

SISÄLLYSLUETTELO

Tekninen lautakunta pöytäkirja 16.02.2016

Pöytäkirjan kansilehti	1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	3
2 § Työjärjestyksen hyväksyminen	4
3 § Pöytäkirjan tarkastaminen	5
4 § Asiantuntijoiden selvitykset ja ajankohtaiset asiat	6
5 § Tiedoksi merkittävät asiat	7
6 § Kuntalain 51 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset	8
7 § Teknisen lautakunnan johtosäännön 4 §:n eräiden kohtien mukaisen ratkaisuvallan delegointi/ HP	13
8 § Simonkodin vanhan osan peruskorjaus, tarveselvityksen ja kustannusennusteen hyväksyminen/Asia poistettiin listalta	16
9 § Tilakeskuksen ja kuntatekniikan keskuksen vuonna 2015 valmistuneet merkittävät toimitila- ja kunnallistekniikan investointihankkeet/HP	17
- : Tilakeskuksen vuonna 2015 valmistuneet merkittävät toimitilahankkeet	18
- : Kuntatekniikan keskuksen vuonna 2015 valmistuneet merkittävät kunnallistekniikan investointihankkeet	20
10 § Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO/HP	21
- : Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO	23
11 § Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohjeen määräaikaisen kokeilun ajalla 1.1.2014 - 31.12.2018 täydennys	66
- : Kokeilunormit ja alueet	67
12 § Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa	71
- : Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa, raportti 31.10.2015	72
- : Laskentaohjeet, toimisto- ja liiketilat	145
13 § Itä-Vantaan linja-autoliikenteen varikkoselvitys	147
- : Trafex Oy raportti 9.2.2016 Itä-Vantaan linja-autoliikenteen varikkoselvitykseen	149
14 § Viheralueohjelman 2011-2020 toteutumisen seuranta	183
- : Viheralueohjelman 2011-2020 toteutumisen seurantakysely 2015	184
- : Suuraluekartat / Viheralueohjelman 2011-2020 toteutumisen seuranta	203
15 § Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankintaesitys	212
- : Vertailutaulukko Osa-alue 1 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta	214
- : Vertailutaulukko Osa-alue 2 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta	215
- : Vertailutaulukko Osa-alue 3 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta	221
- : Vertailutaulukko Osa-alue 4 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta	222
16 § Ullantie välillä Pirjontie - Leenantie; 80 Matari, katusuunnitelman hyväksyminen	223
- : Katusuunnitelmapiirustus, katusuunnitelmaselostus, karttaote, Ullantie välillä Pirjontie - Leenantie; 80 Matari	224
17 § Tikkurilantie, Turbiinitien ja Toinen savun liittymä; 52 Veromies, katusuunnitelman hyväksyminen	229
- : Katusuunnitelmapiirustus, katusuunnitelmaselostus, karttaote, Tikkurilantie, Turbiinitien ja Toinensavun liittymä; 52 Veromies	230

SISÄLLYSLUETTELO

Tekninen lautakunta pöytäkirja 16.02.2016

18 § Lentoasemantie, Keikarikujan liittymä; 51 Pakkala, katusuunnitelman hyväksyminen	234
- : Katusuunnitelmapiirustus, katusuunnitelmaselostus, karttaote, Lentoasemantie, Keikarikujan liittymä; 51 Pakkala	235
19 § Turbiinitie, eteläosa; 52 Veromies, katusuunnitelman hyväksyminen	239
- : Katusuunnitelmapiirustus, katusuunnitelmaselostus, karttaote, Turbiinitie, eteläosa; 52 Veromies	240
20 § Sinisafiiripolku, 23 Kivistö, katusuunnitelman hyväksyminen	244
- : Katusuunnitelmapiirustus, katusuunnitelmaselostus, karttaote, Sinisafiiripolku, 23 Kivistö	245
21 § Yksityistieavustukset vuodelle 2016	249
- : Yksityistieavustukset ja niiden jakoperusteet vuodelle 2016	250
22 § Hankintaoikaisu / Puitejärjestely kunnossapidon rakennustyöt 2015-2017	251
23 § Tilapäisten päiväkotien vuokraaminen määräajaksi Länsimäen, Tikkurilan ja Aviapoliksen alueille	253
24 § Teknisen lautakunnan alaisen toiminnan vuosiraportti 2015/HP	255
- Teknisen lautakunnan alaisen toiminnan vuosiraportti 2015	256
- : Sitovien tavoitteiden raportointi 2015, Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö	278
- : Valtuustokauden strategisten päämäärien raportointi 2015, Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö	281
- : TVO -jatkotoimenpiteiden raportointi 2015, Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö	283
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus Tekniselle lautakunnalle	287
Muutoksenhakuohje 3. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa	289
Muutoksenhakuohje 5. Hankintaoikaisu ja markkinaoikeusvalitus hankinta-asiassa	291
Muutoksenhakuohje 6. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto	294



Teknisen lautakunnan kokous

Aika 16.2.2016 klo 17.00 – 19.10
Paikka Kielotie 28, kokousshuone 447, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	Varajäsenet	Läsnä
Porthén Jari, puheenjohtaja	x	Linnankoski Risto	
Päivinen Tapio, varapuheenjohtaja	x	Lopperi Kari	
Eskelinen Ritva	x	Pesonen Eva	
Hirvonen Juha		Kekkonen Ilmari	x
Kaasalainen Silvo	x	Kuusela Minna	
Jormola Jukka		Rannisto Jukka-Pekka	
Kaukola Ulla		Snygg Sari	
Lehtonen Olavi	x	Riikonen Jyrki	
Mäkinen Virpi	x	Nurmi - Kokko Tiina	
Orlando Carita	x	Merjola - Repo Nina	
Saastamoinen Tuula	x	Mielonen Mikko	
Salminvuola Mia	x	Hakulinen Teija	
Simonen Juha	x	Suoverinaho Jussi	
Karen Timo	x	Fahlström Kenny	
Kaupunginhallituksen edustaja		Kaupunginhallituksen varaedustaja	
Mäntynen Taisto	x	Kakko Teijo	
Nuorisovaltuuston edustaja		Nuorisovaltuuston varaedustaja	
Chakir Aimen		Kivi Antti	
Muut osallistujat			Läsnä
Penttilä Hannu, apulaiskaupunginjohtaja			17.00 – 18.15
Westlin Henry, kaupungininsinööri			x
Wallenius Pekka, tilakeskusjohtaja			x
Hamari Milla, viestintäpäällikkö			x
Salomaa Helena, sihteeri pöytäkirjanpitäjä			x
Litmanen Hanna		Asia 24	17.00 – 17.10
Marsio Jenni, tiedottaja			x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Jari Porthén

Pöytäkirjanpitäjä Helena Salomaa

Pöytäkirjan tarkastus



Aika ja paikka 18.2.2016, Kielotie 13, 01300 Vantaa

Salminvuo Mia

Lehtonen Olavi

Pykälä 23, tarkastettiin ja hyväksyttiin kokouksessa.

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 19.2.2016 virka-aikana, Kirjaamo, Asematie 7, 01300 Vantaa (Tikkurila)



1 §

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 1

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään todeta kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:

Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.



2 § Työjärjestyksen hyväksyminen

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 2

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään hyväksyä kokouksen esityslista kokouksen työjärjestykseksi.

Päätös:

Hyväksyttiin työjärjestykseksi esityslista siten muutettuna, että listalta poistettiin asia 8 Simonkodin vanhan osan peruskorjaus, tarveselvityksen ja kustannusennusteen hyväksyminen. Esityslistan lisäksi käsitellään lisälistan asia Teknisen lautakunnan alaisen toiminnan vuosiraportti 2015.



Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 3

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) todeta tarkastetuksi ja allekirjoitetuksi edellisen kokouksen pöytäkirja nro 1/19.1.2016
- b) valita tämän kokouksen pöytäkirjan tarkastajiksi Salminvuo Mia ja Lehtonen Olavi (varalla Orlando Carita ja Saastamoinen Tuula)
- c) tarkastaa pöytäkirja viimeistään torstaina 18.2.2016 klo 14.00 mennessä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



4 §

Asiantuntijoiden selvitykset ja ajankohtaiset asiat

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 4

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Merkittään seuraavat asiantuntijoiden esittelyt ja kokouksessa ajankohtaisista asioista saatavat selvitykset tiedoksi:

Kokouksessa selostettiin seuraavia asioita:

Asia 24 Teknisen lautakunnan alaisen toiminnan vuosiraportti 2015, Hanna Litmanen

Asia 7 Teknisen lautakunnan johtosäännön 4 §:n eräiden kohtien mukaisen ratkaisuvallan delegointi/Henry Westlin ja Pekka Wallenius

Asia 10 Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO/ selostus, Henry Westlin

Asia 11 Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohjeen määräaikaisen kokeilun ajalla 1.1.2014 - 31.12.2018 täydennys, Henry Westlin

Asia 12 Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa, Henry Westlin

Asia 13 Itä-Vantaan linja-autoliikenteen varikkoselvitys, Henry Westlin

Asia 23 Tilapäisten päiväkotien vuokraaminen määräajaksi Länsimäen, Tikkurilan ja Aviapoliksen alueille, Pekka Wallenius

Päätös:

Merkittiin selostukset tiedoksi.



5 § Tiedoksi merkittävät asiat

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään merkitä seuraavat asiat tiedoksi:

Nuorisovaltuusto 20.1.2016 on valinnut edustajat toimielimiin. Tekniseen lautakuntaan on valittu varsinaiseksi edustajaksi Chakir Aimen ja varaedustajaksi Antti Kivi.

Kaupunginhallitus 8.2./ Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan talous- ja hallintojohtajaksi valittiin kauppatieteiden maisteri Jonna Hohti.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.



Kuntalain 51 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset

Tekniselle lautakunnalle on kuntalain 51 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset.

Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä

§ 6 Asunto Oy Vantaan Suunnistajankuja 6 huoneiston C 35 (osakkeet 4368-4535) osoitteessa Suunnistajankuja 6, 01280 Vantaa, myyminen Gurbinder Singh Sekhonille.

§ 7 Osallistuminen Horizon 2020 -hankehakemukseen kaupunkien vesi- ja ilmastokestävyyden kehittämiseksi hyödyntäen innovatiivisia luontopohjaisia ratkaisuja

§ 9 Asunto Oy Vantaan Heinämies huoneiston D 33 (osakkeet 1832-1891) osoitteessa Heinätie 12, 01350 Vantaa, myyminen Jari ja Anja Turuselle

§ 10 Our Virtual City hankkeeseen osallistuminen

Tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

§ 2 Pähkinärinteeseen koulun tekninen perusrakennus putkiurakoitsijan valinta ja sopimusasiakirjojen hyväksyminen

§ 3 Pähkinärinteeseen koulun tekninen perusrakennus ilmanvaihtourakoitsijan valinta ja sopimusasiakirjojen hyväksyminen

§ 4 Hämeenkylässä koulun tutkimushanke, asiantuntijapalvelujen tilaaminen Inspector Sec Oy:ltä

§ 5 Hämeenkylässä koulun tutkimushanke, asiantuntijapalvelujen tilaaminen Sweco

Asiantuntijapalvelut Oy:ltä

§ 6 Hämeenkylässä koulun tutkimushanke, asiantuntijapalvelujen tilaaminen Vahnenen Rakennusfysiikka Oy:ltä ja Sisäilmatalo Kärki Oy:ltä

§ 7 Hämeenkylässä koulun tutkimushanke, asiantuntijapalvelujen tilaaminen Elisa Aattela Oy:ltä

Kaupungininsinööri Henry Westlin

§ 4 Katutekniikka tulostusyksikön käyttösuunnitelman määrärahojen käytön sekä tuntipalkkalistojen hyväksyjien määrääminen, tämä päätös kumoaa 11.1.2016 § 1/2016 tehdyn päätöksen

§ 5 Hankinta / ProjectWise peruskäyttäjän koulutus

§ 6 Hankinta / Tikkurilanaukion vesialtaan rakentaminen

§ 7 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen hankinta, optiokauden 14.2.2016 - 13.2.2017 käyttöönotto

§ 8 Tikkurilan aseman eteläisen alikulun arkkitehtisuunnittelu

Toimitilapäällikkö Pasi Salo

§ 5 Asunnon vuokraus / Koisotie 1 as 10

§ 6 Asunnon vuokraus / Koisotie 1 as 15

§ 7 Asunnon vuokraus / Koisotie 1 as 11

§ 8 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 A 8

§ 9 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 C 16

§ 10 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 A 12

§ 11 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 C 15

§ 12 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 C 13

§ 13 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 B 7

§ 14 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 D 17

§ 15 Asunnon vuokraus / Uomakuja 6 C 44

§ 16 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 A 3

§ 17 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 A 2

§ 18 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 D 19

§ 19 Asunnon vuokraus / Heinätie 5 A 3

§ 20 Asunnon vuokraus / Hiekkaharjuntie 14 D 54

§ 21 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 31

§ 22 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 27

§ 23 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 25

§ 24 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 15

§ 25 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 A 2

§ 26 Asunnon vuokraus / Asematie 1 A 21

§ 27 Liiketilän vuokraus Konsulttitoimisto Juha Puustinen Oy / Lauhatie 10 E



- § 28 Urakoitsijan valinta Koivukylän sosiaali- ja terveysaseman sisäilman tekniset korjaukset
- § 29 Leppäkorven hammashoitolan sisäilmastokorjaukset urakoitsijan valinta
- § 30 Peijaksen sairaala AKOS2:n kunnostustyöt urakoitsijan valinta
- § 31 Lupa Jaakko Autereelle maalata Vantaankoskella sijaitsevan Myllymäen koulun julkisivua
- § 32 Konsultti toimeksianto Jokiniemen koulun sisäilmaongelmat, tutkimukset
- § 33 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 C 9
- § 34 Asunnon vuokraus / Rekolantie 67 B 7
- § 35 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 C 10
- § 36 Asunnon vuokraus / Knaapinkuja 5 C 19
- § 37 Asunnon vuokraus / Koisotie 1 as 3
- § 38 Asunnon vuokraus / Knaapinkuja 5 B 13
- § 39 Asunnon vuokraus / Knaapinkuja 8 L
- § 40 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 24
- § 41 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 A 9
- § 42 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 32
- § 43 Asunnon vuokraus / Pyykuja 1 B 6
- § 44 Asunnon vuokraus / Havukallionkatu 3 C 38

Kaupunginarkkitehti Arja Lukin

- § 3 Valmistus- ja palvelukeittiötyyppien laitteiden ja kiintokalusteiden määrittäminen ja luettelointi
- § 4 Aurinkokivi-hanke, akustiikkasuunnittelun lisätyö 1
- § 5 Rajatorpan vanhan koulun teknisen perusparannuksen LVIA-suunnittelijan valinta
- § 6 Rajatorpan vanhan koulun tekninen perusparannus, sähkösuunnittelu
- § 7 Rajatorpan vanha koulu, korjausrakennesuunnittelijan hankinta

Kaupunginarkkitehti vs. Jukka Hagelberg

- § 8 Rakennushistoriaselvitysten laatijan valinta Vantaankosken koulu, Vantaanjoen koulu, Rajatorpan vanha koulu, Vapaalan terveystalo, Vantaankosken OF-talo
- § 9 Rakennushistoriaselvityksen laatijan valinta Korson koulu ja uimahalli (ent. Korson lukio), Korson koulu (ent. Korson yhteiskoulu) Leppäkorven koulu, päärakennus

