) mukaan Koivukylän suuralueella on arvioitu olevan päivittäistavarakaupalle uutta liiketilatarvetta 2 500–6 800 kerrosneliömetriä vuoteen 2031 mennessä. Päivittäistavarakauppa vastaa alueella havaittuun päivittäistavarakaupan liiketilatarpeeseen.



Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040 (Vantaan kaupunki, 2015)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Päivittäistavarakauppaa koskeva maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 30.11.2021. Vantaan kaupungin asemakaavamuutoshakemus, joka käsittää sekä Elmon uuden liittymän asemakaavamuutoksen että liikerakennuksen tontin asemakaavoituksen on kirjattu saapuneeksi 22.12.2021. Kaavatyö on Vantaan kaupunkisuunnittelun kaavoitusohjelmassa vuodelle 2022. Kaavoitusohjelmassa vuodelle 2022 kaava on esitetty numerolla 002509. Kaavamuutos sai numeron 721400 ja tuli vireille 9.2.2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja 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.

Kaavamuutoksesta järjestettiin kaavoittajan puhelinaika. Tiedusteluita tai soittoja ei tänä aikana saatu.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteet pyydettiin 9.2. - 11.3.2022 välisenä aikana.

Mielipiteitä saatiin 11 kappaletta, joista 3 kpl tuli lähiympäristön asukkailta.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy esitti, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Keskijänniteverkon maakaapeleita on Valtimotien pohjoispuolella, Elmontien itäpuolella sekä Asolanväylän itäpuolella. Pienjänniteverkon maakaapeleita on Elmontien itäpuolella. Elmon urheilupuiston suunnitellun tieliittymän kohdalla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110kV voimajohto ja samalla johtokadulla Vantaan Energia Sähköverkot Oy johdon eteläpuolella Fingrid Oyj 110kV voimajohto. Johtojen läheisyydessä tehtävistä muutoksista tulee ennalta pyytää johdon omistajilta risteämälausunnot.

Asemakaavan muutosalueella Valtimotien liiketilan suunnittelualueelle tulee mitoittaa tilavaraus (vm) puistomuuntamolle Valtimotien tai Elmontien puoleiselle laidalle.

Vantaan Energian Kaukolämpöverkko huomautti, että asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia useissa kohdissa, erityisesti Asolanväylän varsilla. Lisäksi Elmon liittymän suunnittelualueella sijaitsee 2 kappaletta Vantaan Energian maanalaisia kaivopumppaamoja, niiden ohjauskaappi, syöttökaapelit ja muuntamo. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien, pumppaamoiden ja ohjaus-

kaapin sijainti. Lisäksi Vantaan Energia Oy haluaa, että Elmon liittymää suunniteltaessa otetaan huomioon Vantaan Energian kaivopumppaamoille kulkemiseen haettu lupa pysyvän tieliittymän rakentamiselle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) ja Vantaan kaupunginmuseo ilmoittivat, ettei ole huomautettavaa.

Fingrid huomautti, että sillä on pitkän aikavälin tavoitteena päivittää rakennusrajat reunavyöhykkeiden ulkoreunaan siten, että rakennusrajoitus koskee koko johtoaluetta. Kaavoituksessa on suositeltavaa, että voimajohtoa varten varattuna alueen osana käytetään johtoalueen kokonaisleveyttä eikä tälle alueelle osoiteta rakennusaloja. Näin varmistetaan sähköturvallisuuden näkökulmasta, että rakennelmien, rakennusten ja voimajohdon väliin jää riittävä etäisyys.

Fingrid totesi myös, että koska tässä kaavalausunnossa ei voi ottaa kantaa voimajohtoalueelle sijoittuvan liittymän ja sen liikennejärjestelyjen tekniseen toteutukseen, joten asemakaavoituksen taustalla olevista suunnitelmista pitää pyytää Fingridiltä erillinen risteämälausunto. Fingrid pyysi lähettämään tietoa kaavan etenemisestä.

Caruna Oy totesi, ettei kaava-alueella sijaitse Carunan sähköverkkoa.

HSL totesi, että se kannattaa uusien pysäkkien rakentamista, koska ne mahdollistavat hyvät yhteydet ja lyhyen siirtymän Elmon urheilupuistoon. HSL on mielellään mukana pysäkkien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Korson Omakotiyhdistys ry esitti, että se ei pidä uutta liittymää Elmoon turvallisena kaupan ja urheilupuiston lisääntyvän ja monipuolistuvan liikenteen takia, ja ehdottaa yhdeksi ratkaisuvaihtoehdoksi kiertoliittymää.

Rekola – Asolan Omakotiyhdistys ry esitti, että koska liikenne Asolanväylällä tulee lisääntymään merkittävästi, Elmon liittymä tulee rakentaa sujuvaksi, jotta liikenteen hidastumiselta, ruuhkautumiselta ja onnettomuuksilta vältytään. Lisäksi on kaikissa oloissa turvattava hälytysajoneuvojen esteetön pääsy Korson suunnasta Peijaksen sairaalaan. Elmon liittymäratkaisun tulee mm. sisältää riittävät kevyen liikenteen väylät ja varmistaa turvallinen Asolanväylän ylittäminen.

Asukkaat olivat huolissaan siitä, että lisääntyvä liikennemäärä ja uusi liittymä yhdessä aiheuttavat Asolanväylän ruuhkaantumisen. Ratkaisuksi ehdotettiin mm. liikenneympyrää. Lisäksi ehdotettiin bussipysäkin paikan vaihtoehtoista sijaintia ja pohdittiin, onko Lidl yleiskaavan merkinnän A sallima lähialueen asukkaita palveleva kauppa vai houkutteleeko se koollaan ja isolla parkkipaikallaan (yli 60 autopaikkaa) autoliikennettä myös kauempaa? Pohdittiin, voisiko lähialueen asukkaita palvella myös pienemmällä autopaikkamäärällä, mikä mahdollistaisi paremmat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet tontilla.

Asukkaiden mielipiteet on huomioitu kaavatyössä. Liittymään rakennetaan Asolanväylän ylittävä suojatie, joten Asolanväylän nopeusrajoitusta alennetaan nykyisestä 50 km/h:ssa. Kiertoliittymävaihtoehtoa tutkittiin katusuunnittelun yhteydessä, mutta se hylättiin, koska se lisäisi kustannuksia, veisi enemmän tilaa ja liittymä levenisi itään Haxberginhaan puistoon. Liikenteellisesti yksikaistaisena kiertoliittymän häiriöherkkyys olisi suurempi ja kaksikaistaisella kiertoliittymällä puolestaan jalankulkijoiden Asolanväylän ylitysten turvallisuus heikkenisi huomattavasti (alikulkuja ei pystyttäisi toteuttamaan tai se vaatisi taas hurjasti lisää tilaa ja pidentäisi jalankulkijoiden matkoja).

Koivukylän ajankohtaisia kaavahankkeita esiteltiin teams-kokouksena järjestetyssä asukasillassa 6.9.2022 kello 18:00-19:30.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunginhallitus päätti 28.11.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 14.12.2022 - 19.1.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 7 kappaletta ja vastaanotettiin 7 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.

Lausunnot:
Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan ELY-keskus esitti lausunnossaan, että asemakaavaehdotuksen KL-kaavamääräystä tulee tarkentaa siten, että kaavamääräyksessä todetaan korttelialueelle sallittavan päivittäistavarakaupan, ja että kaavaselostusta tulee täydentää johtopäätöksillä ostovoimasta ja vaikutusalueesta sekä arvioida vaikutuksia päivittäistavarakaupan kilpailutilanteeseen.

Vastine:
Asemakaavamääräyksen KL-kaavamääräystä on tarkennettu siten, että kaavamääräyksessä todetaan korttelialueelle sallittavan nimenomaan päivittäistavarakaupan. Tarkistettu määräys:

Liikerakennusten korttelialue (KL): ”Alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakaupan.”

Kaavaselostusta on täydennetty kaupallisten vaikutusten arvioinnilla Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen (2022) johtopäätösten pohjalta luvussa 4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön alaotsikon Vaikutukset kauppaan, palveluihin ja työpaikkoihin alla (s. 36). Täydennetyssä kaavaselostuksessa viitataan koko kaupungin alueen kattavaan ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys: keskustat ja päivittäistavarakaupan verkko” -selvitykseen (WSP, 2022), vuoden 2007 yleiskaavaan sekä ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” -selvitykseen (Vantaan kaupunki, 2015).

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa: Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Uudet rakennukset ovat liitettävissä viereisten katujen yleiseen vesihuoltoon.

Vastine:
-

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lisättävää Elmon liittymän ja Valtimotien liiketilan asemakaavan muutosehdotuksesta kaavahankkeen OAS-vaiheessa 10.3.2022 annettuun lausuntoon nähden.

10.3.2022 annettu lausunto: ”Suunnittelualueeseen kuuluvalla Asolanväylällä on tiheää HSL:n joukkoliikennettä (linjat 587, 633N, 735 ja 973) Korson ja Koivukylän suuntiin. Alustavan luonnoksen mukaiset Elmon liittymän yhteyteen sijoitettavat uudet bussipysäkit tiivistävät pysäkkiverkostoa ja alueelle muodostuu yhdessä nykyisten pysäkkien (Rekolanmäki V7211, Haxberg V7207/V7208) kanssa tiheät pysäkkivälit. HSL kannattaa kuitenkin pysäkkien rakentamista, koska uudet pysäkit mahdollistavat hyvät yhteydet ja lyhyen siirtymän Elmon urheilupuistoon. HSL on mielellään mukana pysäkkien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Liiketilan kaavoitukseen liittyen ei lausuttavaa.”

Vastine:
-

Fingrid (risteämälausunto)
Fingrid toteaa kirjoittaneensa risteämälausunnon jo tässä vaiheessa, koska asemakaavan muutos koskee hyvin pientä aluetta ja voimajohto rajoittaa alueelle suunniteltua toimintaa. Tämä lausunto koskee vain Fingrid Oyj:n voimajohtoa Porvoo–Ruotsinkylä. Risteämälausunnossa kuvataan, mitä

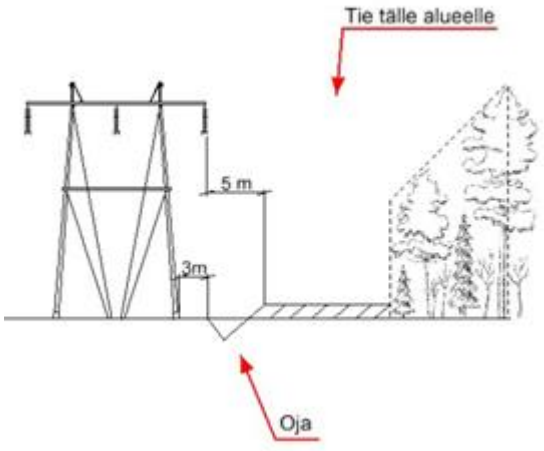
tulee ottaa huomioon rakennettaessa tiealuetta, valaistusta, liikennemerkkejä ja -opastusta tai muokattaessa maa-aluetta voimajohdon (110 kV Porvoo–Ruotsinkylä) alla tai rinnalla. Risteämälausunnossa on annettu ohjeistus, miten uusi liittymä voidaan alueelle toteuttaa.

Fingrid Oyj:n 110 kV johtoa Porvoo–Ruotsinkylä ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 2 x 110 kV johtoa Ruotsinkylä–Rekola ja Ilola–Rekola varten on valtioneuvoston päätöksellä lunastettu kiinteistöjen käyttöoikeus. Käyttöoikeus koskee johtoaluetta, joka muodostuu johtoaukeasta ja johtoaukean reunoissa olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä, joilla puuston kasvua on rajoitettu niin, etteivät puut kaatuessaan osu johtimiin. Johtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta.

Suunnitellun Elmon liittymän toteutuskohdassa sijaitsee Fingrid Oyj:n 110 kV johto Porvoo–Ruotsinkylä. Tietä ei saa rakentaa eikä tieoikeutta perustaa kolmea metriä lähemmäksi voimajohtopylvään perustus- ja harusrakenteita. Teitä voidaan perusparantaa ja uusia tieosuuksia rakentaa 110 kV johto Porvoo–Ruotsinkylä voimajohtojen alla ja läheisyydessä huomioiden risteämälausunnon liitteinä olevissa alituspiirroksissa esitetty tien sijainti ja tien pinnan suurin sallittu korkeus. Tiet voidaan sijoittaa alituspiirroksissa merkityille alueille. Korkeusrajoitus ulottuu 110 kV:n voimajohdolla vaakasuoraan mitattuna viiden metrin etäisyydelle reunimmaisesta virtajohtimesta.

Voimajohdon omistaja ei turvallisuussyistä salli varastointi- ja lastauspaikkojen, auton kääntöpaikkojen tai linja-autopysäkkien rakentamista johtoaukealle. Nämä paikat tulee sijoittaa voimajohtojen johtoaukean ulkopuolelle.

Rakennettava tie ei saa aiheuttaa sellaista maapainoa, joka on vaaraksi voimajohtopylväiden maanalaisille rakenteille ja pylväiden pystyssä pysymiselle. Mahdollinen maanpinnan muotoilu tulee alueella toteuttaa niin, etteivät sadevedet ja lumien sulamisvedet pääse kertymään pylväiden pylväsaloille. Rakennettava tiealue ei saa ulottua kolmea metriä lähemmäksi voimajohtopylvään maanpäällisiä pylväs- ja harusrakenteita. Tie voidaan sijoittaa voimajohdon rinnalle siten, että johdon puoleisen tien reunan vaakasuora etäisyys johdon uloimmasta johtimesta on vähintään viisi metriä. Jos tien reunaan tulee oja, tulee sen reunan olla vähintään kolmen metrin päässä pylvään maanpäällisistä perustuksista.



Pylvään läheisyydessä maanpintaa ei saa muotoilla 3 metriä lähempänä pylvään maanpäällisiä perustus- ja harusrakenteita. Maanpinnan muotoilu on toteutettava siten, etteivät mahdolliset sade-, sulamis- ja valumavedet aiheuta vaaraa voimajohdolle ja sen pylväsrakenteille. Vedet eivät saa kertyä tai jäädä voimajohtopylvään ympärille.

Mahdolliset hulevesiin liittyvät putket ja muut rakenteet voidaan rakentaa voimajohdon alitse huomioiden voimajohtopylvään pylväsala, maadoitukset ja metallisia rakenteita käytettäessä voimajohdon vikatilanteessa maahan siirtyvä maadoitusjännite. Voimajohtopylväiden pylväsala ulot-

tuu kolmen metrin päähän pylvään maanpäällisistä perustus- ja harusrakenteista. Pylväsalalle hulevesiputkia ei saa rakentaa.

Maanpinnan muotoilussa (luiskat ja tukimuurit) tulee huomioida lisäksi, ettei maanpinnan muotoilusta saa aiheutua sellaista maapainoa, joka on vaaraksi voimajohtopylväiden maanalaisille rakenteille ja pylväiden pystyssä pysymiselle. Maanpinnan muotoilu on tehtävä sellaisin työmenetelmin, että voimajohtojen virtajohtimet ja eristinketjut joutuvat mahdollisimman vähän alttiiksi pölyyntymiselle.

Lisäksi Fingrid ohjeistaa risteämälausunnossa myös mm. varastoinnista johtoaukealla, kasvillisuuden istuttamisesta johtoalueelle, alaisinpylväiden sekä liikennemerkkien ja -opasteiden sijainnista johtoalueella, maakaapelien tai ilmajohtojen sijainnista johtoalueella, maadoitusjohtimien sijainnista, maahan asennettavien muiden sähköä johtavien rakenteiden lisäeristämisestä, mahdollisesta voimajohtopylvään siirtämisestä tai korottamisesta sekä työskentelystä johtoalueella.

Fingrid pyytää ilmoittamaan lausunnon antamista varten, mikäli suunnitelmat muuttuvat tai alueelle suunnitellaan muuta toimintaa. Tämä lausunto on voimassa kaksi vuotta. Jos hanke tai osa sen toteuttamisesta aloitetaan tämän jälkeen, tulee Fingridiltä pyytää uusi lausunto. Fingrid pyytää myös, että heille ilmoitetaan, jos hanketta tai osaa siitä ei toteuteta ollenkaan.

Vastine:
Asemakaavaehdotus perustuu katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksiin (Ramboll, 2022), joissa on huomioitu suunnitelmia varten Fingridiltä pyydetyt ja saadut risteämälausunnot.

Fingrid (lausunto asemakaavaehdotuksesta)
Fingrid pyytää lausunnossaan korjaamaan vaara-alueen sijainnin, mielellään koko voimajohtoaluetta tai vähintään rakennusrajoitusaluetta vastaavaksi. Lisäksi Fingrid muistuttaa, että "vaara-alue" -merkintä ei sovellu luonteeltaan tavanomaisten kantaverkon voimajohtojen suoja-alueiden merkinnäksi.

Fingrid toivoo, että edellisessä lausunnossa mainitut asiat voimajohtojen asettamista rajoituksista otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa sekä alueen käytössä sekä muistuttaa, että voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta ja edellä käsitellyistä asioista tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Fingrid pyytää lähettämään tietoa kaavan etenemisestä.

Vastine:
”Vaara-alue” (va) -merkintä on muutettu ”voimajohto” (z) -merkinnäksi. Voimajohtoalueen sijainti on muutettu koko voimajohtoaluetta vastaavaksi.

Caruna Oy
Caruna Oy toteaa, että kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Vastine:
-

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy
Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien, pumppaamoiden ja ohjauskaapin sijainti.
Vantaan Sähköverkot Oy lausuu seuraavaa: Elmon urheilupuiston suunnitellun tieliittymän kohdalla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110kV voimajohto ja samalla johtokadulla myös sijaitsee Fingrid Oyj 110kV voimajohto. Johtojen läheisyydessä tehtävistä muutoksista tulee ennalta pyytää johtojen omistajilta risteämälausunnot. Valtimotien liikerakennusten korttelialueelle tulee huomioida ja säilyttää tarve muuntamolle tilavaraus liiketilan piha-alueelta. Muuntamo tarvitaan tulevaa liiketilaa varten. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Vastine:
Liikerakennusten korttelialueelle on kaavaan lisätty ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Määräyksen mukaan muuntamolle esitetty sijainti on ohjeellinen, mutta tarve muuntamolle on sitova. Kaavakartassa on lisäksi KL-korttelia koskeva kaavamääräys: "Alueelle tulee varata tilavaraus muuntamolle. Muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle. Muuntamo tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan."

Selostukseen on kirjattu, että johtojen läheisyydessä tehtävistä muutoksista tulee ennalta pyytää johtojen omistajilta risteämälausunnot. Maakaapeleiden, kaukolämpöputkien sekä pumppaamoiden ja ohjauskaapin sijainnit on huomioitu.

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.

Laadimme Vantaa kaupunkikeskuksille 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. Tavoitteemme on myös vahvistaa työllisyyttä elinvoiman ja hyvinvoinnin edistämiseksi.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Kaavamuutos tukee uuden strategian tavoitteiden toteutumista.

MAL-tavoitteet:

Kaavamuutosalue sijoittuu ensisijaiselle MAL-vyöhykkeelle. Kaavamuutos auttaa toteuttamaan seuraavia MAL-sopimuksen asumiselle ja elinympäristön laadulle asetettuja tavoitteita:

- Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden asemiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.
- Seudun liikennejärjestelmää kehitetään siten, että se tukee tiivistyvää yhdyskuntarakenteen kehitystä. Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien palvelutasoa parannetaan. Kävelyn ja pyöräilyn määrää ja kulkutapaosuutta lisätään panostuksilla näiden kulkumuotojen infrastruktuuriin ja olosuhteisiin. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parannetaan.
- Torjutaan negatiivista segregaatiota turvaamalla asuinalueiden monipuolinen asuntotarjonta ja kehittämällä liikenneyhteyksiä sekä huolehtimalla kaavoituksessa palvelujen saatavuudesta ja saavutettavuudesta eri väestöryhmille sekä lähivirkistysalueiden saavutettavuudesta ja laadusta.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 15.9.2022):
  Tavoitteena on saada Asolaan päivittäistavarakaupan myymälä, ja parantaa alueen palvelutarjontaa ja kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn osuutta kulkumuodoista. Asemakaavamuutosalue on selvityksessä osoitettu ensisijaiseksi päivittäistavarakaupan myymälän paikaksi Asolassa, ja se sijoittuu selvityksen suositusten mukaisesti sisääntuloväylän varrelle ja hyvin näkyvillä ja saavutettavissa.

3.3.2 Muut tavoitteet

Asemakaavoituksen hakijan tavoitteet

Maanomistaja esittää ennestään asemakaavoittamattomalle alueelle enintään 2-kerroksista päivittäistavarakaupan myymälää pysäköintipaikkoineen.

Kaupungin tavoitteet Elmon urheilupuiston osalta

Kaupungin Elmon urheilupuistolle asettamista tavoitteista voidaan asemakaavoituksella edistää urheilupuiston helppoa saavutettavuutta.

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Alueen oloista johdetut tavoitteet

Suunnittelussa ja toteuttamisessa edellytetään rakentamisen ja lähiympäristön korkeaa laatutasoa. Alueen sijainti luontoarvoiltaan arvokkaaseen Rekolanojan purolaaksoon laskevan Lipstikkaojan varressa tulee huomioida. Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikkaojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja herkkää puroluontoa tulee suojata niin rakentamisen aikana kuin sen jälkeenkin. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisia yhteyksiä priorisoidaan.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

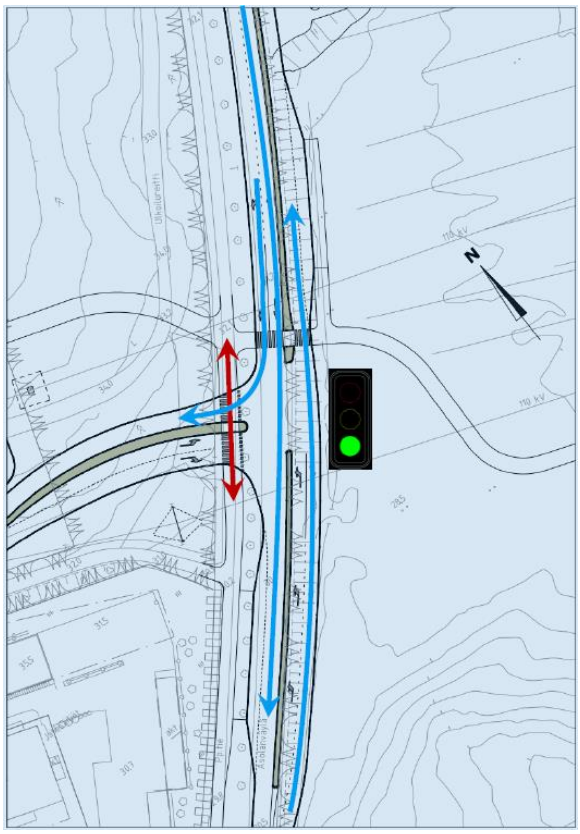
Asolanväylän kiertoliittymän ja liikennevaloliittymän vertailu

Liittymäratkaisujen vertailua varten tehtiin *Asolanväylän kiertoliittymä ja liikennevaloliittymä* -selvitys (Ramboll, 2023), jonka tavoitteena oli selvittää toimivin liittymäratkaisu asemakaavoituksen pohjaksi. Selvitykseen sisältyi liikenne-ennuste ja mitoittavat liikennevirrat iltahuipputunnille vuodelle 2040 sekä kiertoliittymän toimivuustarkastelu. Lisäksi kuvattiin liikennevaloratkaisun periaatteet, tehtiin liikennevaloratkaisun ja kiertoliittymäratkaisun vertailu ja lopuksi annettiin vertailuun perustuvat suositukset.

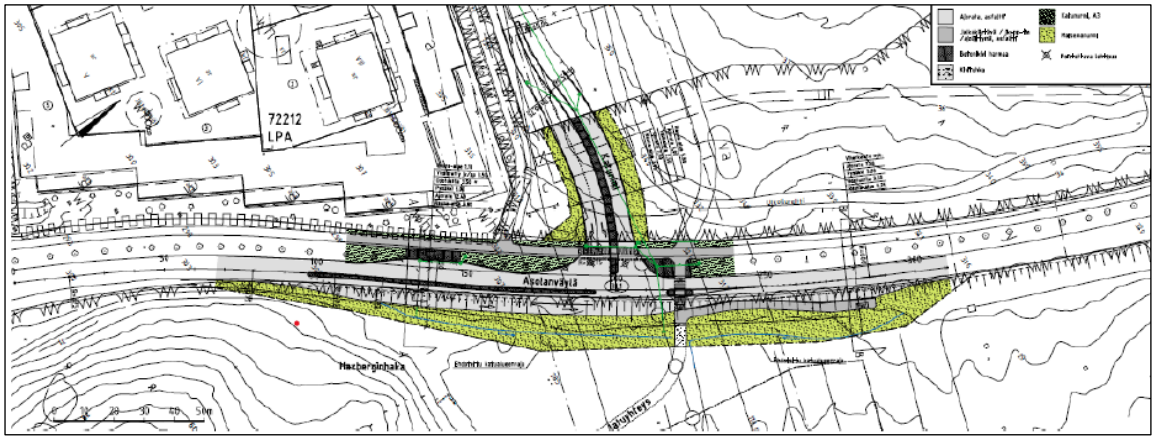
Vertailun perusteella selvityksessä suositellaan liikennevalo-ohjattua liittymää omilla kääntymiskaistoilla pohjoisesta sekä etelästä. Yhteenvetona vertailutuloksista todettiin, että vaikka kiertoliittymä toimii moottoriajoneuvoliikenteen osalta pääosin hyvin, se on kuitenkin riskialttiimpi häiriötekijöille ja kysyntäpiikeille (tapahtumat urheilupuistossa). Lisäksi kiertoliittymä heikentää jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta sekä pidentää ylitysmatkoja. Liikennevaloliittymä mahdollistaa pääsuunnan priorisoinnin liikuntapuiston kysyntäpiikkien ulkopuolella sekä liittymän toimivuuden varmistamisen kysyntäpiikkien aikana. Myös kustannuksia vertailtiin, eikä vaihtoehtojen välillä todettu kokonaiskustannusten välillä merkittävää eroa.

Valittu liikennevaloratkaisu:

- Liikennevaloilla on mahdollista toteuttaa ohjelmointi, jossa lepotilanteessa Asolanväylän suuntainen liikenne saa jatkuvaa vihreää valoa. Samalla pohjoisesta Asolanväylältä tuleva liikenne saa kääntyä urheilupuiston suuntaan. Ks. kuva.
- Pysäköintialueen liikenne ja Asolanväylän ylittävän suojatien ylittäjät saavat liikennevaloille erillisen pyynnön, joka siirtää valot seuraavaan vaiheeseen ja pysäyttää pääsuunnan.
- Mahdollistaa sen, että Asolanväylällä ei seisota valoissa ”turhaan”, vaan pääsuunta saa jatkuvaa vihreää, kun pysäköintialueelta ei tule liikennettä.
- Pysäköintialueelta poistuvien ajoneuvojen ruuhkahuiput isojen tapahtumien yhteydessä huomioidaan liikennevalo-ohjelmissa ilmaisinjärjestelyllä ja riittävän pitkällä vihreän ajalla.
- Varmistaa liittymän toimivuuden myös kysyntäpiikkien aikana



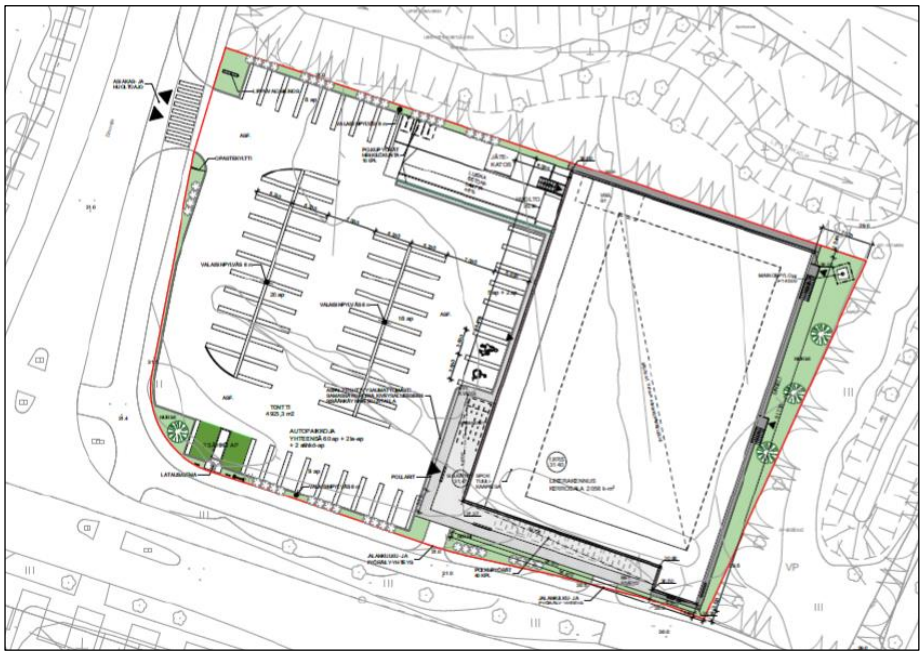
Liikennevaloliittymä



Alustava luonnos Elmon urheilupuiston liittymästä. Kuva on asemakaavan ja kaavamuutoksen nro 721400 Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (julkaistu 9.2.2022).

Elmon liittymän kaavamuutos perustuu Elmon liittymän katusuunnitelman alustavaan luonnokseen (kuva yllä) joka on julkaistu 9.2.2022 asemakaavan ja kaavamuutoksen nro 721400 Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Kaavassa osoitetaan riittävä tilavaraus katuympäristölle ja tarvittavalle infrastruktuurille leventämällä nykyistä katualuetta. Alustavasta kaavaratkaisusta keskusteltiin ja sitä kehitettiin eteenpäin asemakaavatyöhön osallistuneiden kaupungin työntekijöiden ja konsultin (Ramboll) kanssa.