Rakennuttajapäällikkö Juha Vuorenmaa

- § 2 Pähkinärinteiden koulun tekninen perusparannus Rakennusautomaatiourakoitsijan valinta
- § 3 Martinlaakson asemarakennuksen peruskorjauksen rakennusurakan sisä- ja ulkotöitä koskevien muutos- ja lisäyötarjousten nro 6 - 10 hyväksyminen
- § 4 Martinlaakson asemarakennuksen peruskorjauksen rakennusurakan purku- ja runkovaihetta koskevien muutos- ja lisäyötarjousten nro 1 - 5 hyväksyminen
- § 5 Martinlaakson asemarakennuksen peruskorjauksen ilmanvaihtourakkaa koskevien muutos- ja lisäyötarjousten nro 1 - 3 hyväksyminen
- § 6 Martinlaakson asemarakennuksen peruskorjauksen sähköurakkaa koskevien muutos- tai lisäyötarjousten nro 1 - 4 hyväksyminen

Katupäällikkö Janne Juntunen

- § 16 Kadunpitopäätös / Lipputie väli Tapparakuja - Ruusukvartsinkatu
- § 17 Kadunpitopäätös / Rubiinikehä
- § 18 Kadunpitopäätös / Ruusukvartsinkatu
- § 19 Hankinta/Lumijäljen kadunrakennuskohteen pohjaveden työnaikainen alentaminen
- § 20 Kadunpitopäätös / Lumikvartsinkatu
- § 21 Kadunpitopäätös / Lumikvartsinpolku
- § 22 Kadunpitopäätös / Tiikerinsilmänpolku
- § 23 Kadunpitopäätös / Tiikerinsilmä
- § 24 Karhunkierros; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 25 Kytötie-Hakokuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 26 Viherkummuntie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 27 Lumijälki; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 28 Keimolanmäentie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 29 Kivistönkorventie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 33 Lippukuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 35 Karhumäentie - Tiirapuisto; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
- § 36 Tuovintie 39; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen



- § 37 Varistontie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 38 Lähdepuistonpolku; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 39 Ohtolanpolku - Kiitoradantie - Teilimäki - Teknobulevardi; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 40 Vanha Kaarelantie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 41 Tuuliviiri-Viirikuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 42 Neilikkapolku-Unikkotie-Talvikkitie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 43 Otavantie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 44 Siirakuja-Siiratie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 45 Kydönkatu-Rasinkatu-Rasinrinne; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 46 Riipiläntie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 47 Kaakkoisväylä - Venuksentie - Marsinkuja; Yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 48 Knaapinkuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 49 Knaapinkuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 50 Lumijälki; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 51 Lumijälki; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 52 Marsinkuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 53 Suvantopolku - Virtapuisto - Virtapolku - Virtatie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 54 Pohjantähdentie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 55 Ruuvikuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 56 Veturikuja - Veturiraitti; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 57 Paimenenkatu; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 58 Koivukylän Puistotie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 59 Talkootie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 60 Pitkäsuontie - Länsimäentie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 61 Kehruukuja, Vyyhtikuja, Vyyhtitie, Kankurinkuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 62 Uomakuja - Uomatie - Uomarinne; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen

Kunnossapitopäällikkö Jyrki Vättö

- § 2 Lupa Torimyyntialueen laajennusosan käyttöön, Paalutori - 2016 / Vantaan Torikauppiasyhdistys ry
§ 3 Tikkurilan talvimarkkinat 2016 / Vantaan Torikauppiasyhdistys ry

Liikenteen alueinsinööri Susanna Koponen

- § 14 Veitsitie / 11 Hämevaara, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 56674
§ 15 Petikon ulkovirkistysalueen pysäköintialueet / 26 Petikko, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 50821 muutokset D ja E
§ 16 Lipputien LP-alue / 23 Kivistö, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 52108 muutos A
§ 17 Kvartsijuonenkuja / 23 Kivistö, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 52154 muutos A
§ 18 Lumikvartsinkatu / 23 Kivistö, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 52115 muutos A
§ 19 Lipputie Tapparakujasta etelään / 23 Kivistö, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 52080 muutos B
§ 20 Ruusukvartsinkatu, itäosa / 23 Kivistö, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 53044 muutokset B ja C
§ 21 Rubiinikehä / 23 Kivistö, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 52143 muutos A
§ 22 Sanomakulma/ 17 Martinlaakso, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 48422 muutos A
§ 23 Taivaltie, Taivalpolku/16 Kaivoksela, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 56895
§ 24 Taivaltie/16 Kaivoksela, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 29779 muutokset F ja G



- § 25 Petikon ulkovirkistysalueen pysäköintialue/26 Petikko, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 56906
- § 26 Sotungintie urheilupuiston kohdalla/94 Hakunila, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 44574 muutos C
- § 27 Laulurastaantie, Laulurastaankuja, Laulurastaanpolku, Kulorastaantie, Kulorastaankuja ja Maaunintie väl. Kulorastaantie - Laulurastaantie / 81 Korso, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 11306 muutokset V ja W
- § 28 Pallastunturintie väl. Länsimäentie - Linnoituskuja / 91 Länsimäki, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 27955 muutos L
- § 29 Hiirakkotie / 94 Hakunila, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 24190 muutos P
- § 30 Himalajantie välillä Tuusulantie - Karpaattienkuja / 71 Ilola, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 52854 muutos A
- § 31 Urpiaisentie, korttelin 81104 pysäköinti / 81 Korso, liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelma LOS 41092 muutos B

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 6

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään olla ottamatta teknisen lautakunnan käsiteltäväksi esittelyosassa mainittuja ottamiskelpoisia päätöksiä.

Apulaiskaupunginjohtaja täydensi esitystä seuraavilla viranhaltijapäätöksillä

Talous- ja hallintojohtaja Ralf Nordström

§ 2 Vuokran hyvittäminen osoitteessa Maitikkakuja 3 C 70, 01300 Vantaa

Tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

§ 8 Kuuselan perhekuntoutuskeskuksen lisärakennuksen suunnitteluryhmän hankinta

Kaupungininsinööri Henry Westlin

§ 9 Kadunpidon tulosityksikön hyväksyjien määrääminen

Toimitilapäällikkö Pasi Salo

- § 45 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 28
- § 46 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 A 7
- § 47 Hakunilan kalliosuojan urheilualueen pinnoitteen korjaus urakoitsijan valinta
- § 48 Asunnon vuokraus / Koivukyläntie 37-39 B 19
- § 49 Asunnon vuokraus / Norkkokuja 3 C 48
- § 50 Asunnon vuokraus / Pähkinätie 8 A 3
- § 51 Asunnon vuokraus / Luolapolku 4 B 11
- § 52 Asunnon vuokraus / Pähkinärinteentie 31 as 24
- § 53 Asunnon vuokraus / Pähkinärinteentie 31 A 1
- § 54 Asunnon vuokraus / Kielotie 42 A 7
- § 55 Asunnon vuokraus / Heporinne 1 A 3
- § 56 Asunnon vuokraus / Kaviokuja 7 B 48
- § 57 Asunnon vuokraus / Heporinne 1 A 8
- § 58 Asunnon vuokraus / Havukallionkatu 3 C 38
- § 59 Asunnon vuokraus / Heporinne 1 A 6
- § 60 Asunnon vuokraus / Kallioruohonpolku 5 B 53
- § 61 Asunnon vuokraus / Piikkirinne 4
- § 62 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 29
- § 63 Asunnon vuokraus / Takojantie 7 A 9
- § 64 Asunnon vuokraus / Hämeenkylläntie 77 B 22
- § 65 Asunnon vuokraus / Simonkalliontie 1 as 8
- § 66 Asunnon vuokraus / Knaapinkuja 5 C 19
- § 67 Asunnon vuokraus / Heporinne 1 A 16
- § 68 Asunnon vuokraus / Pähkinärinteentie 31 as 27
- § 69 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 A 4
- § 70 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 B 18
- § 71 Asunnon vuokraus / Näätäkuja 4 A 14



Kaupunginarkkitehti vs. Jukka Hagelberg

§ 10 Rajatorpan vanha koulu, tekninen perusparannus, pää- ja arkkitehtisuunnittelun hankinta
§ 11 Katrinebergin kartanopuiston suunnittelu - konsultin valinta

Katupäällikkö Janne Juntunen

§ 63 Hankinta / Primaveratorin Kosmos -taideteoksen tarkennettu toteutussuunnittelu
§ 64 Sienestäjänkuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 65 Harppuunapolku - Pyyntipolku - Apajakuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 66 Osmankäämintie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 67 Härkähaantie - Härkälenkki - Härkähaankuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 68 Epinkoskentie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 69 Tuulitie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 70 Korsontie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 71 Osumakuja; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 72 Keimolanmäentie; yhdyskuntateknisten johtojen ja laitteiden sijoitusluvan myöntäminen
§ 73 Maanomistajan lupa pääsytien rakentamista varten Korsossa tontille 92-81-326-6 (Kyyhkyrinne 5)
§ 74 Rajatie ja Rajarinne tila 403-2-210; haltuunotetulla katualueella olevan omaisuuden korvaaminen

Kunnossapitopäällikkö Jyrki Vättö

§ 4 Katualueen vuokraus 2016 / Pemmi Oy / Beer & Cafe Solmu / Keimolantie-Ruusukvartsinkatu risteys / Kivistö
§ 5 Ulkomyyntipaikan vuokraus 2016 / Virtual Globe X / Liesikujan aukio / Myyrmäki
§ 6 Ulkomyyntipaikan vuokraus 2016 / Levoniemi Pertti / Korsontori / Korso

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



7 §

Teknisen lautakunnan johtosäännön 4 §:n eräiden kohtien mukaisen ratkaisuvallan delegointi/HP

VD/892/00.01.01.02/2016

HP/PW/HW

Tekninen lautakunta on 26.2.2013 § 10 delegoinut lautakunnan johtosäännön 4§:n ratkaisuvallaa lautakunnan alaisille viranhaltijoille.

Delegointiin esitetään muutoksia johtosäännön 4 §:n kohtien 1, 2, 5, 6 ja 10 osalta. Muiden kohtien osalta delegointi esitetään pysytettäväksi samanlaisena kuin se oli lautakunnan 26.2.2013 § 10 tekemässä päätöksessä.

Kohdan 1 osalta esitetään muutoksena apulaiskaupunginjohtajalle aiemmin delegoituun ratkaisuvallasta siten, että tilakeskusjohtaja hyväksyisi kaikki alle 1 milj. euroa (alv 0 %) maksavien hankkeiden ja alle 500 m²:n vuokratilojen tarveselvitykset kustannusennusteineen ja hankesuunnitelmat tavoitehintoineen. Siten apulaiskaupunginjohtajan päätettäväksi jäisi yli 1 milj. euroa maksavien teknisten perusparannusten tarveselvitykset kustannusennusteineen ja hankesuunnitelmat tavoitehintoineen.

Merkittävimpien yli 3 milj. euron hankkeiden tarveselvitysten sekä useampaa kuin yhtä toimialaa koskevien tai kaupunkitasoista linjausta vaativien hankesuunnitelmien osalta ratkaisuvallta säilyisi kaupunginhallituksella kaupunginhallituksen johtosäännön § 4 kohtien 26 ja 27 mukaisesti. Lautakunta käsittelee osaltaan edelleen kaikki investointikohteet kootusti investointi- tai työohjelmien muodossa.

Esitetty delegointimuutos siirtää tarveselvityksen hyväksymisoikeuksia apulaiskaupunginjohtajalta tilakeskusjohtajalle eikä se mitenkään muuta lautakunnan toimivaltaa.

Aiempi delegointi:

"Apulaiskaupunginjohtajan tehtävänä on teknisten perusparannusten osalta, muiden alle 1 M€ (alv 0%) maksavien hankkeiden osalta ja alle 500 m²:n vuokratilojen osalta

- hyväksyä tarveselvitykset kustannusennusteineen lukuun ottamatta yli 3M€ suuruisia toimitilainvestointihankkeita, joissa ratkaisuvallta on kaupunginhallituksella (kaupunginhallituksen johtosääntö § 4 kohta 26)
- hyväksyä hankesuunnitelmat kustannusarvioineen lukuun ottamatta useampaa kuin yhtä toimialaa koskevat tai kaupunkitasoista linjausta vaativat investointihankkeet, joissa ratkaisuvallta on kaupunginhallitukselle (kaupunginhallituksen johtosääntö § 4 kohta 27)"

Kohdan 2 osalta esitetään uutena delegointina, että kaupungininsinööri hyväksyy katusuunnitelmat sekä muut vastaavat yleisten alueiden suunnitelmat, joiden kustannusarvio on alle 1 milj. euroa (alv 0 %) ja joista ei ole tehty muistutuksia suunnitelmien nähtävilläoloaikana. Vuoden 2015 aikana tekninen lautakunta on hyväksynyt yhteensä 38 katusuunnitelmaa ja 15 puistosuunnitelmaa. Näistä neljän katusuunnitelman ja kolmen puistosuunnitelman kustannusarviot ylittävät miljoonan euron rajan.

Kohtien 5 ja 6 osalta esitetään korotettavaksi delegointien urakka- ja palveluhankintojen ylärajat kaksinkertaisiksi aiempaan verrattuna. Arvoltaan 1-2 milj. euron urakkahankintapäätöksiä on tehty keskimäärin 5 vuodessa. Arvoiltaan 0,5-1,0 milj. euron palveluhankintoja ei viimeaikoina ole tehty.

Aiempi delegointi:

"Apulaiskaupunginjohtajan, tulosaluejohtajien ja tulosyksiköiden päälliköiden tehtävänä on päättää palvelutuotannon kilpailuttamisesta, palveluhankinnoista ja urakalla teettämisestä sekä päättää



sopimuksista ja käyttää kaupungin puhevaltaa ja päättää hankintatoimivaltaansa kuuluvan hankinnan osalta kuntien yhteishankintayksikön järjestämään tarjouskilpailuun tai kilpailuttamaan hankintasopimukseen liittymisestä, tehtäväalueellaan seuraavasti:

Urakkahankinnat

- apulaiskaupunginjohtaja	1.000.000	euroon saakka (alv 0%)
- tulosaluejohtajat	500.000	euroon saakka (alv 0%)
- tulosityksiköiden päälliköt	200.000	euroon saakka (alv 0%)

Palveluhankinnat

- apulaiskaupunginjohtaja	500.000	euroon saakka (alv 0%)
- tulosaluejohtajat	200.000	euroon saakka (alv 0%)
- tulosityksiköiden päälliköt	50.000	euroon saakka (alv 0%)”

Kohdan 10. osalta esitetään muutettavaksi toimitilapäällikön vuokraustoimivaltaa voimassa olevan delegoinnin mukaisesta huoneistoalaltaan enintään 300 m2:n tiloista enintään 500 m2:in suuruisiin tiloihin.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 7

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään hyväksyä teknisen lautakunnan johtosäännön 4 §:n päätösvallan delegointi seuraavasti: Päätös on voimassa toistaiseksi.

a) kohta 1

Apulaiskaupunginjohtajan tehtävänä on hyväksyä kaikki yli 1 milj. euroa ja enintään 3 milj euroa (alv 0 %) maksavien teknisten perusparannushankkeiden tarveselvitykset kustannusennusteineen ja hankesuunnitelmat tavoitehintoineen.