Valtimotien liiketilan viitesuunnittelussa on ehdotettu vain yhtä vaihtoehtoa kaavaratkaisuksi (kuva alla). Suunnitteluprosessin aluksi eteläisemmälle asemakaavoitettavalle alueelle (liiketila Valtimotielle) tehtiin suunnitelmaluonnos, jossa pysäköinti on osoitettu Elmontien puolelle ja liikerakennus Asolantien puolelle tonttia. Rakennus on esitetty yksikerroksisena ja tasakattoisena. Ajo pysäköintialueille on lännestä Elmontieltä. Alueelle määritelty vihertehokkuustavoite (0,7) ei vielä tässä vaiheessa täyty. Alustavasta kaavaratkaisusta keskusteltiin ja sitä kehitettiin eteenpäin asemakaavatyöhön osallistuneiden kaupungin työntekijöiden, hankkeen ja konsultin (Innovarch) kanssa.

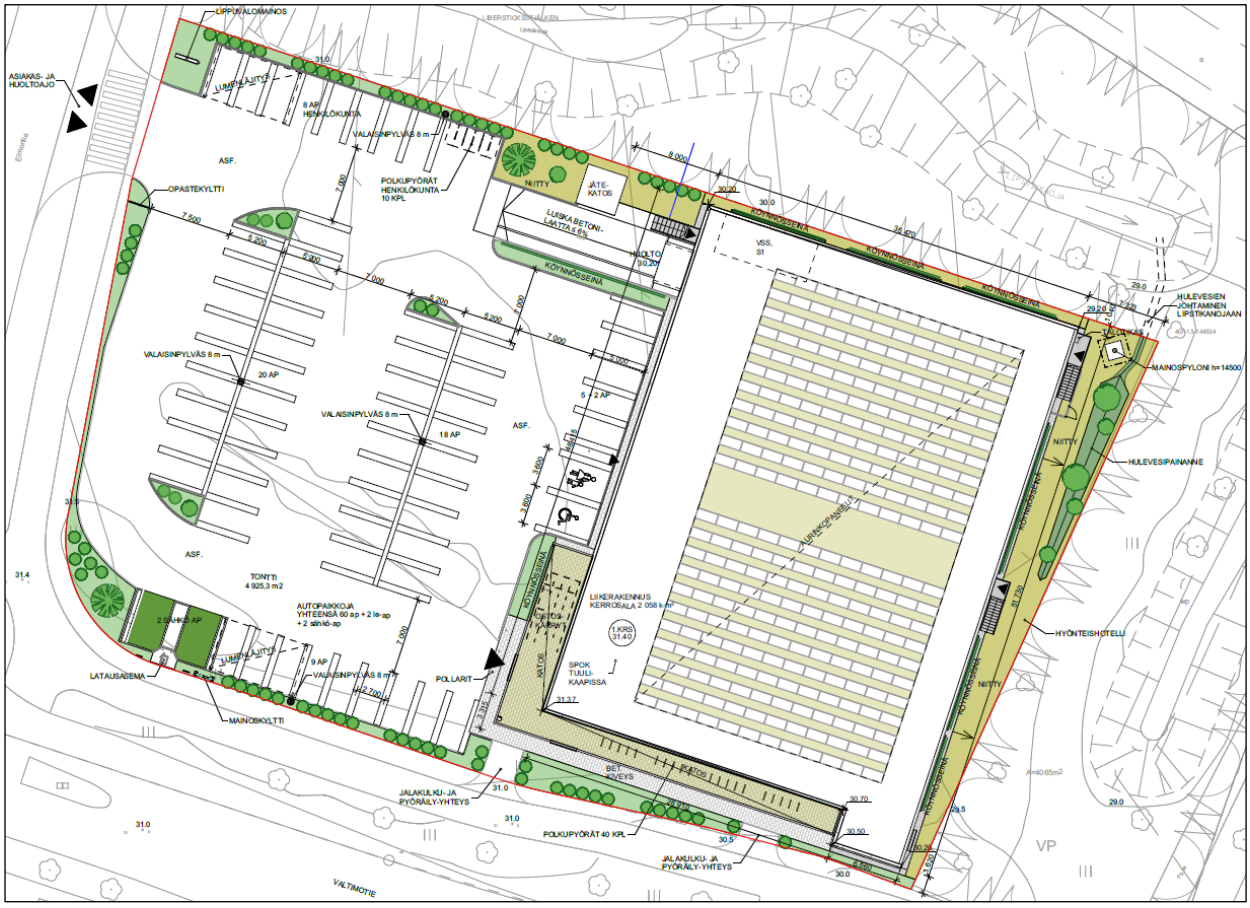


Alustavan tontinkäyttösuunnitelman mukainen asemapiirros. Innovarch, 21.1.2022.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Kaavatyön pohjaksi valittiin liikennevaloliittymään perustuva ratkaisu. Lisäksi kaavatyön aikana tarkasteltiin vaihtoehtoa esittää liittyminen kaavassa LPA-alueena, mutta päädyttiin kuitenkin esittämään se katualueena (Elmonkuja).

Valtimotien liikerakennusten korttelialueen tontinkäyttösuunnitelmaa jatkokehitettiin kaavatyön aikana. Jatkokehitetyssä tontinkäyttösuunnitelmassa (kuvat alla) asemakaavoitettavan alueen viihtyisyyttä ja vihertehokkuutta on merkittävästi parannettu, hulevesienhallintaratkaisuja tarkennettu ja ratkaisun hiilineutraaliutta tarkasteltu. Vihertehokkuuden tavoiteluku 0,7 saavutettiin lisäämällä rakennuksen katolle aurinkopaneeleille varatulle alueelle maksaruohomatto, muuttamalla nurmialueita niityiksi ja pensaiksi, lisäämällä pensaiden ja köynnösten määrää ja lisäämällä tontin itäreunan istutettavalle alueenosalle kasvipeitteinen hulevesien viivytysallas. Samalla parannettiin hulevesien laadullista hallintaa.



Tontinkäyttösuunnitelma, Innovarch Oy, 16.9.2022.

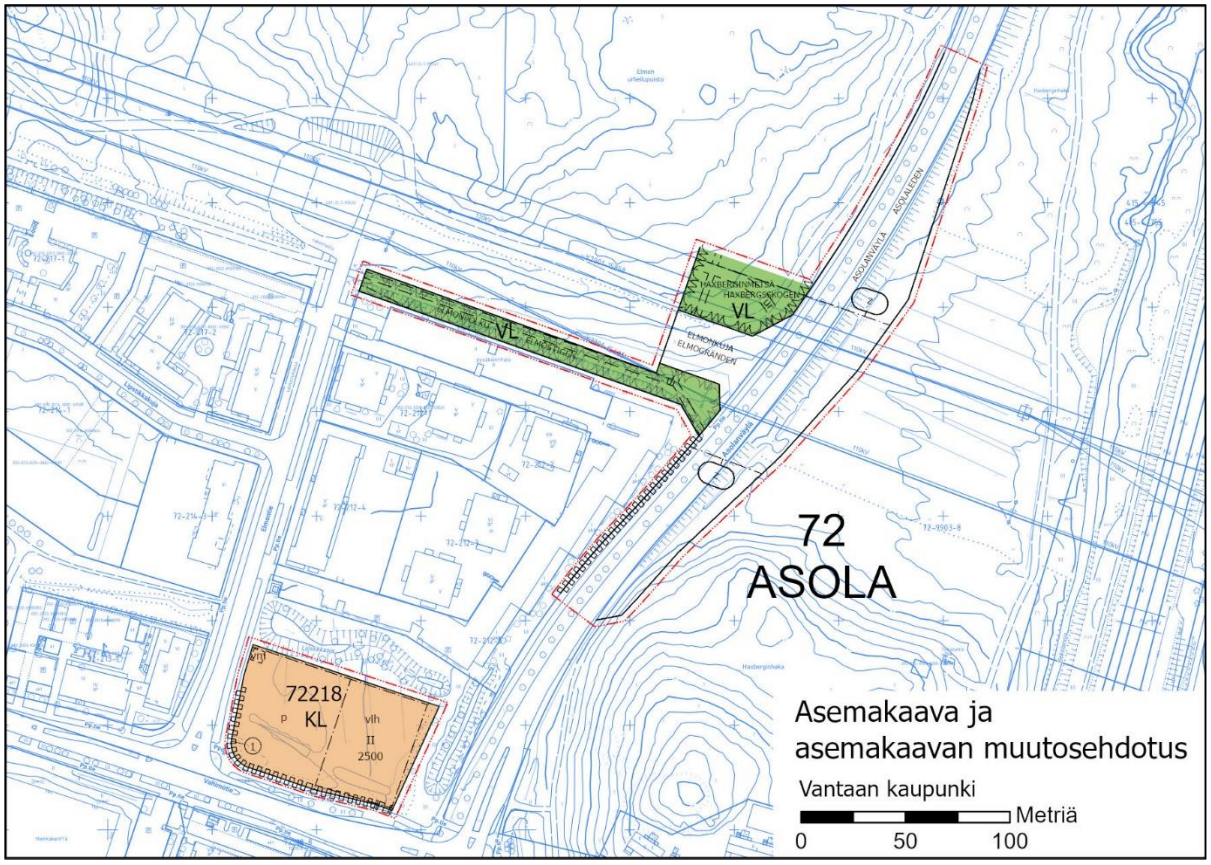
Arkkitehdin näkemys Valtimotien liikerakennuksesta. Havainnekuva kohti koillista, Innovarch Oy, 27.9.2022.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella laajennetaan nykyistä katualuetta Elmon liittymän kohdalla, jolloin pieni osa lähivirkistysalueesta (VL) muuttuu katualueeksi. Valtaosa Haxberginmetsän ja Haxberginhaan puistoista kuitenkin säilyy lähivirkistysalueina (VL). Koska uusi liittymä, Elmonkuja, katkaisee Haxberginmetsän puistoalueen kahtia, nimetään liittymän eteläpuolelle jäävä kapea puistokaistale Elmonpoluksi.

Asemakaavalla muutetaan nykyinen asemakaavoittamaton alue Valtimotien varrella liikerakennusten korttelialueeksi (KL) päivittäistavarakaupan myymälää varten.



Kuva kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Liikerakennusten korttelialue, KL: 0,49 hehtaarin alue. Kaavaehdotuksen mahdollistama rakennusoikeus on 2 500 k-m2. Tehokkuusluvuksi muodostuu e =0,51. Kaava mahdollistaa enintään kaksikerroksista rakentamista tontilla.

Autopaikat: Kaavassa edellytetään 1 ap /60 k-m^2 autopaikkaa (liiketilat ja toimistot).

Pyöräpaikkoja tulee olla vähintään: 1 pp / 60 k-m^2. Ulos sijoitettavien pyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia.

Lähivirkistysalue, VL: yhteensä 0,37 hehtaarin alueet. Kaavamuutoksella muuttuu lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi yhteensä 0,6 hehtaaria.

Katualueet (Asolanväylä ja Elmonkuja): yhteensä 1,19 hehtaarin alueet.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukainen uusi rakentaminen sopeutuu ympäröivän kaupunkirakenteen vaihtelevaan mittakaavaan. KL-korttelin arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Muodostuvan katu- ja kävely-ympäristön laatuun on kaavamääräyksissä kiinnitetty huomiota. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon. Uusiutuvan energian käyttöön kannustetaan. Myös meluntorjunta ja rakentamisen aikainen hulevesien hallinta on huomioitu. Sekä tontilla säilytettävien että puiston puolella kasvavien puiden rakentamisen aikaisesta suojaamisesta on määrätty. Myös kaava-alueen pohjoispuolella olevalle puistoalueelle tontin rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvien vaurioiden korjaaminen on huomioitu kaavamääräyksissä.

Kaavassa määrätään vihertehokkuudesta ja hulevesien hallinnasta korttelialueella. Viitesuunnittelussa esitetyt vihertehokkuusratkaisut ovat kasvikatot/maksaruohokatot, istutettavat uudet puut

ja pensaat, istutettavat köynnökset, istutettava nurmi ja niitty sekä kerroksellista kasvillisuutta sisältävä hulevesipainanne. Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaavan mukainen rakentaminen täydentää Asolan yhdyskuntarakennetta ja palvelutarjontaa perustellusti.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa alueesta on lähivirkistysalueita (VL), liikerakennusten korttelialuetta (KL) ja katualuetta.

4.3.1 Korttelialueet

KL, liikerakennusten korttelialue

Liikerakennusten korttelialueelle saa sijoittaa päivittäistavarakaupan. Rakennusoikeus korttelialueella on 2 500 k-m2. Kerrosluku on enimmillään 2 kerrosta. Viitesuunnitelmassa rakennus on esitetty 1-kerroksisena ja tasakattoisena, mutta kaava mahdollistaa myös 2-kerroksisen ratkaisun. Kaavassa määrätään, että rakennukseen liittyvät katokset saavat ulottua rakennusalan rajan yli.

Korttelialue tulee annettujen kaavamääräysten mukaan rakentaa korkeatasoista arkkitehtuuria ja korkealuokkaista rakennustapaa noudattaen. Rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan. Tekniset laitteet, IV-konehuoneet, aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan. Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista. Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.

Pyöräily- ja jalankulkuyhteydet on viitesuunnitelmassa osoitettu korttelin kaakkoiskulmaan rakennuksen pääoven yhteyteen. Kaavassa määrätään, että jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tontilla tulee järjestää turvallisesti ja että polkupyöräpaikat tulee sijoittaa pääsisäänkäynnin yhteyteen. Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 60 k-m² ja niistä vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Pysäköinti on viitesuunnittelussa osoitettu Elmontien puolelle maantasoon ja liikerakennus Asolantien puolelle tonttia. Ajo pysäköintialueille on luoteesta Elmontieltä, Valtimotien puolella ja Elmontien eteläpäässä korttelia ympäröi ajoneuvoliittymäkielto. Autopaikkanormina on käytetty liiketilojen ja toimistojen normia: 1 autopaikka /60 k-m2.

Liikerakennuksen rakennusala ulottuu korttelin pohjoisreunalla 1 metrin päähän tontin reunasta, samoin pysäköintialueen rakennusala. Kaavassa määrätään, että rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi, ja lisäksi rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojattava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla. Tontin itäosaan jää kapea kiilanmuotoinen istutettava alueenosa rakennusalan ja puistoalueen väliin.

Korttelialueen kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,7. Tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan. Säilytettävät puut tulee suojata rakentamisen aikana. Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikkaojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaavassa on ohjeellinen viherkattomerkintä. Mahdollisten aurinkopaneelien alle jääville viherkaton osille sopii maksaruohokatto, muilla katon osilla voidaan käyttää monimuotoisempaa kasvikattoa. Uusiutuva energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tontin itäreunan istutettavalla alueenosalla viivytetään hulevesiä kasvillisuuspintaisessa painanteessa. Rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava altaissa ennen johtamista Lipstikkaojaan, jotta kiintoaineita tai haitta-aineita ei kulkeudu Lipstikkaojaan. Puhdistetuista työmaavesistä ei saa aiheutua haittaa vesiluonnolle.

Alueelle tulee varata tilavaraus muuntamolle liikerakennusta varten. Muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle, mutta se tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan.

4.3.2 Muut alueet

Katu- ja liikennealueet

Pieni osa nykyisestä lähivirkistysalueesta (VL) muuttuu katualueeksi. Kaavoituksella mahdollistetaan ajoneuvoliikenteen liittyminen suoraan Asolanväylältä Elmon urheilupuistoon. Kaavaratkaisussa osoitetaan voimalinjan vaara-alueet. Uuden katualueen nimi liittymän kohdalla on Elmonkuja – Elmogränden. Ajoyhteys Valtimotien KL-kortteliin otetaan Elmontieltä.

VL, lähivirkistysalueet

Osa nykyisestä lähivirkistysalueesta (VL) muutetaan katualueeksi. Kaavaratkaisussa osoitetaan ohjeelliset ulkoilureitit ja voimalinjan vaara-alueet. Liittymän rakentaminen irrottaa Haxberginmetsän puistosta kapean puistosuikaleen, jonka nimi on Elmonpolku – Elmostigen.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Alueen tiivistäminen ja uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Kaavan toteutuminen lisää alueen päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa sekä kaupan kilpailua.

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

Päivittäistavarakaupan myymälä sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä ja tuo alueen asukkaille palveluita. Se sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Päivittäistavarakauppa tulee palvelemaan myös Rekolanmetsän uutta asuinaluetta tulevaisuudessa.

Uusi ajoneuvoliittymä Asolanväylältä Elmoon parantaa Elmon urheilupuiston saavutettavuutta niin autolla kuin myös jalan, pyöräillen ja julkisilla liikennevälineillä ja pienentää liikenteen aiheuttamia ongelmia Elmontiellä.

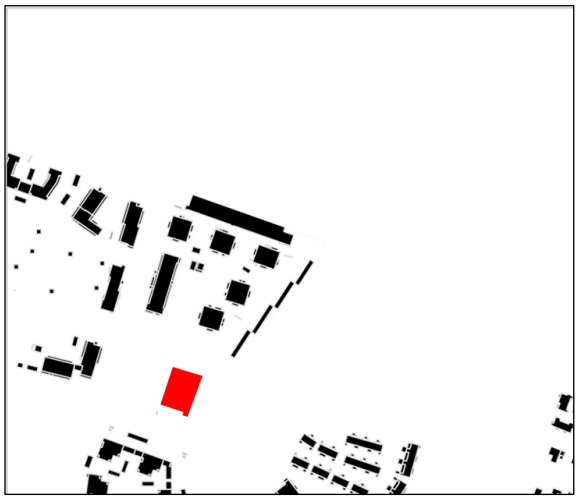
Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos täydentää Asolan kaupunginosaa. Kaavamuutos ei itsessään tuota uutta asuinrakentamista, mutta se mahdollistaa yleiskaavan 2020 mukaisesti alueen palveluiden parantamisen, jolloin alueen vetovoima kasvaa ja autolla liikkumisen tarve jonkin verran vähenee.

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Asolan kaupunginosaan, asuinalueelle Korson ja Koivukylän välille. Päivittäistavarakaupan myymälän rakentaminen tiivistää radanvarren väljähköä kaupunkirakennetta. Kauppa tulee palvelemaan nykyisten asukkaiden lisäksi myös alueelle kaavoitettujen tulevien asuinrakennusten asukkaita. Ratkaisu edistää asuinalueen täydennysrakentamista.

Kävelyn ja pyöräilyn reitistön toimivuus sekä mahdollisuudet joukkoliikenteen käyttöön turvataan kaavassa määräämällä jalankulun ja pyöräilyn reittien turvallisuudesta liikerakennusten korttelialueella. Näin ohjataan suosimaan kävelyä, pyöräilyä sekä joukkoliikennettä ilmastovaikutusten pienentämiseksi ja positiivisten terveysvaikutusten aikaansaamiseksi.

Kaava tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja sen vaikutus on yhdyskuntarakennetta eheyttävä.

Kaupunkikuva

Elmon liittymän kohdalla Asolanväylän katualueen leventäminen poistaa muutamia puita nykyisen lähivirkistysalueen puolelta. Kaiken kaikkiaan kuitenkin liittymän rakentamisen vaikutus kaupunkikuvaan on melko pieni.

Valtimotien pohjoispuoli muuttuu päivittäistavarakaupan myymälän rakentamisen myötä yhtenäisemmäksi rakennetuksi kokonaisuudeksi. Uusi liikerakennus sopeutuu ympäröivän kaupunkirakenteen vaihtelevaan mittakaavaan. Koska uusi rakennus on korkeintaan 2-kerroksinen ja sen paikalta poistuva puusto selvästi tätä korkeampaa, ympäröivien tonttien jo rakennettujen rakennusten rooli kaupunkikuvassa korostuu ja vehreys vähenee. Lipstikkaoja tulee esiin aikaisempaa enemmän, ja metsikön sijaan Lipstikanvarren puiston eteläreuna rajautuu liikerakennukseen ja sen pysäköintialueeseen. KL-korttelista saadaan kuitenkin kohtuullisen vehreä määräämällä vihertehokkuudesta. Vihertehokkuuden tavoiteluku korttelissa on 0,7.

Kaavassa on myös annettu kaupunki- ja katukuvan laatua koskevia määräyksiä. Kaavan mahdollistama liikerakennus sijaitsee Lipstikan alueen sisääntulokohdassa, joten päivittäistavarakaupan myymälän tontilla rakennusten arkkitehtoniseen laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kaavassa määrätään, että korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen, ja että rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista. Lisäksi määrätään, että rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan.

Liikerakennusten korttelialueelle tarvitaan muuntamo liikerakennusta varten. Kaavassa on määrätty, että muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle, mutta se tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan. Kaavamuutoksen hakijan tulee huomioida tilavaatimukset tontin käyttöä suunnitellessa. Muuntamolle on hyvä varata noin 5mx5m tila huomioiden muuntamon ympäröivät maadoitukset ja 8 metrin etäisyysvaade rakennuksiin. Muuntamon paikka tulee täsmäyttää rakennuslupavaiheessa, kun tontin tarkempi tilankäyttö on selvillä. Muuntamon sijoittamisesta alu-

eelle tehdään päätös rakennuslupavaiheessa, kun liiketilan sähköliittymän koko tulee Vantaan Energian tietoon.

Arkkitehdin näkemys: Katunäkymä Valtimotieltä kohti koillista, Innovarch Oy, 27.9.2022.

Vaikutukset kauppaan, palveluihin ja työpaikkoihin

Alueen asukasmäärän kasvu on ollut voimakasta, ja asukasmäärän ennustetaan jatkavan kasvua tulevaisuudessa yleiskaavassa 2020 osoitetun uuden asuinalueen myötä. Uuden asuinrakentamisen mahdollistama asukasmäärän kasvu asemakaavaehdotuksessa esitetyn uuden päivittäistavarakaupan ympärillä yhden kilometrin vaikutusalueella on noin 2 400 uutta asukasta vuoteen 2040 mennessä. Arviosta on vähennetty asukaskasvu, joka kohdistuu Koivukylän keskusta- alueelle eikä KL-tontin vaikutusalueelle. Vuonna 2021 yhden kilometrin vaikutusalueella asui n. 5 500 asukasta (HSY Seutudata 2021). Uusi päivittäistavaramyymälä palvelee sekä nykyistä että tulevaa asukaspohjaa ja vastaa alueella havaittuun päivittäistavarakaupan liiketilatarpeeseen.

Uusi päivittäistavarakaupan myymälä parantaa Asolan päivittäistavarakaupan verkostoa ja paikkaa alueella todettua palveluaukkoa erityisesti kävellen asioitaessa (*Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040*, Vantaan kaupunki, 2015). Uusi myymälä lyhentää asiointimatkoja ja siten parantaa päivittäistavarakaupan saavutettavuutta Rekolanmäen alueella. Päivittäistavarakauppa myös monipuolistaa päivittäistavarakaupan tarjontaa ja valikoimaa.

Alueelle suunniteltu päivittäistavarakauppa on supermarket-kokoluokan myymälä, joka monipuolistaa päivittäistavarakaupan tarjontaa ja valikoimaa. Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen (WSP, 2022) mukaan Koivukylän suuralueella on arvioitu olevan päivittäistavarakaupalle uutta liiketilatarvetta 2 500–6 800 kerrosneliömetriä vuoteen 2031 mennessä. Päivittäistavarakauppa vastaa alueella havaittuun päivittäistavarakaupan liiketilatarpeeseen.

Kaavamuutos mahdollistaa työpaikkojen lisäämisen alueella ja osana nykyistä yhdyskuntarakennetta. Alueen työpaikkaomavaraisuus lisääntyy. Päivittäistavarakaupan myymälä tarjoaa valmistuttuaan uusia työpaikkoja 30–40 henkilölle.

Taloudelliset vaikutukset

Uuden liittymän rakentaminen suoraan urheilupuistoon Asolanväylältä lisää kustannuksia, mutta ratkaisu on kokonaisuuden kannalta parempi, koska se vähentää liikennettä Valtimotien ja Elmontien asumista palvelevilla kaduilla. Uusi liittymä ei vie tilaa muilta toiminnoilta.

Päivittäistavarakauppa lisää huomattavasti alueen kaupallisia palveluita ja voi vähentää alueen asukkaiden autolla tapahtuvaa asiointiliikennettä alueen ulkopuolelle. Maanomistaja osallistuu kaavoituksen aiheuttamiin kustannuksiin maankäyttösopimuksessa.

Vantaan kaupungille tai vesilaitokselle ei arvioida syntyvän vesi- ja viemärilinjojen rakentamisen liittyviä kustannuksia. Sen sijaan rakennuskustannuksia syntyy liikekiinteistölle tonttijohtojen liitoksista nykyiseen kunnallistekniikkaan.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle saatava päivittäistavarakaupan myymälä helpottaa asukkaiden elämää vähentämällä auton ja autoilun tarvetta, kun päivittäiset ruokaostokset saa lähempää. Palveluiden parantuminen houkuttelee alueelle myös uusia asukkaita eri tuloluokista. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Nykytilassaan Valtimotien asemakaavoitettavan alueen kasvillisuus tukee yleiskaavan 2020 mukaista, kaava-alueen pohjoispuolella kulkevaa virkistysalueyhteyttä. Koska kaavoituksen myötä alueelta poistuu puusto, tämä virkistysalueyhteyttä tukeva vaikutus heikkenee. Puistoalueella ei kuitenkaan nykyisinkään ole varsinaista virkistysyhteyttä, ainoastaan hulevesirakenteiden huoltoon tarvittava päällystämätön huoltotie. Yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys voikin tarkoittaa myös pelkkää viheraluetta ilman virkistysreittiä. Myöskään voimassa olevassa yleiskaavassa ei ole esitetty tähän ohjeellista ulkoilureittiä eikä voimassa olevassa asemakaavassa ulkoilureittiä. Tontin tiheä metsikkö itsessään ei vaikuta olevan virkistyskäytössä, mutta sen vaikutuspiirissä olevat tontin itä- ja pohjoispuolella kulkeva huoltotie ovat miellyttävää kävely-ympäristöä viereisen varjostavan metsän, monipuolisen niittykasvillisuuden ja Lipstikkaojan virkistysarvon takia. Puuston poistuminen voimistaa lämpösaarekeilmiötä. Kaavassa määrätäänkin, että puustoa tulee tontilla mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Puiston puolella puron varressa kasvaa nuoria tervaleppiä, jotka ajan myötä muodostanevat viheralueelle kapean puustoisen yhteyden. Kaavamääräyksen mukaan rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojeltava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.

Liikenne

Elmonkujan uuden liittymän rakentaminen ohjaa urheilupuiston liikenteen suoraan Asolanväylälle Elmontien sijaan. Tämä pienentää Elmontien ja Valtimotien liikennemääriä aiempiin ennusteisiin verrattuna. Asemakaava-alueen liikennetuotoksia on arvioitu matkatuotoskäsikirjan (Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, YM 27/2008) perusteella. Elmon yleissuunnitelmavaiheessa Elmon liikennetuotokseksi on arvioitu noin 4 000 ajoneuvoa /vrk. Päivittäistavarakaupan myymälän rakentaminen Valtimotien varteen puolestaan lisää liikennettä Valtimotiellä ja Elmontiellä. Kaupan on arvioitu lisäävän autoliikennettä Valtimotiellä ja Elmontiellä noin 2 500 ajoneuvoa/vrk. Asemakaavaratkaisun myötä kokonaisliikennemäärä Elmontiellä ja Valtimotiellä vähenee aiempiin ennusteisiin nähden noin 1 500 ajoneuvoa/vrk. Elmonkujan liittymä ohjaa urheilupuiston liikenteen Asolanväylälle pohjoisemmas aiemmista suunnitelmista poiketen. Urheilupuiston suunnitelmien yhteydessä laadituissa liikennetarkasteluissa urheilupuiston liikenteen on ennustettu jakautuvan tasaisesti etelään ja pohjoiseen. Tämän seurauksena ajoyhteyden siirtyminen Valtimotieltä Elmonkujalle ei aiheuta muutoksia Asolanväylän aiempien suunnitelmien mukaisiin liikennemääriin Elmonkujan ja Valtimotien välillä.

Uuden Elmonkujan liittymän yhteyteen toteutetaan uudet linja-autopysäkit Asolanväylälle, mikä parantaa alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Liittymään rakennetaan myös Asolanväylän ylittävä suojatie, jonka takia Asolanväylän nopeusrajoitusta tullaan alentamaan nykyisestä 50 km/h:ssa.

Asolanväylän liittymäratkaisuksi valittiin liikennevaloliittymä. *Asolanväylän kiertoliittymä ja liikennevaloliittymä* -selvitys (Ramboll, 2023) osoittaa, että liikennevaloliittymän avulla uuden suojatien mahdollistama jalankulku ja pyöräily pystytään järjestämään turvallisemmin, ja se myös varmistaa liikenteen sujuvuuden sekä normaalitilanteessa että urheilupuistossa järjestettävien tapahtumien aikana. Liikennevaloliittymä ei kustannuksiltaan eroa merkittävästi kiertoliittymävaihtoehdosta.

Vesihuolto

Alueelle on rakennettu vesihuolto kohdan 2.1.2. mukaan. Yksittäisen liiketilan toteuttaminen ei kasvata verkostokapasiteettia. Nykyinen johtoverkosto kulkee riittävän kaukana uudesta rakennuksesta.

Hulevedet

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista Lipstikkaojaan. 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. Hulevesien hallinnan avulla varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja toteutetaan näin ollen valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Muut johtolaitokset

Tontin vieressä kulkee sähkö- ja telekaapeleita, joita voidaan joutua tarvittaessa siirtämään rakentamisen alta katualueen puolelle. Kaava-alueelle varataan tilavaraus sähkömuuntamolle.

Ympäristöhäiriöt

Kaavan liikennevaikutukset Asolanväylään ovat vähäiset. Liittymämuutos vähentää Elmontien ja Valtimotien liikennettä aiempiin ennusteisiin verrattuna. Kaupan synnyttämä uusi liikenne on vähäisempää kuin Elmontieltä muualle siirtyvä liikenne. Lisäksi Asolanväylän nopeusrajoituksia tullaan alentamaan. Kokonaisuudessaan asemakaavalla ei ole aiempiin ennusteisiin verrattuna merkittäviä vaikutuksia Asolanväylän, Valtimotien tai Elmontien melutasoihin tai alueen ilmanlaatuun.