Tilakeskusjohtajan tehtävänä on hyväksyä kaikki alle 1 milj. euroa (alv 0 %) maksavien hankkeiden ja alle 500 m2:n vuokratilojen tarveselvitykset kustannusennusteineen ja hankesuunnitelmat tavoitehintoineen.

b) kohta 2

Kaupungininsinöörin tehtävänä on hyväksyä katusuunnitelmat sekä maankäyttö- ja rakennuslain 90 §:n 4 momentissa tarkoitetut muut yleisten alueiden suunnitelmat, joiden kustannusarvio on alle 1 milj. euroa (alv 0 %) ja joista ei ole tehty muistutuksia suunnitelmien nähtävilläoloaikana

c) kohta 5 ja 6

Apulaiskaupunginjohtajan, tulosaluejohtajien ja tulosityksiköiden päälliköiden tehtävänä on päättää palvelutuotannon kilpailuttamisesta, palveluhankinnoista ja urakalla teettämisestä sekä päättää sopimuksista ja käyttää kaupungin puhevaltaa ja päättää hankintatoimivaltaansa kuuluvan hankinnan osalta kuntien yhteishankintayksikön järjestämään tarjouskilpailuun tai kilpailuttamaan hankintasopimukseen liittymisestä, tehtäväalueellaan seuraavasti:

Urakkahankinnat

- apulaiskaupunginjohtaja	2.000.000	euroon saakka (alv 0%)
- tulosaluejohtajat	1.000.000	euroon saakka (alv 0%)
- tulosityksiköiden päälliköt	400.000	euroon saakka (alv 0%)

Palveluhankinnat



- apulaiskaupunginjohtaja 1.000.000 euroon saakka (alv 0%)
- tulosaluejohtajat 400.000 euroon saakka (alv 0%)
- tulosityksiköiden päälliköt 100.000 euroon saakka (alv 0%)

d) kohta 10

Toimitilapäällikön tehtävänä on tilakeskuksen hallinnassa olevien ja hallintaan tulevien toimi-, varasto- ja huonetilojen vuokralle ottaminen ja antaminen kun

- vuokrattavan tilan huoneistoala on enintään 500 m² tai
- vuokrasopimus laaditaan enintään 10 vuoden ajaksi tai
- voimassa olevaa sopimusta jatketaan enintään yhdellä vuodella tai
- kysymyksessä on lyhytaikainen käyttöoikeuden myöntäminen (enintään 14 vrk).

e) kohta 11

Apulaiskaupunginjohtajan tehtävänä on päättää tilakeskuksen hallintaan hankittavien osakkeiden ja osuuksien ostamisesta sekä tilakeskuksen hallinnassa olevien osakkeiden ja osuuksien myymisestä, vaihtamisesta ja merkitsemisestä seuraavasti:

- apulaiskaupunginjohtaja 500.000 euroon saakka (alv 0%)

f) kohta 12

Apulaiskaupunginjohtajan tehtävänä on päättää tilakeskuksen hallintaan kuuluvan ja tulevan kiinteän omaisuuden sekä rakennusten ostamisesta tai myymisestä kaupunginhallituksen vahvistamien ohjeiden mukaisesti seuraavasti:

- apulaiskaupunginjohtaja 500.000 euroon saakka (alv 0%)

g) kohta 13

Toimitilapäällikön tehtävänä on päättää tilakeskuksen hallintaan kuuluvan kiinteän omaisuuden sekä rakennusten ja niiden tarvitsemien maa-alueiden vuokralle ottamisesta ja antamisesta tai muutoin käytettäväksi luovuttamisesta.

h) kohta 22

Tulosaluejohtajien tehtävänä on oman tulosalueensa osalta hakea muutokset valtionosuuksia ja -avustuksia koskeviin päätöksiin,

i) kohta 23

Kaupungininsinöörin tehtävänä on myöntää yksityistiekunnille jaettavat luontais-, perusparannus- ja valaistusavustukset

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: tiedoksi kuntatekniikan ja tilakeskuksen esimiehet

Muutoksenhakuohje: 1.

Lisätiedot:

Pekka Wallenius 839 22376, Henry Westlin 839 22427 etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



8 §

**Simonkodin vanhan osan peruskorjaus, tarveselvityksen ja
kustannusennusteen hyväksyminen/Asia poistettiin listalta**

VD/1124/10.03.02.01/2016



9 § **Tilakeskuksen ja kuntatekniikan keskuksen vuonna 2015 valmistuneet merkittävät toimitila- ja kunnallistekniikan investointihankkeet/HP**

VD/VD/1370/02.01.02.00/2016
HP/HW/PW/JV/

Kaupunginhallitus päätti 19.11.2012 § 16, että kaupunginvaltuustolle tuodaan vuosittain tiedoksi edellisen vuoden aikana valmistuneet uudisrakennus- ja peruskorjaushankkeet sekä merkittävimmät kadunrakennus- ja kunnallistekniset hankkeet sekä tieto toteutuneiden hankkeiden lopullisista kustannuksista. Mikäli hankesuunnitelmassa hyväksytty kustannusarvio tai rakentamisen aikataulu on viivästynyt, selvitetään ylityksiin tai viivästymisiin johtaneet tekijät.

Tilakeskuksen ja kuntatekniikan keskuksen tulosalueet raportoivat kaupunginvaltuustolle päättyneen vuoden merkittävimmistä hankkeista kaupungin tilinpäätöstietojen valmistumisen jälkeen.

Merkittäviksi toimitilahakkeiksi luokitellaan uudisrakennus- ja perusparannushankkeet, joista lautakunta on hyväksynyt hankesuunnitelman. merkittäviksi kunnallistekniikan investointihankkeeksi luokitellaan puolestaan liikennealueet, urheilualueet ja puistot, joiden kustannusarvio on vähintään 500 000 euroa.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 9

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) merkitä tiedoksi merkittävien toimitila- ja kunnallistekniikan investointihankkeiden raportit vuodelta 2015
- b) esittää raportit kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- kuntatekniikan keskuksen merkittävät investointihankkeet 2015
- tilakeskuksen merkittävät toimitilahankkeet

Täytäntöönpano: esitys kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 6.2

Lisätiedot:

Henry Westlin p. 839 22427, Juha Vuorenmaa p. 839 24901, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

RAPORTTI VUONNA 2015 VALMISTUNEISTA MERKITTÄVIMMISTÄ TALONRAKENNUSHANKKEISTA JA NIIDEN POIKKEAMISTA

Hanke	tavoitehintaa alv 0 %	loppukustannus alv 0 %	ero (eur)	ero %	
Martinus salin korjaustyö	1 888 000	2 080 000	ylitys 192 000	ylitys 10 %	Hanke toteutui edellä aikataulusta. Tavoitehintaa ylitettiin jo saatujen tarjoushintojen perusteella. Rakentamisen aikana toteutuneet muutostyöt ovat kustannusarvioiden muutostyövarausten tasolla, jopa hieman alle.
Itä-Hakkilan päiväkotia	4 544 000	ennuste 4 500 000			Itä-Hakkilan päiväkodin rakentaminen ja siten myös valmistuminen siirtyi vuodelle 2016 suunnitellun 2015 sijasta. Syynä oli se, että urakkakilpailutus jouduttiin uusimaan 1. tarjouskierroksella liian kalliiden ja/tai tarjouspyynnön vastaisten tarjousten takia. Hyväksyttävällä tarjouksella tavoitehintaa olisi ylitetty n. 1 m€. Uusi kilpailutus tuotti tavoitebudjetin mukaisen ratkaisun, mutta siirsi hankkeen valmistumista loppukevääseen - 16. Lopullisesti hanke raportoidaan 2016 raportin yhteydessä.
Esco-energiansäästöhanke	1 500 000	ennuste 1 500 000	0	0,0 %	Esco-energiansäästöinvestointeja tehtiin 2014/2015 yhteensä 14 kohteeseen. Viimeiset investoinnit valmistuivat kesällä 2015. Investointivaiheen jälkeen alkoi sopimuksen toinen eli käyttö-/säästövaihe. Työt on rahoitettu leasing-rahoituksella ja syntyvät energiansäästöt maksavat itsensä säästövaiheen (6 vuotta) aikana. Töiden aikana havaittiin kiinteistöissä vähäisiä olevien järjestelmien/toimilaitteiden korjaustarpeita yhteensä 39 600 eur arvosta, jotka toteutettiin säästöinvestointien yhteydessä ja rahoitettiin vuosikorjausmäärärahoista.

Tavoitehinta = hankkeelle ennen suunnittelua laskettu tavoitehinta, korjattuna tarjousajankohdan hintatasoon.

Loppukustannus = kaikki hankkeelle toteutuneet kustannukset sisältäen tilakeskuksen palkkakustannukset sekä takuuajana mahdollisesti ilmeneville tarpeille varauksia 10 - 50 t€/hanke.

Tilakeskus
Juha Vuorenmaa

4.2.2015

VUONNA 2015 VALMISTUNEET MERKITTÄVÄT KT- INVESTOINTIHANKKEET

Liikennealueet (931)	Kust.arvio (1000 €)	Tot. Kust. (1000 €)	Ero (1000 €)	Ero- % (tot./suunnittelija)	*) Suunnitelmien kustannusarvioista puuttuu monissa tapauksissa katuvalaistuksen osuus sekä mahdolliset kaapelien siirrot. Toteutumista puuttuu työnjohdon ja rakennuttamisen kulut.
Männistönpolku ja Ratakuja	684	676	-8	-1,2 %	
Koivukylänväylä/Päiväkummuntien liittymä (Mt 1375)	1 198	1 339	141	11,8 %	Kustannuksia nostivat: lisätyönä rakennettu n. 200 m vesihuoltoa sekä kaidemäärien lisääntyminen suunnitellusta. Vesihuollon lisäkulut menevät HSY:lle.
Kivistön alueen kadut, vaihe 1, radan pohjoispuoli (mm. Syväkiventie, Ruusukvartsinkatu, -polku, -kuja, Aurinkokivenpiha, -kuja, Jaspiskuja, Lumikvartsinkatu. Asuntomessualue sekä Keskusta-alue 3:Rubiinikehä ja -polku, Lumikvartsinpolku, Kvartsijuonenkuja, Tiikerinsilmä, Tiikerinsilmänpolku, Lipputie), Kvartsijuonenpuisto, Kenraalinpuisto (osa), Tiikerinsilmäpuisto ja Rubiinipuisto	10 516	12 008	1 492	14,2 %	Kustannuksia nostivat: mm. Asuntomessuja 2015 varten rakennetut väliaikaiset rakenteet, kentät jne.
Kuusimäentie, Kiertomäentie pohj.osa ja Kiiltomäki	521	738	217	41,7 %	Kustannuksia nostivat: lisääntynyt louhintaa, tukimuurien rakentaminen ja pohjaolosuhteiden muutos suhteessa suunnitelmiin.
Loiskekuja ja Loiskepolku	859	1 160	301	35,0 %	Nousseet kustannukset aiheutuivat hankalista pohjaolosuhteista, jotka osoittautuivat huomattavasti vaikeammiksi kuin suunnitelmissa. Vesihuoltolinjan pohjanvahvistuksiin jouduttiin tekemään lisäpanostuksia. Lisäkulut menevät HSY:lle.
Kehä III parantaminen, Lentoasemantie	90 000	51 892	-38 108	-42,3 %	Vantaan osuus noin 14 423 t€, noin 27,8 %. Takuutöiden kustannukset tulevat jatkossa. Kustannuksiin vaikuttavia tekijöitä olivat edullinen suhdanne-/markkinatilanne.
Kehä III parantaminen, välillä vt 4 Lahdenväylä ja vt 7 Porvoonväylä	60 000	49 900	-10 100	-16,8 %	Vantaan osuus noin 12 416 t€, noin 24,9 %. Takuutöiden kustannukset tulevat jatkossa. Kustannuksiin vaikuttavia tekijöitä olivat edullinen suhdanne-/markkinatilanne.
Urheilualueet (932)	Kust.arvio (1000 €)	Tot. Kust. (1000 €)	Ero (1000 €)	Ero- % (tot./suunnittelija)	*) Toteutumista puuttuu työnjohdon ja rakennuttamisen kulut.
Puistot (934)	Kust.arvio (1000 €)	Tot. Kust. (1000 €)	Ero (1000 €)	Ero- % (tot./suunnittelija)	*) Toteutumista puuttuu työnjohdon ja rakennuttamisen kulut.
Kukkukallionpuisto	719	749	30	4,2 %	Kustannuksia nosti hulevesiviemäriverkoston lisärakentaminen ja louhintatyön laajentuminen
Karhumäenaukio ja puisto	482	461	-21	-4,4 %	Karhumäenpuiston tukimuuri on Kehä III:n parantamisen ja Lentoasemantien kustannuksissa
Tikkurilan keskuspuiston länsiosa	909	742	-167	-18,4 %	Kustannuksiin vaikutti edullinen suhdanne-/markkinatilanne



VD/1146/08.00.00.00/2016

HW/LV/EP

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma (VALO) on laadittu vastaamaan liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin tavoitteisiin, joita on asetettu kaupungin strategiaohjelmassa 2013–2016, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa. Ohjelma konkretisoi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa (HLJ) sovittuja seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjauksia Vantaalla. Ohjelma on laadittu avoimena, läpinäkyvänä ja vuorovaikutteisena prosessina. Painopisteenä on ollut erityisesti vuorovaikutus liikennesuunnitteluyksikön sisällä ja lähiyksiköiden kanssa.

Liikennepoliittinen ohjelma toimii kaupungin liikennesuunnittelun työvälineenä ja linjaa suunnittelua kohti kaupungin yhtenäisiä tavoitteita sekä toimii päätöksenteon tukena. VALO on tehty yhteistyössä Vantaan Arkkitehtuuripoliittisen ohjelman ja joukkoliikennekaupunkityön kanssa varmistuen näin ohjelmien yhteensopivuuden. Ohjelma koskee pääsääntöisesti liikennesuunnittelua, mutta liikenteen suunnittelu kytkeytyy tiiviisti kaupungin maankäytön suunnitteluun.

Ohjelman visio: ”Liikenne Vantaalla on turvallista sekä sosiaalisesti, ympäristöllisesti ja taloudellisesti kestävä. Liikennesuunnittelu tukee maankäytön kehittämistavoitteita ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.” asettaa pitkän aikavälin tähtäimen, jota kohti tavoitteilla pyritään. Vision pohjalta on määritelty liikennepoliittiset tavoitealueet (saavutettavuus ja elinvoimaisuus, turvallisuus ja terveellisyys, liikkumisalueet ja liikenneverkot, avoimuus ja tehokkuus), joita konkretisoivat toimintalinjaukset. Lisäksi ohjelmassa on määritelty Vantaan erilaisilla liikkumisalueilla korostuvat suunnitteluperiaatteet.