Suunniteltuun liike- ja toimistotilaan kohdistuva liikennemelu on huomioitu kaavamääräyksellä liike- ja toimistotilojen melutason päiväohjearvosta. Liikenteen hiukkas- tai typpidioksidipäästöt eivät muodosta rajoitetta liike- ja toimistotilojen rakentamiselle.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Asemakaavamuutos mahdollistaa Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän katusuunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteuttamisen. Kaavaratkaisun mukaisten katutilan tilavarausten seurauksena Asolanväylän itäpuolelta poistuu muutamia puita, millä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta alueen luonnonympäristöön. Kaava-alueiden ulkopuolella (itäpuolella) on arvokkaita luontoarvoja (LUO-alue, arvokas metsälinnustoalue sekä Rekolan yläjuoksun virtavesien arvokas elinympäristö), jotka sijoittuvat Haxberginhaan ulkoilureitin itäpuolelle, Rekolanojan tuntumaan. Asolanväylän ja arvoympäristöjen väliin jäävä lehtometsä muodostaa luontoarvoja suojaavan puskurivyöhykkeen ja on osa alueen ekologista verkostoa.

Kaavaratkaisun mukainen päivittäistavarakaupan myymälän rakentaminen edellyttää nykyisen puuston poistoa liikerakennusten korttelialueen tontilta. Tontilla ei ole havaittu erityisiä luontoarvoja, mutta puuston poistuminen vähentää eliöiden elinympäristöjä, heikentää elinympäristöjen kytkeytyneisyyttä, voimistaa lämpösaarekeilmiötä ja lisää hulevesien määrää alueella. Kaavaratkaisulla pyritään kuitenkin pienentämään kaavanmukaisen rakentamisen aiheuttamia haittoja esimerkiksi määräämällä vihertehokkuudesta. Korttelialueiden vihertehokkuudella tuetaan hulevesien hallinnan ja muiden ekosysteemipalveluiden toteutumista. Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaavassa määrätään lisäksi, että tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan, ja että tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikkaojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa. Lisäksi määrätään, että rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin ja rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojeltava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella tulee korjata huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.

Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Aina rakennettaessa vesistöjen läheisyyteen on riski, että rakentamisen aikana tai sen jälkeen vesistöön päätyy kiintoainetta ja haitta-aineita rakennettavan tontin hulevesistä. Lipstikkaojan alapuolelle Rekolanojan alajuoksulle sijoittuu mm. laaja Rekolanojan alajuoksun LUO-alue, arvokas luontotyyppi Rekolanojan varren tuore lehto (lsl 10 §) sekä erityisesti suojellun (direktiivilaji) halavasepikän elinalue. Rekolanoja on myös taimenpuro, jonka useita kutusoraikkoja on kunnostettu. Kaavamääräysten mukaisesti liikerakennusten korttelialueen hulevedet hallitaan tontilla Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti ennen johtamista vastaanottavaan Lipstikkaojaan. Lisäksi kaavassa määrätään, että alueen rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava ennen johtamista Lipstikkaojaan. Näin pienennetään kaavaratkaisun mahdollisia haitallisia vaikutuksia vesistöön, vesiluontoon ja puronvarsiluontoon.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Kaavaratkaisu tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja tukee kestävien kulkumuotojen käyttöä, mikä tukee resurssiviisauden tavoitteita.

Puuston poistuminen liikerakennusten korttelialueen tontilta ja tontin maaperän muokkaus pienentää alueen hiilinieluja ja -varastoja sekä äärevöittää tontin kosteus- ja lämpötilaoloja. Vihertehokkuuden avulla pyritään pienentämään näitä haittavaikutuksia - hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä. Vihertehokkuuden tavoiteluku korttelialueella on 0,7. Kaavatyön viitesuunnittelun yhteydessä osoitettiin, että jopa tehokkuusluku 0,83 on mahdollista saavuttaa. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella. Vihertehokkuusmenetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuudella vastataan myös Vantaan resurssiviisauden tiekartan asettamiin tavoitteisiin.

Alustavasti perustamistavaksi on arvioitu maanvarainen sokkeli ja anturaperustus paalutuksella 5 m syvyyteen. Puurunkoa ei ole harkittu vaihtoehtona.

Kaavassa liikerakennusten korttelialueeksi muutettavasta alueesta on tehty hiilineutraalisuusselvitys (Sweco Talotekniikka Oy, 29.9.2022). Selvityksessä on huomioitu rakentamisen, energiantuotannon ja -kulutuksen hiilipäästöt sekä hiilikädenjälki. Esirakentamista, hiilinielun poistumista ton-

tilta ja liikenteen päästöjä ei ole huomioitu. Näillä rajauksilla laskennan tuloksissa korostui energian käytön ja rakennustuotteiden hiilijalanjälki rakennuksen elinkaaren aikana (valittu tarkastelujakso 50 vuotta). Laskentamenetelmänä on käytetty Ympäristöministeriön hiilijalanjäljen arviointimenetelmää 2021.

Selvityksen mukaan kohteessa näillä rajauksilla selkeästi suurin hiilijalanjälkeä pienentävä toimenpide olisi maalämpö (vrt. kaukolämpö) ja toiseksi suurin rungon teräksen korvaaminen esim. liimapuulla ja muuten rakenneteräksien kierrätyssisältö. Kaukolämmön korvaaminen maalämmöllä lisäisi hieman verkkosähkön kulutusta. Kolmesta skenaariosta – BAU (ns. perustaso), Lidl Asola (vaakarakenteiden terästä korvattu) ja kaikki parannustoimenpiteet (useiden rakenteiden terästä korvattu + maalämpö) – maalämpöskenaarion hiilijalanjälki oli pienin 12,31 kgCo2e/m2/a, Lidl Asola-skenaarion toiseksi pienin 15,79 kgCo2e/m2/a ja BAU suurin 16,41 kgCo2e/m2/a. Kaavamääräyksissä kehotetaan suosimaan uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja.

Kaavatyöhön osallistunut toimija kertoo heidän toimintansa olevan hiilineutraalia oman toiminnan (sähkön, kaukolämmön, omien ajoneuvojen polttoaineen ja kylmäaineiden käyttö) osalta. Toimija kertoo pienentäneensä oman toimintansa päästöjä 64 prosenttia vuodesta 2018 ja pyrkivänsä myös vähentämään toimitusketjujen päästöjä.

	BAU	**Lidl Asola**	Kaikki parannus-toimenpiteet
Perustukset ja maanalaiset rakenteet	0,96	0,96	0,57
Pystyrakenteet ja julkisivu	1,23	1,23	1,00
Vaakarakenteet: pohjat, katot ja palkit	1,66	1,05	0,77
Muut rakenteet ja materiaalit	1,00	1,00	1,00
Alue- ja piharakentaminen	0,24	0,24	0,24
Rakennuksen talotekniikka	1,86	1,86	2,06
Rakennustyömaan skenaariot	1,20	1,20	1,20
Purkuskenaariot (C1)	0,20	0,20	0,20
Kaukolämmön kulutus	3,73	3,73	0,00
Verkkosähkön kulutus	4,33	4,33	5,28
YHTEENSÄ, VERTAILUARVO* (kgCO2e/m2/a)	**16,41**	**15,79**	**12,31**
PARANNUS, VERTAILUARVO* (kgCO2e/m2/a)	**0,62**	**0,00**	**-3,49**

kg CO2e/m2/a

Otteet hiilineutraalisuusselvityksestä, Sweco Talotekniikka Oy, 29.9.2022.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Muodostuva uusi kapea puistoalue Elmonpolku – Elmostigen sai nimensä nimistötoimikunnalta 20.1.2014. Kaupunkisuunnittelulautakunnan nimistöryhmä hyväksyi nimen Elmonkuja – Elmogränden 20.9.2022. Elmonkuja on uusi ajoneuvoliittymä Asolanväylältä urheilupuistoon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Lidl Suomi:	Maunu Tuomaala	liikepaikkapäällikkö
	Milla Sojakka-Hytönen	construction project manager
Innovarch Oy:	Jari Prittinen	projektipäällikkö
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkiympäristö, asemakaavoitus:	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti, alk. 1.2.2022
	Noora Koskivaara	asemakaava-arkkitehti
	Milja Halmkrona	asemakaavasuunnittelija
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Eeva-Maria Niemi	yleiskaavasuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon yleissuunnittelu
	Heikki Väänänen	liikenteen alueinsinööri
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023

Milja Halmkrona	Mari Jaakonaho
asemakaavasuunnittelija	aluearkkitehti

7.ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	06.10.2022
Kaavan nimi	721400 Liittymä Elmoon ja liiketila valimotielle		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	09.02.2022
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092721400
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,0601	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,4928
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,5673

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	**2,0601**	**100,0**	**2500**	**0,12**	**0,4928**	**2500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,4928	23,9	2500	0,51	0,4928	2500
T yhteensä						
V yhteensä	0,3753	18,2	0		-0,6023	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,1920	57,9	0		0,6023	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

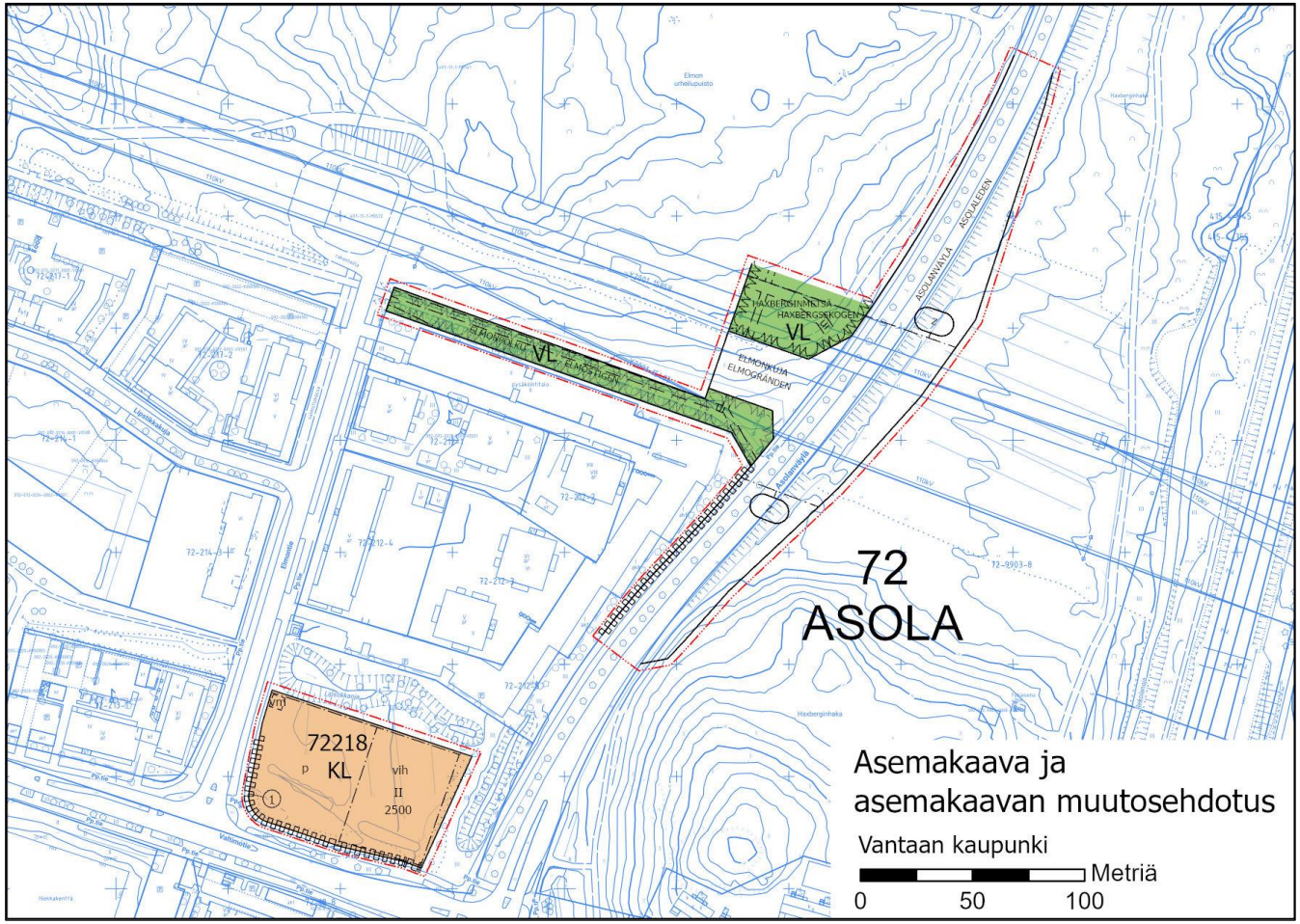
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

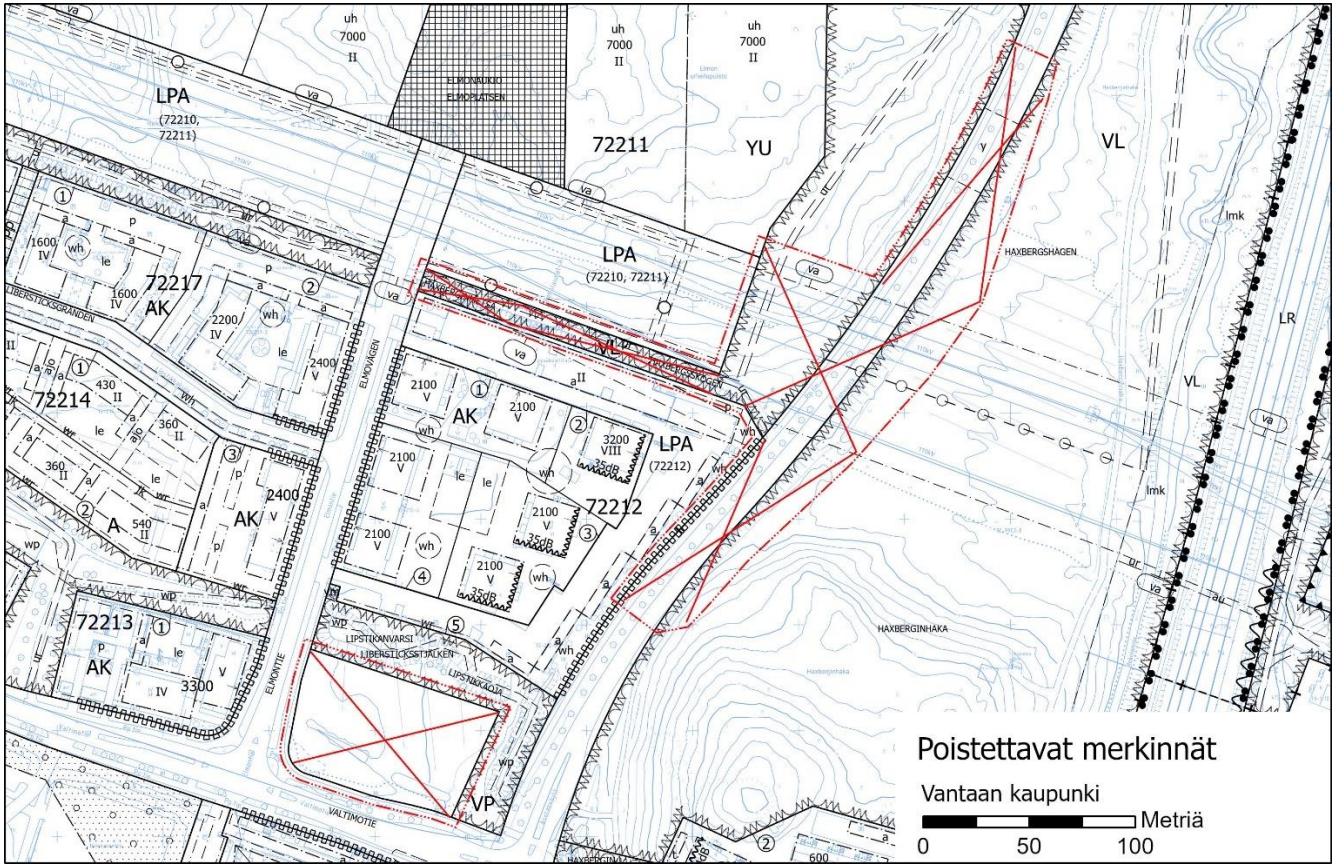
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,0601**	**100,0**	**2500**	**0,12**	**0,4928**	**2500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,4928	23,9	2500	0,51	0,4928	2500
KL	0,4928	100,0	2500	0,51	0,4928	2500
T yhteensä						
V yhteensä	0,3753	18,2	0		-0,6023	0
VL	0,3753	100,0	0		-0,6023	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,1920	57,9	0		0,6023	0
Kadut	1,1920	100,0	0		0,6023	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET




LPA
(72210, 72211)
72211
YU
VL
LPA
(72210, 72211)
72217
AK
72214
72212
LPA
(72212)
72213
AK
VP
LR
HAXBERGSHAGEN
HAXBERGINHAKA
ELMONTIE
ELMOVÄGEN
VALTIMOTIE
LIPSTIKANVARSI
Poistettavat merkinnät
Vantaan kaupunki
Metriä
0
50
100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
721400	18.4.2023

Vantaan kaupunki

721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle

Kaupunginosa 72, ASOLA

Asemakaava
Kortteli 72218.

Asemakaavan muutos
Katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako
Kortteli 72218.

1:2000

Vanda stad

721400 - Anslutning till Elmo och affärsbyggnad vid Pulsvägen

Stadsdel 72, ASOLA

Detaljplan
Kvarteret 72218.

Ändring av detaljplanen
Gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning
Kvarteret 72218.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
KL	**Liikerakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för affärsbyggnader.**
	Alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakaupan.	På områden får placeras en dagligvaruaffär.
	Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva	**Arkitektur och stadsbild**
	Korttelialue tulee rakentaa korkeatasoista arkkitehtuuria ja korkealuokkaista rakennustapaa noudattaen.	Kvartersområdet ska byggas så att den arkitektur och det byggnadssätt som används håller hög klass.
	Rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan.	Byggandet ska bidra till att skapa en trivsam gatubild mot Asolaleden, Pulsvägen och Elmovägen.
	IV-konehuoneet, tekniset laitteet sekä aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan.	Ventilationsmaskinrum, tekniska anordningar samt inhägnader och murar ska anpassas till husets arkitektur och stadsbilden.
	Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista.	Byggnadernas fasader skall byggas av högklassiga material.
	Rakennusoikeus ja rakennusala	**Byggrätt och byggnadsyta**
	Rakennukseen liittyvät katokset saavat ulottua rakennusalan rajan yli.	Skyddstak får nå ut över gränsen för byggnadsytan.
	Alueelle tulee varata tilavaraus muuntamolle. Muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle. Muuntamo tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan.	På område skall reserveras plats för en transformator. Transformatorn får byggas utanför den anvisade byggnadsytan. Transformatorn ska anpassas till arkitektur och gatubild.
	Pihat	**Gården**
	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.
	Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

	Rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava altaissa ennen johtamista Lipstikkaojaan, jotta kiintoaineita tai haitta-aineita ei kulkeudu Lipstikkaojaan. Puhdistetuista työmaavesistä ei saa aiheutua haittaa vesiluonnolle.	Vatten som under byggnadstiden uppstår på byggplatsen ska sedimenteras i bassänger innan det leds ut i Libersticksbäcken, så att inte fasta partiklar eller skadliga ämnen rinner ut i Libersticksbäcken. Det renade vattnet från byggnadsplatsen får inte orsaka skada på vattennaturen.
	Tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan. Säilytettävät puut tulee suojata rakentamisen aikana.	Träd ska bevaras på tomten i mån av möjlighet. De träd som ska bevaras måste skyddas under byggandet.
	Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
	Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikanojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa.	Den växtlighet som planteras på tomten ska stödja den biologiska mångfalden i grönförbindelsen utmed Libersticksbäcken och den kvalitativa hanteringen av dagvattnet på tomten.
	Rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi.	Man bör sträva efter att utföra byggandet helt och hållet från tomten för att bevara närrekreationsområdet och dess trädbestånd.
	Rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojattava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.	Under byggandet ska träden i parken Libersticksstjälken skyddas mot skador. Eventuella skador på rekreationsområdet måste noggrant repareras med nya planterade träd och andra planteringar.
	Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tontilla tulee järjestää turvallisesti.	Fotgängar- och cykelförbindelserna på tomten ska ordnas på ett säkert sätt.
	Energia	**Energi**
	Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi ska föredras.
	Meluntorjunta	**Bullerbekämpning**
	Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.	Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktvärdet (kl 7-22) 45 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) i affärs- och kontorslokaler.
	Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet cykelplatser**
	Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. Polkupyöräpaikat sijoitetaan pääsisäänkäynnin yhteyteen.	Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsnming. Cykelplatserna placeras i anslutning till huvudenrén.
	Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 60 k-m²	Minst 1 cp / 60 m²-vy ska reserveras för cykelplatser.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet bilplatser**
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Liiketilat ja toimistot 1 autopaikka /60 k-m2	Minimiantalet bilplatser: Affärslokaler och kontor 1 bilplats /60 m2-vy.
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
	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.**
1	**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.**
72	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
ASOL	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
72218	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ASOLANVÄYLÄ	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**

721400 3/3

2500	**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.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Katu.	**Gata.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.** Merkintä on sitova, mutta sijainti ohjeellinen.	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.** Markeringen är bindande men platsen riktgivande.
z	**Voimajohtoalue.**	**Kraftledningsområde.**
vih	**Viher- tai kasvikatto.**	**Grön- eller växttak.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar 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.

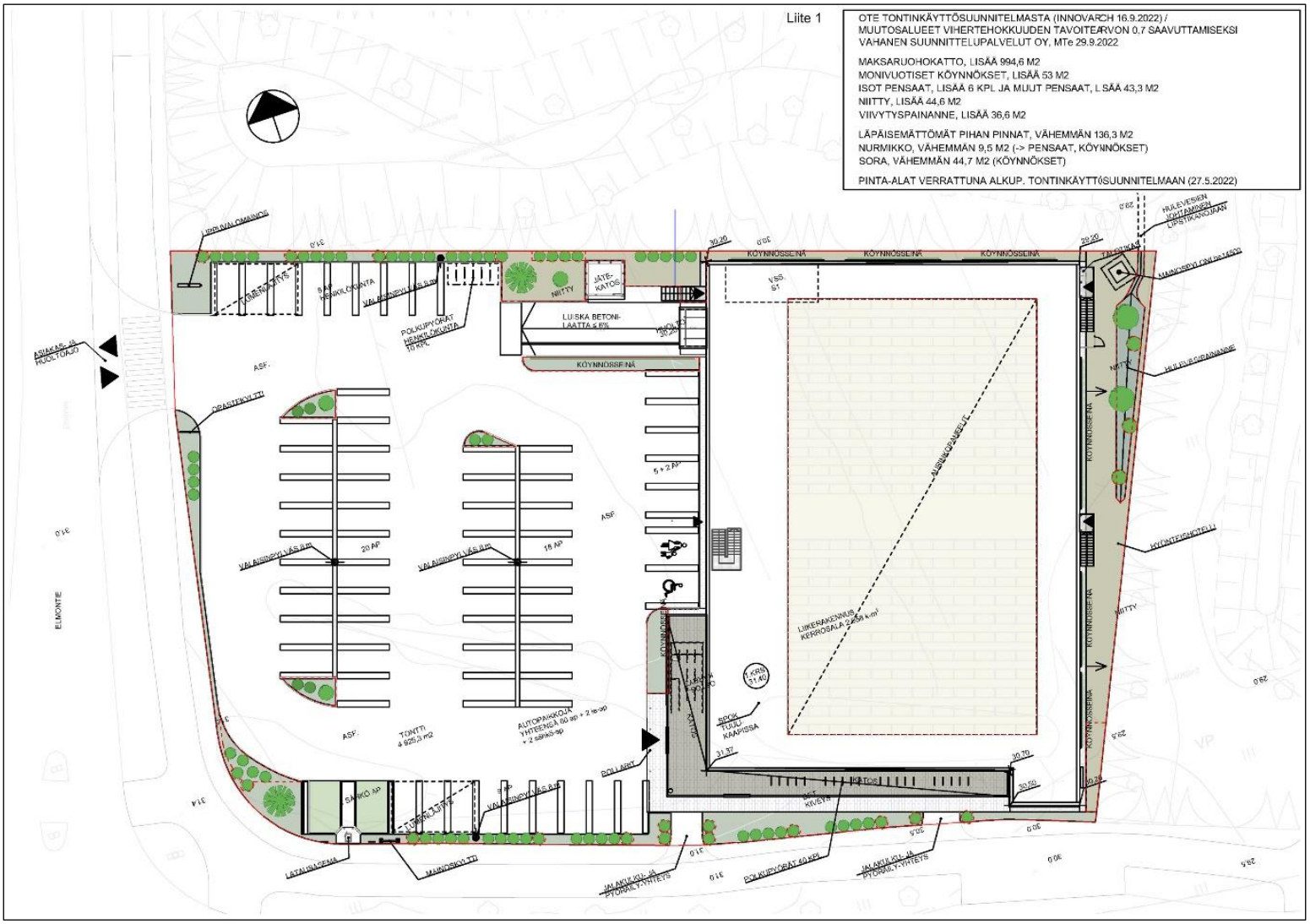
{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO



Liite 3

Tuloskortti

Päivämäärä 29.9.2022

Osoite Elmontie 1 01400 Vantaa, 72 Asola

Kaavan numero 721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle

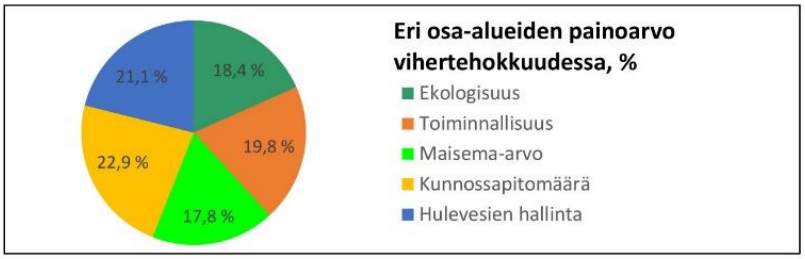
Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	**0,8**
Tavoitetaso	**0,7**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	3	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**11**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
25,5	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m^3	
25,5	
Jää viivyttämättä m^3	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3**
0,0	**58,3**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
49 %	



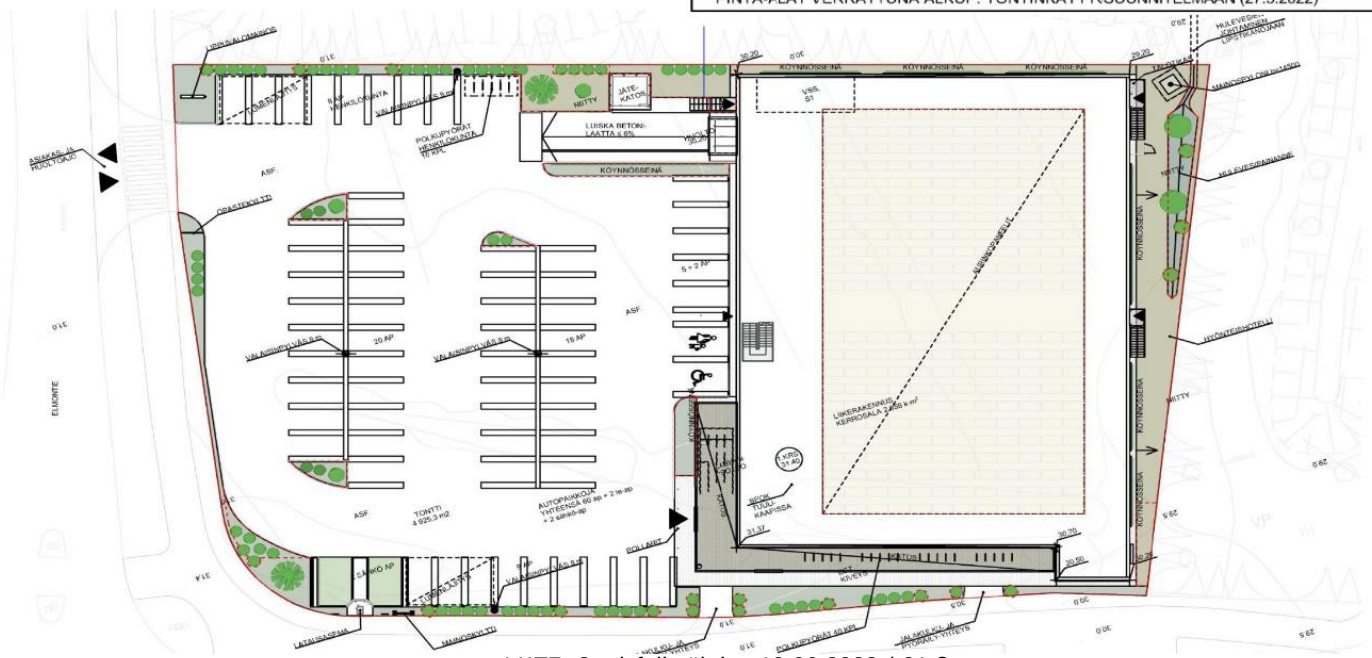
Pihasuunnitelma

OTE TONTINKÄYTTÖSUUNNITELMASTA (INNOVARCH 16.9.2022) / MUUTOSALUEET VIHERTEHOKKUUDEN TAVOITEARVON 0,7 SAAVUTTAMISEKSI VAHANEN SUUNNITTELUPALVELUT OY, MTe 29.9.2022

MAKSARUOHOKATTO, LISÄÄ 994,6 M2
MONIVUOTISET KÖYNNÖKSET, LISÄÄ 53 M2
ISOT PENSAAT, LISÄÄ 6 KPL JA MUUT PENSAAT, LSÄÄ 43,3 M2
NIITTY, LISÄÄ 44,6 M2
VIIVYTYSPAINANNE, LISÄÄ 36,6 M2

LÄPÄISEMÄTTÖMÄT PIHAN PINNAT, VÄHEMMÄN 136,3 M2
NURMIKKO, VÄHEMMÄN 9,5 M2 (-> PENSAAT, KÖYNNÖKSET)
SORA, VÄHEMMÄN 44,7 M2 (KÖYNNÖKSET)

PINTA-ALAT VERRATTUNA ALKUP. TONTINKÄYTTÖSUUNNITELMAAN (27.5.2022)



VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS ja ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 721400
Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus M.J. ja M.H.