Keskusta-alueilla ja asemien ympäristöissä tila on arvokasta ja rajallinen tila on jaettava tasapuolisesti eri kulkumuotojen kesken. Hallittu pysäköintipaikkojen määrä parantaa alueiden viihtyisyyttä ja helpottaa kunnossapitoa. Pysäköinnin maksullisuus ja tariffipolitiikka on tehokas pysäköintipoliittinen ohjauskeino. Tällöin paikan kustannukset kohdistuvat nykyistä enemmän hyötyjälle. Maksullinen pysäköinti palvelee erityisesti lyhytaikaista asiointia ja mahdollistaa näin useamman käyttäjän pysäköinnin keskeisillä alueilla. Keskusta-alueille ja asemien ympäristöön on hyvän joukkoliikenteen vuoksi mahdollista saapua muutenkin kuin autolla eli maksullisuudella pystytään vaikuttamaan myös kulkumuodon valintaan. Myös yksityinen laitospysäköinti keskustoissa on pääasiassa maksullista. Liityntäpysäköinnin osalta maksullisuus auttaa osaltaan varmistamaan, että paikat ovat todellisten liityntäpysäköijien käytössä, kun pysäköintimaksun suuruus sidotaan voimassa olevaan matkalippuun. Liikennepoliittisessa ohjelmassa linjataan, että pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskustoissa ja asemien ympäristöissä ja pysäköintimaksun keräämisen järjestämistä päätetään.

Liikennepoliittisen ohjelman kanssa samanaikaisesti on valmisteltu toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 156 §, 2 mom kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä, mikäli asemakaavassa niin määrätään. Tätä järjestelyä kutsutaan pysäköintipaikkojen vapaaksiostoperiaatteeksi ja sitä on sovellettu ainakin Jyväskylässä ja Kuopiossa. Käytännössä kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnanvaltuuston hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Korvauksella saatavat tulot korvamerkitään velvoitepaikkojen toteuttamiseksi esim. rahastoimalla ja korvauksella kaupunki järjestää autopaikat. Paikoista pidetään kirjaa velvoitepaikkarekisterin muodossa. Järjestelyllä kunnan pysäköintipolitiikkaa voidaan toteuttaa tehokkaasti ja optimoida pysäköintipaikkojen rakentaminen ja käyttö. Järjestelmä edellyttää toimivaa pysäköintipaikkojen hallinnointia mm. sopimusten, rahastoinnin ja autopaikkarekisterin ylläpito.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 10

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että se

- a) hyväksyy Vantaan liikennepoliittisen ohjelman



- b) hyväksyy periaatteen pysäköinnin maksullisuudesta Vantaan kaupunkikeskustojen sekä asemien ympäristöjen katu- ja torialueilla sekä kaupungin hallinnoimilla liityntä- ym. pysäköintialueilla
- c) velvoittaa kuntatekniikan keskusta selvittämään pysäköintimaksujen keräämis- ja järjestämistapaa siten, että järjestelmä voidaan ottaa käyttöön syksyllä 2017
- d) velvoittaa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialaa käynnistämään selvityksen rakennuslupiin liittyvän pysäköintipaikkojen vapaaksiostoperiaatteen soveltamisesta Vantaalla

Käsittely:

Lautakunnan jäsen Carita Orlando esitti esittelijän esityksestä kohta b:n poistamista, esitystä ei kannatettu.

Päätös:

Hyväksyttiin esittelijän esitys.

Carita Orlando jätti pöytäkirjaan seuraavan eriävän mielipiteen;
Vantaan liikennepoliittista ohjelmaa laadittaessa olisi pitänyt kuulla elinkeinoelämän edustajia.
Lisäksi kaupunkikeskustojen sijainti ja laajuus pitäisi päättää ennen pysäköinnin maksullisuuden hyväksymistä.

Liitteet:

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma -luonnos

Täytäntöönpano: esitys kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 6.2

Lisätiedot:

Liikennejärjestelmäinsinööri Emmi Pasanen p. 09 8392 2643, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

Luonnos

Esipuhe

Vantaan liikennepoliittisen ohjelma (VALO) on laadittu vastaamaan liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin tavoitteisiin, joita on asetettu kaupungin strategiaohjelmassa 2013–2016, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmis- sa. Liikennepoliittinen ohjelma toimii kaupungin liikennesuunnittelun työvälineenä ja linjaa suunnittelua kohti kaupungin yhte- näisiä tavoitteita. VALO on tehty yhteistyössä Vantaan Arkkitehtuuripoliittisen ohjelman ja joukkoliikennekaupunkityön kanssa varmistaen näin ohjelmien yhteensopivuuden.

Liikennepoliittinen ohjelma konkretisoi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa (HLJ) sovittuja seudun liikennejärjes- telmän kehittämislinjauksia. Tavoitteena oli laatia ohjelma, joka ohjaa suunnittelijaa työssään, mutta myös antaa lisätietoa päätöksenteon taustaksi. Tavoitteiden tulkinnanvaraisuutta on pyritty vähentämään niitä konkretisoivien toimintalinjauksien avulla. Ohjelma koskee pääsääntöisesti liikennesuunnittelua, mutta liikenteen suunnittelu kytkeytyy tiiviisti kaupungin maan- käytön suunnitteluun.

VALO on laadittu avoimena, läpinäkyvänä ja vuorovaikutteisena prosessina. Painopisteenä on ollut erityisesti vuorovaikutus liikennesuunnitteluyksikön sisällä ja lähiyksiköiden kanssa. Työn aikana järjestettiin Vantaan liikkumisen tavoitteista ja edelleen toimintalinjauksista työpajat, joista saatujen ideoiden ja palautteen pohjalta työtä kehitettiin edelleen. Työpajoihin kutsuttiin asiantuntijoita kuntatekniikan keskuksen eri yksiköistä, kaupunkisuunnittelusta, rakennusvalvonnasta, ympäristökeskuksesta ja yrityspalveluista. Lisäksi toimintalinjauksia hiottiin koko liikennesuunnittelun henkilöstön kesken.

Liikennepoliittista ohjelmaa on liikennesuunnitteluyksikössä työstänyt projektiryhmä, jossa projektipäällikkönä toimi Emmi Pasanen. Projektiryhmän ydintiiminä toimivat Leena Viilo, Susanna Koponen ja Tiina Hulkko. Apuna Vantaan liikennepoliittisen ohjelman laadinnassa konsulttina toimi WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet projektipäällikkö Reetta Putkonen (20.1.2015 asti), Timo Kärkinen (20.1.2015 alkaen) ja Minna Raatikka sekä Kari Lautso. Työhön ovat osallistuneet myös Mari Siikonen, Teemu Holopainen, Riikka Kallio ja Simo Airaksinen WSP Finland Oy:stä.

Sisältö

Esipuhe	5
Sisältö	7
1. Liikennepoliittisen ohjelman lähtökohdat ja liikennesuunnittelun visio	9
1.1. Vantaan kehitysnäkymät	11
1.2. Liikennepoliittisen ohjelman liittyminen kaupunkia koskeviin linjauksiin	12
1.3. Liikennepoliittisen ohjelman rakenne.....	15
2. Liikkumisaalueet ja suunnitteluperiaatteet	17
2.1. Liikkumisaalueet ohjelman lähtökohtana.....	19
2.2. Keskukset	21
2.3. Kestävän liikkumisen alueet	23
2.4. Pientalovaltaiset asuinalueet	25
2.5. Haja-asutus- ja virkistysalueet.....	27
2.6. Yritysaalueet	29
3. Liikennepoliittiset tavoitealueet ja tavoitteet.....	31
3.1. Tavoitealueet ja niiden tausta	33
3.2. Liikennepoliittiset tavoitteet ja toimintalinjaukset.....	35
3.3. Saavutettavuus ja elinvoimaisuus	37
3.4. Turvallisuus ja terveellisyys	39
3.5. Liikkumisaalueet ja liikenneverkot	41
3.6. Avoimuus ja tehokkuus.....	43

1. Liikennepoliittisen ohjelman lähtökohdat ja liikennesuunnittelun visio

1.1 Vantaan kehitysnäkymät

Vantaa on muiden Suomen kaupunkien kanssa globaalien muutoshaasteiden edessä. Ilmastonmuutos, kansainvälistyminen, väestön ikääntyminen ja digitalisaatio vaativat kaupunkia tehostamaan toimintaansa. Tulevaisuuden kaupungin pitää olla kestävä ja tehokas, palveluiltaan älykäs sekä käyttäjille viihtyisä ja monimuotoinen.

Seuraavan 35 vuoden aikana Helsingin seudun ennustetaan kasvavan noin 600 000 asukkaalla, jolloin koko kaupunkiseudun väestömäärä lähestyisi jo kahta miljoonaa. Helsingin seudulla on tuolloin yli miljoona työpaikkaa ja siellä asuu noin kolmasosa suomalaisista. Prosentin vuotuisella väestönkasvulla vantaalaisiakin on vuonna 2030 lähes 35 000 nykyistä enemmän. Kestävän kasvun kannalta olennaista on, minkälaiseksi uusien asukkaiden ja työntekijöiden liikkumiskäyttäytyminen muodostuu.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) suuntaa seudullista liikennepoliittikkaa ja kehittää liikennejärjestelmää tavoitteena ohjata väestön kasvusta johtuva liikkumistarpeen lisääntyminen joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla tiivistetään kaupunkirakennetta. Keskeisimpiä keinoja ovat rakentamisen keskittäminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen ja liikenteen solmukohtiin sekä täydennysrakentamisen suosiminen. Tämä tukee kestävästä liikkumisesta sekä vähentää tieliikenteen kasvupaineita ja parantaa siten elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta.

Vantaan maankäytön kehityskuvan ja yleiskaavan tavoitteissa varaudutaan tulevaisuuden haasteisiin. Vantaan kaupungin rakenne muodostuu tulevaisuudessa alueellisten keskuksien ja niitä tukevien yhdyskuntien kautta. Vantaalainen kaupunkimalli rakentuu näistä monitoimisista yhdyskunnista, hyvästä viheralueverkostosta ja toimivasta joukkoliikennejärjestelmästä, jossa raideliikenteen osuus on merkittävä. Myös kaupan ja työpaikkojen keskittymät ovat osa yhdyskuntarakennetta.

Liikennesuunnittelun haasteena on vastata tulevaisuuden kehitykseen, jossa tilasta ja resursseista kamppailu on kovaa. Tämä johtaa siihen, että liikennesuunnittelun valintoja on priorisoitava kaupungin ja sen asukkaiden näkökulmasta. Esimerkiksi keskustassa tilan varaaminen liikkumiselle vähentää muun maankäytön määrää ja tekee alueesta tehottomasti rakentuneen. Kansallisten ja seudullisten tavoitteiden mukaan Vantaallakin halutaan varmistaa tiivis ja tehokas maankäyttö siellä, missä sille on parhaat olosuhteet.



1.2 Liikennepoliittisen ohjelman liittyminen kaupunkia koskeviin linjauksiin

Vantaan liikennesuunnittelun visio perustuu valtakunnallisiin ja seudullisiin linjauksiin sekä Vantaan kaupungin poliittiseen tahtotilaan. Visio toimii strategisten ohjelmien, Arkkitehtuuriohjelman (APOLI) ja Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työn rinnalla. Liikennesuunnittelun visio ja tavoitteet konkretisoivat osaltaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa (HLJ) sovit-
tuja seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjauksia.

Uudessa arkkitehtuuriohjelmassa kaupungin suunnittelua ja rakentamista lähestytään ihmisten ja yhteisöjen, kaupunkiraken-
tamisen sekä luonnon ja kulttuurin näkökulmasta. Tavoitteet ja toimet tukevat kaupungin vision toteutumista ja kohdistuvat
keskustoihin, työpaikkojen ja kaupan ympäristöihin, julkisiin rakennuksiin, asuntoalueille, liikkumisen ympäristöihin sekä viher-
alueille. Jotta Vantaa ei tuntuisi vain liikennejärjestelmien verkostolta tai läpikulkupaikalta, kaupungissa huolehditaan myös
siitä, että käveleminen, hiihtäminen ja pyöräily on sujuvaa ja kiinnostavaa.

Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työssä on määritelty neljä kaupunkikehittämisen painopistettä. Painopisteiden suuntaamiseksi
työssä on tunnistettu joukkoliikennekaupungin rakenne ja vyöhykkeet, joissa liikkuminen voi tukeutua kestäviin kulkumuotoi-
hin. Työn tarkoituksena on tukea suunnittelua ohjaamaan kasvu keskustoihin ja vahvoille joukkoliikennevyöhykkeille kehittyvän
joukkoliikenteen runkolinjaston ääreen.

Kaupungin omissa maankäytön ja kaavoituksen linjauksissa tavoitteena on edistää kaupungin arvojen mukaista kestävästä kehi-
tystä ja toteuttaa kaupunkitasoisessa strategiassa asetettuja tavoitteita ja toimenpiteitä. Kestävän liikkumisen ja maankäytön
tavoitteita tukemaan on laadittu kulkumuotokohtaisia poliittisia ohjelmia ja selvityksiä (mm. esteettömyys, pyöräily, joukkoli-
kenne ja pysäköinti). Kulkumuodottaiset ohjelmat linjaavat tarkempaa suunnittelua kulkumuotojen erityispiirteistä lähtien.
Liikennepoliittisen ohjelman tarkoituksena on koota liikkumisen eri osa-alueiden tavoitteita yhteen ja luoda niistä Vantaalle yksi
liikennepoliittinen suunta ja työkalu kaupungin liikennesuunnitteluun.