18.4.2023

Kaupunginhallitus 28.11.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **721400 Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle**. Lausuntoja pyydettiin 7 kpl ja saatiin 7 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 18.1.2023 Uudenmaan ELY-keskus	Asemakaavaehdotuksen KL-kaavamääräystä tulee tarkentaa siten, että kaavamääräyksessä todetaan korttelialueelle sallittavan päivittäistavarakaupan. Kaavaselostusta tulee täydentää johtopäätöksillä ostovoimasta ja vaikutusalueesta sekä arvioida vaikutuksia päivittäistavarakaupan kilpailutilanteeseen.	Asemakaavaehdotuksen liikerakennusten korttelialueelle on annettu määräys, jonka mukaan korttelialueella KL sallitaan päivittäistavarakauppa. Kaavaselostusta on täydennetty kaupallisten vaikutusten arvioinnilla Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen (2022) johtopäätösten pohjalta luvussa 4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön alaotsikon *Vaikutukset kauppaan, palveluihin ja työpaikkoihin* alla (s. 36).
NRO 2, 17.1.2023 HSY	Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Uudet rakennukset ovat liitettävissä viereisten katujen yleiseen vesihuoltoon.	ei tarkistuksia
NRO 3, 10.1.2023 HSL	uudet bussipysäkit tiivistävät pysäkkiverkostoa ja alueelle muodostuu yhdessä nykyisten pysäkkien kanssa tiheät pysäkkivälit. HSL kannattaa kuitenkin pysäkkien rakentamista, koska uudet pysäkit mahdollistavat hyvät yhteydet ja lyhyen siirtymän Elmon urheilupuistoon. HSL on mielellään mukana pysäkkien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.	ei tarkistuksia

	Liiketilan kaavoitukseen liittyen ei lausuttavaa.	
NRO 4, 18.1.2023 Fingrid risteämälausunto	Kirjoitimme risteämälausunnon jo tässä vaiheessa, koska asemakaavan muutos koski hyvin pientä aluetta ja voimajohto rajoittaa alueelle suunniteltua toimintaa. Liitteenä olevassa risteämälausunnossa (AE-2597-8-49/3, 18.1.2023) on annettu ohjeistus, miten liittymä voidaan alueelle toteuttaa.	ei tarkistuksia
NRO 5, 19.1.2023 Fingrid	Fingridin 110 kV voimajohdon lunastettu johtoalue ulottuu 25 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta, kun taas rakennusrajoitusta merkitsevä rakennusraja ulottuu nykyisin 15 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta. Asemakaavaehdotuksen vaara-alue (v) ei vaikuta vastaavan kumpaakaan näistä voimajohdon osista. Tulkintamme mukaan vaara-alue sijoittuu 10 metrin etäisyydelle Fingridin voimajohdon keskilinjasta. Pyydämme korjaamaan vaara-alueen sijainnin, mielellään koko voimajohtoaluetta tai vähintään rakennusrajoitusaluetta vastaavaksi (tarkemmat tiedot edellisessä lausunnossamme). "Vaara-alue" -merkintä ei sovellu luonteeltaan tavanomaisten kantaverkon voimajohtojen suoja-alueiden merkinnäksi. Ympäristöministeriön ohjeen (Asemakaavamerkinnät ja -määräykset YM 17.6.2003) mukaisesti vaara-alue-merkinnällä osoitetaan alueita, joilla liikkuminen on turvallisuussyistä rajoitettu tai sitä on tarkoitus rajoittaa. Voimajohtoalueella ei ole tarpeen rajoittaa liikkumista (vaikka ympäristöministeriön oppaassa mainitaankin, että voimalinjojen alueilla voidaan	”Vaara-alue” (va) -merkintä on muutettu ”voimajohto” (z) -merkinnäksi. Voimajohtoalueen sijainti on muutettu koko voimajohtoaluetta vastaavaksi.

	käyttää vaara-alueen merkintää). Jos kaupungin asemakaavojen vakiintunut linja on käyttää "vaara-alue" - merkintää, meillä ei ole huomautettavaa asiasta. Edellisessä lausunnossamme mainitut asiat voimajohtojen asettamista rajoituksista on otettava huomioon tarkemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa sekä alueen käytössä. Edelleen muistutamme, että voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta ja edellä käsitellyistä asioista tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto (risteamalausunnot@fingrid.fi). Pyydämme lähettämään tietoa kaavan etenemisestä.	
NRO 6, 13.12.2022 Caruna	kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa	ei tarkistuksia
NRO 7, 11.1.2023 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy	Sähköverkko: Elmon urheilupuiston suunnitellun tieliittymän kohdalla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110kV voimajohto ja samalla johtokadulla myös sijaitsee Fingrid Oyj 110kV voimajohto. Johtojen läheisyydessä tehtävistä muutoksista tulee ennalta pyytää johtojen omistajilta risteämälausunnot. Valtimotien liikerakennusten korttelialueelle tulee huomioida ja säilyttää tarve muuntamolle tilavaraus liiketilan piha-alueelta. Muuntamo tarvitaan tulevaa liiketilaa varten. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Kaukolämpöverkko: Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa	Liikerakennusten korttelialueelle on kaavaan lisätty ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon. Määräyksen mukaan muuntamolle esitetty sijainti on ohjeellinen, mutta tarve muuntamolle on sitova.

	huomioidaan kaukolämpöputkien, pumppaamoiden ja ohjauskaapin sijainti.	

NRO 1:
Uudenmaan ELY-keskus, 18.1.2023

Lausunto:
Lausunto asemakaavan muutosehdotuksesta, Vantaa, Asola, Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle, nro 721400. Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa asemakaavan muutosehdotuksesta nro 721400. Asemakaavaehdotuksen KL-kaavamääräystä tulee tarkentaa siten, että kaavamääräyksessä todetaan korttelialueelle sallittavan päivittäistavarakaupan. Varsinaista kaupallisten vaikutusten arviointia ei ole tehty. Kaavaselostusta tulee täydentää johtopäätöksillä ostovoimasta ja vaikutusalueesta sekä arvioida vaikutuksia päivittäistavarakaupan kilpailutilanteeseen. Arviot todennäköisesti puoltavat hanketta asukkaiden arjen asioinnin helpottajana, mutta pelkkä todennäköisyys ei riitä. Selostusta ja kaavamääräystä on korjattava edellä mainitulla tavalla.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Asemakaavaehdotuksen liikerakennusten korttelialueelle on annettu määräys, jonka mukaan korttelialueella KL sallitaan päivittäistavarakauppa. Kaavaselostusta on täydennetty kaupallisten vaikutusten arvioinnilla Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen (2022) johtopäätösten pohjalta luvussa 4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön alaotsikon Vaikutukset kauppaan, palveluihin ja työpaikkoihin alla (s. 36).

NRO 2:
HSY, 17.1.2023

Lausunto:
Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa: *"Asemakaavan muutosalue sijaitsee Asolassa, rautatien länsipuolella, n. 400 m Rekolan asemasta luoteeseen. Alue rajautuu idässä Haxberginhaan puistoon, lännessä Elmontiehen, korttelin 72212 ja Elmon urheilupuiston pysäköintialueisiin ja Haxberginmetsään. Alue kattaa pohjoiseteläsuunnassa noin 300 m matkan Asolanväylää. Alue on nykyisin Asolanväylän katualuetta ja VL-aluetta. Asemakaavoitettava alue sijaitsee Elmon liittymän lounaispuolella ja rajautuu etelässä Valtimotiehen, lännessä Elmontiehen sekä idässä ja pohjoisessa Lipstikanvarren puistoon. Suunnittelualueiden yhteenlaskettu pinta-ala on 2,06 ha, josta ennestään asemakaavoittamattoman alueen osuus on noin 0,49 ha.*

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoitetaan uusi katualue (Elmonkuja) Asolanväylän ja Elmon urheilupuiston autopaikkojen korttelialueen (LPA) välille muuttamalla osa Haxberginmetsän virkistysalueesta (VL) katualueeksi. Lisäksi asemakaavalla osoitetaan Valtimotien pohjoispuolelle liikerakennusten korttelialue (KL), jolle asemakaava mahdollistaa 2 500 k-m2, korkeintaan 2-kerroksisen liikerakennuksen. Tehokkuusluvuksi KL-korttelialueella muodostuu e=0,51. Pysäköinti sijoittuu maantasoon uuden liikerakennuksen länsipuolelle ja ajo tontille tapahtuu sen länsipäädystä. Kaavamääräyksissä

kiinnitetään huomiota esimerkiksi kaupunkikuvalliseen laatuun, vihertehokkuuteen, hulevesien hallintaan sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuteen."

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:
Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Uudet rakennukset ovat liitettävissä viereisten katujen yleiseen vesihuoltoon.

Vastine
-

Tarkistukset
ei tarkistuksia

NRO 3:
HSL, 10.1.2023

Lausunto:
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lisättävää Elmon liittymän ja Valtimotien liiketilan asemakaavan muutosehdotuksesta kaavahankkeen OAS-vaiheessa 10.3.2022 annettuun lausuntoon nähden.

10.3.2022 annettu lausunto: "*Suunnittelualueeseen kuuluvalla Asolanväylällä on tiheää HSL:n joukkoliikennettä (linjat 587, 633N, 735 ja 973) Korson ja Koivukylän suuntiin. Alustavan luonnoksen mukaiset Elmon liittymän yhteyteen sijoitettavat uudet bussipysäkit tiivistävät pysäkkiverkostoa ja alueelle muodostuu yhdessä nykyisten pysäkkien (Rekolanmäki V7211, Haxberg V7207/V7208) kanssa tiheät pysäkkivälit. HSL kannattaa kuitenkin pysäkkien rakentamista, koska uudet pysäkit mahdollistavat hyvät yhteydet ja lyhyen siirtymän Elmon urheilupuistoon. HSL on mielellään mukana pysäkkien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Liiketilan kaavoitukseen liittyen ei lausuttavaa."*

Vastine
-

Tarkistukset
ei tarkistuksia

NRO 4:
FINGRID, RISTEÄMÄLAUSUNTO, 18.1.2023

Risteämälausunto:
Hei,
Ohessa Fingridin voimajohtoa koskeva risteämälausunto asemakaavasta 721400, joka liittyy Elmon uuden tieliittymän rakentamiseen. Kirjoitimme risteämälausunnon jo tässä vaiheessa, koska asemakaavan muutos koski hyvin pientä aluetta ja voimajohto rajoittaa alueelle suunniteltua toimintaa. Liitteenä olevassa risteämälausunnossa (AE-2597-8-49/3, 18.1.2023) on annettu ohjeistus, miten liittymä voidaan alueelle toteuttaa.

Fingrid tulee toimittamaan lisäksi lausunnon asemakaavaehdotuksesta.

Lausuntopyyntö 28.11.2022, Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle, asemakaavan muutos, asemakaavan ehdotus 721400

Risteämälausunto Elmon liittymäalueen rakentaminen 110 kV johdon Porvoo–Ruotsinkylä pylväsvälille 30–32

Tiealueen, valaistuksen, liikennemerkkien ja -opasteiden rakentaminen sekä maa-alueen muokkaus voidaan toteuttaa otsikossa mainitun johdon rinnalle ja alle ottamalla voimajohdon osalta huomioon seuraavaa:

Johtoalue
Fingrid Oyj:n 110 kV johtoa Porvoo–Ruotsinkylä ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 2 x 110 kV johtoa Ruotsinkylä–Rekola ja Ilola–Rekola varten on valtioneuvoston päätöksellä lunastettu kiinteistöjen käyttöoikeus. Käyttöoikeus koskee johtoaluetta, joka muodostuu johtoaukeasta ja johtoaukean reunoissa olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä, joilla puuston kasvua on rajoitettu niin, etteivät puut kaatuessaan osu johtimiin (liite). Johtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta. Tämä lausunto koskee vain Fingrid Oyj:n voimajohtoa Porvoo–Ruotsinkylä.

Tie voimajohdon läheisyydessä
Suunnitellun Elmon liittymän toteutuskohdassa sijaitsee Fingrid Oyj:n 110 kV johto Porvoo–Ruotsinkylä. Tietä ei saa rakentaa eikä tieoikeutta perustaa kolmea metriä lähemmäksi voimajohtopylvään perustus- ja harusrakenteita (liite).
Teitä voidaan perusparantaa ja uusia tieosuuksia rakentaa 110 kV johto Porvoo–Ruotsinkylä voimajohtojen alla ja läheisyydessä huomioiden liitteinä olevissa alituspiirroksissa (Ote AE-2597-8-49/3_1 ja Ote AE-2597-8-49/3_2) esitetty tien sijainti ja tien pinnan suurin sallittu korkeus. Tiet voidaan sijoittaa alituspiirroksissa merkityille alueille. Korkeusrajoitus ulottuu 110 kV:n voimajohdolla vaakasuoraan mitattuna viiden metrin etäisyydelle reunimmaisesta virtajohtimesta.

Teiden alitustilat on tutkittu standardissa Vaihtosähköilmajohdot yli 1 kV jännitteellä. Osa 2-7 Suomen kansalliset velvoittavat määrittelyt (SFS-EN 50341-2-7, 09.11.2015) esitetyillä etäisyysvaatimuksilla. Käytetyt etäisyysvaatimukset koskevat muita yleisiä teitä ja katuja (ei valta-, kanta- ja seututeitä). Mikäli tiesuunnitelmaan lukeutuu muita kuin edellä esitettyyn luokitteluun kuuluvia teitä, tutkimme pyydettäessä alitustilat muihin teihin sovellettavilla etäisyysvaatimuksilla.
Voimajohdon omistaja ei turvallisuussyistä salli varastointi- ja lastauspaikkojen, auton kääntöpaikkojen tai linja-autopysäkkien rakentamista johtoaukealle. Nämä paikat tulee sijoittaa voimajohtojen johtoaukean ulkopuolelle (katso liitteinä olevat poikkileikkauskuvat).
Rakennettava tie ei saa aiheuttaa sellaista maapainoa, joka on vaaraksi voimajohtopylväiden maanalaisille rakenteille ja pylväiden pystyssä pysymiselle. Mahdollinen maanpinnan muotoilu tulee alueella toteuttaa niin, etteivät sadevedet ja lumien sulamisvedet pääse kertymään pylväiden pylväsaloille.
Rakennettava tiealue ei saa ulottua kolmea metriä lähemmäksi voimajohtopylvään maanpäällisiä pylväs- ja harusrakenteita. Tie voidaan sijoittaa voimajohdon rinnalle siten, että johdon puoleisen tien reunan vaakasuora etäisyys johdon uloimmasta johtimesta on vähintään viisi metriä. Jos tien reunaan tulee oja, tulee sen reunan olla vähintään kolmen metrin päässä pylvään maanpäällisistä perustuksista.

Maanpinnan muotoilu ja hulevedet johtoalueella
Pylvään läheisyydessä maanpintaa ei saa muotoilla 3 metriä lähempänä pylvään maanpäällisiä perustus- ja harusrakenteita. Maanpinnan muotoilu on toteutettava siten, etteivät mahdolliset sade-, sulamis- ja valumavedet aiheuta vaaraa voimajohdolle ja sen pylväsrakenteille. Vedet eivät saa kertyä tai jäädä voimajohtopylvään ympärille. Mahdolliset hulevesiin liittyvät putket ja muut rakenteet voidaan rakentaa voimajohdon alitse huomioiden voimajohtopylvään pylväsala, maadoitukset ja metallisia rakenteita käytettäessä voimajohdon vikatilanteessa maahan siirtyvä maadoitusjännite. Voimajohtopylväiden pylväsala ulottuu kolmen metrin päähän pylvään maanpäällisistä perustus- ja harusrakenteista (liite). Pylväsalalle hulevesiputkia ei saa rakentaa. Maanpinnan muotoilussa (luiskat ja tukimuurit) tulee huomioida lisäksi, ettei maanpinnan muotoilusta saa aiheutua sellaista maapainoa, joka on vaaraksi voimajohtopylväiden maanalaisille rakenteille ja pylväiden pystyssä pysymiselle. Maanpinnan muotoilu on

tehtävä sellaisin työmenetelmin, että voimajohtojen virtajohtimet ja eristinketjut joutuvat mahdollisimman vähän alttiiksi pölyyntymiselle.

Varastointi johtoaukealla eli vaakasuoraan mitattuna 15 metriä lähempänä 110 kV johdon Porvoo–Ruotsinkylä keskilinjaa ei ole sallittua. Keskilinja maastossa sijaitsee keskimmäisten virtajohtimien kohdalla. Myöskään alueelta mahdollisesti hakattavaa puustoa ei saa varastoida tälle alueelle. Johtoalueelle voidaan istuttaa kasvillisuutta, mutta ne eivät saa vaarantaa johdon käyttövarmuutta eivätkä estää johdon tarkastuksia ja korjauksia. Johtoalueelle istutettavia kasveja on hoidettava siten, ettei niiden korkeus missään kasvukauden vaiheessa ylitä kolmea metriä. Siksi alueelle istutettavat kasvit on valittava niin, etteivät ne luontaisesti kasva kovin korkeaksi tai ovat hidaskasvuisia. Kasveja ei saa kuitenkaan istuttaa eikä maanpintaa muokata pylvään pylväsalalla eli kolmea metriä lähempänä pylvään perustus- ja harusrakenteita. Harusten ja pylväsjalkojen välissä työskentely ja kasvien istuttaminen on ehdottomasti kielletty.

Valaisinpylväiden sekä liikennemerkkien ja -opasteiden sijainti johtoalueella
Valaisinpylväiden sekä liikennemerkkien ja -opaskylttien sekä muiden mahdollisten rakenteiden kuten esimerkiksi mainoskylttien sijoittuessa 110 kV voimajohdon Porvoo–Ruotsinkylä johtoalueelle, on valaisinpylväiden ja mahdollisen ilmakaapelin sekä merkkien, kylttien ja mainoslaitteiden sijainnin ja korkeuden pysyttävä alituspiirroksien Ote AE-2597-8-49/3_3 ja Ote AE-2597-8-49/3_4 merkityillä alueilla. Näiden rakenteiden tulee olla sellaisia, ettei niiden päällä voi seistä. Valaisinpylväitä tai muita rakenteita ei tule sijoittaa suoraan virtajohtimien alle eikä voimajohtopylvään pylväsalalle. Voimajohtopylväiden pylväsala ulottuu kolmen metrin päähän pylvään maanpäällisistä perustus- ja harusrakenteista (liite). Voimajohtopylväisiin ei saa kiinnittää mitään. Valaisinpylväät ja muut rakenteet eivät saa missään olla niin korkeita, että ne voisivat kaatuessaan tai missään tilanteessa osua 110 kV voimajohdon virtajohtimiin tai 1,4 metriä niitä lähemmäksi. Valaisimien lamput pitää pystyä vaihtamaan ja kaikki muu huoltotyö tekemään turvallisia työskentelyetäisyyksiä noudattaen 110 kV voimajohdon ollessa jännitteinen. Jos valaisimet asennetaan suurimpaan sallittuun korkeuteen jää niiden yläpuolelle vain 0,4 metriä työskentelytilaa. Asennuksissa ja mahdollisissa myöhemmissä korjaus- ja muutostöissä on huomioitava voimajohdon vikatilanteessa maahan siirtyvät maadoitusjännitteet eli ns. vaarajännitealue. Suosittelemme käyttämään johtoalueella sekä vaarajännitealueella puisia valaisinpylväitä.

Maakaapelit tai ilmajohdot johtoalueella
Valaisinpylväille asennettavat maakaapelit voidaan rakentaa voimajohdon alitse huomioiden voimajohtopylvään pylväsala, maadoitukset ja voimajohdon vikatilanteessa maahan siirtyvä maadoitusjännite (vaarajännitetarkastelu). Voimajohtopylväiden pylväsala ulottuu kolmen metrin päähän pylvään maanpäällisistä perustus- ja harusrakenteista (liite). Pylväsalalle maakaapelia ei saa rakentaa. Valaisinpylväiden sähkönsyöttö voidaan toteuttaa myös ilmajohtoina, jolloin ilmajohdon sulkijaviivan suurin sallittu korkeus on sama kuin valaisinpylväiden suurin sallittu korkeus, joka on esitetty liitepiirroksissa Ote AE-2597-8-49/3_3 ja Ote AE-2597-8-49/3_4.

Maadoitukset
Voimajohtopylväillä on kuparisia maadoitusjohtimia, jotka on asennettu noin 0,7 metrin syvyyteen maahan liitteenä olevien ohjeellisten maadoituskuvien mukaisesti. Jos maanrakennustöiden aikana, esimerkiksi mahdollisia ojia kaivettaessa, maadoitusjohdin menee poikki, pyydämme ottamaan yhteyttä korjauksesta sopimiseksi Fingrid Oyj:n Hämeenlinnan aluetoimipaikan voimajohtoasiantuntija ---, puhelin ---. Korjaus onnistuu parhaiten silloin, kun kaivanto on vielä auki ja kaivinkone paikalla. Maadoitusten korjaaminen on maksutonta.

Vaarajännitetarkastelu
Mahdollisessa voimajohdon vikatilanteessa maahan siirtyvä maadoitusjännite voimajohtopylväillä 30–32 (110 kV johto Porvoo–Ruotsinkylä) on noin 900…1000 V / 0,2 s. Tämän ja ilmastollisten ylijännitteiden (salamat) takia suunniteltaessa maakaapeleiden, sähköasennusten tai muiden metallirakenteiden

asentamista maahan voimajohdon ympäristöön, tulee voimajohdon vaarajännitteet ottaa huomioon seuraavasti: Kaapelit, erilliset maadoitukset sekä maahan asennettavat muut sähköä johtavat rakenteet on lisäeristettävä yhtenäisellä vahvaseinämäisellä muoviputkella tai muulla luotettavalla tavalla siltä osin kun etäisyys voimajohtopylväiden 30–32 pylväs ja harusrakenteista sekä maahan asennetuista maadoituksista kyseisiin rakenteisiin on vähemmän kuin 20 metriä. Jos kaapeli, maadoitus tai muu sähköä johtava rakenne nousee maanpinnan yläpuolelle vaarajännitealueella, tulee myös suojaputken nousta maanpinnan yläpuolelle.

Mahdollinen voimajohtopylvään siirtäminen tai korottaminen
Jos voimajohtopylvästä on tarvetta siirtää tai korottaa, on näistä muutostoiveista keskusteltava Fingridin projektipäällikkö -- kanssa. Hän osaa arvioida, miten muutokset voimajohtoon on mahdollista toteuttaa ja kuinka paljon muutos tulisi maksamaan. Jos tieliittymän rakentamisen vuoksi pylväitä on siirrettävä, kehotan olemaan suoraan yhteydessä --

Työskentely johtoalueella
Voimajohtopylväiden pylväsala ulottuu kolmen metrin päähän pylvään maanpäällisistä perustus- ja harusrakenteista. Pylväsala on suoja-alue, jolla ei saa liikkua työkoneilla, kaivaa tai läjittää. Kolmen metrin etäisyys lasketaan ojan tai kaivauksen luhistumattomasta reunasta. Työskenneltäessä 110 kV johdon alla ei työkoneen työskentelyalue pystysuoraan mitattuna saa ulottua kolmea metriä lähemmäksi 110 kV johdon johtimia silloin, kun työkoneen työskentelyalue vaakasuoraan mitattuna ulottuu viittä metriä lähemmäksi 110 kV johdon reunajohtimia.

Jos rakennustöiden yhteydessä tapahtuu voimajohtoon liittyvä vahinko, pyydämme ilmoittamaan siitä heti Fingrid Oyj:n kantaverkkokeskukseen. Jos johtojen läheisyydessä aiotaan räjäyttää kiviä, on siitä ilmoitettava erikseen mahdollista katselmusta varten Fingrid Oyj:n Hämeenlinnan aluetoimipaikan --. Katselmuksessa todetaan räjäytystöiden vaikutusalueella sijaitsevien johto-osien senhetkinen kunto. Räjäytyskohteet on suojattava niin hyvin, ettei johtoon pääse sinkoutumaan kiviä. Varsinkin johtimet ja eristimet vioittuvat hyvin herkästi. Liitteenä on ohje Maa-aineksen louhinta ja murskaus voimajohtojen läheisyydessä.
Voimajohdon läheisyydessä puita ei saa kaataa johtoon päin ja kaatosuunta on aina varmistettava puunkorjuutöiden turvallisuusmääräysten mukaisesti. Varastointi johtoaukealla on kielletty. Lausunnon vastaanottajan tulee toimittaa tämä lausunto hankkeen suunnittelijalle ja toteuttajalle, jotta he voivat ottaa huomioon Fingridin voimajohdon suunnittelun ja toteutuksen aikana.

Valmistumisilmoitus ja kartoituspyyntö
Kun hanke on valmistunut, on kaikki maanalaiset rakenteet kartoitettava vähintään johtoalueen osuudelta. Kartoitus tulisi tehdä GPS-mittauksella. Tulokset pyydämme toimittamaan CAD-muodossa siten, että tiedostosta on nähtävissä maanalaisten rakenteiden sijainti voimajohtopylväisiin nähden. Pylväät toivomme nimettävän pylväsnumeroin.
Saamamme kartoitustiedot ovat samalla ilmoitus työkohteen valmistumisesta. Tulokset on toimitettava sähköpostilla osoitteeseen kartoitukset@fingrid.fi. Sähköpostissa tulee viitata tämän lausunnon arkistointitunnukseen AE-2597-8-49/3.
Maanpäälliset kohteet voimme käydä kartoittamassa itse. Toivomme kuitenkin, että ilmoitatte kun hanke on saatu niiden osalta valmiiksi, jotta tiedämme lähettää kartoittajan mittaamaan uudet kohteet. Ilmoituksen voi tehdä sähköpostiin kartoitukset@fingrid.fi. Valmistumisilmoituksessa on hyvä mainita tämän lausunnon arkistointitunnus AE-2597-8-49/3.

Suunnitelmien muutos
Jos suunnitelmanne muuttuvat tai alueelle suunnitellaan muuta toimintaa (esimerkiksi rakennuksia, lipputankoja ym.), pyydämme ilmoittamaan siitä meille lausunnon antamista varten osoitteeseen Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi.

Lausunnon voimassaolo
Tämä lausunto on voimassa kaksi vuotta. Jos hanke tai osa sen toteuttamisesta aloitetaan tämän jälkeen, tulee Fingridiltä pyytää uusi lausunto. Pyydämme viittaamaan uudessa lausuntopyynnössä tämän lausunnon arkistointitunnukseen AE-2597-8-49/3. Pyydämme, että ilmoitatte myös, jos hanketta tai osaa siitä ei toteuteta ollenkaan.

Ystävällisin terveisin

FINGRID OYJ
Risteämälausunnot

Liitteet

Karttakuva
Johtoaluekuva
Tien pinnan suurin sallittu korkeus -kuvat, 2 kpl
Valaisinpylväiden suurin sallittu korkeus -kuvat, 2 kpl
Pylväsmaadoituskuvat, 3 kpl
Työskentely ilmajohtojen läheisyydessä -ohje
Maa-ainesten louhinta ja murskaus voimajohtojen läheisyydessä -ohje

Vastine
-

Tarkistukset
ei tarkistuksia

NRO 5:
FINGRID, 19.1.2023

Lausunto:
Asemakaava-alueella sijaitsee Fingrid Oyj:n 110 kV voimajohto Porvoo - Ruotsinkylä. Samalle yhteiselle voimajohtoalueelle sijoittuu Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV voimajohtoja. Tämä lausunto koskee ainoastaan Fingridin Oyj:n voimajohtoa. Olemme lausuneet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 11.3.2022.
Kuten toimme esille edellisessä lausunnossamme, Fingridin 110 kV voimajohdon lunastettu johtoalue ulottuu 25 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta, kun taas rakennusrajoitusta merkitsevä rakennusraja ulottuu nykyisin 15 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta. Asemakaavaehdotuksen vaara-alue (v) ei vaikuta vastaavan kumpaakaan näistä voimajohdon osista. Tulkintamme mukaan vaara-alue sijoittuu 10 metrin etäisyydelle Fingridin voimajohdon keskilinjasta. Pyydämme korjaamaan vaara-alueen sijainnin, mielellään koko voimajohtoaluetta tai vähintään rakennusrajoitusaluetta vastaavaksi (tarkemmat tiedot edellisessä lausunnossamme).
Tässä kaavalausunnossa ei voi ottaa kantaa tarkemmin asemakaavaehdotuksen keskeisen sisältöön eli voimajohtoalueelle sijoittuvan Elmonpolun, Elmonkujan liittymän ja sen liikennejärjestelyjen tekniseen toteutukseen. Pylväs numero 31 on hyvin lähellä liikennealuetta ja toimenpiteitä. Asemakaavaan liittyen on Fingrid toimittanut asemakaavan laatijoille 18.1.2023 risteämälausunnon (AE-2597-8-49/3), jossa on annettu ohjeistus, miten liittymä voidaan alueelle toteuttaa. Risteämälausunnossa on esitetty yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon.

"Vaara-alue" -merkintä ei sovellu luonteeltaan tavanomaisten kantaverkon voimajohtojen suoja-alueiden merkinnäksi. Ympäristöministeriön ohjeen (Asemakaavamerkinnät ja -määräykset YM 17.6.2003) mukaisesti vaara-alue-merkinnällä osoitetaan alueita, joilla liikkuminen on turvallisuussyistä rajoitettu tai sitä on tarkoitus rajoittaa.
Voimajohtoalueella ei ole tarpeen rajoittaa liikkumista (vaikka ympäristöministeriön oppaassa mainitaankin, että voimalinjojen alueilla voidaan käyttää vaara-alueen merkintää). Jos kaupungin asemakaavojen vakiintunut linja on käyttää "vaara-alue" - merkintää, meillä ei ole huomautettavaa asiasta.
Edellisessä lausunnossamme mainitut asiat voimajohtojen asettamista rajoituksista on otettava huomioon tarkemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa sekä alueen käytössä. Edelleen muistutamme, että voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta ja edellä käsitellyistä asioista tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto (risteamalausunnot@fingrid.fi).
Pyydämme lähettämään tietoa kaavan etenemisestä. Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee vain Fingrid Oyj:n voimajohtoja. Muiden omistajien lunastusta koskevat tiedot on pyydettävä johtojen omistajilta.
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.