VISIO

Liikenne Vantaalla on turvallista sekä sosiaalisesti, ympäristöllisesti ja taloudellisesti kestävää. Liikennesuunnittelu tukee maankäytön kehittämistavoitteita ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

TAVOITTEET

Saavutettavuus
&
elinvoimaisuus

Turvallisuus
&
terveellisyys

Liikkumisalueet
&
liikenneverkot

Avoimuus
&
tehokkuus

TOIMINTALINJAUKSET

LIKKUMIS- ALUEET



KESKUKSET



KESTÄVÄ
LIKKUMINEN



PIENTALO-
VALTAISET
ALUEET



VIRKISTYS- JA
HAJA-
ASUTUSALUEET



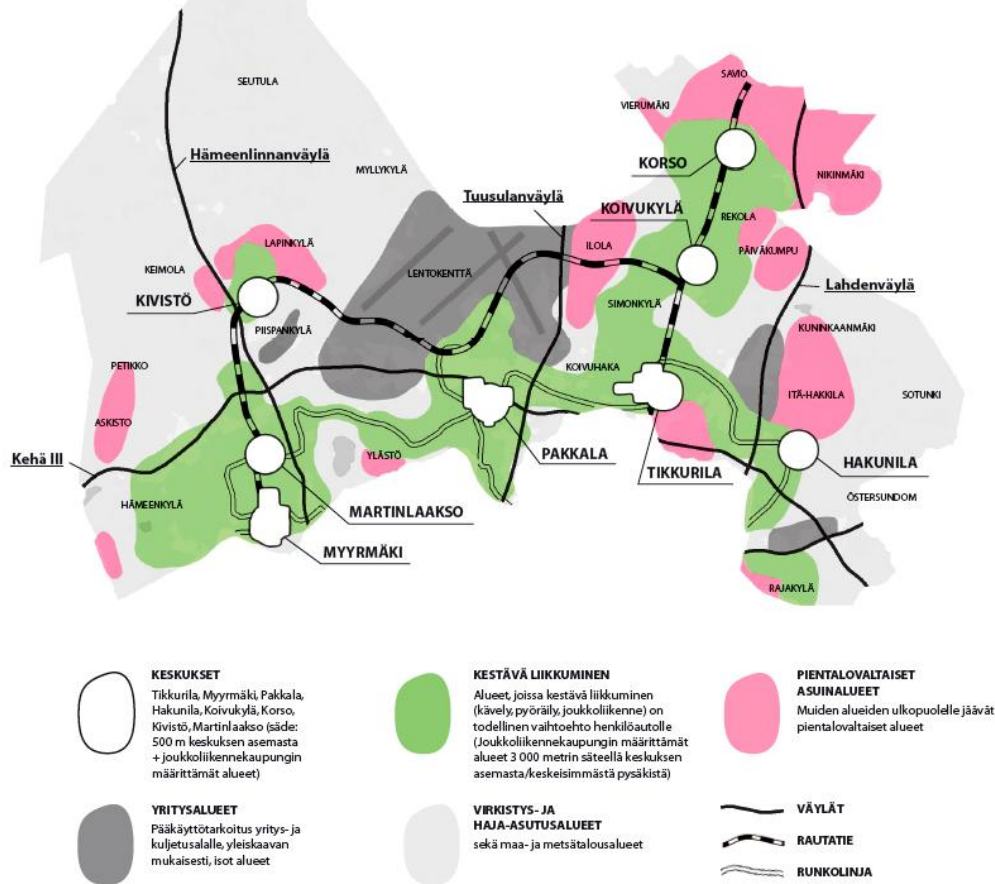
YRITYSALUEET

1.3 Liikennepoliittisen ohjelman rakenne

Kaupungin liikennesuunnittelua ohjaavien tavoitteiden määrittelyä ohjaa liikennesuunnitteluyksikön visio. Visio asettaa liikennesuunnittelulle pitkän aikavälin tähtäimen, jota kohti liikennepoliittisilla tavoitteilla ja toimilla pyritään. Visiossa määritellään liikenteen tavoitetilanne sekä liikennesuunnittelun keskeiset painopisteet. Vision pohjalta on määritelty liikennepoliittiset tavoittealueet (4 kpl) ja tavoitteet. Tavoitteista on johdettu toimintalinjaukset, jotka konkretisoivat vision ja tavoitteiden viemistä käytäntöön liikennesuunnittelussa.

2. Liikkumisalueet ja suunnitteluperiaatteet

VANTAAN LIKKUMISALUEET



2.1 Liikkumisalueet ohjelman lähtökohtana

Vantaalla on keskusmaisia alueita, viherympäristöjä, selkeitä teollisuus- ja yritysalueita sekä pientalo- ja haja-asutusalueita. Liikennesuunnittelussa on otettava huomioon näiden alueiden ominaispiirteet: esimerkiksi keskusta-alueilla on oltava parempi liikenteen palvelutaso kuin haja-asutusalueilla, sillä keskuksissa liikkuja on enemmän. Toisaalta teollisuus- ja yritysalueilla korostuvat moottoriajoneuvoliikenteen sujuvat yhteydet, kun taas virkistysalueille olennaisinta on, että huolehditaan niiden saavutettavuudesta ja pysäköintimahdollisuuksista.

Vantaa on jaettu viiteen eri liikkumisalueeseen, jotta pystyttäisiin paremmin kuvaamaan erilaisia liikkumisolosuhteita. Alueiden rajaaminen on perustunut joukkoliikennekaupunkityössä tehtyihin määrittelyihin eli kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyyn, asemakaavoitukseen, alueiden rakennustehokkuuteen sekä keskeisten työpaikka-alueiden ja toimintojen sijoittumiseen.

Alueet ovat keskukset, kestävän liikkumisen alueet, pientalovaltaiset asuinalueet, yritysalueet sekä virkistys- ja haja-asutusalueet. Alueiden määritelmät ja niiden sijainti on esitetty viereisessä kuvassa.

KOKO KAUPUNGIN ALUEELLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Pysäköinti järjestetään tonttikohtaisesti tai keskitetysti esim. pysäköintilaitoksissa
- ◆ Lyhytaikaista asiointi- ja vieraspysäköintiä voidaan tarjota kaduilla
- ◆ Ajonopeuksien rajoittamista tukevat toimenpiteet



Jalankulku

Pyöräily

Joukkoliikenne,
jakelu- ja huoltoajo

Henkilö-
auto

2.2 Keskukset

Keskusta-alueet ovat intensiivisen ja monipuolisen maankäytön alueita, joissa kestävien liikkumismuotojen palvelutaso ja kilpailukyky henkilöautoon verrattuna ovat hyviä. Vyöhykkeellä on selkeästi Vantaan keskiarvoa enemmän asukkaita, työpaikkoja sekä kaupallisia palveluita. Keskustavyöhykkeen säde on 500 metriä, mikä lyhyiden etäisyyksien ansiosta suosii kävelymatkoja. Keskusta-alueita ovat Tikkurila ja Myyrmäki sekä kuusi alakeskusta: Pakkala, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö ja Martinlaakso.

Tavoitteena on, että keskusta-alueilla kävely on houkuttelevaa, ympäristö viihtyisä ja palvelutarjonta kattava. Keskustoihin luodaan viihtyisät puitteet oleskelulle ja ajanvietolle. Ne eroavat ympäristöstään myös liikkumiskäyttäytymisen osalta: kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö on keskustoissa merkittävästi muita alueita tyypillisempää.

Joukkoliikenteen palvelutarjonta on erinomainen. Joukkoliikenteen osalta keskeisintä ovat esteettömät ja laadukkaat pysäkit ja yhteydet asemille sekä asemien opastus. Keskusta-alueilla on huolehdittu laadukkaasta pyöräpysäköinnistä ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden. Alue on rauhoitettu nopealta pyöräilyltä. Pyöräilyn pääreitit eivät mene keskusta-alueen läpi, mutta yhteydet pyöräilyn pää- ja muille reiteille on varmistettava ja opastettava laadukkaasti. Viihtyisät keskustat toimivat jalankulkijoiden ehdoilla, mutta samalla on myös varmistettava välttämätön huolto- ja ajoneuvoliikenne.

Keskustan tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Henkilöautoilun osalta keskusta-alueiden liikennettä tulee rauhoittaa ja sen nopeutta laskea. Henkilöauto ei ole ensisijainen vaihtoehto liikkumiselle, mikä perustuu niukkaan katutilaan ja viihtyisien keskusta-alueiden luomiseen.

KESKUSTA-ALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Kävelijä ensin: tilaa oleskeluun ja kävelyyn
- ◆ Huolehditaan ympäristön viihtyisyydestä (valaistus, kasvillisuus, katutaide)
- ◆ Laadukkaat yhteydet alueelle (joukkoliikenne, pyörä, auto)
- ◆ Joukkoliikenteen asemat, terminaalit ja vaihtopisteet ovat laadukkaita
- ◆ Citylogistiikasta huolehditaan
- ◆ Huoltoajo turvattava

Joukkoliikenne, pyöräily, kävely

Henkilöauto

Jakelu- ja
huoltoajot



2.3 Kestävän liikkumisen alueet

Kestävän liikkumisen alueet koostuvat joukkoliikennekaupunkityössä määritellyistä vahvoista joukkoliikennevyöhykkeistä, jotka ovat 3 km:n säteellä joukkoliikennekaupunkityössä määritettyjen keskusten ytimien (asemien) ympärillä. Tällöin alueen sisällä matkat ovat käveltävissä ja pyöräiltävissä. Vahvan joukkoliikennevyöhykkeen perustana ovat lyhyet joukkoliikenteen vuorovälit eri vuorokauden aikoina ja viikonpäivinä, lyhyet etäisyydet pysäkeille sekä seudun keskuksien hyvä saavutettavuus. Asukkaiden päivittäinen matkaketju on sujuva ja luotettava: päivittäispalvelut ovat lähellä ja kestäväillä liikennemuodoilla hyvin saavutettavissa.

Kestävän liikkumisen alueilla tavoitteena on, että kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tarjoavat todellisen vaihtoehdon henkilöautolle. Alueella tarjotaan sujuvat, laadukkaat ja kilpailukykyiset yhteydet joukkoliikenteen runkoyhteyksien ja pyöräilyn pääreittien pohjalta. Joukkoliikenteen vuoroväli on tiheä ja pysäkkien palvelutaso korkea. Pyöräilyn pääreitit ovat laadukkaita. Laatutekijöinä ovat reittien suoruus, jatkuvuus ja mukavuus. Nämä syntyvät oikeanlaisesta mitoituksesta, suorista ajolinjoista, hyvästä opastuksesta ja erottelusta. Runkoyhteyksien lisäksi huolehditaan niiden hyvästä saavutettavuudesta muulta verkolta.

Kävely on olennainen osa kaikkia tehtyjä matkoja. Esteettömillä kävely-yhteyksillä ja reiteillä on suuri merkitys matkaketjun sujuvuuteen. Palveluiden ja eri toimintojen äärellä kaduilla on liikenteellisen roolin lisäksi myös merkittävä toiminnallinen sekä sosiaalinen rooli, mikä korostaa vaatimuksia reittien mielenkiintoisuudelle ja miellyttävyydelle. Kestävän liikkumisen alueen alakeskukset luovat paikkoja oleskeluun.

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN ALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Laadukkaat joukkoliikenteen ja pyöräilyn runkoyhteydet
- ◆ Laadukkaat kestävien liikkumismuotojen liittyntäyhteydet keskukseen
- ◆ Sisäinen liikkuminen houkuttelevaa: lyhyet etäisyydet lähipalveluihin



Kävely, pyöräily

Joukkoliikenne,
Henkilöauto

Jakelu- ja
huoltoajo

2.4 Pientalovaltaiset asuinalueet

Pientalovaltaiset asuinalueet sijoittuvat määriteltyjen keskusta-alueiden tai ensisijaisten kestävä liikumisen alueiden ulkopuolelle. Alueet ovat suhteellisen tiiviisti rakennettuja ja alueilta on yhteydet keskeisiin lähipalveluihin ja joukkoliikenneasemille. Alueilta on järjestetty liityntäyhteydet keskuksiin tai joukkoliikenteen solmupisteisiin, jotta niiltä pääsee sujuvasti ja turvallisesti liikkumaan niin alueen sisällä kuin Vantaan omiin aluekeskuksiin.

Pientalovaltaisilla asuinalueilla turvallinen liikkuminen varmistetaan sopeuttamalla ajonopeudet ympäristöön. Lähipalveluista koulut, päiväkodit ja päivittäistavarakaupat ovat joukkoliikenne- tai pyörämatkan päässä. Alueet muodostavat omia keskittymiä ja toimivat pienemmässä mittakaavassa keskusta-alueisiin verrattuna.

PIENTALOVALTAISILLA ASUINALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Turvallisten kävely- ja pyöräyhteyksien varmistaminen lähipalveluihin
- ◆ Ympäristöolosuhteisiin sovitettut ajonopeudet
- ◆ Sujuvat joukkoliikenteen tai pyöräilyn yhteydet lähipalveluihin ja liityntäyhteydet solmupisteisiin



2.5 Haja-asutus- ja virkistysalueet

Haja-asutusalueilla maankäyttö on harvaa ja etäisyydet Vantaan eri aluekeskuksiin ovat suhteellisen pitkiä. Alueilta on järjestetty yhteydet keskeisiin palveluihin, kuten lähikauppaan ja kouluun. Yhteys ei kuitenkaan ole palvelutasoltaan yhtä laadukas kuin alueilla, joissa asutusta ja liikkumistarvetta on enemmän. Uuden maankäytön kohdistaminen haja-asutusalueille ei ole kestävä kehityksen ja liikennejärjestelmän tehokkuuden kannalta suotavaa.

Vantaalla on monia hienoja virkistysalueita, joiden ominaispiirteet tulee huomioida myös liikenteen suunnittelussa. Liikenteen järjestämisen näkökulmasta virkistysalueiden haasteena on niiden sijoittuminen: asutus ja muut toiminnot ovat kaukana, jolloin välimatkat kasvavat ja kustannustehokas liikennöinti on vaikeaa. Liikenteen suunnittelussa on huomioitava kulkuyhteydet virkistysalueille myös pyörällä ja joukkoliikenteellä. Pysäköinnin osalta haasteena on pysäköintipaikkojen vaihteleva käyttöaste. Ruuhka-aikoina kesäpäivisin pysäköintipaikkoja tarvitaan paljon, kun taas muulloin paikat ovat pääosin tyhjiä.

Työssä on tunnistettu keskeisimpiä viheralueita, joita käytetään ulkoiluun, retkeilyyn, uimiseen ja muuhun luonnossa tapahtuvaan virkistytymiseen. Ne ovat Kuusijärvi, Sipoonkorpi ja Petikko.

HAJA-ASUTUS- JA VIRKISTYSALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Joukkoliikenneyhteys tärkeimmille virkistysalueille
- ◆ Virkistysalueiden pysäköinnin hallinta
- ◆ Liikennealueiden tekninen ja kunnossapitostandardi on muita alueita vaatimattomampi
- ◆ Pyöräpysäköinti keskeisillä pysäkeillä

An aerial photograph of the Helsinki Airport terminal and its surrounding parking areas. The terminal building is a large, modern structure with a glass facade and a central dome. It is surrounded by several large parking lots filled with cars. The airport tarmac and runways are visible in the background, along with some smaller buildings and greenery.

Joukkoliikenne, Henkilöauto,
Jakelu- ja huoltoajo

Pyöräily

Jalan-
kulk

2.6 Yritysalueet

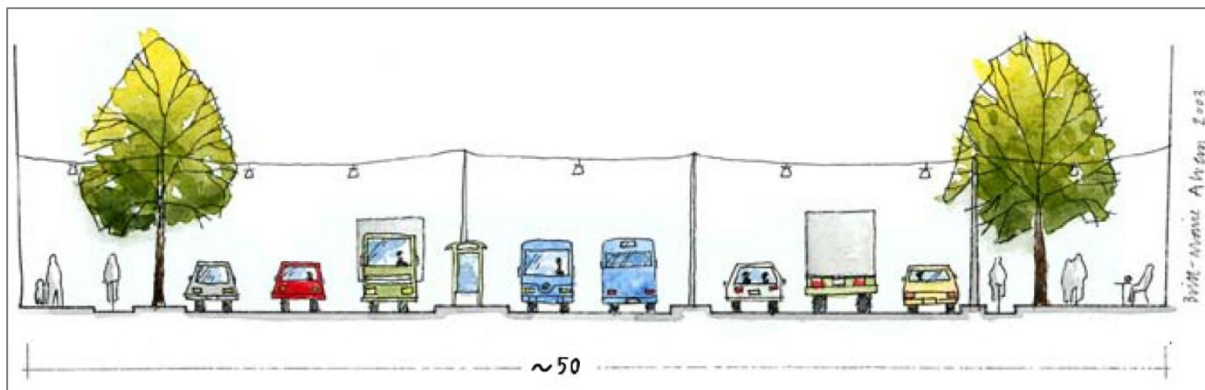
Yritysalueet koostuvat keskeisimmistä logistiikan ja elinkeinoelämän keskittymistä. Vantaan logistinen sijainti on erinomainen: lentokenttä, valtaväylät ja radat linkittävät kaupungin laajaan elinkeinoelämään. Lisäksi Vuosaaren satama on lähellä. Lentokenttä ja sen ympäristön yritystoiminta on Vantaalle erittäin tärkeää, mutta aiheuttaa myös haasteita muun muassa meluntorjunnan kannalta. Yritysalueet onkin useimmiten sijoitettu lentomelualueille, jolloin ne ovat suhteellisen hajallaan ja erossa muusta maankäytöstä.

Yritysalueiden liikenne syntyy tavaroiden ja työntekijöiden liikkumisesta. Liikenteen tulee olla sujuvaa ja matka-aikojen luotettavia vastatakseen elinkeinoelämän kuljetuksien tarpeisiin. Sujuvien pääväylien lisäksi ajantasainen opastaminen ja turvalliset ajoväylät takaavat kuljetuksien onnistumisen. Kuljetuksissa on myös tavalliseen ajoneuvoliikenteeseen verrattuna enemmän riskejä suurten kuormien ja vaarallisten aineiden kuljettamisen vuoksi. Raskaan liikenteen kaluston pysäköinti vaatii tilaa. Myös työntekijöiden liikkuminen kodin ja työpaikan välillä vaatii sujuvia yhteyksiä niin joukkoliikenteeltä, henkilöautolta kuin pyöräliikenteeltä.

YRITYSALUEILLA KOROSTUVAT SUUNNITTELUPERIAATTEET:

- ◆ Yritysalueiden on oltava saavutettavissa eri kulkutavoin
- ◆ Katutilan mitoitus raskas liikenne huomioiden
- ◆ Sujuvat autoliikenteen pääväylät ja yhteydet pääliikenneverkkoon
- ◆ Ajantasainen opastus kuljetusten ja työmatkaliikenteen pääreiteille
- ◆ Pysäköinnin riittävyys
- ◆ Kaupunki on aktiivisesti mukana tontin sisäisen liikenteen suunnittelussa

3. Liikennepoliittiset tavoitealueet ja tavoitteet



Esimerkki "täydellisestä pääkadusta", jossa eri liikummis-
muotojen ei tarvitse kilpailla tilasta. "Ideaalitapauksessa" katujen
leveys olisi noin 50 metriä. Vantaan pääkadut ovat huomattavasti
kapeampia, joten katutilankäytössä joudutaan teke-
mään valintoja. Lähde: Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

3.1 Tavoitealueet ja niiden tausta

Liikennesuunnittelun visio konkretisoidaan tavoitteilla.

Vision pohjalta määriteltiin neljä tavoitealuetta:

- saavutettavuus ja elinvoimaisuus
- turvallisuus ja terveellisyys
- liikkumisaalueet ja liikenneverkot
- avoimuus ja tehokkuus.

Liikennepoliittisen ohjelman tarkoitus on tavoitealueiden avulla kuvata, miten liikennettä suunnitellaan ja eri kulkumuotoja priorisoidaan niin, että liikennesuunnittelun visio toteutuu. Kaikki kulkumuodot ovat tarpeellisia, mutta ne painottuvat liikkumisaalueittain eri tavoin. Vantaa tavoittelee tiivistä ja tehokasta maankäyttöä. Liikennesuunnittelun näkökulmasta tiiviys edellyttää kulkumuotojen priorisointia.

Tiiviissä kaupunkiympäristössä kaikille kulkumuodoille ei ole annettavissa niiden tarvitsemaa tilaa. Hyvä esimerkki on viereisen sivun kuvassa esitetty ”täydellinen pääkatu”, jonka leveys on noin 50 metriä. Tällaista katutilaa ei yleensä ole käytettävissä, esimerkiksi keskustassa tällaisen tilan varaaminen liikkumiselle vähentää merkittävästi muun maankäytön määrää ja tekee alueesta tehottomasti rakentuneen. Tilanpuutteen vuoksi suunnittelussa joudutaan tekemään valintoja. Näitä valintoja ohjataan Vantaan liikennepoliittisella ohjelmalla ja sen tavoitteilla.

Saavutettavuus ja elinvoimaisuus

- Matkaketjut ovat sujuvia ja matka-ajat luotettavia
- Eri väestöryhmät huomioidaan suunnittelussa
- Liikennejärjestelmä tukee kaupungin elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä

Liikkumisalueet ja liikenneverkot

- Erityyppisillä liikkumisalueilla on erilaiset suunnitteluperiaatteet
- Kaikille kulkumuodoille määritellään kehittämistavoitteet ja tavoiteliikenneverkot
- Liikkumisen hinnoittelulla ja kunnossapidon priorisoinnilla ohjataan liikkumiskäyttäytymistä

Turvallisuus ja terveellisyys

- Liikenneturvallisuus paranee ja liikkumisympäristöt koetaan turvallisiksi
- Liikenteen terveys- ja ympäristöhaitat vähenevät
- Jalankulun ja pyöräilyn edistämisellä lisätään myönteisiä terveysvaikutuksia

Avoimuus ja tehokkuus

- Liikennejärjestelmää kehitetään läpinäkyvästi ja pitkäjänteisesti
- Tavoitteiden toteutumista ja vaikutuksia seurataan
- Tilan, luonnonvarojen ja resurssien käyttö on tehokasta ja ennakoitavaa.

3.2 Liikennepoliittiset tavoitteet ja toimintalinjaukset

Yhteisesti määritellyt tavoitteet auttavat kaupunkia suuntaamaan voimansa keskitetysti ja rajalliset resurssit huomioon ottaen toteuttamaan yhteistä visiota. Tavoitteet on laadittu ohjamaan liikennesuunnittelua pitkällä aikavälillä (> 10 vuotta). Tavoitteita tarkentavat toimintalinjaukset ohjaavat toimintaa konkreettisesti. Jatkuvalla seurannalla varmistutaan siitä, että ohjaavat toimenpiteet toteuttavat liikennesuunnittelun tavoitteita.



Toimintalinjaukset

Saavutettavuus ja elinvoimaisuus

- ◆ Parannetaan Joukkoliikennekaupunki-työssä määriteltyjen joukkoliikenteen runkoyhteyksien toimintaedellytyksiä
- ◆ Kehitetään asuinalueiden keskeisten pysäkkien laatutasoa ja yhteyksiä
- ◆ Seurataan "Liikkuminen palveluna" (MaaS) –kehitysohjelmia ja määritetään kaupungin toimintalinja tähän toimintaan
- ◆ Seurataan uusien liikennemuotojen kehitystä ja luodaan edellytyksiä niiden käyttöönottamiseksi
- ◆ Tutkitaan kaupunkipyöräkokeilua
- ◆ Laaditaan raskaiden ajoneuvojen pysäköintiselvitys ja periaatteet paikkojen järjestämiseksi
- ◆ Nimetään liikenteellisesti merkittävien työmaiden hallintaan henkilö, joka vastaa väliaikaisten kulkureittien suunnittelusta ja laadusta, rakentamisen koordinoinnista ja työnaikaisesta opastuksesta

3.3 Saavutettavuus ja elinvoimaisuus

Alueen sijainti ja sen liikenneyhteydet ovat keskeisiä alueiden kehitykseen vaikuttavia tekijöitä. Elinvoimainen ja kestävä kaupunki syntyy, kun liikkuminen eri alueilla ja niiden välillä on sujuvaa ja helppoa. Saavutettavuudella pyritään varmistamaan liikkumisen helppous eri väestöryhmille ja eri liikennejärjestelmän osien mutkaton yhteistyö. Erityisesti tavoitellaan sujuvia matkaketjuja ja luotettavia matka-aikoja.

Saavutettavuutta parannetaan erityisesti lyhentämällä kestävien liikkumismuotojen matka-aikaa laadukkaiden joukkoliikenteen ja pyöräilyn runkoyhteyksien avulla. Runkoyhteyksien lisäksi kehitetään sitä tukevaa liityntäliikennettä. Matka-ajan luotettavuutta voidaan parantaa esimerkiksi älyliikenteen keinoin ja Vantaalla halutaankin seurata aktiivisesti älyliikenteen kehitystä ja olla mukana älyliikenteen ratkaisuiden hyödyntämisessä.

Toimintalinjaukset

Turvallisuus ja terveellisyys

- ◆ Liikenneturvallisuutta kehitetään pienillä toimenpiteillä erityisesti koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä kävely- ja pyöräilyreittien jatkuvuuspuutteiden osalta
- ◆ Varaudutaan terminaalien suunnittelussa ja toteutuksessa sähköbussien lataukseen sekä edistetään sähköautojen latausmahdollisuuksia yleisillä pysäköintialueilla
- ◆ Parannetaan pyöräilyn runkoreittejä (1 reitti/vuosi)
- ◆ Mopoilu siirretään pääsääntöisesti pois pyöräteiltä
- ◆ Kehitetään tärkeimpien virkistysalueiden joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteyksiä sekä pysäköintiä

3.4 Turvallisuus ja terveellisyys

Turvallisuus on perusarvo. Liikenteessä tapahtuvat onnettomuudet ja omaisuusvahingot heikentävät asukkaiden hyvinvointia ja lisäävät kaupungin kustannuksia. Liikennejärjestelmän hyvällä suunnittelulla voidaan vähentää huomattavasti liikenneonnettomuuksien riskiä. Täysin riskitöntä liikenneympäristöä ei kuitenkaan voida kokonaisuutena taata hyvälläkään suunnittelulla, vaan myös liikkujat itse ovat velvollisia vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen.

Liikenneturvallisuuden kehitystä seurataan vuosittain. Vantaalla on vuosittain tapahtunut yli 200 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joissa on kuollut keskimäärin noin 3 henkilöä. Onnettomuusluvut osoittavat, että kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on vähentynyt samaan aikaan kun autojen määrä on lisääntynyt.

Liikennejärjestelmä mahdollistaa asukkaiden ja tavaroiden liikkumisen, mutta samalla se aiheuttaa ympäristöönsä ja ihmisille melu-, päästö- ja terveyshaittoja sekä estevaikutuksia. Vantaan kaupunki on omalla ympäristöpolitiikallaan sitoutunut kehittämään kestäväää kaupunkia. Liikennepoliittisen ohjelman tavoitteena onkin edistää liikenneympäristön terveellisyttä ja viihtyisyyttä ja samalla vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Keskeisimpiä toimia ovat melutorjunnan kehittäminen, ajonopeuksien hillintä ja ympäristöystävällisten kulkuvälineiden käytön edistäminen.

Toimintalinjaukset
Liikkumisalueet ja liikenneverkot

- ◆ Laaditaan kaikille kulkumuodoille tavoiteverkot ja korjataan yhteyspuutteet
- ◆ Määritetään keskustojen liikennejärjestelmän tavoitetila
- ◆ Seurataan pysäköintinormien ajantasaisuutta
 - Keskusta-alueiden asuntorakentamisen pysäköintinormikokeilun seurannan perusteella päätetään asuntorakentamisen pysäköintinormit vuoden 2018 lopulla
 - Seudullisen työpaikka-alueiden auto- ja pyöräpaikkamäärien laskentaohjeen soveltuvuutta Vantaalle tutkitaan
- ◆ Keskusta-alueille laaditaan autopysäköinnin kokonaissuunnitelmat ja päätetään vastuutahot
- ◆ Laaditaan erilaisille pyöräpaikoille määritelmät ja päätetään pyöräpaikkanormit
- ◆ Päivitetään erikoiskuljetusreittien suunnitelma

3.5 Liikkumisalueet ja liikenneverkot

Liikkumisella on eri alueilla erilaiset tarpeet mm. reittien nopeudelle ja suhteelle ympäröivään maankäyttöön. Vantaan eri liikkumisalueilla noudatetaan niille sovitettuja suunnitteluperiaatteita. Liikkumisalueilla priorisoidaan ja tunnistetaan eri kulkumuotojen kehittämistavoitteet ja tavoiteliikenneverkot. Esimerkiksi pyöräilyn laatukäytävillä on alueen läpi kulkevaa pitkämatkaista, nopeaa pyöräilyä, kun taas kävelypainotteisilla alueilla pyöräilyn nopeus täytyy sovittaa kävelijöiden rytmiin. Suunnittelussa on huomioitava alueiden ominaispiirteiden lisäksi alueen sisäinen liikenne sekä alueelle saapuva että sieltä poistuva liikenne sekä niiden erilaiset tarpeet.

Tiivistyvät kaupunkitilat edellyttävät tehokkaita katutilan käyttöperiaatteita ja pysäköintiratkaisuja. Tilanpuutteen, rajallisten resurssien ja kestävyysnäkökulmasta kaikkien kulkumuotojen olosuhteita ei voida parantaa kaikilla alueilla samanaikaisesti. Priorisoinnilla ja alueiden ominaispiirteiden tunnistamisella luodaan taloudellisesti kestävästi laadukasta liikenneympäristöä asukkaille.

Liikkumiskäyttäytymistä voidaan ohjata liikkumisen hinnoittelulla ja kunnossapidon priorisoinnilla. Esimerkiksi pysäköintipaikkamaksut ja joukkoliikenteen lippuhinnat vaikuttavat kulkumuodon houkuttelevuuteen ja sitä kautta ohjaavat ihmisten liikkumiseen. Rakentamisen ja kunnossapidon priorisoinnilla pyritään edistämään kestäviä liikennemuotoja ja niiden ympärivuotista käyttöä.

Toimintalinjaukset
Avoimuus ja tehokkuus

- ◆ Laaditaan liikenneverkon ja -järjestelmän 10-vuotiskauden kehittämissuunnitelma
- ◆ Kehitetään liikennejärjestelmää pienin kustannustehokkain toimenpitein
- ◆ Pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskustoissa ja asemien ympäristöissä ja pysäköintimaksun keräämisen järjestämistä päätetään
- ◆ Tuotetaan ajantasaista tietoa liikenteestä ja liikennesuunnittelusta

3.6 Avoimuus ja tehokkuus

Liikennejärjestelmää kehitetään läpinäkyvästi ja pitkäjänteisesti. Liikenteen tehokkuus edellyttää oikeita kulkuvälineitä oikeissa ympäristöissä. Vantaan liikkumisalueet ja niiden suunnitteluperiaatteet tuovat näkemystä tehokkaaseen ja optimaaliseen liikennesuunnitteluun erilaisten alueiden ja ympäristöjen osalta. Hyvä ohjelmointi takaa sen, että järjestelmä kehittyy harkitusti ja halutulla tavalla sekä mahdollistaa kehittämiskustannusten ennakkoinnin ja niihin varautumisen

Liikennejärjestelmän tehokkuus muodostuu kolmesta komponentista: tila, luonnonvarat ja resurssit. Tehokas tilankäyttö tarkoittaa käytön optimoimista niin ajallisesti kuin rakenteellisen tilan osalta. Luonnonvarojen tehokas käyttö edellyttää toiminnan ohjaamista kestäviin liikennejärjestelyihin ja kestävien arvojen priorisoimista maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa. Resurssitehokkuusajattelu perustuu siihen, että liikkumisen kysyntää ohjataan liikennesuunnittelun tavoitteiden mukaisesti. Liikkumisesta muodostetaan ennen kaikkea palvelu sen käyttäjille..

Tavoitteiden toteutumisen ja niiden vaikutuksien seuranta sekä arviointimenetelmien kehittäminen tuovat sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin ja parantavat mahdollisuuksia torjua liikenteen haittoja ja vahvistaa siitä saatavia hyötyjä. Säännöllinen ja suunniteltu seuranta pitävät liikennepoliittisen työn dynaamisena: seurannan avulla tunnistetaan vaikutukset, niin hyödyt kuin haitatkin, ja näiden avulla voidaan suunnata toimenpiteitä oikein.