Vastine:
-

Tarkistukset:
”Vaara-alue” -merkintä on muutettu ”voimajohto” (z)-merkinnäksi. Voimajohtoalueen sijainti on muutettu koko voimajohtoaluetta vastaavaksi.

NRO 6:
CARUNA, 13.12.2022

Lausunto:
Hei, kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Vastine
-

Tarkistukset
ei tarkistuksia

NRO 7:
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy, 11.1.2023

Lausunto:

<u>Sähköverkko</u>

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1–2 mukaisesti. Elmon urheilupuiston suunnitellun tieliittymän kohdalla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110kV voimajohto ja samalla johtokadulla myös sijaitsee Fingrid Oyj 110kV voimajohto. Johtojen

läheisyydessä tehtävistä muutoksista tulee ennalta pyytää johtojen omistajilta risteämälausunnot. Valtimotien liikerakennusten korttelialueelle tulee huomioida ja säilyttää tarve muuntamolle tilavaraus liiketilan piha-alueelta. Muuntamo tarvitaan tulevaa liiketilaa varten.

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.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3). Lisäksi Elmon liittymän suunnittelualueella sijaitsee 2 kappaletta Vantaan Energian maanalaisia kaivopumppaamoja, niiden ohjauskaappi, syöttökaapelit ja muuntamo (Liite 3). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien, pumppaamoiden ja ohjauskaapin sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Muuntamon sijoittamisesta liikerakennusten korttelialueelle on kaavamääräys, jota on täydennetty. Selostukseen on kirjattu, että johtojen läheisyydessä tehtävistä muutoksista tulee ennalta pyytää johtojen omistajilta risteämälausunnot. Maakaapeleiden, kaukolämpöputkien sekä pumppaamoiden ja ohjauskaapin sijainnit on otettu huomioon.

Tarkistukset:
Liikerakennusten korttelialueelle on kaavaan lisätty ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon. Määräyksen mukaan muuntamolle esitetty sijainti on ohjeellinen, mutta tarve muuntamolle on sitova.

22 § 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.

———

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 22

Stadsfullmäktige fortsätter remissdebatten om ekonomiplanen 2024–2027.

Beslut:
Remissdebatten antecknades för kännedom.

Bilaga:
– Remissdebatt om ekonomiplanen 2024–2027, gruppanföranden 22.5.2023

Vantaa

Taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelu, ryhmäpuheenvuorot 22.5.2023

VD/3496/02.01.00.00/2023

Asian käsittelyn aikana toimitettiin seuraavat kirjalliset ryhmäpuheenvuorot:

Sakari Rokkanen	Kokoomuksen valtuustoryhmä
Minna Räsänen	Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Niilo Kärki	Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Eve Rämö	Vihreä valtuustoryhmä
Antero Eerola	Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
Eeva Tikkanen	Keskustan valtuustoryhmä
Tiina Tuomela	Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
Nina Nummela	Liike Nyt valtuustoryhmä
Stefan Åstrand	Ruotsalaisen Kansanpuolueen valtuustoryhmä
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Kokoomuksen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Sakari Rokkanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja vantaalaiset,

valtuustokausi on nyt saavuttanut noin puolivälin ja Vantaan uudehkoa strategiaa on ehditty toteuttaa puolentoista vuoden ajan. Kuinka moni muuten teistä valtuutetuista vielä muistaa mikä on Vantaan tuore visio? Luen sen vielä muistinvirkistämiseksi: ”*Rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä”.*

Tätä puhetta valmistellessani lukaisin myös strategiamme tiivistelmän, joka alkoi seuraavasti: *”Innovaatioiden Vantaata – Koti viihtyisälle arjelle ja kestävälle kehitykselle”.* Toki tämäkin kuulostaa hyvältä, mutta ei sitä meidän hyväksymästä strategiastamme löydy.

Arvoisa puheenjohtaja,

Vantaan viesti kaipaa pikaisesti kirkastamista. Millainen kaupunki me oikein haluamme olla ja miten erottumme joukosta? Hyvä uutinen on se, ettemme tarvitse kalliita konsultteja, vaan paras asiantuntija on jo joukossamme. Tarvittiin vain muuan Jere Ruskeasannasta ja muutama Piña Colada, niin koko maailmalle kirkastui vantaalainen rohkeus ja rentous. Kaupunginhallituksen puheenjohtajaa Sari Multalaa lainatakseni ”Käärijä on tuonut esiin sitä, mikä Vantaalla on parasta: rohkeutta olla oma itsensä ja tehdä täysillä”.

Arvoisa puheenjohtaja,

vakavammin ilmaistuna strategiamme kaipaa kirkastamista ja sen toimeenpano ryhtiliikettä. Valtuustoryhmien vetäjille ehdotettiin alkukeväästä, että strategian väliarviointi toteutettaisiin ensi vuodenvaihteessa talousarvion ja taloussuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Totesimme yhteisesti, ettei tämä käy. Strategiaa ei tehdä vain sen takia, että kuntalaissa näin edellytetään. Strategia tehdään ohjaamaan toimintaa, muutosta ja euroja siten, että visio ja strategian tavoitteet paremmasta Vantaasta saavutetaan. Ei voi olla niin, että uusi kaupunginjohtajamme esittelee valtuustolle syksyllä ensimmäisen budjettiesityksensä irrallaan strategian väliarvioinnista.

Arvoisa puheenjohtaja,

myös toimintaympäristössämme on tapahtunut muutoksia, jotka meidän on huomioitava tulevien talousarvioiden valmistelussa. Putinin hyökkäys Ukrainaan sulki Venäjän ilmatilan ja poisti Vantaan sijaintivaltin suhteessa Aasiaan. Vantaan kärkihankkeiden ja keskustojen kehittämistyön lisäksi Aviapoliksen tulevaisuus vaatii meiltä suurempaa huomiota. Aasian kasvavan liikenteen varaan lasketuilta suunnitelmilta on pudonnut pohja pois.

Korkotason nousu nostaa kaupungin rahoituskustannuksia, mutta se iskee myös toista kautta Vantaan talouteen. Nopea korkojen nousu on pysäyttänyt asuntokaupan ja kuluvan vuoden aikana myös kiihtyvällä tahdilla vähentänyt asuntoaloituksia. On selvää, että kaupungistumisen jatkuessa Vantaalla tarvitaan jatkossakin monipuolisesti uusia koteja. Lyhyellä aikavälillä rakentaminen voi kokea kuitenkin rajun laman, joka näkyisi sekä vantaalaisten työllisyydessä että Vantaan maanmyynti- ja maankäyttökorvaustuloissa. Kannustan kaupungin johtoa pikaisesti miettimään toimia, joilla Vantaa voisi osaltaan tukea asuntoaloituksia. Vähintään tulisi pohtia esimerkiksi VAV:n edellytyksiä varata uudiskohteista suoraan asuntoja sekä erilaisia tilapäisiä joustoja rakentajien maksuihin ja sääntelyyn.

Arvoisa puheenjohtaja,

viimeisenä nostona Kokoomuksen valtuustoryhmä toivoo ”Innovatiivisen Vantaan” näkyvän vahvemmin kaikessa kaupungin toiminnassa. Pelkonamme on, että innovatiivisuus typistyy yhteen innovaatiokilpailuun. Toivomme, että Vantaan toteuttaa jatkossa nykyistä enemmän innovatiivisia hankintoja, jossa kaupunki antaa ongelmia yritysten ratkottavasti. Huutava tarve on myös vaikuttaville sosiaalisille innovaatioille, joilla voimme vahvistaa yhteisöllisyyttä ja ehkäistä syrjäytymistä. Vantaan tulee jatkossakin kannustaa ja tukea järjestöjen toiminnan kehittämistä.

Innovatiivisen Vantaan idea on myös vietävä vahvemmin osaksi henkilöstön johtamista ja palkitsemista. Henkilöstöä tulee kannustaa innovoimaan ja etsimään uusia ratkaisuja toteuttaa palveluita myös merkittävillä taloudellisilla bonuksilla. Tämä osaltaan vahvistaisi myös Vantaan työnantajamainetta ja helpottaisi rekrytointihaasteita.

———

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Minna Räsänen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut

Noin 10 vuotta sitten Vantaalla valmistauduttiin tiukkaan talouskuuriin. Velkaohjelma käynnistettiin; hiipuvat verotulot vaativat ratkaisuja. Menoja leikattiin, palveluita karsittiin ja säästöjä etsittiin joka puolelta. Tilanne oli kiperä, tehdyt päätökset vaikeita.

Nyt, tähän hetkeen mielestäni sopii, hiukan omaa vantaalaista tähteämme Käärijää löyhästi lainaten, meillä on Vantaalla: ”Rankka viikko ja paljon pitkii päivii takan”, ja nyt, tällä hetkellä, voimme olla ylpeästi vantaalaisia – olemme onnistuneet monessa ja olemme vauhdilla matkalla kohti uutta. Vantaa on syntymässä uudelleen ja joku voisi jopa sanoa ”että Vantaa ei oo enää lukossa vaan tulossa ja emme pelkääkään tätä maailmaa.”

Kuka olisi tuolloin uskonut, että nyt, näin kymmenen vuoden jälkeen olemme näin erilaisessa tilanteessa? Viimeisten vuosien aikana velkamäärämme on vähentynyt ja kaupungin toiminnot ovat kehittyneet asukkaita kuunnellen, osallistaen ja palvellen. Tästä iso kiitos kaupungin henkilöstölle. Vantaa kasvaa ja kaunistuu päivittäin. Talous on terveellä pohjalla, kaiken lisäksi koronastakin selvittiin taloudellisesti verrattain hyvin ja tuleva ratikka luo uutta tulevaisuuden pohjaa - se yhdistää kaupunkirakennettamme entistä eheämmäksi ja paremmin asukkaita palvelevaksi kokonaisuudeksi.

Hyvät valtuutetut

Vantaalla pyyhkii nyt hyvin, mutta se ei ole itsestään selvää. Määrätietoista työtä on jatkettava joka päivä.

Elämme parhaillaan historiallista aikaa. Meillä on hyväksytty uusi kaupunkistrategia ja -organisaatio ja uusi yhteinen hyvinvointialue Keravan kanssa on aloittanut toimintansa. Kesäkuussa valitaan kaupungille uusi johtaja. Ensi vuonna täytetään 50-vuotta ja tietenkin, emme voi unohtaa Vantaalta lähtenyttä ja koko maailman valloittanutta Käärijä -ilmiötä, joka on tuonut esiin Vantaata ja vantaalaisuutta esimerkillisesti.

Hyvät valtuutetut

Tämä kaikki kertoo Vantaan muutoksesta ja kehityksestä. Emme ole enää ”vain Vantaa”, me olemme enemmän. Meidän on oltava jatkossakin rohkeita, jotta pystymme hyödyntämään ne hyvät lähtökohdat, jotka meillä kaupunkikehitykseemme nyt on annettu.

Me sosialidemokraatit haluamme, että jatkossa Vantaa tarjoaa asukkailleen sosiaalisesti eheän kaupungin, jossa on hyvä elää, tehdä töitä, yrittää ja käydä koulua.

Meille sosialidemokraateille se tarkoittaa erityisen paljon seuraavia asioita.

1.Ensinnäkin sitä, että ratikkapäätöksestä on otettava kaikki hyöty irti niin asukkaille kuin kaupungin kehitykselle vastuullisesti. Ratikka luo työtä ja ratikka vie töihin. Pidetään kiinni kunnianhimoisesti työllisyystavoitteista ja torjutaan työttömyyttä aktiivisesti kehittäen uusia keinoja ja tapoja, huomioiden erityisryhmät kuten nuoret sekä maahanmuuttajataustaiset vantaalaiset.

2.Toisekseen sitä, että Vantaata ja sen eri asuinalueita kehitetään siten, että kaikki pidetään mukana. Vähennetään hyvinvointialueen kanssa tiiviissä yhteistyössä ihmisten pahoinvointia, yksinäisyyttä ja koettua turvattomuutta. Aluekehityksen painopisteinä täytyy olla tasapuolinen ja asukkaille viihtyisä Vantaa, jonka toiminnan ytimessä on segregaation torjunta ja tasavertaiset, hyvin toimivat palvelut, jotka tuottavat iloa ja antavat asukkaille verorahojen vastinetta.

3.Ja kolmanneksi sitä, että Vantaalla huolehditaan lapsista ja nuorista. Vantaan varhaiskasvatuksen ja koulujen on oltava maan parhaita paikkoja oppia lukemaan ja laskemaan. Koulurauha on turvattava niin lapsille kuin aikuisille. Taataan nuorille riittävä määrä turvallisia aikuisia ympärille tukemaan ja antamaan apua matalalla kynnyksellä niissä paikoissa, jossa muutenkin eletään ja liikutaan. Kuten on sanottu; ”on helpompi kasvattaa ehjiä lapsia kuin korjata rikkinäisiä aikuisia.” Tämän on oltava meidän yhteinen ohjenuora Vantaalla.

Hyvät valtuutetut, hyvät vantaalaisten nuorten edustajat

Tähän loppuun haluan erityisesti vielä kiittää Vantaan nuorisovaltuustoa aktiivisesta otteesta nuorten asioiden ja mielipiteiden esille nostamisesta ja herättelevistä puheenvuoroista yhteisissä tilaisuuksissamme. Nuorten äänen kuuluminen vantaalaisessa poliittisessa päätöksenteossa on vahvuus, jota on syytä vaalia. Oma työnne ja aktiivisuutenne tuotti tulosta muun muassa kouluruoka-keissin osalta viime vuonna budjettiin liittyen – Pitäkää sama hyvä linja vaikuttamisessa myös tulevaan taloussuunnitelmaan. Yhteistyöllä rakennetaan kaikenikäisille vantaalaisille parasta kotikaupunkia ikinä! Kiitos.

———

Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Niilo Kärki

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat!

Suomen talouden epävarmuustekijöitä ovat mm. työllisyys, korot, energian hinta, ikääntyneiden osuus, Ukrainan sota ja jälleenrakennukseen osallistuminen. Vantaalla erityisesti vaikuttaa lentokenttäalueen odotettua hitaampi kehitys.

Tuleva TE-uudistus vielä lisää lähivuosien talouden epävarmuutta.

Lasten ja nuorten hyvinvoinnin lisääminen on tärkeä kehityskohde.

Varhaiskasvatuksen ja koulutuksen panostamistasoa on lisättävä.

Vantaan suurin menokohta Kasvatus ja Opetus edellyttää lisäpanostusta myös osaavaan henkilöstöön, kiinteistöjen lisärakentamiseen ja korjaamiseen sekä turvallisuuteen.

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 % - tavoitteena on syytä pitää yhteen prosenttiin rajoittuvaa väestönkasvua. Kasvu on viime vuosina ollut 80–100 % vieraskielistä.

Kotouttamiseen ja kielikoulutukseen on syytä varautua lähivuosina aiempaa kattavammin. Yhteistyössä Helsingin ja Espoon sekä kuutoskaupunkien kanssa on vaikutettava hallitukseen turvapaikanhakijoista aiheutuvien kaikkien kulujen kattamiseksi valtion rahoituksella – Valtio on ainoa taho, joka Suomeen hyväksyy turvapaikanhakijoita.

———

Vihreä valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Eve Rämö

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, hyvä yleisö

Olemme juuri päättäneet rakentaa ratikan. Tämä on päätös joka tuo Vantaalle paljon ja sitoo yhteen kaupunkikehitystä. On nimittäin väliä sillä, miten niiden raiteiden ympärille rakennetaan. Saammeko elävää luontoa, säilyvätkö viherkäytävät. Saammeko vihdoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle isoja perheasuntoja. Vantaalle ominainen ja asukkaille rakas lähiluonto ei saa kadota. Vantaan ratikkakaupungissa vaalitaan lähiluontoa. Luonto on saavutettavissa kävellen, bussilla ja raiteita pitkin. Lisää asuntoja Vantaalle rakennetaan kestävästi. On toki myös todettava, että ratikka haastaa Vantaan resursseja - meidän päättäjien on oltava tarkkoina, ettei palveluista leikata tai kulut karkaa käsistä.

Vantaan satsaus joukkoliikenteeseen on liian niukkaa ja se näkyy. Paikoitellen joukkoliikenneyhteydet ovat surkeat. Esimerkiksi Ylästön bussiyhteyksiä emme ole edelleenkään saaneet kuntoon. Eikö vihdoin voitaisi tehdä tälle asialle jotain joka oikeasti auttaisi? Ratikka parantaa osin Vantaan tilannetta mutta sitä saamme vielä tovin odotella eikä pysäkille vielä kannata mennä seisoskelemaan.

Uusia alueita kaavoitettaessa luonto ei saa jäädä muiden tavoitteiden jalkoihin, kuten on viime aikoina uhannut käydä usean pientalokaavan kohdalla. Pientaloille kyllä mutta arvokkaiden lehtoalueiden säästämiselle ehdoton kyllä! Kaavoitustyössä on myös kyettävä tekemään riittävät ja laadukkaat luontokartoitukset - tähän saakka niissä resursseissa on ollut huomattavia puutteita. Resurssiviisauden tiekartan sitovat tavoitteet sekä päästövähennysten, että luonnon monimuotoisuuden edistämisen

osalta eivät tällä hetkellä valitettavasti toteudu kuin osittain. Kaupunkiympäristötoimialan onkin varmistettava riittävät henkilöstöresurssit näiden kriittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Vuoden alusta sosiaali- ja terveyspalvelut siirtyivät hyvinvointialueelle ja Vantaalle jäi hyvinvointia ja terveyttä edistävät hyte-palvelut. Nyt pitääkin erityisesti tunnistaa ne kohdat hyvinvoinnin edistämisessä jossa järjestämisvastuu on kaupungilla, mutta välittömät rahalliset hyödyt koituvat hyvinvointialueelle. Meidän ei tule leikata sellaisesta työstä vaan ajateltava, että suurin hyötyjä on asukas jonka etua ajaa niin kaupunki kuin hyvinvointialuekin. Tällaista työtä on esimerkiksi liikuntapalvelut

Vantaan työllisyysaste pitää saada nousuun. TE-toimiston siirto kunnalle ei ole täysimääräisesti onnistunut, tähän pitää kiinnittää huomiota ja resursseja, jotta saadaan työvoimapalvelut toimimaan. TE palvelut eivät voi auttaa ketään työllistymään, jos aikaa eikä asiantuntevaa henkilökuntaa ole. Tämä jos jokin on panostus joka maksaa itsensä takaisin!

Vantaan henkilöstöpolitiikka kaipaa edelleen tarkastelua. Edelleen olemme epäonnistuneet pitämään työntekijöistämme kiinni emmekä onnistu houkuttelemaan uusia ammattitaitoisia työntekijöitä. Silmiinpistävästi tämä näkyy varhaiskasvatuksen ja opetuksen kriisinä. Meidän epäonnistumisen hintamme maksavat lapset. Ilman opettajia eivät oppimistulokset ja lukutaito nouse eikä ilman pätevää varhaiskasvatuksen henkilökuntaa lapset saa sitä tukea, mitä he varhaiseen kehitykseensä tarvitsevat. Henkilöstön pysyvyys, jaksaminen ja houkutteleminen ovat tämän hetken suurimpia haasteita. Hyvä kysymys onkin, millaisia toimia tarvitsisimme, että henkilökunta pysyisi Vantaalla töissä. Ilman palkkauksen ja työolojen kuntoon laittamista henkilöstöongelma ei ratkea.

Vantaa sanoo olevansa rento ja rohkea - me vihreät toivomme, että tähän listaan voidaan jatkossa lisätä myös reilu - olkoon Vantaa jatkossa reilu, rento ja rohkea!

———

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Antero Eerola

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset ja hyvät vantaalaisten edustajat!

Helsingin Säätytalolla käydään parhaillaan neuvotteluja maan uudesta hallituksesta. Tämän päivän tiedoilla näyttää, että neljä porvaripuoluetta on tulossa neuvotteluista ulos peräti neljän miljardin euron leikkauksilla, säästöillä ja supistuksilla. Se tarkoittaa väistämättä pahaa jälkeä myös suomalaisessa kuntakentässä.

Hallitusneuvotteluiden tärkein puolue näyttääkin olevan valtiovarainministeriö. Sen ennen vaaleja julkistamalla leikkauslistalla oli satojen ja taas satojen miljoonien eurojen leikkaukset yksin koulutukseen, kasvatukseen ja oppimiseen, joista on tullut kuntien päätehtävä.

Kaupunginvaltuuston seminaarissa puolisen toista viikkoa sitten kuulimme valtiovarainministeriön korkealta edustajalta hyytävän viestin. Hänen mukaansa Suomi on vaikeassa tilanteessa, koska suomalaiset elävät yhä vanhemmiksi ja heille on tehty palvelulupauksia, jotka maksavat liikaa. Tämä on epäkunnioittava ja kylmä tapa puhua ihmisistä. Linjaa on helppo vetää, jos sydämen paikalla on lompakko.

Suomalaisen hyvinvointivaltion suurimpia saavutuksia on se, että ihmiset voivat elää terveinä ja

hyvinvoivina yhä pidempään. Yhteiskuntaa rakentaneet ikäihmiset ovat ansainneet arvokkaan ja hyvän vanhuuden. Siihen tarvitaan nykyistä enemmän, ei vähemmän palvelulupauksia ja -tekoja.

Arvoisa puheenjohtaja,
Näin taloussuunnitelman lähetekeskustelussa on hyvä palata perusasioihin.

Valtion tai kunnan tärkein tehtävä ei ole säästää mahdollisimman paljon rahaa. Kaupungin talous on väline laissa määrättyjen kunnan tehtävien hoitamiseen ja palveluiden järjestämiseen. Väline on pidettävä kunnossa, mutta se ei ole tarkoitus itsessään.

Kouluateriankaan pointti ei ole haarukka, jolla se syödään vaan, että ruoka maistuu ja ravitsee.

Toisaalta kunnan tehtävä ei myöskään ole rahan tuhlaaminen. Verot ja velka eivät luo vaurautta. Sitä luovat investoinnit, yritystoiminta ja työ, myös julkisen sektorin työ.
Verot ja velka ovat nekin vain välineitä. Nekin on pidettävä kunnossa ja niitä on oltava myös valmius käyttää. Mutta nimenomaan työ luo kestävää hyvinvointia. Se tarkoittaa paitsi korkeaa työllisyysastetta, myös aktiivista työttömyyden vähentämistä.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,

Koronapandemian vaikutukset näkyvät yhä Vantaan työttömyydessä. Työttömyysaste oli meillä tämän vuoden maaliskuussa 10,7 prosenttia, mikä on kolmanneksi korkein kuuden suurimman kaupungin joukossa. Se tarkoittaa vajaata 14 000 työtä etsivää ja sitä vailla olevaa henkilöä. Heistä pitkäaikais- ja nuorisotyöttömiä oli noin kolmannes. Vaikka pitkäaikaistyöttömyys on laskenut, se on edelleen korkealla tasolla.

Kun työllisyys- ja työvoimapolitiikka siirtyy tulevaisuudessa kuntien vastuulle, se antaa Vantaallekin uusia työkaluja työttömyyden vastaiseen kamppailuun. Oleellista on työttömien osaamistason nostaminen niin, että he kohtaavat avoimena olevat työpaikat.

Arvoisa puheenjohtaja,

Kaupunginhallitus hyväksyi tänään talousarvon laadintaohjeet. Niissä todetaan, että ”kuntatalouden pitkän aikavälin menopaineet helpottuvat sote-uudistuksen myötä, kun nopeasti kasvavat sosiaali- ja terveysmenot siirtyivät pois kuntien vastuulta”. Sote-uudistuksen jälkeen yli puolet Vantaankin menoista on siirtynyt hyvinvointialueille. Se tarkoittaa, että kasvatuksesta, koulutuksesta ja oppimisesta tulee kaupungin ydintoimintaa.

Siksi meidän pitää panostaa tähän tulevaisuusalaan. Se tarkoittaa päiväkotien ja peruskoulujen ryhmäkokojen pienentämistä. Päiväkodeissa ja kouluissa ei myöskään saa olla sijaiskieltoja, vaan sijaisia on voitava palkata tarpeen mukaan.

Erityisesti koulunkäynnin ohjaajia tarvitaan lisää, jotta erityistä tukea tarvitsevat lapset voidaan huomioida paremmin opetuksessa ja taata kouluissa oppimisrauha. Suomessa on maailman parhaisiin kuuluvat opetus- ja kasvatusalan ammattilaiset. Meidän poliittisten päättäjien pitää antaa heille mahdollisuus tehdä työnsä kunnolla.

Puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,

Eräs asia ansaitsee meidän erityisen huomiomme. Tulevaisuudessa meidän on panostettava entistä enemmän nuorten hyvinvointiin.

Korona-aika ja sen tuottama sosiaalinen eristys tuotti paljon henkisiä ongelmia. Suurin osa nuorista voi hyvin, mutta moni oireilee rikoksilla, väkivallalla ja päihteillä. Vantaa on saanut kyseenalaisen maineen nousta nuorten katuväkivallan ykköskaupungiksi.

Mikäli emme puutu tähän kehitykseen pian ja päättäväisesti, voi kohta olla jo myöhäistä. Ruotsin esimerkki on varoittava. Ruotsin ongelmien taustalla ei kuitenkaan ole maahanmuutto vaan sosiaaliset ongelmat. Ei ole ihme, että nuoret – taustastaan riippumatta – ajautuvat huonoille teille, jos kokonaisista kaupunginosista viedään pois kaikki yksityiset ja julkiset palvelut ja jos koulujen annetaan voimakkaasti eriytyä ja eriarvoistua.

Arvoisa puheenjohtaja, vantaalaiset,

Hyvinvointialueuudistuksen myötä vuosi 2023 on Vantaalle erittäin vahva. Ennusteiden mukaan Vantaan tilikauden tulos on 54,3 miljoonaa euroa. Se tarkoittaa käytännössä, että Vantaa on upporikas.

Talouskehyksen perustana on vahva kasvu jaa korkea investointien taso, vaikka kustannukset ja korot ovat nousseet ja lakisääteisten palveluiden kysyntä on kasvanut. Vuosikatteeksi arvioidaan 124 miljoonaa euroa ja investointien tasoksi 171 miljoonaa. Ne ovat hurjia lukuja.

Näissä oloissa Vantaan ja vantaalaisten hyvinvoinnin esteenä on todellisuudessa vain poliittisen tahdon puute.

———

Keskustan valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Eeva Tikkanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut vantaalaiset!

Kuten hyvin jo tiedättekin, Keskustan tahtotila olisi ollut, että Vantaalla ratikan sijaan investoitaisiin lähivuosina erityisesti *ihmisiin*, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin, koulutukseen sekä perheiden ja vanhemmuuden tukemiseen, vahvassa yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Vain hyvinvoiva lapsi ja nuori jaksaa opiskella, tehdä töitä ja unelmoida tulevaisuudesta.

Keskusta haluaa, että Vantaalla edistetään elinvoimaohjelman mukaisesti *nuorten toimeliaisuutta*, työllisyyttä ja yrittäjyyttä ja siihen varataan riittävästi määrärahaa.

Keskustan mielestä kaupunkimme etu on *koko Vantaan kehittäminen*. Yhdenvertaisuuden edistämisen ja syrjimättömyyden periaate myös strategiamme lähtökohta. Vantaalla tulee kehittää kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa ja teiden kunnossapitoa. Vantaalla tulee olla valinnanvapautta myös isommista asunnoista sekä väljemmästä asumisesta rauhallisella, vehreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit ja perhepäivähoitopaikat, kirjastot tai kirjastoauto, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Kehittämistyössä tulee huomioida se, että neljäsosa vantaalaisista on vieraskielisiä. Pienistä lapsista jo *kolmasosa.*

Tuore selvitys Vantaan tulo- ja lähtömuuttosyistäkin osoittaa toimivien *lähipalveluiden* olevan kunnalle ja kaupungille todellinen kilpailuvaltti. Vantaalle muuttavat ovat yllättyneet positiivisesti ennen kaikkea Vantaan *luonnosta ja luontoliikuntamahdollisuuksista.* Uskon, että olemme kaikki samaa mieltä siitä, että tätä hyvää meidän kannattaa edelleen lähivuosina vahvistaa. Luonnossa ihmisen on hyvä olla. Meidän kannattaa jatkaa edelleen ketterien kaavoitus- ja rakennuslupaprosessien vahvistamista, Vantaan kehittämistä *pientalojen suurkaupunkina, puurakentamista suosien.*

Ratikkahankkeesta seuraava mittava velkaantuminen *vie Vantaalla budjetillisen liikkumatilan.* Muuhun on lähivuosikymmenet niukasti rahaa, mutta ratikkaan valtuustolta löytyi yli 400 miljoonaa euroa. (Yksinomaan tiestön korjaus- ja rakentamisvelkaa on Vantaalle kertynyt peräti noin 350 miljoonaa euroa.)
Keskustan valtuustoryhmä on huolissaan siitä, että Vantaalle osoitettu nykyinen budjettitaso ei mahdollista esimerkiksi nykyisen lähipäiväkotiverkoston tiivistämistä tai sisäilmaongelmaisten päiväkotien ja koulujen tai vaikkapa teiden *korjaus- tai rakennusvelan suunnitelmallista hallintaa.* Korjausvelka pikemminkin uhkaa kasvaa kuin supistua. Voimme kysyä, kuinka selviydymme jo syntyneestä korjausveloista, jos taloutemme on vuosikausia riippuvainen ratikkaan sidotusta lainakannasta.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut! Useissa lähiajan keskusteluissa olemme yhdessä todenneet, että olisi tärkeää pureutua *juurisyihin.* Siis lasten ja nuorten pahoinvoinnin, koulukiusaamisen ja väkivallan, työrauhaongelmien ja oppimistulosten laskemisen juurisyihin.

Keskusta ehdottaakin, että parhaiden ratkaisujen löytämiseksi luodaan *lasten ja nuorten hyvinvointiohjelma*, jota tehdessä pureudutaan näihin juurisyihin *yhdessä* päättäjien, virkamiesten, tutkijoiden, ammattilaisten, huoltajien sekä lasten ja nuorten kesken.