11 § **Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohjeen määräaikaisen kokeilun ajalla 1.1.2014 - 31.12.2018 täydennys**

VD/5731/10.02.08.02/2013

HW/LV/JaP

Määräaikainen kokeilu

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 9.12.2013 esityksen pysäköinnin mitoitusohjeen, väh. 1 ap/130 km², määräaikaisesta kokeilusta viiden vuoden (1.1.2014 - 31.12.2018) aikana Tikkurilan, Koivukylän, Korson, Aviapoliksen, Kivistön, Martinlaakson, Myyrmäen, Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden uusissa kerrostalojen asuinrakennuskohteissa.

Kokeilun täydennys

Kokeilupäätöksessä normin käyttöalue rajattiin 1 km:n säteelle ym. asemista. Aluerajaus on johtanut siihen, että mm. Koivukylän aseman 1 km:n säde halkaisee Leinelän keskustan ja jakaa alueen pysäköintinormin kannalta hyvin jyrkästi erilaisten vaatimusten alueisiin. Tämän pohjalta on laadittu täydentävä esitys Leinelän, Louhelan, Hiekkaharjun ja Rekolan asemien ympäristössä käytettäväksi normiksi.

Laskentanormiksi esitetään asuinkerrostaloille vähintään 1 ap/110 km² 0,5 km:n säteellä asemasta. Normi perustuu nykyiseen normiin (1ap/110 km², vähintään 0,7 as/asunto), josta asutosidonnaisuus on poistettu. Tämä johtaa erityisesti pienten asuntojen osalta huomattavasti pienempään autopaikkamäärään. Valitut asuinalueet tukeutuvat hyvään joukkoliikenteeseen, mutta ovat palveluiltaan kuitenkin selvästi vaatimattomampia kuin alkuperäisen kokeilun alueet. Kokeilun täydennys on voimassa saman ajan kuin alkuperäinen kokeilu (vuoden 2018 loppuun) ja se on tarkoitus hyväksyttää kaupunkisuunnittelulautakunnassa.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 11

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.

Liitteet

- Kokeilualuekartat

Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 6.2

Lisätiedot:

liikenneinsinööri Jarmo Pajunen, puh. 09 8392 2630, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

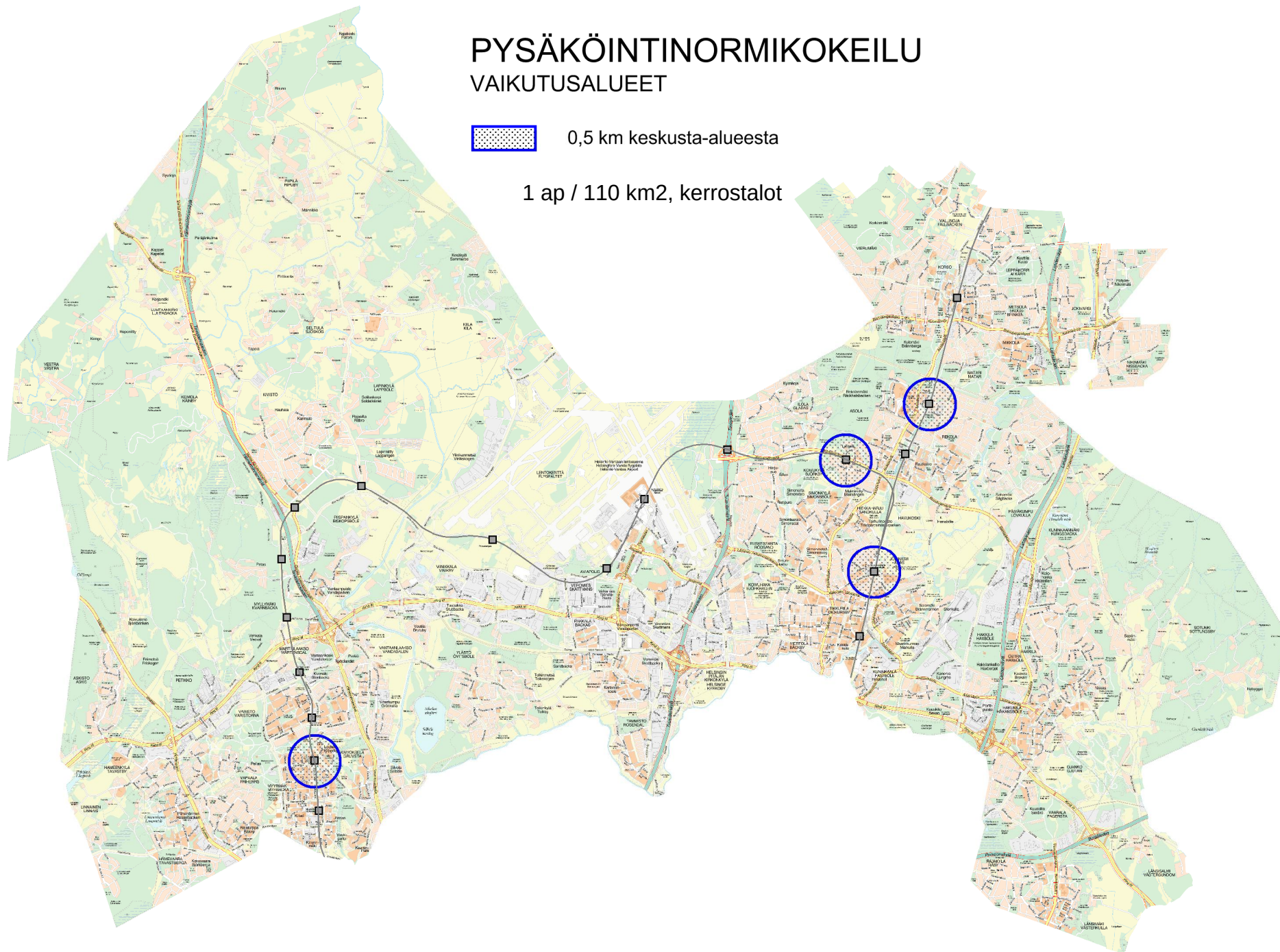
PYSÄKÖINTINORMIKOKEILU

VAIKUTUSALUEET



0,5 km keskusta-alueesta

1 ap / 110 km², kerrostalot



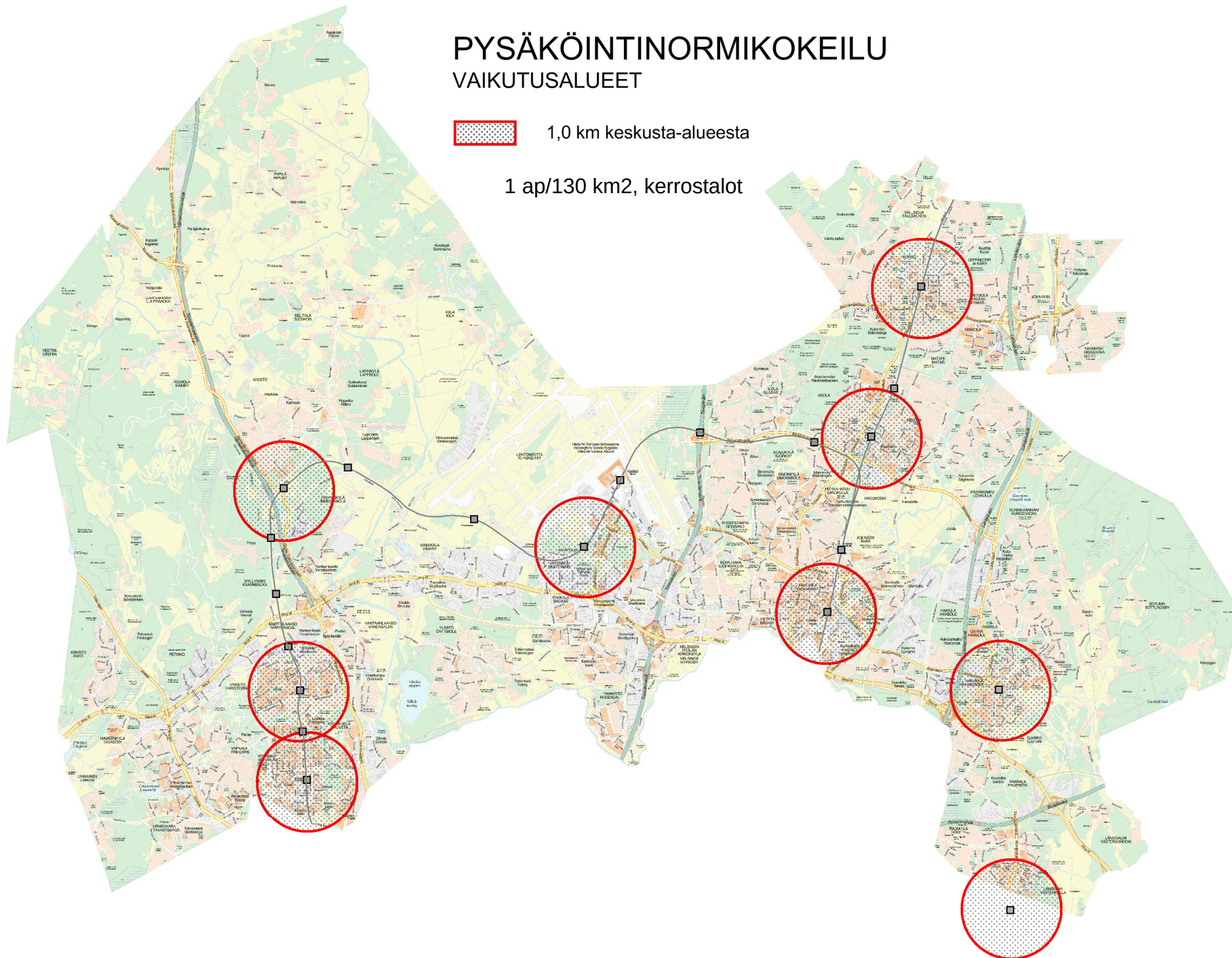
PYSÄKÖINTINORMIKOKEILU

VAIKUTUSALUEET



1,0 km keskusta-alueesta

1 ap/130 km², kerrostalot



PYSÄKÖINTINORMIKOKEILU

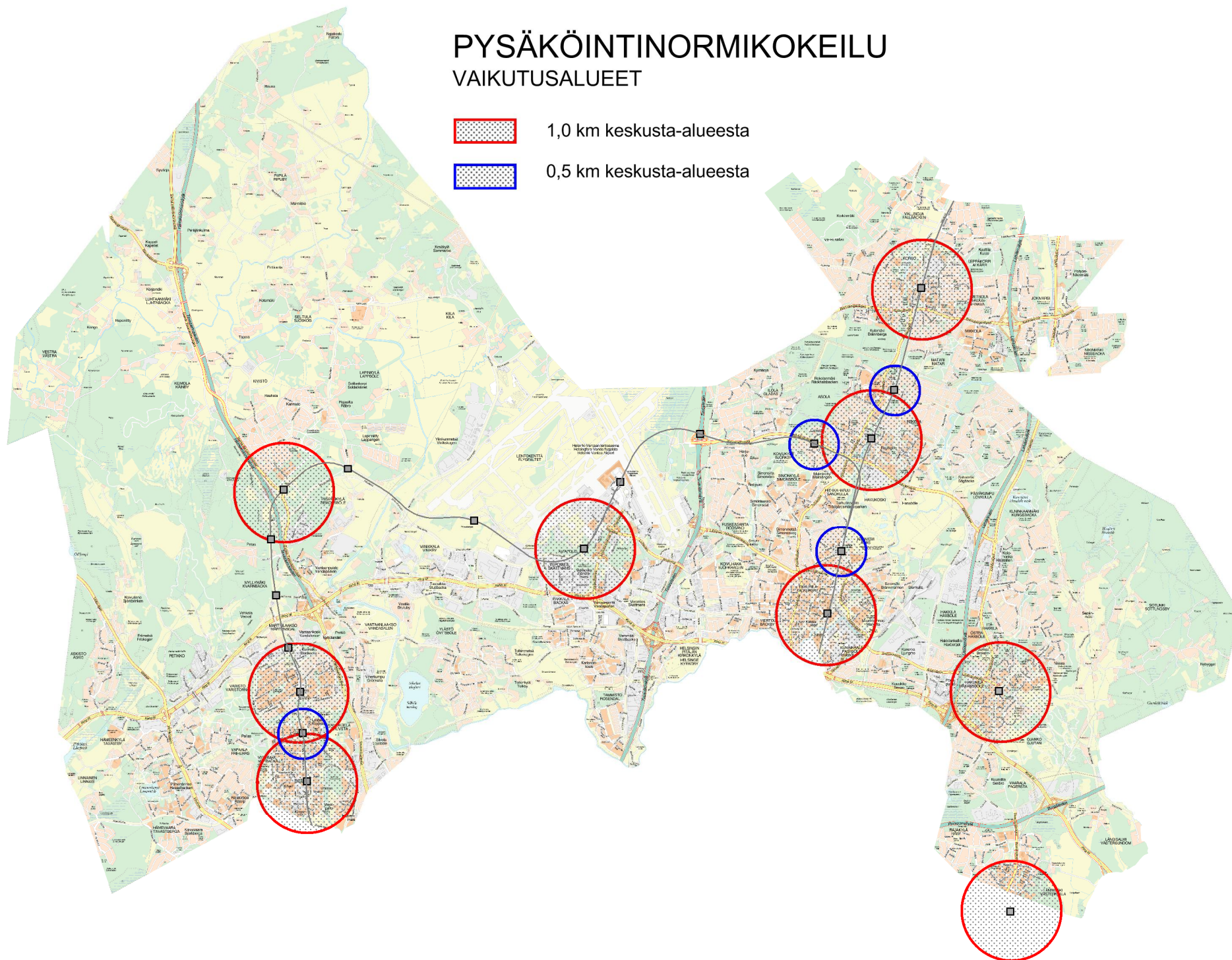
VAIKUTUSALUEET



1,0 km keskusta-alueesta



0,5 km keskusta-alueesta



Kerrostalot

Kaupunkikeskukset

a) Raideliikenteen asemien läheiset alueet (asemalle alle 500m)

1 ap/110 k-m², vähintään 0,7 ap/ asunto

b) Hyvä joukkoliikenteen palvelutason alueille (500-1000m asemalle tai 250 m bussiliikenteen runkolinjan pysäkille)

1 ap/100 k-m², vähintään 0,8 ap/asunto



12 § Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa

VD/1106/10.02.08.02/2016
HW/LV/JaP

Yleiset lähtökohdat

Vantaan nykyiset liike- ja toimistotilojen pysäköinnin mitoitusohjeet ovat vuodelta 1981. Asuinalueiden pysäköinnin mitoitusohjeet ovat vuodelta 2011, minkä lisäksi on vuonna 2013 päätetty asuinrakennusten pysäköinnin lievennetystä kokeilunormista eräiden asemien ympärillä.