Lapsiystävällisessä kaupungissa ratkaisuja tulee tehdä *lapsen etu* edellä. Meidän tulee päätöksenteossa huomioida yhä vahvemmin *kasvatus- ja kehityspsykologiset lainalaisuudet* ja ymmärtää, mitä lapsen ja nuoret aivot tarvitsevat voidakseen hyvin. Sekä YK:n lastenoikeuksien artiklan näkökulma vanhemmista lapsen ensisijaisina kasvattajina ja julkisen sektorin roolin heidän kasvatustyönsä tukemisesta.

Keskusta ehdottaa *ratkaisuiksi* lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämiseksi Harrastusten Vantaa -toimintaa, digihyvinvoinnin huomioimisen perusopetuksen ison Digione-hankkeen yhteydessä ja kaupungintason pelisääntöjen luomista kännyköiden käytölle koulussa. Ehdotamme myös, että Vantaan liikkumisohjelman vahvana johtoajatuksena on lasten ja nuorten osalta, että *Vantaalla opitaan liikkuen* ja, että kouluruokailua kehitettäessä selvitettäisiin mahdollisuus myös välipalaan.

Esitämme myös, että budjettityössä huomioidaan yhä vahvemmin joustavien opetusryhmien käyttö ja ryhmäkokojen pienentäminen. Joustavat opetusryhmät ja pienet ryhmäkoot ovat tutkitusti edistäneet työrauhaa ja oppimista sekä ammattilaisten hyvinvointia. On ollut surullista kuulla viimeaikaisissa keskusteluissa ryhmäkokojen pienentämisen vastustamisen syyksi sen, että se vaatisi lisätiloja, eikä sellaiseen investointiin ole meillä varaa. Valtion kota-rahojen suhteen on odotuksemme nyt korkealla, toivotaan että saamme sieltä Kokoomuksen puheiden mukaisesti lähiaikoina hyvän ja koko hallituskauden kestävän tuen.

Arvoisa puheenjohtaja, Ikäihmiset ovat kaupunkimme tukiranka. Sen lisäksi, että heidän kokemusviisauttaan kannattaa käyttää meidän isojen haasteiden ratkaisemisessa, heidän hyvinvointinsa edistäminen on oltava meidän kaikkien kunniatehtävä. Siksi ryhmämme ehdottaa, että selvitetään mahdollisuus laskea sporttikortin ikärajaa 70 vuodesta 65 vuoteen.

Hyvä kuulija! Vantaalla on nyt erinomainen kaupunkistrategia. On tärkeää, että varmistamme riittävät resurssit strategiamme toteuttamiseen. Keskustan ryhmänä tuemme tarkastuslautakunnan näkemystä siitä, että vuosittaisten sitovissa tavoitteissa pitää olla toimivat mittarit ja niihin tulee varata riittävästi resurssia, jotta ne on toteutettavissa. Esimerkiksi henkilöstön pito- ja vetovoiman vahvistamiseen tarvitaan hyvät sitovat tavoitteet tehokkaine mittareineen ja aidosti riittävine resursseineen, jotta alkaa aidosti syntyä tulosta. Kaupungin henkilöstön hyvinvointi heijastuu parhaillaan myönteisesti myös asukkaiden hyvinvointiin. Ja hyvin johdetulla strategiatyöllä saamme yhä parempia tuloksia aikaan kaupunkimme asukkaiden parhaaksi.

———

Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Tiina Tuomela

Arvoisa puheenjohtaja, virkahenkilöt, valtuustokollegat ja kuntalaiset.

Kiitos alustavasta taloussuunnitelman valmistelutyöstä. Olemme toista kertaa tilanteessa, jossa iso toimiala, sote, ei enää ole mukana budjetissamme. Vantaan tulee olla valmistautunut jatkossakin erilaisiin toimintaympäristömuutoksiin, esim. kuluttajahintojen laaja-alaiseen nousuun. Taloudenpidossa kaiken kaikkiaan riskit ovat kasvaneet.

Meidän tuleekin keskittyä palveluiden tuottamisesta vantaalaisten palvelemiseen, eli tunnistettuun palvelutarpeeseen ja siihen vastaamiseen. Yhdyspintatyö on tärkeää – kuntalaisen elämä on yksi ja kokonainen – on löydettävä yhteiset tavoitteet.

Tärkeänä osa-alueena on kaupungille jäänyt hytetyö eli hyvinvoinnin ja terveyden edistämistoimet. Tiedämme että liikumme aivan liian vähän. Täten esim. vapaasti käytössä olevien liikuntapaikkojen lisäämisellä on merkittävä hyvinvointia edistävä vaikutus. Myös kulttuuriin tulee jatkossakin panostaa riittävästi tärkeänä hyvinvointitekijänä.

Yksi suuri ongelma kuntakentällä on henkilöstön saatavuushaasteet. Tämä koskee kaikkia toimialoja, mutta aivan erityisesti kasvatuksen ja oppimisen toimialaa. Henkilöstön vaihtuvuus on suurta, sairaslomien osuus on suuri. Varhaiskasvatuksen opettajista ja eritysopettajista on suorastaan pulaa. Etenkin varhaiskasvatuksen osalta monia vanhempia suorastaan pelottaa jättää lapsensa hoitoon, kun hoitavia käsiä on liian vähän. Kaikki tämä aiheuttaa eettistä stressiä myös työntekijöille. He kokevat työnsä laadun kärsivän.

Työntekijöiden saatavuuteen, veto- ja pitovoimaan, tulee panostaa. Palkkauksen ohella, työn joustavuus, jatkokoulutusmahdollisuudet ja hyvä johtajuus ovat tärkeitä tekijöitä. Yksityisen hoidon palvelusetelin arvontarkastus voinee olla myös yhtenä tilannetta helpottavana tekijänä. Palaan kuitenkin jälleen kotihoidontuen kuntalisään, joka kohdentuu erityisesti alle 3-vuotiaille ja olisi omiaan helpottamaan päiväkotien ruuhkaa pienempien lasten osalta.

Varhaiskasvatuksessa erilaisiin lapsen tuen tarpeisiin tulee vastata, myös yksityisen hoidon puolella. On tärkeää, että oppimisen tuki ulottuu kaikille kouluasteille eli vahvana myös 2.asteen opintoihin. Yhä useampi läpäisee koulupolkunsa ilman riittävää luku- ja laskutaitoa. Tämä on suuri huoli, joten perusopetus todellakin tarvitsee lisäpanostuksia.

Vantaalla on korkein työttömyysaste pääkaupunkiseudulla, etenkin nuorisotyöttömyys on suuri haaste. Työllisyyspalvelut siirtyvät kunnille – se on meille mahdollisuus ja samalla riski.

Eri asuinalueiden eriarvoistumista tulee vähentää. Vanhoja keskustoja tulee kehittää kaiken vahvan uudisrakentamisen keskellä. Kaiken kaikkiaan eri alueiden turvallisuutta tulee myös vahvistaa.

Ikävänä ilmiönä on noussut nuorisorikollisuus ja jengiytyminen. Tähän tulee ajoissa puuttua. Kaikki lähtee tunnetaitojen oppimisesta kotona, varhaiskasvatuksessa ja koulussa. Miten huomioidaan toinen ja miten kiusaamista taklataan. Jalkautuvan nuorisotyön osuutta ja merkitystä tulee korostaa. Jokaisella lapsella ja nuorella tulee olla edes yksi aikuinen, johon hän voi luottaa. Yksi harrastus, jossa voi toteuttaa itseään. Kaiken kaikkiaan saada viesti: nuori, olet arvokas.

Yhteenvetona: segregaatio, lapsiperheköyhyys, nuorten väkivalta, turvattomuus, oppimistulosten lasku, liikkumattomuus, yksin asuvat: on otettava huomioon talousarviota tehdessä. On investoitava palveluihin, jotka kohdentuvat/vastaavat kuntalaisten tarpeisiin….näin syntyy kasvua pitkässä juoksussa. Kiitos!

———

Liike Nyt valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Nina Nummela

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat

Vantaa on tänä päivänä yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista. Olemme kymmenen viime vuoden aikana lyhentäneet velkaa erittäin ansiokkaasti. Nyt korot ovat nousseet reilusti, joten olisi erityisen tärkeää, että alhainen velkaantuneisuusaste säilyisi myös jatkossa. On varsin selvää, ettei paluuta takaisin nollakorkoaikaan ole.

Mahdollinen päätös ratikan rakentamisesta tulee lisäämään Vantaan velkataakkaa jättimäisesti. Pelkästään korkokulut tulevat olemaan yli 220 miljoonaa euroa. On tärkeää miettiä millä korkokulut rahoitetaan ja mistä muusta ne ovat pois. Vaikka investoinnit ja käyttötalous tulee pitää erillään, niin jollain korkokulut on maksettava. Liike Nyt ei kannata Vantaan kuntaveron nostamista tulevassakaan talousarviossa.

Vantaa on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Vantaan väestönkasvu ja väestörakenne asettavat meille haasteita, jotka ovat osin suurempia kuin muissa pääkaupunkiseudun kunnissa. Kasvu sinällään ei ole itseisarvo. Liian voimakas ja hallitsematon väestönkasvu tuo mukanaan monia haasteita, joihin meidän tulee Vantaalla jatkossa kiinnittää erityistä huomiota. Katuväkivallan lisääntyminen luo turvattomuutta ja erityisen huolestuttavaa on väkivallan lisääntyminen jopa lasten keskuudessa. Näiltä asioilta ei kukaan päättäjä voi enää sulkea silmiään. Onhan turvallisuus yksi hyvinvoinnin tärkeimmistä kulmakivistä.
Voimakas muuttoliike aiheuttaa myös segregaatiota, joka on selkeästi nähtävissä muutamissa lähiöissä. Kotouttamiseen on panostettava ja kielen oppiminen on yksi tärkeimpiä tekijöitä integroitumisessa uuteen yhteiskuntaan. Useilla aloilla on työvoimapula ja maahanmuuttajat ovat yksi apu siihen, mutta vain onnistuneen kotouttamisprosessin jälkeen. Kotouttamisen rahoittamiseen tarvitsemme Vantaalle myös lisää valtionosuuksia.

On tärkeää, että myös peruspalvelut pysyvät kasvun vauhdissa. Meillä on jo nyt valtava pula muun muassa opettajista ja päivähoitopaikoista. Hyvät koulut, varhaisopetus ja riittävä määrä päiväkoteja houkuttelevat Vantaalle lapsiperheitä. On tärkeää, että kasvun myötä myös verotulot kasvavat samassa suhteessa, jotta meillä on jatkossa varaa maksaa kasvavat kulut.

Millä sitten lisäämme Vantaan vetovoimatekijöitä? Meidän tulee panostaa Vantaan brändin parantamiseen. Meillä on upea lähiluonto, viihtyisiä pientaloalueita ja erittäin monipuoliset harrastusmahdollisuudet. Moni ei tiedä näin olevan ja siksi meidän tulee viestiä Vantaan vahvuuksista entistä paremmin.
On hienoa, että Vantaa on selvittänyt Vantaalle muuttavien ja erityisesti täältä pois muuttavien syitä muuttoon. Muuttajilta saamme tärkeää ja ajantasaista tietoa Vantaan vahvuuksista sekä myös kehityskohteista. Tutkimusten mukaan Vantaalta muuttavat pois hyvätuloiset perheet, jotka kaipaavat väljempää omakoti- ja pientaloasumista. Meidän tulee siis jatkossa kaavoittaa yhä enemmän viihtyisiä pientaloalueita ja riittävästi perheasuntoja. Sen sijaan pieniä kerrostaloasuntoja meillä tuntuu olevan jo riittävästi, niiden myynti on viime aikoina merkittävästi tippunut. Tämä on syytä ottaa huomioon myös mahdollisen ratikkareitin varrelle rakennettavissa asuinalueissa.

Vantaalla on Suomen parhaat liikenneyhteydet ympäri maailmaa. Hyvät liikenneyhteydet ovat olennainen osa toimivaa arkea, joka lisää asukkaiden hyvinvointia. Arjen toimivuutta lisää helppo liikkuminen, oli se sitten joukkoliikennettä, autoilua tai pyöräilyä. Näitä kaikkia voimme sujuvasti kehittää rinta rinnan. On huomioitava, että mahdollisen ratikan rakentaminen ei saa heikentää kauempana ratikkareitistä asuvien liikenneyhteyksiä, kuten kävi Espoossa muille paitsi metroasemien välittömässä läheisyydessä asuville asukkaille.

Arvoisat valtuutetut, meillä on edessä suuria haasteita ja paljon tehtävää, mutta yhdessä saadaan muutos aikaan.

Kiitos.

———

Ruotsalaisen kansanpuolueen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Stefan Åstrand

Ärade ordförande, fullmäktigeledamöter, tjänstemän samt vandabor

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut, virkahenkilöt ja vantaalaiset

Vantaa täyttää kaupunkina 50 vuotta vuonna 2024. Tätä juhlavuotta meidän tulee juhlistaa eri tavoin ja sitä kautta vahvistaa kaupunki-identiteettiä. On tärkeää vahvistaa edelleen asukkaiden kuuluvuuden tunnetta ja luoda Vantaalle edelleen yhä parempi maine. Tämän toteutukseen tarvitsemme edelleen elinvoimaisen ja kestävän talouden joka mahdollistaa kuntalaisille toimivat palvelut. Meidän tulee jatkossakin huolehtia vastuullisesti taloudenpidosta. Millä me tämän teemme.

TE-palvelujen siirto tulee valmistella huolella. Siirto kunnille tuo palvelut lähemmäksi asiakkaita. Kun työllisyyspalvelut, kunnan koulutuspalvelut sekä elinkeinopalvelut ovat saman järjestäjän vastuulla tukevat palvelut nopeamman työllistymisen tavoitetta. Kunnilla on hyvät lähtökohdat tarjota asiakkaille kohdennettuja ja paikallisten työmarkkinoiden tarpeisiin sopivia palveluja.

Meidän tulee edelleen varmistaa että Vantaalta löytyy monipuolista asumista. Tällä hetkellä vaikuttaa siltä että meidän tavoite pientaloasuntojen määrään ei päästä mikäli ei ruveta toimimaan meidän maa- ja asuntopoliittisen ohjelman mukaisesti. Tällä hetkellä vaikuttaa edelleen olevan käsitys että kaavoitetaan ensisijaisesti omia maitaan. Tämä johtaa siihen että joudutaan kaavoittamaan metsiin ja muihin arkaluontoisiin alueisiin. Tarvitsemme paljon enemmän pientaloasuntoja verotulojen varmistamiseksi.

Arvoisa puheenjohtaja

RKPn mielestä kaupungin tulee edelleen jatkuvasti arvioida kriittisesti mitä sen kannattaa omistaa sekä mitä toimintaa sen kannattaa harjoittaa. Mielestämme maanviljelytoiminta ei edelleenkään ole kaupungin ydintoimintaa josta tulisi päästävä eroon ja odotamme myös uusia aloitteita mm Vantti yhtiöön liittyen.

Vuosi sitten RKP nosti tässä puheessa esille miten tärkeää on että Vantaa-Keravan hyvinvointialue ja Vantaan Kaupunki tekevät tiivistä yhteistyötä, jossa varmistetaan vastuualueet ja yhdessä käydään läpi toimintamallit että saadaan palvelut toimimaan mutkattomasti. Tiedämme että näin ei ole täysin tapahtunut ja tämän takia nostamme tämän uudestaan esille. Lähtökohtaisesti kyse ei ole siitä mikä asia kuuluu kenenkin vastuulle vaan se että palvelut rajapintoineen toimii mutkattomasti asukkaille. Tästä yhteistyön puutteesta kärsii myös erilaiset yhdistykset joiden toiminta vaikuttaa niin Kaupungin kuin Vake alueella.

Vantaan kaupunki hyväksyttiin vuoden 2021 alussa mukaan UNICEFin Lapsiystävällinen kunta -malliin. Olemme tyytyväisinä seuranneet kaupungin pyrkimyksiä kohti UNICEF:in Lapsiystävällinen kunta tunnustusta ja lapsen oikeuksien edistämistä. Tehdään siis yhdessä kaikkemme, jotta tässä työssä onnistutaan. Ylpeänä voin myös tähän liittyen kertoa, että koko RKP:n valtuustoryhmä on suorittanut luottamushenkilöille tarkoitetun lapsistrategian verkkokoulutuksen ja haastamme siihen myös kaikki muut ryhmät!
Ärade ordförande

Vanda firar 50-årsjubileum som stad år 2024. Vi måste fira detta jubileumsår på olika sätt och därigenom stärka stadens identitet. Det är viktigt att ytterligare stärka invånarnas känsla av tillhörighet och skapa ett ännu bättre rykte för Vanda, även på svenska.
Vi behöver fortfarande stärka den svenskspråkiga servicen i Vanda. Håkansböle storområde behöver ett nytt daghem. Vi har en reservering invid planerade Kaskela II daghemmet och den bör nu främjas och planeras målmedvetet.

Vi är förhoppningsfulla av att Vanda Musikinstitut nu har fått en ny ledning och våra förväntningar på en aktiv utveckling av den svenskspråkiga undervisningen inom musikinstitutet är höga. Vi ser fram emot ett gott samarbete som gagnar nuvarande och kommande elever.
Tvåspråkighetsprogrammet där målet är att beskriva nationalspråkens ställning i kommunen samt hur man uppfyller språklagens krav och följer nationalspråksstrategin. Vi har en arbetsgrupp med tjänstepersoner på stadsnivå som årligen rapporterar om hur arbetet framskrider samt vilka åtgärder görs. Skärpning behövs på vilket sätt tvåspråkigheten beaktas på alla plan i praktiken samt att det görs på förhand när olika saker planeras. I arbetsgruppens plan för programmet borde det finnas tydliga mål och mätare. Även fullmäktige borde få ta del av hur arbetet framskrider. Nu och i fortsättningen är det väldigt viktigt att samarbeta med Vanda-Kervo välfärdsområdet som också snart kommer att ha ett tvåspråkighetsprogram.

———

Valta kuuluu kansalle
Milad Dehghan

Hyvät valtuutetut sekä vantaalaiset. On hienoa, että Vantaa uskaltaa tehdä isoja hankkeita lähivuosille. Niistä mielenkiintoisimmat ovat Kivistön erikoisen nimen omaava Arena 3.3, Myyrmäen jätti kaupunkikulttuuritalo, Koillis-vantaan jättihanke Elmon urheilupuisto sekä Itä-Vantaan erittäin vahvasti lobattu ratikkahanke. Toivon todellakin, että nämä hankkeet lisäävät vetovoimaa alueelle, sekä kasvattavat Vantaa brändin arvoa. Innovatiivinen kaupunki, luo sekä tuo innovatiivisia ihmisiä kaupunkiin. Teknologiseen kehitykseen pitäisi innovatiivisena kaupunkina panostaa entistä enemmän, eikä päinvastoin, käyttää isoja summia rahaa teknologisesti vanhanaikaisiin investointeihin kuten ratikkahankkeisiin. Valitettavasti Vantaa on myös tunnettu valtamedian uutisoinnin perusteella sen turvallisuus sekä julkisten palveluiden ongelmista. Toivottavasti nämä asiat saadaan korjattua, jotta vantaan brändin arvo pysyisi arvokkaana**.**

23 § Ramen för utarbetandet av budgeten för år 2024

VD/3860/02.01.00.03/2023

KK/MR/PK/MT/AP

Det allmänna ekonomiska läget

För närvarande är det svårt att förutse den ekonomiska utvecklingen. Rysslands anfallskrig mot Ukraina och dess sidoeffekter har orsakat osäkerhet redan i över ett år. Som tydligast märks detta i en växande inflation och därigenom en höjning av räntorna.

Finansministeriet förutspår att ekonomin i Finland minskar med 0,2 procent år 2023. Ekonomin påverkas särskilt av att inflationen och de stigande räntorna pressar den privata konsumtionen. År 2022 ökade Finlands ekonomi ännu med 2,1 procent. Finansministeriet förutspår också att sysselsättningen försämras. Arbetslöshetsgraden förutspås öka till 7 procent år 2023. År 2022 var arbetslösheten 6,8 procent.

Totalt sett förutspår finansministeriet inte någon djup eller särskilt lång recession. År 2024 förväntas ekonomin växa med rentav 1,3 procent och år 2025 förväntas en ökning på 1,6 procent. Samtidigt börjar sysselsättningen förbättras igen. Bakom tillväxtprognosen ligger en eventuell avmattning av inflationen under de kommande åren. För år 2023 förutspås en inflation på 5,5 procent. För år 2024 är den förväntade inflationen 2,5 procent och 1,5 procent för år 2025. År 2025 förväntas inflationen underskrida Europeiska centralbankens mål på 2 procent, vilket också skulle återspeglas i att räntorna börjar sjunka.

Europeiska unionens ekonomi förutspås klara sig bättre än Finlands. Enligt EU-kommissionens beräkningar kommer EU:s ekonomi att öka med 0,8 procent och euroområdets ekonomi med 0,9 procent år 2023. USA:s ekonomi har en tillväxttakt på 1,1 procent från och med början av år 2023.

Europas ekonomi och världsekonomin befinner sig i en exceptionell situation. Ekonomin är på väg in i en recession samtidigt som inflationen är hög. Finlands inflation är något långsammare än i euroområdet. Euroområdets inflation i enlighet med Europeiska centralbankens definition var i mars 2023 6,9 procent och Finlands motsvarande inflation 6,7 procent. Euroområdets högsta inflation var i Lettland, 17,2 procent. I USA har inflationen sjunkit till 5 procent.

Prognoserna utgår från att ekonomin växer långsamt eller går tillbaka under år 2023, men att tillväxten normaliseras efter det. Detta bygger på antagandet att inflationen, och därmed också räntorna, kommer att börja sjunka.

I detta skede kan det konstateras att de värsta scenarierna inte förverkligades när det gäller den energikris som orsakades av Rysslands anfallskrig. Under vintern 2022–2023 räckte energin i princip till, delvis som en följd av energiinbesparingsåtgärderna. I prognoserna är det svårt att fullt ut beakta de geopolitiska spänningarna och till exempel det ryska anfallskrigets varaktighet. Anledning till oro ger också de ökade spänningarna mellan USA och Kina när det gäller Taiwanfrågan. En spänd geopolitik och lärdomarna från coronapandemin har lett till att företagen redan börjat överväga sina produktionskedjor på nytt. Detta kan flytta produktionen från Asien till såväl USA som Europa, men självfallet skapar det också en risk för handelskrig och andra störningar.

En positiv utveckling inom ekonomin skapas däremot av investeringarna för den gröna omställningen som planeras i Finland. Om de genomförs kunde de få fart på Finlands ekonomi. De strukturella utmaningarna kvarstår ändå som en del av ekonomin i Finland. Dessa är särskilt den åldrande befolkningen och en låg utveckling i arbetsproduktiviteten.
År 2023 var ett historiskt år i den kommunala ekonomin, eftersom social- och hälsovårdsreformen trädde i kraft i början av året och minskade kommunernas uppgifter. Reformen har betydande konsekvenser både för kommunernas verksamhet och ekonomi. Reformen påverkar särskilt kommunernas driftsekonomi, där inkomsternas och utgifternas ekonomi förändrades betydligt då uppgifterna överfördes till välfärdsområdena och finansieringen överfördes till staten.

Kommunens verksamhetsutgifter beräknas minska med 56 procent år 2023. Den kommunala ekonomins utgiftstryck på lång sikt underlättas i och med social- och hälsovårdsreformen, då de snabbt växande social- och hälsovårdsutgifterna överförs från kommunernas ansvar. Verksamhetsutgifterna minskas av att social- och hälsovårdsuppgifterna och räddningsuppgifterna försvinner, men också av att servicebehovet i utbildningen minskar på grund av minskad nativitet och att regeringsperioden avslutas, vilket resulterar i att ett antal tidsbegränsade åtgärder upphör. Å andra sidan beräknas de insatser som behövs för att hjälpa människor som flyr från kriget i Ukraina öka, bland annat på grund av det ökade behovet av småbarnspedagogik och förberedande utbildning för den grundläggande utbildningen samt integrationstjänster.

Basservicens prisindex som beskriver kostnaderna för den kommunala ekonomin ökar 5,0 procent år 2023. Inflationsökningen har beräknats sakta av, men det har gått långsammare än väntat. Personalkostnaderna bildar också i fortsättningen den största utgiftsposten i den kommunala ekonomin och avtalshöjningarna med sina engångsposter påskyndar ökningen av den kommunala ekonomins arbetskraftskostnader med 4,85 procent år 2023. Den kommunala sektorns löneförhöjningar som avtalats för åren 2023 och 2024 överskred den så kallade allmänna linjen sommaren 2022 på grund av det avtalade utvecklingsprogrammet för lönesättningen. Utvecklingsprogrammet som gäller lönestrukturer och lönesystem höjer den kommunala sektorns löner totalt cirka 5,1 procent under åren 2023–2027.

Den kommunala ekonomins verksamhetsinkomster beräknas minska under det innevarande året med cirka 41 procent. Utöver minskningen som orsakades av social- och hälsovårdsreformen ökar minskningen av verksamhetsinkomsterna på grund av att regeringsperiodens tidsbegränsade åtgärder upphör. I verksamhetsinkomsterna för år 2022 bokfördes poster av engångskaraktär och bortfallet av dem beräknas minska försäljningsinkomsterna jämfört med året innan.

Också i kommunernas statsandelar och skatteinkomster märks en betydande nedgång till följd av social- och hälsovårdsreformen. Inom den kommunala ekonomin ser år 2023 ändå ut att bli ett rekordstarkt år utifrån de ekonomiska nyckeltalen, eftersom social- och hälsovårdsreformens nedskärande effekt på kommunernas skatteinkomster ännu inte syns till deras fulla belopp i kommunal- och samfundsskatteinkomsterna. Kommunerna kommer få år 2023 cirka 1,1 miljarder euro mer skatteinkomster enligt de gamla skattegrunderna än de kommer få inom den kommunala ekonomin efter social- och hälsovårdsreformen år 2024. Årsbidraget räcker klart till för att täcka avskrivningarna och verksamhetens och investeringarnas kassaflöde är cirka 0,6 miljarder euro på plus.

År 2025 kommer det att på kort sikt ske en annan betydande strukturell reform inom den kommunala ekonomin då arbets- och näringstjänsterna överförs på kommunernas ansvar. Detta utvidgar kommunernas uppgifter och ökar den kommunala ekonomins verksamhetsutgifter med cirka 840 miljoner euro. Staten kompenserade för ökningen av kommunernas ansvar inom arbets- och

näringstjänsternas uppgifter och finansieringen av arbetslöshetsförmåner genom att höja kommunernas statsandelar. I och med reformen ökar kommunernas personalantal med cirka fyra tusen årsverken, vilket särskilt märks år 2025 som en kraftig ökning av personalkostnader. Upphandlingarna ökar också till följd av reformen. I och med reformen kommer kommunens finansieringsansvar för finansieringen av arbetslöshetsförmåner att utökas, vilket å sin sida återspeglas år 2025 i en förändring av understödsutgifternas nivå. Sysselsättningsutvecklingen har efter reformen en allt större inverkan på kommunens ekonomi. De nya understödsutgifterna påverkas särskilt av arbetslöshetens utveckling och förändringarna i folkpensionsindexet.

Verkningarna av coronapandemin syns fortfarande i Vandas arbetslöshetsgrad. Vandas arbetslöshetsgrad låg i mars 2023 på 10,7 procent och var därmed tredje högst bland de sex största städerna. I slutet av mars 2023 var cirka 13 700 personer arbetslösa. Långtidsarbetslösheten har sjunkit, men den är fortfarande på en hög nivå. I Vanda har flygtrafiken med sammanhängande funktioner inte ännu återhämtat sig till samma nivå som före coronapandemin. På grund av de sanktioner som orsakas av kriget i Ukraina kan de finländska flygbolagen tills vidare inte flyga till Asien via Rysslands luftrum, vilket försvagar bland annat Finnairs återhämtning från pandemins verkningar.

Budgetramen för år 2024

Utgångspunkten för Vandas budgetram för år 2024 är Stadsstrategin 2022–2025 och Vandas produktivitets- och tillväxtprogram 2021–2025. Målet med produktivitets- och tillväxtprogrammet är att förbättra stadens ekonomiska situation så att driftsekonomin är i balans år 2023. Enligt målet borde årsbidraget i ramen för 2024 vara minst 121 milj. euro och årsbidraget för år 2025 minst 130 milj. euro.

Välfärdsområdesreformen som kom i kraft i början av år 2023 överförde välfärdens och socialvårdens samt räddningsväsendets uppgifter och också en del andra uppgifter till välfärdsområdenas ansvar och ändrade därmed den kommunala ekonomin radikalt. Nästa reform är på kommande redan i början av år 2025, då arbetskrafts- och näringsservicen överförs till kommunernas ansvar. Båda reformerna skapar fortfarande osäkerhet i den kommunala ekonomin under de kommande åren. Även världssituationen medför osäkerhet. Rysslands anfall i Ukraina fortsätter och inflationen och räntorna ligger på en hög nivå. Andelen byggnationer har varit liten i början av år 2023. En ny regering håller på att bildas och den kommande regeringens programmål är ännu öppna. Ramen utgår från de tillväxtprognoser som finansministeriet presenterade i den ekonomiska översikten från våren 2023, liksom de ekonomiska tillväxtprognoserna i planen för den offentliga ekonomin. Vandas befolkningstillväxt har fortsatt i jämn takt från och med början av år 2023 och befolkningstillväxten för år 2024 beräknas överskrida 4 300 personer dvs. 1,8 procent. Befolkningsprognosen uppdateras under sommaren 2023. Prognoserna uppdateras i stadsdirektörens budgetöversikt, liksom även de preciserade verkningarna från statens budgetmangling och -förslag.

I driftsekonomiramen för år 2024 har det ökade servicebehovet i de lagstadgade tjänsterna beaktats för verksamhetsutgifternas del. Då staden växer ökar också antalet anställda vid staden. Vid inrättandet av nya tjänster och befattningar strävar man dock efter övervägda och måttfulla ökningar. I ramen har man berett sig på bl.a. 64 nya vakanser inom den grundläggande utbildningen, 68 vakanser inom småbarnspedagogiken och 6 vakanser inom utbildningen på andra stadiet. Inom verksamhetsområdet för stadskultur och välfärd förbereder man sig på 12 nya vakanser, inom stadsmiljöns verksamhetsområde på 3 vakanser och inom sysselsättningsservicen på 6 vakanser. I mars 2023 nåddes en ny löneuppgörelse inom den kommunala ekonomin och uppgörelsens allmänna förhöjningar har beaktats i ramen för verksamhetsområdena. I uppgörelsen ingick också flera lokalt anpassade poster,

vars anslagsreserveringar har koncentrerats till verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning i ramskedet. Förändringen av interna hyresinkomster och hyresutgifter har uppdaterats i ramen.

Enligt ramen ökar verksamhetskostnaderna med cirka 3,3 procent från driftsplanen för år 2023 till år 2024. År 2024 kommer verksamhetskostnaderna att öka förutom på grund av ett ökat servicebehov och en höjning av den allmänna prisnivån bl.a. av kommunsektorns löneuppgörelse, satsningar på strategiska mål bl.a. förhindrande av ojämlikhetsutvecklingen, förbättring av läs- och räknefärdigheter samt av ungdoms- och invandrararbetet. Anslagen för underhåll av gator ökas också och man förbereder sig inför Vandas 50-årsjubileum. I ramen har man förberett sig på en ökning av ränteutgifter som orsakas av att räntenivån stiger. Samkommunen Helsingforsregionens trafiks infrastrukturersättningar samt kollektivtrafikavgifter har presenterats i ramen som uppskattningar och de preciseras i stadsdirektörens förslag i budgetskedet. TE2024-reformens inverkan på stadens inkomster och utgifter har inte beaktats i ramen än, utan den beaktas i stadsdirektörens budgetförslag på hösten.

Verksamhetsbidragets jämförbara tillväxt (exklusive effekterna av löneuppgörelsen eller coronaterhämtningsplanen) från 2023 till 2024 är 2,2 procent inom verksamhetsområdet för fostran och lärande, 5,2 procent inom verksamhetsområdet för stadskultur och välfärd, 5,7 procent inom stadsmiljöns verksamhetsområde och 1,1 procent inom verksamhetsområdet för stadens strategi och ledning.

På grund av välfärdsområdesreformen sänktes kommunalskattesatsen för år 2023, och därmed är kommunalskatten i Vanda 6,36 % år 2023. Samtidigt frystes kommunalskatten för 2023. Samfundsskattens andel minskades också med en tredjedel i alla kommuner. Ramens skatteinkomstprognoser utgår från de nuvarande skattesatserna i Vanda för år 2023, de ändringar i skattegrunderna som föreslagits i det kommunalekonomiska programmet samt Kommunförbundets skatteprognos. Skatteinkomsterna förutspås minska med omkring 5,6 procent jämfört med prognosen för 2023, eftersom man ännu år 2023 fått in skatteinkomster delvis i enlighet med gamla skattesatser för år 2022. I statsandelsprognosen har man beaktat stadens befolkning enligt åldersgrupp per 1.1.2023, de ändringar i statsandelarna som föreslagits i det kommunalekonomiska programmet våren 2023 samt verkningarna av de tidigare gjorda statsandelsbesluten. Inkomsterna från statsandelar förutspås öka med omkring 4,1 procent jämfört med prognosen för 2023. Ökningen förklaras bland annat med statsandelarnas indexförhöjning, justeringen av kostnadsfördelningen, kompensationen av förlusten av skatteinkomster samt uppgiftsändringar. Det råder fortfarande en stor osäkerhet kring statsandelarna, eftersom uträkningar som gäller välfärdsområdesreformen ännu kontrolleras och utjämningar görs via statsandelssystemet. Skatteinkomst- och statsandelsprognoserna uppdateras i budgetskedet.

Ramens resultaträkning hamnar på ett årsbidrag på 124,3 milj. euro och ett resultat på 10,5 milj. euro för räkenskapsperioden.

I ramen uppgår stadens planerade bruttoinvesteringsnivå för år 2024 till 185,4 milj. euro (investeringsdelen 181,9 milj. euro netto). För nybyggnads- och reparationsbyggnadsinvesteringar har 103 miljoner milj. euro reserverats. Under uppbyggnad år 2024 är bland annat 4 nya daghemslokaler, Elmo simhall och ombyggnader av flera skolor. Investeringarna i offentliga anläggningstillgångar uppgår till 42,0 milj. euro, inklusive bl.a. investeringar i gator och parker. Investeringarna i fast egendom är på en högre nivå än normalt och är 24 milj. euro. Av detta belopp hänför sig 14 miljoner euro till ett markanvändningsavtal som är i avtalsskedet, och enligt vilket den mark som staden mottagit bokförs som en teknisk investeringsutgift. Beslutet om byggandet av Vandaspåran har inte beaktats i ramen.

I det läge som rådde vid bokslutet för år 2022 var stadens långfristiga lånestock omkring 777 milj. euro. I fjol började räntenivån öka exceptionellt kraftigt. I ramen har räntekostnaderna för år 2024 förutspåtts ligga på 21 milj. euro, med en moderat höjning i räntenivån för åren därefter. Byggandet av Vandaspåran kommer att öka investeringsutgifterna och stadens lånestock så att de överskrider den ovan nämnda nivån.

Stadsstyrelsen 5.6.2023 § 16

Tf. stadsdirektörens förslag:
Stadsstyrelsen beslutar att

a) godkänna ramen för utarbetandet av driftsekonomin och investeringarna i budgeten för år 2024 i enlighet med bilagan,
b) instruera verksamhetsområdena att göra upp en investeringsplan för tioårsperioden 2024–2033 i vilken budgetens samtliga projektgrupper ingår,
c) lägga fram ramen för utarbetandet av budgeten för år 2024 till stadsfullmäktige för kännedom.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 23

Stadsstyrelsens förslag:
Stadsfullmäktige beslutar att för kännedom anteckna ramen för utarbetandet av budgeten för år 2024.

Beslut:
Förslaget godkändes.

Bilaga:
– Ramtabeller 2024

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:
Matti Ruusula, ekonomi- och strategidirektör, tfn 043 824 9254, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi
Päivi Kandolin, budgetchef, tfn 040 626 7613, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

VUODEN 2024 TALOUSARVION KEHYS
Kaupunginhallitus 5.6.2023

A. TULOSLASKELMA – SIS. KAUPUNKI JA RAHASTOT

TULOSLASKELMA (1 000 €) KAUPUNKI JA RAHASTOT	TP 2022	KS 2023	Ennuste 2023	Kehys 2024	K 2025	K 2025	K 2027
TOIMINTATUOTOT	511 279	344 417	334 949	353 133	358 430	363 807	369 264
TOIMINTAKULUT	-1 905 307	-989 098	-999 137	-1 022 060	-1 047 612	-1 073 802	-1 100 647
TOIMINTAKATE	-1 394 028	-644 681	-664 188	-668 927	-689 181	-709 995	-731 383
VEROTULOT	1 203 661	610 000	639 581	604 000	629 000	646 000	669 000
VALTIONOSUUDET	287 597	181 000	177 739	185 000	190 000	197 000	202 000
KORKOTUOTOT	13 972	11 340	11 340	12 331	12 331	12 331	12 331
MUUT RAHOITUSTUOTOT	15 267	13 256	13 256	13 205	13 205	13 205	13 205
KORKOKULUT	-2 694	-12 300	-12 300	-21 000	-22 000	-23 000	-24 000
MUUT RAHOITUSKULUT	-192	-262	-262	-263	-263	-263	-263
VUOSIKATE	123 582	158 353	165 167	124 346	133 092	135 278	140 890
POISTOT JA ARVONALENTUMISET	-110 630	-110 747	-110 838	-113 825	-115 030	-116 442	-117 350
SATUNNAISET TUOTOT JA KULUT	50	0	0	0	0	0	0
TILIKAUDEN TULOS	13 001	47 606	54 329	10 521	18 062	18 836	23 540

Verorahoitus yhteensä	1 491 257	791 000	817 320	789 000	819 000	843 000	871 000
Verorahoituksen muutos		-47,0 %	-45,2 %	-3,5 %	3,8 %	2,9 %	3,3 %

	KS2023–2024	E2023–2024	2024–2025	2025–2026	2026–2027
Toimintatuottojen kasvu	2,5 %	5,4 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %
Toimintakulujen kasvu	3,3 %	2,3 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %
Toimintakatteen kasvu	3,8 %	0,7 %	3,0 %	3,0 %	3,0 %

Kunta-alan palkkaratkaisun vaikutukset on huomioitu koko kaupungin tasolla kehyksessä

VUODEN 2024 TALOUSARVION KEHYS
Kaupunginhallitus 5.6.2023

B. TOIMIALOJEN JA RAHASTOJEN KEHYKSET

Hyvinvointialueuudistuksen vuoksi vuoden 2022 luvut eivät ole vertailukelpoisia suhteessa vuosiin 2023 ja 2024. Kunta-alan palkkaratkaisun yleiskorotukset on kohdistettu toimialoille, mutta paikalliset erät keskitetysti kaupunkistrategian ja johdon toimialalle.

YLEISHALLINTO	TP 2022	KS 2023	Kehys 2024	Muutos-% (K 2024/ KS 2023)
1 000 €				
TOIMINTATUOTOT	18 730	407	1 107	171,8 %
TOIMINTAKULUT	-29 842	-22 345	-21 513	-3,7 %
TOIMINTAKATE	-11 113	-21 938	-20 405	-7,0 %

KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO	TP 2022	KS 2023	Kehys 2024	Muutos-% (K 2024/ KS 2023)
1 000 €				
TOIMINTATUOTOT	13 240	8 275	7 348	-11,2 %
TOIMINTAKULUT	-130 661	-121 175	-121 833	0,5 %
TOIMINTAKATE	-117 421	-112 899	-114 485	1,4 %

KASVATUS JA OPPIMINEN	TP 2022	KS 2023	Kehys 2024	Muutos-% (K 2024/ KS 2023)
1 000 €				
TOIMINTATUOTOT	39 469	37 630	33 378	-11,3 %
TOIMINTAKULUT	-507 760	-525 714	-548 122	4,3 %
TOIMINTAKATE	-468 290	-488 084	-514 744	5,5 %

VUODEN 2024 TALOUSARVION KEHYS
Kaupunginhallitus 5.6.2023

KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINTI	TP 2022	KS 2023	Kehys 2024	Muutos-% (K 2024/ KS 2023)
1 000 €				
TOIMINTATUOTOT	10 376	11 595	11 120	-4,1 %
TOIMINTAKULUT	-71 775	-77 842	-82 480	6,0 %
TOIMINTAKATE	-61 399	-66 247	-71 360	7,7 %

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ	TP 2022	KS 2023	Kehys 2024	Muutos-% (K 2024/ KS 2023)
1 000 €				
TOIMINTATUOTOT	288 885	286 088	299 760	4,8 %
TOIMINTAKULUT	-266 241	-240 034	-246 135	2,5 %
TOIMINTAKATE	22 644	46 054	53 624	16,4 %

RAHASTOT YHTEENSÄ	TP 2022	KS 2023	Kehys 2024	Muutos-% (K 2024/ KS 2023)
1 000 €				
TOIMINTATUOTOT	515	421	421	0 %
TOIMINTAKULUT	-891	-1 977	-1 977	0 %
TOIMINTAKATE	-376	-1 556	-1 556	0 %

VUODEN 2024 TALOUSARVION KEHYS
Kaupunginhallitus 5.6.2023

C. INVESTOINTIOSA – SIS. KAUPUNKI JA RAHASTOT

Vantaan ratikkapäätöstä ei ole huomioitu kehyksessä

1000 eur	TP 2022	KS 2023	Ennuste 2023	Kehys 2024	K 2025	K 2026	K 2027
KAUPUNGIN INVESTOINTIOSAN TULOT	24 449	6 013	6 013	3 500	3 500	3 500	3 500
RAKENTAMISINVESTOINNIT	-70 423	-93 190	-85 600	-103 000	-110 000	-127 000	-129 000
AINEETON OMAISUUS	-8 538	-7 950	-8 039	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000
JULKINEN KÄYTTÖOMAISUUS	-44 360	-39 000	-47 000	-42 000	-40 000	-40 000	-40 000
IRTAIN OMAISUUS	-5 968	-9 805	-9 805	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000
KIINTEÄ OMAISUUS	-9 940	-10 000	-26 000	-24 000	-10 000	-10 000	-10 000
OSAKKEET JA OSUUDET	-546	-3 800	-3 800	-2 400	-2 600	-2 600	-2 600
KAUPUNGIN INVESTOINTIOSAN MENOT	-139 775	-163 745	-180 244	-185 400	-176 600	-193 600	-195 600
KAUPUNGIN INVESTOINTIOSAN NETTO	-115 326	-157 733	-174 232	-181 900	-173 100	-190 100	-192 100

24 § Susanna Kaijus och Anu Halls samt 44 andra ledamöters motion om att förlänga spängerna i Storkärr till friluftsleden i Petikko

VD/4489/00.02.00.03/2023

Susanna Kaiju och **Anu Hall** samt 44 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Storkärr som ligger i västra Vanda är 40 hektar stort och är det mest omfattande och mångsidiga myrområdet i huvudstadsregionen.
Bredvid området har storområdet Kivistö utvecklats, där Käinby ligger vid gränsen till detta fantastiska Naturaområde. Till följd av att området vuxit och att det är populärt att röra sig i naturen har motionärer av olika slag hittat stället och dess användningsgrad har ökat markant. Storkärrsområdet utgör en stark attraktionsfaktor då staden växer i riktning mot Käinbybacka.

År 2022 färdigställdes spänger i Storkärr, vilka förargligt nog tar slut mitt i myrområdet. Från det ställe där spängerna tar slut är det ett par hundra meter längs myrområdet till de vidsträckta friluftslederna i Petikko. Att gå längs det sanka myrområdet kan vara svårt och till och med farligt, och därför skulle det vara önskvärt att spängerna skulle förlängas till friluftsleden.

Även om de nu färdigställda spängerna är tillgänglighetsanpassade skulle de kunna förlängas med till exempel förmånligare smala spänger, ifall det för närvarande är ekonomiskt omöjligt att bygga tillgänglighetsanpassade spänger. Samtidigt skulle det vara bra att publicera en karta över områdets friluftsleder där man kan se hur de kan nås från Kivistö.

En kvarstående uppgift för kommunen efter övergången till välfärdsområdena är att stödja invånarnas välbefinnande. Det har många gånger konstaterats vilken positiv inverkan det har på vårt psykiska välbefinnande att röra sig ute i naturen. Genom att förbättra förhållandena i Storkärr garanterar vi invånarna en allt bättre möjlighet att röra sig i naturen.

En förlängning av spängerna skulle betyda fler friluftsmöjligheter för dem som bor i Kivistöområdet. Låt oss göra Storkärr till en närliggande naturled som förbättrar välbefinnandet hos alla Vandabor och samtidigt gå mot ett naturpositivt Vanda!

Vi som undertecknat motionen föreslår att spängerna i Storkärr förlängs till friluftsleden i Petikko.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 24

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– Susanna Kaijus och Anu Halls samt 44 andra ledamöters undertecknade motion om att förlänga spängerna i Storkärr till friluftsleden i Petikko

VALTUUSTOALOITTEET KAUPUNGINVALTUUSTON KOKOUS 19.6.2023	
Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Jatketaan Isosuon pitkospuita Petikon ulkoilureitille Länsi-Vantaalla sijaitseva Isosuo on 40 hehtaarin kokoinen pääkaupunkiseudun laajin ja monipuolisin suoalue. Alueen viereen on kehittynyt Kivistön suuralue, joista Keimola sijaitsee aivan tämän upean Natura-alueen rajalla. Alueen kasvun ja luonnossa liikkumisen suosiosta johtuen, on paikan löytäneet erilaiset ulkoilijat ja sen käyttöaste on kasvanut runsaasti. Isosuon alue on vahva vetovoimatekijä kaupungin kasvaessa Keimolanmäen suuntaan. Isosuolle valmistui 2022 pitkospuut, jotka päättyvät harmillisesti keskelle suota. Pitkospuiden päättymiskohdasta olisi pari sataa metriä suota pitkin laajoille Petikon ulkoilureiteille. Upottavaa suoaluetta pitkin kävely voi olla haasteellista ja mahdollisesti vaarallistakin, joten pitkospuiden jatkaminen ulkoreitille olisi toivottavaa. Vaikka nyt valmistuneet pitkospuut ovat esteettömät, niitä voisi jatkaa vaikka edullisimmilla kapeilla pitkospuilla, mikäli esteettömien pitkospuiden rakentaminen olisi tällä hetkellä taloudellisesti mahdotonta. Samalla kannattaisi julkaista alueen ulkoilureiteistä kartta, josta näkyisi, miten ne ovat Kivistöstä saavutettavissa. Hyvinvointialueille siirtymisen jälkeen, jäi kunnan tehtäväksi asukkaiden hyvinvoinnin tukeminen. Luonnossa liikkumisen positiivinen vaikutus mielen hyvinvointiin on moneen kertaan tunnistettu. Parantamalla Isosuon puitteita, takaamme asukkaille entistä paremman mahdollisuuden luonnossa liikkumiseen. Pitkospuiden jatkaminen avaisi Kivistön suunnasta laajasti ulkoilumahdollisuuksia. Tehdään Isosuosta kaikkien vantaalaisten hyvinvointia lisäävä lähiluontoreitti ja mennään näin kohti luontopositiivista Vantaata! Me allekirjoittaneet esitämme, että Isosuon pitkospuita jatketaan Petikon ulkoilureitille. 19.6.2023	Aloitteen tekijän nimi: *Susanna Kaiju kok.* *Anu Hall sd.* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Juha Järä 2. Siri Ahokas 3. Maarit Raja-Aho 4. Marjo Vacker 5. Mika Kasonen 6. Tarja Eklund 7. Faysal Abdi 8. Jussi Särkelä 9. Suvi Karhu 10.Kai-Ari Lundell 11. Ida Tamminen 12.Juha Suoniemi 13.Anssi Aura 14.Pirkko Letto 15.Sirkka-Liisa Kähärä 16.Vaula Norrena 17.Milad Dehghan 18.Markku Weckman 19.Tiina Tuomela 20.Jari Jääskeläinen 21.Otso Kivimäki 22.Eeva Tikkanen 23.Manav Phull 24.Hanna Valtanen 25.Paula Lehmuskallio 26.Pirjo Luokkala 27.Oskari Iivarinen 28.Heli Hakala 29.Minna Heikkinen 30.Antero Eerola 31.Stefan Åstrand 32.Naima El Issaoui

	33.Mikko Viilo 34.Maija Rautavaara 35.Nina Nummela 36.Janne Hartikainen 37.Niilo Kärki 38.Pekka Virkamäki 39.Ulla Kaukola 40.Tuire Kaimio 41.Anitta Orpana 42.Reija Friman 43.Matilda Stirkkinen 44.Sirpa Kauppinen

25 § Eve Rämös och 14 andra ledamöters motion om att använda biologiskt nedbrytbara solkrämer på badstränderna i Vanda

VD/4490/00.02.00.03/2023

Eve Rämö och 14 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Över 20 000 ton solkräm sköljs ner i vattendragen varje år då människorna tar sig ett dopp i havet eller någon sjö. Rätt slags solskyddsprodukter är viktiga för människornas hälsa, men man bör också ta i beaktande solskyddsprodukternas miljöaspekter.

Kemikalierna i solkräm är skadliga för däggdjur, havsorganismer, fåglar och fiskar. De UV-filter som används i solkräm är skadliga också för människor.

Särskilt i sydliga länder är solkräm som innehåller giftiga rester och som sköljts ner i havet skadliga för koraller och det marina livet. Då vi talar om kemikalisering av vattendrag är ett av de största bekymren kemikalier som stör hormonverksamheten (Endocrine Disrupting Chemicals = EDC). Dessa ämnen stör kroppens signalsystem genom att förhindra eller efterlikna hormonernas funktioner. EDC-kemikalier hittas till exempel i vanliga solkrämer och därför har delstaten Hawaii som första i världen förbjudit bland annat att dessa ämnen används i de solskyddsprodukter som säljs i delstaten. När kemikalier i kemiska solskydd kommer ut i vattnet förhindrar de solens strålar från att nå botten, och på så sätt kan undervattensmiljön inte förnya sig och leva på ett naturligt sätt. Av kemikalierna i kemiska solskydd är särskilt oxybenzone skadligt för vattendragen och försämrar levnadsförhållandena för alger, koraller, fiskar och andra vattenlevande organismer.

I undersökningar har det entydigt konstaterats att kemikalierna i solkräm är skadliga för de vattenlevande organismerna. Dessutom visar många undersökningar att UV-filter skadar däggdjurens, fiskarnas och fåglarnas utveckling.
Därutöver är UV-filter en risk för oss människor: de syns i blodomloppet redan efter ett dygn och många specialister rekommenderar att inte använda kemiska skydd på grund av risk för hormonstörningar. Oavsett om man ser på frågan om solkräm ur ett miljö- eller folkhälsoperspektiv är det viktigt att vara medveten om betydelsen av våra val ur ett kemikalieperspektiv, eftersom en kemikalisering av miljön är ett hot inte bara för naturen och oss själva, utan också för kommande generationer.

Ur ett miljöperspektiv bör Vanda öka medvetenheten om användningen av rätt slags solskyddsprodukter och minska kemikaliebelastningen i vattendragen. Vattendragen i Vanda är små och används mycket flitigt på sommaren. Särskilt Hanaböle träsks vattenkvalitet har ofta väckt oro på grund av att Hanaböle träsk används så mycket. Därför skulle det på alla sätt vara förnuftigt att minska kemikaliebelastningen i vattendragen.

Jag föreslår att Vanda inför en rekommendation om att använda biologiskt nedbrytbara solskyddsprodukter på sina badstränder.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 25

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

– Eve Rämös och 14 andra ledamöters undertecknade motion om att använda biologiskt nedbrytbara solkrämer på badstränderna i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Aloite biohajoavien aurinkovoiteiden käytöstä Vantaan uimarannoilla Yli 20 000 tonnia aurinkorasvaa huuhtoutuu vuosittain vesistöihin, kun ihmiset käyvät vilvoittelemassa meressä tai järvessä. Oikeanlaiset aurinkosuojatuotteet ovat tärkeitä ihmisten terveydelle, mutta myös aurinkotuotteiden ympäristönäkökulmasta tulee huolehtia. Aurinkorasvojen sisältämät kemikaalit ovat haitallisia nisäkkäille, merieliöille, linnuille ja kaloille. Rasvojen UV-filtterit ovat haitallisia myös ihmisille. Etenkin etelän maissa mereen huuhtoutuneet, myrkyllisiä jäämiä sisältävät aurinkovoiteet vahingoittavat koralleja ja haittaavat meren elämää. Kun puhutaan vesien kemikalisoitumisesta, ovat yksi suurimmista huolenaiheista hormonitoimintaa häiritsevät kemikaalit (Endocrine Disrupting Chemicals = EDC). Nämä aineet sekoittavat elimistön viestijärjestelmää estämällä tai matkimalla hormonien toimintaa. EDC-kemikaaleja löytyy esimerkiksi perinteisistä aurinkorasvoista ja sen vuoksi ensimmäisenä maailmassa Havaijin osavaltio on kieltänyt mm. näiden aineiden käytön osavaltiossa myytävissä aurinkotuotteissa. Kemiallisten aurinkosuojien kemikaalit estävät veteen liuetessaan auringon säteiden pääsyn pohjalle asti, ja näin vedenalainen ympäristö ei pääse uusiutumaan ja elämään luonnollisella tavalla. Kemiallisten aurinkosuojien kemikaaleista erityisesti oksibentsoni on haitallinen vesistöille, ja heikentää levien, korallien, kalojen ja muiden vesieliöiden elinoloja. Tutkimuksissa on yksiselitteisesti todettu, että aurinkorasvojen kemikaalit ovat haitallisia vesien eliöstölle. Lisäksi monet tutkimukset osoittavat UV-filttereiden häiritsevän nisäkkäiden, kalojen ja lintujen kehitystä. Tämän lisäksi UV-filtterit ovat riski meille ihmisille: ne näkyvät verenkierrossa jo yhden vuorokauden kuluttua käytöstä ja monet asiantuntijat suosittelevat kemiallisista suojista pidättäytymistä hormonihäirikköriskin vuoksi. Pohtiipa aurinkorasva-asiaa sitten ympäristön tai ihmisen terveyden näkökulmasta, on tärkeää tiedostaa valintojen merkitys kemikaalinäkökulmasta, sillä ympäristön kemikalisoituminen uhkaa paitsi luontoa ja meitä itseämme, myös tulevia sukupolvia. Ympäristönäkökulmasta Vantaan tulisi lisätä tietoisuutta oikeanlaisten aurinkotuotteiden käytöstä ja vähentää vesistöjen	Aloitteen tekijän nimi: *Eve Rämö* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Jari Jääskeläinen 2. Tarja Eklund 3. Anu Hall 4. Vaula Norrena 5. Milad Dehghan 6. Paula Lehmuskallio 7. Minna Heikkinen 8. Mikko Viilo 9. Maija Rautavaara 10.Eva Tawasoli 11.Hanna Valtanen 12.Ida Tamminen 13.Sirpa Siru Kauppinen 14. Tarja Eklund

kemikaalikuormaa. Vantaan vesistöt ovat pieniä ja kesäisin erittäin suurella käytöllä. Etenkin Kuusijärven veden laatu on usein herättänyt huolta Kuusijärven kovan käytön vuoksi. Olisikin kaikin puolin järkevää vähentää vesistöjen kemikaalikuormaa. **Esitän, että Vantaa ottaa uimarannoillaan käyttöön suosituksen biohajoavien aurinkotuotteiden käytöstä.** Vantaalla 19.6.2023 Eve Rämö	

26 § Juha Suoniemis och Juha Järäs motion om att fullmäktigemötena också ska visas på YouTube

VD/4491/00.02.00.03/2023

Juha Suoniemi och **Juha Järä** samt 22 andra ledamöter lämnade in följande fullmäktigemotion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”En chockerande liten andel människor följer Vanda stadsfullmäktiges möten i direkt sändning eller som inspelade versioner. Vi har bett om att få se analys över Vantaa-lives tittarstatistik.
Till exempel har fullmäktigemötet i mars bara setts 66 gånger, medan mötet i april setts 82 gånger.
Det här kan delvis bero på att mötena inte är lättillgängliga för alla. Få kan eller orkar gräva fram det tröga och okända Vantaa-live. Dessutom har det funnits för många problem med kvaliteten: det har tagit upp till flera dagar innan inspelningarna varit tillgängliga, talarnas namn har varit felaktiga och sändningarna har haft dålig mottagning.
Det senaste spårvägsmötet, som kanske var fullmäktigeperiodens mest väntade möte, följdes av 14 personer från början till slut.
Sändningen sågs sammanlagt 213 gånger. Som en jämförelse kan nämnas att mötet, där Tammerfors beslutade om sin spårväg har hittills setts 73 000 gånger på YouTube.
I detta sammanhang är det också värt att nämna statistiken för de senaste fullmäktigemötena i tre jämförelsestäder som använder YouTube: Björneborg (12.6.) 237 visningar, Esbo (12.6) 492 visningar och Uleåborg (22.5) 949 visningar.

Vi som undertecknat motionen föreslår att Vantaa-lives alla direkta sändningar och inspelningar också överförs till YouTube för påseende. Detta kostar teknikmässigt ingenting och underlättar sökbarheten, vilket förhoppningsvis ökar kommuninvånarnas intresse för stadens beslutsfattande och därigenom ökar valdeltagandet.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 26

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
Juha Suoniemis och Juha Järäs undertecknade motion om att fullmäktigemötena också ska visas på YouTube

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Valtuustokokoukset näkyville myös YouTubeen Vantaan kaupunginvaltuuston kokouksia livenä tai tallenteina seuraa järkyttävän pieni määrä ihmisiä. Olemme pyytäneet nähtäväksemme analytiikkaa Vantaa-liven katselutilastoista. Esimerkiksi maaliskuun valtuustokokous keräsi vain 66 katselukertaa, kun taas huhtikuun kokous 82. Tämä saattaa johtua osaksi siitä, etteivät kokoukset ole helposti kaikkien nähtävillä. Kankeaa ja tuntematonta Vantaa-liveä nimittäin harva osaa tai jaksaa kaivella. Lisäksi laatuongelmia on ollut liikaa: tallenteiden tulo on kestänyt jopa päiviä, puhujien nimet ovat olleet virheellisiä sekä lähetykset ovat pätkineet. Viimeisintä ratikkakokoustamme, joka oli ehkäpä valtuustokauden odotetuin, seurasi alusta loppuun 14 ihmistä. Katselukertoja se keräsi yhteensä 213. Vehtailuksi todettakoon, että kokous jossa Tampere päätti omasta ratikastaan, on tähän mennessä kerännyt 73 000 katselukertaa YouTubessa. Mainittakoon tässä myös tilastot kolmen YouTubea hyödyntävän verrokkikaupungin viimeisimmistä valtuustokokouksista: Pori (12.6.) 237 näyttöä, Espoo (12.6.) 492 näyttöä ja Oulu (22.5.) 949 näyttöä. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämmekin, että kaikki Vantaa-liven suorat lähetykset ja tallenteet siirretään näkyville myös YouTubeen. Tämä olisi tekniikkana ilmaista ja helpottaisi niiden löydettävyyttä, mikä toivottavasti lisäisi kuntalaisten kiinnostusta kaupungin päätöksentekoon ja sitä kautta nostaisi vaalien äänestysprosenttia. *19.6.*	Aloitteen tekijän nimi: *Juha Suoniemi* *Juha Järä* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Minna Heikkinen 2. Kai-Ari Lundell 3. Vaula Norrena 4. Siru Kauppinen 5. Milad Dehghan 6. Tanja Aidanjuuri 7. Eeva Tikkanen 8. Pirjo Luokkala 9. Antero Eerola 10. Mikko Viilo 11. Reija Friman 12. Nina Nummela 13. Janne Hartikainen 14. Niilo Kärki 15. Markku Weckman 16. Pekka Virkamäki 17. Mika Niikko 18. Suvi Karhu 19. Marjo Vacker 20. Matilda Stirkkinen 21. Sirpa Siru Kauppinen 22. Anssi Aura

27 § Mika Kasonens, Maarit Raja-Ahos och Eve Rämös samt 31 andra ledamöters motion om situationen beträffande skyddsrum i Vanda

VD/4494/00.02.00.03/2023

Mika Kasonen, Maarit Raja-Aho och **Eve Rämö** samt 31 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Vi undertecknade ledamöter ber om en utredning om hur Vanda stad har beaktat skyldigheten att bygga skyddsrum i fråga om tidigare uppförda byggnader. Det har tydligen inte byggts skyddsrum i daghem, skolor och motsvarande byggnader som uppförts under tidigare år, även om räddningsväsendet officiellt har uttalat sig om att man inte förordar sådana byggnadsprojekt som saknar skyddsrum som förutsätts i lag. Dessa utlåtanden från räddningsväsendet har inte förts till beslutsfattandet.

Inom byggnadstillsynen har man använt en övergångsperiod på 10 år i fråga om byggnadsplikten. Nu håller övergångsperioden på att ta slut och enligt vår uppfattning bör skyddsrummen byggas. Lagen om skyldigheten att bygga skyddsrum har inte ändrats.

Det är krig i Europa och skyddsrum som förpliktas enligt lag är nu om någonsin viktiga att bygga. Många kommuninvånare är oroliga över var de kan hitta sitt eget eventuella skyddsrum i en krissituation.

Vi ber också om en utredning om hur många objekt som har lämnats utanför den skyldighet som förutsätts enligt lag, både när det gäller staden och privata företag. Samt en redogörelse för hur dessa skyldigheter ska fullgöras och enligt vilken tidtabell? ”

Stadsfullmäktige 19.6.2023§ 27

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– Mika Kasonens, Maarit Raja-Ahos och Eve Rämös samt 31 andra ledamöters undertecknade motion om situationen beträffande skyddsrum i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Vantaan väestönsuojien tila Me allekirjoittaneet valtuutetut pyydämme selvitystä, miten Vantaan kaupunki on ottanut huomioon aikaisemmin rakennettujen rakennusten väestönsuojien rakennusvelvoitteen. Aikaisempina vuosina rakennettujen päiväkotien, koulujen tms. väestönsuojat ovat ilmeisesti jääneet rakentamatta, vaikka pelastustoimi virallisesti lausunut, ettei puolla sellaisia rakennushankkeita, joista puuttuu lain vaatimat väestönsuojat. Näitä pelastustoimen lausuntoja ei ole toimitettu päätöksentekoon. Rakennusvalvonnassa on käytetty 10 vuoden siirtymäaikaa rakennusvelvoitteen osalta. Nyt siirtymäaika on menossa umpeen ja väestönsuojat pitäisi käsittääksemme rakentaa. Laki väestönsuojien rakennusvelvoitteesta ei ole muuttunut. Euroopassa on sota ja lain velvoittamat väestönsuojat ovat nyt, jos koskaan tärkeitä rakentaa. Moni kuntalainen on huolissaan siitä, mistä oma mahdollinen suoja kriisitilanteessa löytyy. Pyydämme myös selvitystä, kuinka monta kohdetta on jätetty lain vaatiman velvoitteen ulkopuolelle, sekä kaupungin, että yksityisten yritysten kohdalla. Sekä selvitys siitä, miten nämä velvoitteet aiotaan suorittaa ja millaisella aikataululla? *19.6.2023*	Aloitteen tekijän nimi: *Mika Kasonen* *Maarit Raja-Aho* *Eve Rämö* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Marjo Vacker 2. Vaula Norrena 3. Markku Weckman 4. Tiina Tuomela 5. Jouko Jääskeläinen 6. Tanja Aidanjuuri 7. Oskari Iivarinen 8. Pirjo Luokkala 9. Paula Lehmuskallio 10. Lauri Kaira 11. Eeva Tikkanen 12. Hanna Valtanen 13. Heli Hakala 14. Mikko Viilo 15. Anssi Aura 16. Naima El Issaoui 17. Mikko Viilo 18. Maija Rautavaara 19. Reija Friman 20. Nina Nummela 21. Niilo Kärki 22. Susanna Kaiju 23. Katja Siniketo-Pietilä 24. Suvi Karhu 25. Juha Järä 26. Anitta Orpana 27. Tuire Kaimio 28. Siri Ahokas 29. Faysal Abdi 30. Eva Tawasoli 31. Sirpa Siru Kauppinen

28 § Jari Jääskeläinens och 25 andra ledamöters motion om informationstavlor till ekopunkterna

VD/4497/00.02.00.03/2023

Jari Jääskeläinen och 25 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Antalet råttor kan öka i och med klimatförändringen – en varm och snöfri vinter gynnar råttor och möss”

Detta rapporterar STT i Kainuun Sanomat och Helsingin Sanomat 5.6.2023.
Råttobservationerna har också ökat i Vanda, åtminstone i Lövkulla.
Det är obegripligt att livsmedel lämnas bredvid Rinki-ekopunkter och på så sätt serveras färdiga måltider till råttor.

Vi som undertecknat motionen föreslår att Vanda stad ser till att det vid ekopunkterna finns tydliga informationstavlor där det står att det är förbjudet att föra livsmedel till området!
Också stadens invånare bör instrueras i ansvarsfull trädgårdsskötsel, så att t.ex. äpplen från äppelträd inte läggs i närdiket som mat åt råttor, utan också de bör återvinnas.
Det finns anledning att påminna stadsborna om skyldigheten att återvinna bioavfall, enligt vilken småhus i tätorter förutsätts återvinna bioavfall (2024). Registreringstvånget för bioavfallskärl trädde i kraft i sommar.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023§ 28

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– Jari Jääskeläinens och 25 andra ledamöters undertecknade motion om informationstavlor till ekopunkterna

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Opastetaulut kierrätyspisteille! ”Rottien määrä voi paisua ilmastonmuutoksen myötä - lämmin ja lumeton talvi hellii siimahäntiä” Näin uutisoi STT Kainuun Sanomissa ja Helsingin Sanomissa 5.6.2023. Rotta havainnot ovat kasvaneet myöskin Vantaalla ainakin Päiväkummussa. On käsittämätöntä, että elintarvikkeita tuodaan Rinki Kierrätyspisteiden viereen ja näin tarjotaan valmisateria rotille. Me allekirjoittaneet esitämme; että Vantaan kaupunki järjestää kierrätyspisteille selkeät opastetaulut, jossa kerrotaan elintarvikkeiden tuomisen alueelle olevan kielletty! Myös kaupungin asukkaita on opastettava vastuulliseen puutarhan hoitoon, ettei esimerkiksi omenapuun omenia kipata lähiojaan rottien ruuaksi, vaan nekin on kierrätettävä. Kaupunkilaisia on syytä muistuttaakin biojätteiden kierrättämisvelvoitteesta, joka edellyttää taajamien pientaloja kierrättämään biojäte (2024). Biojäte astioiden rekisteröintipakko astui voimaan tänä kesänä. Vantaalla 19.6.2023 Jari Jääskeläinen	Aloitteen tekijän nimi: *Jari Jääskeläinen* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Tarja Eklund 2. Eve Rämö 3. Jussi Särkelä 4. Anu Hall 5. Kai-Ari Lundell 6. Pirkko Letto 7. Vaula Norrena 8. Milad Dehghan 9. Jouko Jääskeläinen 10.Eeva Tikkanen 11.Mika Kasonen 12.Pirjo Luokkala 13.Tiina Tuomela 14.Antero Eerola 15.Jussi Saramo 16.Funda Demiri 17.Reija Friman 18.Niilo Kärki 19.Marjo Vacker 20.Tuire Kaimio 21.Faysal Abdi 22.Eva Tawasoli 23.Anssi Aura 24.Sirpa Siru Kauppinen 25.Naima EL Issaoui

29 § Jari Jääskeläinens och 15 andra ledamöters motion om ett jubileumsmynt för Vanda stad 50 år (2€)

VD/4501/00.02.00.03/2023

Jari Jääskeläinen och 15 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Vi, undertecknade, föreslår att Vanda stad inleder en utredning och beredning för tryckningen av ett 50-årsjubileumsmynt (2 €) för Vanda stad.

Till exempel har följande jubileumsmynt på två euro tryckts:

• jubileumsmynt för Koli

• jubileumsmynt för Punkaharju

• jubileumsmynt för Pallastunturit

• jubileumsmynt för Skärgårdshavet

• jubileumsmynt för Borgå Ådal och Gamla Borgå”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 29

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och skicka fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

– motion undertecknad av Jari Jääskeläinen och 15 andra ledamöter om ett jubileumsmynt för Vanda stad 50 år (2€)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Vantaan kaupunki 50- vuotta -juhlaraha (2€) Me allekirjoittaneet esitämme; että Vantaan kaupunki käynnistää selvitystyön ja valmistelun Vantaan kaupungin 50-vuotis juhlarahan (2€) painamiseksi. Kahden euron juhlarahoja ovat painattu mm: • Koli- juhlaraha • Punkaharju- juhlaraha • Pallastunturit- juhlaraha • Saaristomeri-juhlaraha • Porvoonjokilaakso ja Vanha Porvoo- juhlaraha Vantaalla 19.6.2023 Jari Jääskeläinen	Aloitteen tekijän nimi: *Jari Jääskeläinen* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Eve Rämö 2. Kai-Ari Lundell 3. Juha Järä 4. Juha Suoniemi 5. Milad Dehghan 6. Tanja Aidanjuuri 7. Tiina Tuomela 8. Antero Eerola 9. Jussi Saramo 10. Funda Demiri 11. Janne Hartikainen 12. Reija Friman 13. Niilo Kärki 14. Susanna Kaiju 15. Sirpa Siru Kauppinen

30 § **Anssi Auras och Stefan Åstrands samt 22 andra ledamöters motion om en utredning om utvecklingen av Mårtensdals bussterminal**

VD/4503/00.02.00.03/2023

Anssi Aura och **Stefan Åstrand** samt 22 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges stadsfullmäktige arbetsordning:

”Mårtensdal stadscentrumområde utvecklas till en mångsidig stadsmiljö med blandade funktioner. I de redan existerande centrumen ska man se till att antalet affärs- och kontorslokaler utvecklas ytterligare och att byggandet förbättrar kvaliteten på stadsrummet, särskilt i gatuplanet.
I enlighet med vår strategi innebär blomstrande centrum att vi bygger trivsamma och trygga stadscentrum där det är nära till naturen. Vi ska göra det möjligt att röra sig lätt i vår stad och se till att det finns goda förutsättningar att utveckla funktionerna.
Behovet av boarea i Mårtensdals centrum uppgår enligt stadens beräkningar till 100 000 m2-vy. I den dispositionsplan som staden har berett kommer bussterminalområdet att utvecklas, i samband med vilket bl.a. kommunal service möjliggörs.

Vi som undertecknat fullmäktigemotionen föreslår att staden utreder utvecklingen av bussterminalen i Mårtensdals centrum så att det för området utarbetas en effektiv detaljplan som gör det möjligt att bygga på höjden och flytta bussterminalen under markytan. Genom detta når vi målen för boarean så att vi kan bevara karaktären av småhusområde med närliggande grönområden i utkanten av Mårtensdals centrumområde.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 30

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– Anssi Auras och Stefan Åstrands samt 22 andra ledamöters undertecknade motion om en utredning om utvecklingen av Mårtensdals bussterminal

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Selvitys Martinlaakson bussiterminaalin kehittämisestä Martinlaakson kaupunkikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen tulee parantamaan kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Strategiamme mukaisesti kukoistavat keskukset tarkoittavat sitä, että rakennamme viihtyisiä ja turvallisia kaupunkikeskuksia, joissa luonto on lähellä. Meidän tulee mahdollistaa helppo liikkuminen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittämisedellytykset. Martinlaakson keskustan alueen asuinalan tarve on kaupungin mukaan arviolta 100 000 k-m2. Kaupungin valmistelemassa kaavarungossa bussiterminaalin aluetta tullaan kehittämään, jonka yhteydessä mahdollistetaan mm. kunnalliset palvelut. Me valtuustoaloitteen allekirjoittajat ehdotamme kaupunkia selvittämään Martinlaakson keskustan bussiterminaalin kehittämistä niin, että alueelle laaditaan tehokas asemakaava, joka mahdollistaa korkean rakentamisen ja bussiterminaalin siirtämisen maan alle. Näin pääsemme asuinalan tavoitteisiin niin, että voimme säilyttää Martinlaakson keskusta-alueen reunamilla pientalomaisen luonteen lähiviheralueineen. Vantaalla 19.6.2023 Anssi Aura Kaupunkiympäristölautakunnan pj, kok Stefan Åstrand Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen, rkp	Aloitteen tekijän nimi: *Anssi Aura* *Stefan Åstrand* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Jussi Särkelä 2. Suvi Karhu 3. Anu Hall 4. Juha Suoniemi 5. Milad Dehghan 6. Jouko Jääskeläinen 7. Mika Kasonen 8. Tanja Aidanjuuri 9. Oskari Iivarinen 10. Paula Lehmuskallio 11. Lauri Kaira 12. Tiina Tuomela 13. Heli Hakala 14. Otso Kivimäki 15. Mikko Viilo 16. Susanna Kaiju 17. Juha Järä 18. Marjo Vacker 19. Siri Ahokas 20. Matilda Stirkkinen 21. Sirpa Siru Kauppinen 22. Carita Orlando

31 § Faysal Abdis och Naima El-Issaouis samt 25 andra ledamöters motion om att möjliggöra badtider för kvinnor och flickor i simhallarna i Vanda

VD/4504/00.02.00.03/2023

Faysal Abdi och **Naima El- Issaoui** samt 25 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Vanda stad har varit en föregångare när det gäller att erbjuda egna badtider för flickor och kvinnor. Verksamheten har genomförts i samarbete med tredje sektorn.
Under den senaste tiden har verksamheten inte ordnats på samma sätt som tidigare år.
Det är viktigt med egna badtider, eftersom många flickor och kvinnor hamnar utanför tjänsterna då de inte kan ta del av badtider som är öppna för alla. De är förhindrade att simma under tider som är öppna för alla, av olika orsaker.
En egen badtid för kvinnor och flickor skulle vara en ypperlig möjlighet att främja den jämställdhetsgärning som testats tidigare i Vanda och som ökar jämställdheten när det gäller användningen av simhallar. Kommunerna ska enligt lagen främja sina invånares välfärd och hälsa.

Ett av de viktigaste strategiska målen i välfärdsplanen för vår stad är att främja alla kommuninvånares välfärd och minska välfärdsskillnaderna. Vår stad har dessutom förbundit sig att stödja välfärden hos Vandabor i alla åldrar med hjälp av motion.
I ordnandet av tjänster ska mångfalden och tillgängligheten i vår stad beaktas.
Egna badtider för flickor och kvinnor ordnas för närvarande i flera kommuner och i alla kommuner har responsen varit positiv.

Vi ledamöter som undertecknat motionen föreslår att Vanda utreder möjligheterna till badtider för kvinnor och flickor och ordnar verksamheten i en lämplig simhall i östra och västra Vanda och att en egen, regelbunden badtid för kvinnor och flickor reserveras under vissa tider som stadens egen verksamhet.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 31

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
- Faysal Abdis och Naima El-Issaouis samt 25 andra ledamöters undertecknade motion om att möjliggöra badtider för kvinnor och flickor i simhallarna i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Valtuustoaloite naisten ja tyttöjen uimavuoron mahdollistamiseksi Vantaan uimahalleissa Vantaan kaupunki on ollut edelläkävijä tytöille ja naisille suunnattujen uimavuorojen tarjoamisessa. Toiminta on toteutettu yhteistyössä kolmannen sektorin kanssa. Viime aikoina toimintaa ei ole järjestetty aikaisempien vuosien mukaisesti. Oma uimavuoro on tärkeä, sillä monet tytöt ja naiset jäävät palvelujen ulkopuolelle, koska he eivät voi osallistua kaikille avoimiin uintivuoroihin. Heillä on esteitä sekavuoroilla uimisen erilaisista syistä. Naisten ja tyttöjen oma uintivuoro olisi oiva mahdollisuus edistää jo aiemmin Vantaalla testattua tasa-arvo tekoa, joka lisää myös yhdenvertaisuutta uimahallien käyttämisen suhteen. Kunnilla on lakisääteinen tehtävä edistää asukkaidensa hyvinvointia ja terveyttä. Meidän kaupungin hyvinvointisuunnitelman yksi tärkein strateginen tavoite on edistää kaikkien kaupunkilaisten hyvinvointia ja kaventaa hyvinvointieroja. Lisäksi kaupunkimme on sitoutunut tukemaan kaiken ikäisten Vantaan asukkaiden hyvinvointia liikunnan avulla. Palvelujen järjestämisessä pitää huomioida kaupunkimme monimuotoisuus ja esteettömyys. Tyttöjen ja naisten uimavuoro toimii tällä hetkellä monessa kunnassa, joista kaikista on saatu positiivista palautteita. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaalla selvitetään ja toteutetaan naisten ja tyttöjen uintivuoro sopivassa uimahallissa Itä- ja Länsi-Vantaalla ja varataan oma erillinen, säännöllinen vuoro naisten ja tyttöjen uintivuoro tiettynä ajankohtana kaupungin omana toimintana. *Vantaalla 19.06.2023* Faysal Abdi (SDP) *El- Issaoui Naima (SDP)*	Aloitteen tekijän nimi: *Faysal Abdi* *El- Issaoui Naima* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Tarja Eklund 2. Säde Tahvanainen 3. Jussi Särkelä 4. Anu Hall 5. Ida Tamminen 6. Sirkka-Liisa Kähärä 7. Pirkko Letto 8. Vaula Norrena 9. Hanna Valtanen 10. Minna Räsänen 11. Carita Orlando 12. Eeva Tikkanen 13. Oskari Iivarinen 14. Pirjo Luokkala 15. Paula Lehmuskallio 16. Tiina Tuomela 17. Funda Demiri 18. Maija Rautavaara 19. Reija Friman 20. Marjo Vacker 21. Ulla Kaukola 22. Tuire Kaimio 23. Matilda Stirkkinen 24. Hussein al tae 25. Sirpa Siru Kauppinen

32 § Suvi Karhus och 18 andra ledamöters motion om att effektivisera utrotningen av främmande arter i Vanda

VD/4507/00.02.00.03/2023

”I Vanda finns det gott om olika främmande arter, bland annat jättebalsamin, snårvinda, jätteloka, spansk skogssnigel och lupin. Flera städer runt om i Finland har tagit i bruk olika tjänster för att utrota främmande arter, varav en av de mest kända torde vara Crowdsorsa som också används i vår grannstad.

I applikationen markerar staden ett område på kartan som man önskar att användarna ska besöka, till exempel för att rensa bort lupin och jättebalsam, och för växterna som rensas bort betalas en euro i ersättning. Ersättningen är visserligen liten i förhållande till den ansträngning som har gjorts, men det uppmuntrar människor att vidta åtgärder för att bevara den biologiska mångfalden. De främmande arterna är kända för att aggressivt ta över livsutrymme i naturen och kväva sådana arter som traditionellt hör till den finska naturen. I värsta fall kan de till och med ha en negativ inverkan på till exempel pollinatörernas näringstillgång.

Vi som undertecknat motionen föreslår därför att Vanda undersöker möjligheten att nästa sommar ta i bruk ett sätt att uppmuntra stadsborna att verka för att den biologiska mångfalden genom att utrota främmande arter.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 32

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

– motion undertecknad av Suvi Karhu och 18 andra ledamöter om att effektivisera utrotningen av främmande arter i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Vieraslajien hävittämistä Vantaalla tehostettava Vantaalla on runsaasti erilaisia vieraslajeja, kuten jättipalsamia, valkokarhunköynnöstä, jättiputkea, espanjansiruetanaa ja lupiinia. Useat kaupungit ympäri Suomen ovat ottaneet käyttöön erilaisia palveluja vieraslajien hävittämiseksi, joista yksi tunnetuimmista lienee naapurikaupungissakin käytössä oleva Crowdsorsa. Applikaatioon kaupunki merkitsee kartalle alueen, josta toivoo käyttäjien käyvän vaikkapa kitkemässä lupiinia ja jättipalsamia, ja kitketyistä kasveista maksetaan euron palkkio. Palkkio on toki pieni käytettyyn vaivaan nähden, mutta se kannustaa ihmisiä toimimaan luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi. Vieraslajit kun tunnetusti valtaavat luonnosta aggressiivisesti elintilaa ja tukahduttavat perinteiset suomalaiseen luontoon kuuluvat lajit alleen. Pahimmillaan vieraslajit voivat jopa vaikuttaa vaikkapa pölyttäjien ravinnonsaantiin heikentävästi. Me aloitteen allekirjoittajat esitämmekin, että Vantaa tutkii mahdollisuutta ottaa ensi kesäksi käyttöön jokin tapa, jolla kaupunkilaisia kannustetaan toimimaan luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi vieraslajeja hävittämällä. 19.6.2023	Aloitteen tekijän nimi: *Suvi Karhu* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Juha Järä 2. Kai-Ari Lundell 3. Juha Suoniemi 4. Minna Heikkinen 5. Markku Weckman 6. Paula Lehmuskallio 7. Tiina Tuomela 8. Eve Rämö 9. Mikko Viilo 10. Janne Hartikainen 11. Niilo Kärki 12. Susanna Kaiju 13. Pekka Virkamäki 14. Tuire Kaimio 15. Maija Rautavaara 16. Eva Tawasoli 17. Sirpa Siru Kauppinen 18. Marjo Vacker

33 § Eva Tawasolis och Eve Rämös samt 19 andra ledamöters motion om att anlägga sprutande fontäner och plaskdammar i lekparkerna i Vanda

VD/4508/00.02.00.03/2023

Eva Tawasoli och **Eve Rämö** samt 19 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”I Vanda stad finns det många lekparker som erbjuder barn och familjer mångsidiga möjligheter att koppla av och njuta av att vara ute. På sommaren ökar lekparkernas popularitet ytterligare, och många barn behöver svalka sig i värmen.

Vi som undertecknat motionen föreslår att Vanda stad utreder möjligheterna att bygga och underhålla sprutande fontäner och plaskdammar i lekparkerna under sommaren.
Sprutande fontäner är roliga och lättskötta vattenelement som inte kräver övervakning eller personalresurser. De är också säkra och hygieniska eftersom de inte innehåller stillastående vatten. De sprutande fontänerna kunde vara antingen fasta eller flyttbara och deras design kunde vara kreativ och lekfull. Plaskdammar är ett annat alternativ eller tillägg till sprutande fontäner.

Exempelvis i grannstaden Helsingfors har man satsat på plaskdammar som är gratis och öppna under vardagar i lekparkerna på sommaren. Plaskdammarna är lekparkernas dragplåster eftersom de lockar barn och familjer att tillbringa tid tillsammans och njuta av vattnet på ett tryggt sätt.
Man sörjer för plaskdammarnas hygieniska kvalitet genom regelbundna prover och direktiv. På det här sättet kan vi öka välbefinnandet och livskvaliteten för barn och familjer och främja ett fysiskt aktivt liv. Sprutande fontäner och plaskdammar kunde ingå i Vanda stads strategiska mål om att vara en attraktiv barn- och familjevänlig stad.

Vi föreslår att staden utreder förutsättningarna och kostnaderna för att bygga och underhålla sprutande fontäner och plaskdammar, och konsekvenserna av dessa, och rapporterar om utredningarna till stadsfullmäktige.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 33

Beslut:
Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:
– Eva Tawasolis och Eve Rämös samt 19 andra ledamöters motion om att anlägga sprutande fontäner och plaskdammar i lekparkerna i Vanda

Suihkuavat suihkulähteet ja kahluualtaat leikkipuistoihin Vantaalla Vantaan kaupungissa on useita leikkipuistoja, jotka tarjoavat lapsille ja perheille monipuolisia mahdollisuuksia virkistäytyä ja nauttia ulkoilusta. Kesäisin leikkipuistojen suosio kasvaa entisestään, ja monet lapset kaipaavat viilennystä helteillä. Me aloitteen allekirjoittajat ehdotamme, että Vantaan kaupunki selvittää mahdollisuudet rakentaa ja ylläpitää suihkuavia suihkulähteitä ja kahluualtaita leikkipuistoihin kesän ajaksi. Suihkuavat suihkulähteet ovat hauskoja ja helppohoitoisia vesielementtejä, jotka eivät vaadi valvontaa eikä työntekijäresurssia. Ne ovat myös turvallisia ja hygieenisiä, sillä niissä ei ole seisovaa vettä. Suihkuavat suihkulähteet voisivat olla joko kiinteitä tai siirrettäviä, ja niiden muotoilu voisi olla luova ja leikkisä. Kahluualtaat ovat toinen vaihtoehto tai lisä suihkuavien suihkulähteiden rinnalla. Esimerkiksi naapurikaupunki Helsingissä on panostettu leikkipuistojen kahluualtaisiin, jotka ovat maksuttomia ja avoinna arkisin kesäkaudella. Kahluualtaat ovat leikkipuistojen vetonaula, sillä ne houkuttelevat lapsia ja perheitä viettämään aikaa yhdessä ja nauttimaan vedestä turvallisesti. Kahluualtaiden hygieenisestä laadusta huolehditaan säännöllisin näyttein ja ohjeistuksin. Tällä tavoin voimme lisätä lasten ja perheiden hyvinvointia ja elämänlaatua sekä edistää liikunnallista elämäntapaa. Suihkuavat suihkulähteet ja kahluualtaat voisivat olla osa Vantaan kaupungin strategista tavoitetta olla vetovoimainen lapsi- ja perheystävällinen kaupunki. Esitämme, että kaupunki selvittää suihkuavien suihkulähteiden ja kahluualtaiden rakentamisen ja ylläpidon edellytykset, kustannukset ja vaikutukset sekä raportoi niistä valtuustolle. Vantaa 19.6.2023	Aloitteen tekijän nimi: Eva Tawasoli ja Eve Rämö Aloitteen allekirjoittajat: 1. Vaula Norrena 2. Hanna Valtanen 3. Milad Dehghan 4. Eeva Tikkanen 5. Paula Lehmuskallio 6. Antero Eerola 7. Mikko Viilo 8. Funda Demiri 9. Maija Rautavaara 10. Reija Friman 11. Anu Hall 12. Juha Suoniemi 13. Naima EL Issaoui 14. Marjo Vacker 15. Tuire Kaimio 16. Ida Tamminen 17. Matilda Stirkkinen 18. Pirjo Luokkala 19. Sirpa Siru Kauppinen

34 § Antero Eerolas och 8 andra ledamöters motion om att det bör byggas svala offentliga rum i Vanda

VD/4509/00.02.00.03/2023

Antero Eerola och 8 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

"I och med klimatförändringen har de extrema väderfenomenen ökat och kommer i framtiden att öka också i Finland. Klimatförändringen åtföljs också av en ökning av medeltemperaturen, vilket kommer att göra somrarna mer och mer kvävande, även på Finlands breddgrader.

Varma somrar är särskilt svåra för äldre personer eller personer med funktionsnedsättning, vilkas rörlighet och funktionsförmåga kan vara begränsad. De har ofta inte möjlighet att söka sig till svalare utrymmen än i hemmet eller serviceboendet.

Den svåra hettan berör ändå allt mer alla ålders- och befolkningsgrupper.

I Finland har de höga temperaturerna tidigare varit sällsynta och relativt kortvariga. Därför har vi inte satsat särskilt mycket på att kyla ned offentliga och kommersiella lokaler eller bostäder. Nu är det dags.

Också i Vanda finns det skäl att undersöka möjligheterna att bygga kylda offentliga lokaler till exempel i anslutning till bibliotek, invånarlokaler eller andra offentliga byggnader.

De skulle vara öppna under sommarens varmaste tid för alla som vill svalka sig mitt i hettan.

Kylda utrymmen skulle öka stadsbornas välbefinnande, trivsel och ork i vardagen.

Mot bakgrunden av ovanstående lämnar vi, undertecknade ledamöter in följande fullmäktigemotion:

* Staden gör en utredning om möjligheten att bygga särskilda svala utrymmen i stadsmiljön. Lokalerna skulle vara öppna för alla och finnas i offentliga byggnader.”

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 34

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- motion undertecknad av Antero Eerola och 8 andra ledamöter om att det bör byggas svala offentliga rum i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Vantaan perustettava viileitä julkisia tiloja Ilmastonmuutoksen myötä sään ääri-ilmiöt ovat lisääntyneet ja lisääntyvät tulevaisuudessa myös Suomessa. Ilmastonmuutokseen liittyy myös keskilämpötilan nousu, joka tekee kesät yhä tukalammiksi myös Suomen leveysasteilla. Kuumat kesät ovat erityisen vaikeita varsinkin ikääntyneille tai vammaisille ihmisille, joiden liikunta- ja toimintakyky voi olla rajallinen. Heillä ei monesti ole mahdollisuuksia hakeutua kotia tai palveluasumista viileämpiin tiloihin. Tukala kuumuus koskee silti yhä enemmän kaikkia ikä- ja väestöryhmiä. Suomessa korkeat lämpötilat ovat aiemmin olleet harvinaisia ja suhteellisen lyhytkestoisia. Siksi meillä ei ole juurikaan panostettu julkisten ja kaupallisten tilojen tai asuntojen viilentämiseen. Nyt on sen aika. Myös Vantaalla on syytä tutkia mahdollisuuksia rakentaa jäähdytettyjä julkisia tiloja esimerkiksi kirjastojen, asukastilojen tai muiden julkisten rakennusten yhteyteen. Ne olisivat auki kesän kuumimpaan aikaan avoimia kaikille, jotka haluavat vilvoitella keskellä helteitä. Viilennetyt tilat lisäisivät kaupunkilaisten hyvinvointia, viihtyvyyttä ja arjen jaksamista. Edellä olevan perusteella me allekirjoittaneet valtuutetut teemme seuraavan valtuustoaloitteen: * Kaupunki tekee selvityksen mahdollisuuden rakentaa erityisiä viileitä tiloja kaupunkiympäristöön. Tilat olisivat kaikille avoimia ja sijaitsisivat julkisissa rakennuksissa. Vantaalla 19.6.2023	Aloitteen tekijän nimi: Antero Eerola Aloitteen allekirjoittajat: 1. Funda Demiri 2. Jari Jääskeläinen 3. Jussi Saramo 4. Reija Friman 5. Tiina Tuomela 6. Marjo Vacker 7. Eva Tawasoli 8. Sirpa Siru Kauppinen

Sammanträdet avslutat

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 35

Beslut:
I vice ordförande avslutade sammanträdet kl. 22.24.

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 §).