Uudistettavilla laskentaperiaatteilla on haluttu toisaalta tukea seudullisia maankäyttö- ja liikennetavoitteita, pitäen kuitenkin lopullinen päätösvalta asiassa kuntien omissa käsissä. Ajankohtaiset maankäytölliset ja liikenteelliset lähtökohdat on esitetty Helsingin seudun 14 kunnan maankäyttösuunnitelmassa (MASU2050), joka pyrkii määrittämään seudullisen maankäytön tahtotilan sekä Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015), joka on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Suunnitelma kuvaa seudun yhteisen tahdon tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä.

Työn tavoitteet ja sisältö

Seudullisella pysäköintipolitiikalla vahvistetaan hyötyjä maksaa -periaatetta seudun pysäköintipolitiikan kehittämisessä, määritellään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille ja uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyä ratkaisuja.

Vantaan kannalta tärkeitä näkökulmia työhön ovat olleet Vantaan erityispiirteet ja painotukset: 1. Pysäköintipaikkojen tarve Vantaalla on suurempi, koska autotiheys on suurempi. 2. Pysäköinnin maksiminormi voi vaikuttaa toimijan ja sitä kautta Vantaan kilpailukykyyn. 3. Vantaalle tullaan myös kauempaa kauppoihin ja työpaikoille. 4. Kulkutapajakauma on autoliikennepainotteisempi ja palveluverkko (mm. kauppakeskukset) keskeneräisempi.

Työ tehtiin Vantaan, Espoon ja Helsingin yhteisenä konsulttityönä, jota ohjasi kuntien virkamiesten ohjausryhmä. Työssä selvitettiin mm. asutuksen, maankäytön ja työpaikkojen sijaintia sekä matkojen määriä, suuntautumista ja pituuksia. Lisäksi haastateltiin sekä elinkeinoelämän että kuntien edustajia. Työn lopputuloksena saatiin auto- ja pyöräpaikkojen mitoitusohje, jossa muuttujina ovat sijainti seudulla, rakennettavan yksikön koko sekä etäisyys kaupunkikeskukseen tai muuhun raskaan raideliikenteen asemaan. Suurin muutos entiseen mitoitukseen tapahtuu autopaikkojen minimivaatimusten pienenemisenä. Asemien läheisyydessä muutos on suurin ja kauempana keskuksista pienempi. Edellä mainituista vantaalaisista painotuksista johtuen Vantaalle ei ohjeessa ole esitetty pysäköinnin maksiminormeja. Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaohje asemakaavoituksessa on tarkoitus hyväksyttää kaupunkisuunnittelulautakunnassa kaavoituksen ohjeeksi.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 12

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.

Liitteet:

- Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa, raportti 31.10.2015
- Laskentaohjeet, tsto- ja liiketilat
- [Linkki PowerPoint -esitykseen](#).

Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 6.2

Lisätiedot:

liikenneinsinööri Jarmo Pajunen, puh. 09 8392 2630, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

31.10.2015

Toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa



Helsingin kaupunki



Vantaa

trafix

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe	3	3. TOIMISTOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT	43
1. LÄHTÖKOHTIA	4	3.1. Tavoitteet	43
1.1. Seudulliset maankäyttö- ja liikennetavoitteet	4	3.2. Yhteiset laskentaperiaatteet	44
1.2. Helsingin seudun yrityskatsaus	11	3.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä	48
1.3. Kaupunkien pysäköintilinjauksia ja selvityksiä	17	4. LIIKETILOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT	52
1.4. Nykyiset laskentaohjeet	20	4.1. Tavoitteet	52
1.5. Työpaikka-alueiden sijoittuminen ja ominaispiirteet	24	4.2. Yhteiset laskentaperiaatteet	53
1.6. Vapaat tilat pääkaupunkiseudulla	29	4.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä	58
2. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSIA	30	LIITE 1: Terminologia	60
2.1. Ennustetut muutokset työpaikkamäärissä	30	LIITE 2: Haastatellut tahot	61
2.2. Työpaikkojen saavutettavuusmuutoksia	35	LIITE 3: Tarkemmin tutkitut työpaikkakohteet	62
2.3. Haastatteluissa ja kyselyissä esille nousseita asioita	37		

Esipuhe

Työ on tehty Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien yhteistyönä. Lisäksi työn ohjausryhmään on kuulunut Helsingin seudun liikenteen (HSL) edustaja.

Työssä on laadittu ohjausryhmän toimesta esitys auto- ja pyöräpaikkojen laskentaperiaatteiksi asemakaavoituksessa koskien toimisto- ja liiketiloja.

Työ alkoi syksyllä 2014 ja ensimmäinen raporttiluonnos valmistui huhtikuussa 2015. Tämän jälkeen luonnosta käsiteltiin kunnissa virkamiestyönä. Raportti valmistui lokakuussa 2015. Laskentaperiaatteiden on tarkoitus toimia perustana, kun kukin kunta tekee omat tarkemmat toimistojen ja liiketilojen laskentaohjeet.

Työn laskentaperiaatteissa on esitetty tietyt vaatimukset täyttävillä alueilla nk. maksimimääräystä sekä toimistoille että liiketiloille. Tällöin autopaikkoja saa toteuttaa enintään laskentaperiaatteessa esitetyn määrän. Vantaa ei kuitenkaan halua alueellaan käyttää maksimimääräystä. Muilta osin ohjausryhmä on yksimielinen työssä esitetyistä laskentaperiaatteista.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet

Juha Hietanen, pj.	Helsinki
Reetta Putkonen	Helsinki
Katariina Baarman	Helsinki
Markku Antinoja	Espoo
Juhani Lehikoinen	Espoo
Leena Viilo	Vantaa
Jarmo Pajunen	Vantaa
Johanna Vilkuna	HSL

Työn tekemisestä ovat vastanneet Juhani Bäckström, Markus Holm ja Mikko Suhonen Trafix Oy:stä.

1. LÄHTÖKOHTIA

1.1. Seudulliset maankäyttö- ja liikennetavoitteet

MAL-visio ja -tavoitteet

Tämän työn kannalta on valmistunut vuoden 2014 lopussa kaksi merkittävää suunnitelmaluonnosta:

- Helsingin seudun 14 kunnan maankäyttösuunnitelma (MA-SU2050), joka pyrkii määrittämään seudullisen maankäytön tahtotilan
- Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015), joka on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Suunnitelma kuvaa seudun yhteisen tahtotilan tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä.

MASU 2050 ja HLJ 2015 töiden lähtökohdaksi on muodostettu yhteiset maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-visio ja -tavoitteet ohjaamaan kumpaakin työtä. Ne on laadittu viranomaisista koostuvien MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteistyönä. MAL-visio ja tavoitteet hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 26.11.2013, joka on Helsingin seudun 14 kunnan johtavien luottamushenkilöiden yhteistoimintaelin. Lisäksi HLJ-toimikunta on hyväksynyt MAL-vision 31.1.2014.

HSL:n hallitus hyväksyi 3.3.2015 HLJ 2015 –suunnitelman.

MAL-visio

- Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toimintoiltaan monipuolinen ja ekotehokas.
- Tiiviin ydinalueen ympärillä on omialueiden keskustien verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.
- Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja.
- Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuvat liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Yhteiset MAL-tavoitteet

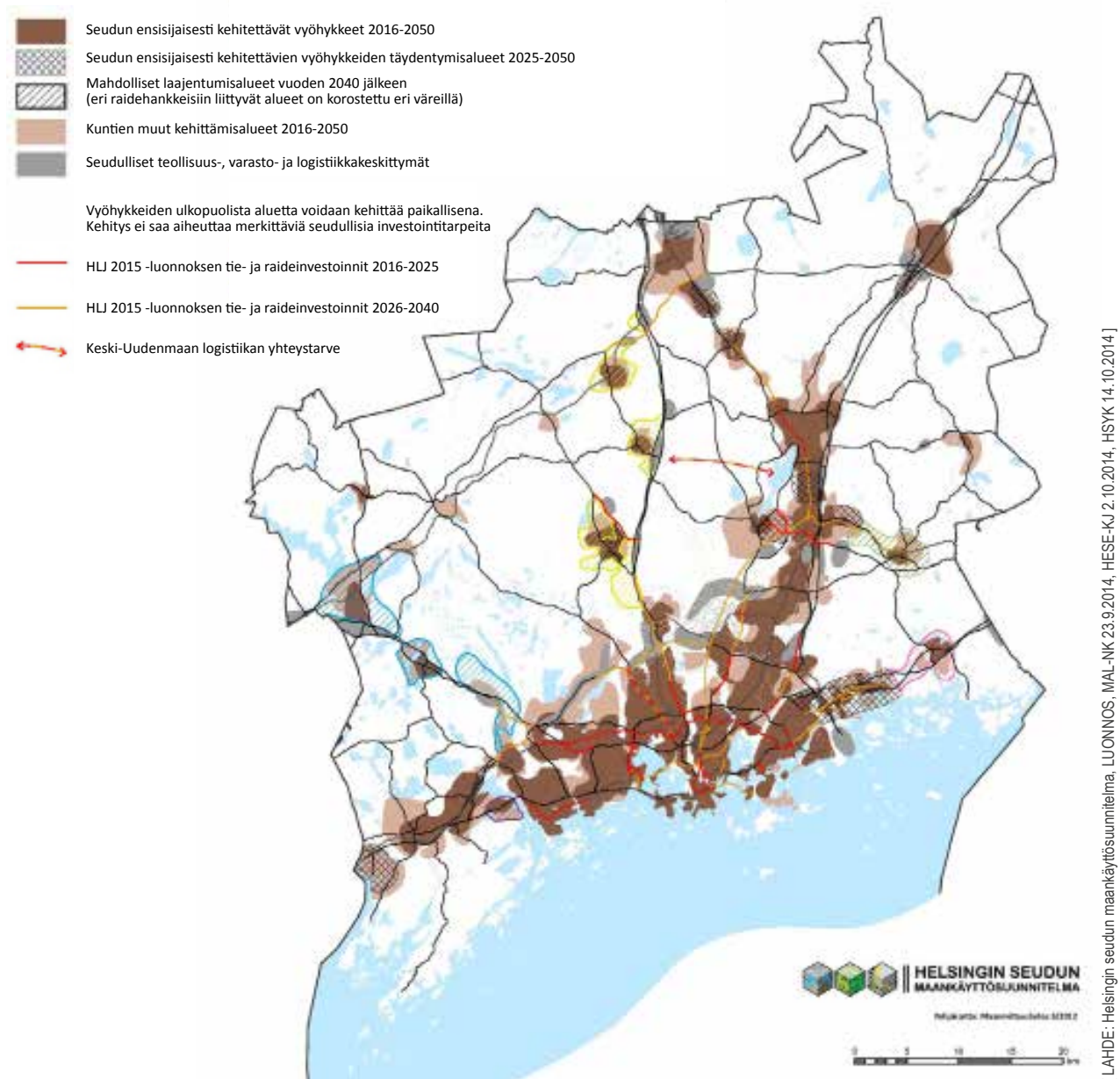
- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukykyä ja toimintaedellytykset.
- Monipuolinen seutu houkuttelee lisää investointeja.
- Toteutamme seudun kestäväillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestäväyydestä.
- Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatekijänä.
- Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.

MASU 2050

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) tavoitteena on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. MASU lähtee oletuksesta, että uusia ratasuuntia ei pystyttäne seudulla toteuttamaan ainakaan ennen vuotta 2040. Painopisteinä nähdään erityisesti:

- poikittaisten (joukko)liikenneyhteyksien kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- päärataan, oikorataan ja rantarataan liittyvien alueiden kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- linja-autoliikenteeseen tukeutuvien keskusten kehittäminen
- metroverkon täydentäminen länteen ja itään
- uusien asemanseutujen kehittäminen.

Seudun työpaikkojen arvioidaan kasvavan siten, että vuonna 2050 seudulla on 1,05 miljoonaa työpaikkaa. Palvelut ja toimistot hakeutuvat keskustoihin ja taajamiin. Teollisuus, logistiikka ja varastot tarvitsevat niille erikseen varattuja alueita. Seudullisesti merkittävät ja työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan seudullisesti hyvin kestäväillä kulkumuodoilla saavutettaviksi. Kodin ja työpaikkojen välisen liikkumisen on oltava kestävä. Työpaikka-alueet pyritään ohjaamaan hyvien, kestävien liikenneyhteyksien varteen.



Kuva: MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet.

[LAHDE: Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma, LUONNOS, MAL-NK 23.9.2014, HESE-KJ 2.10.2014, HSYK 14.10.2014]

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka ilmentää Helsingin seudun yhteistä tahtotilaa liikennepolitiikassa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. HLJ 2015:n tavoitteet pohjautuvat MAL-tavoitteisiin ja ne korostavat seudun saavutettavuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä sosiaalista, taloudellista ja ekologista kestävyyttä.

Työpaikkoja on nykytilanteessa 705 000 ja kasvu on noin 11 000 työpaikkaa vuodessa.

Pääkaupunkiseudulla käy töissä lähes 124 000 seudun ulkopuolella asuvaa. Helsingin seudun kymmenessä kehyskunnassa (KUUMA-kunnat) asuvien osuus sukkuloivista on 60 % ja kauempana asuvien 40 %. Pääkaupunkiseudulle suuntautuva työmatkasukkulointi lisääntyy nykyisin noin 1-2 % vuodessa.

Helsingin seudun yritystoiminnalla on suuri merkitys koko maan elinvoimaisuudelle. Helsingin seutu on Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohta ja siten liikennejärjestelmän toimivuus on tärkeää paitsi koko Suomelle myös kansainvälisesti. Seudun työssäkäyntialue ulottuu liikennejärjestelmäsuunnitelman aluerajausta laajemmalle korostaen seudun ulkoisten yhteyksien merkitystä seudun sisäisten yhteyksien lisäksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tehtävänä on lisätä liikennejärjestelmän toimivuutta ja alueiden saavutettavuutta ja siten parantaa yritysten toimintamahdollisuuksia ja seudun kilpailukykyä. Valtion

ja kuntien heikko taloudellinen tilanne haastaa entistä kustannustehokkaamman toimenpidepaletin käyttöön liikennejärjestelmän toimivuuden kehittämisessä. Liikennesektori itsessään antaa mahdollisuuksia innovaatioille ja uusille työpaikoille, mutta erityisesti se mahdollistaa seudun kilpailukyyn saavutettavuuden ja alueiden houkuttelevuuden kautta.

Liikenteen ja maankäytön ratkaisujen tuloksena syntyvä yhdyskuntarakenne vaikuttaa yksityisen elinkeinoelämän tuottavuuteen ja toimintaedellytyksiin. Toimiva henkilö- ja tavaraliikenne sekä kohtuuhintainen asuminen ovat edellytyksenä sille, että seutu voi kasvaa ja houkutella uusia työpaikkoja, työntekijöitä sekä asiakkaita. Liikenteen ja maankäytön suunnittelulla voidaan parantaa seudun saavutettavuutta ja vaikuttaa siihen, että eri toiminnoille löytyy yhteiskuntarakenteesta niiden tarvetta vastaava paikka. Tällöin logistiikka- ja asiakasvirrat toimivat, ja yritykset hyötyvät keskittämisestä sekä alueiden muista houkuttelevuustekijöistä.

HLJ 2015 -luonnoksen sisältö tiivistyy neljään linjaukseen:

- nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa
- hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti
- huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta
- saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla.



Kuva: HLJ 2015 -luonnoksen linjaukset.

Toimistojen ja liiketilojen pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteiden kannalta linjauksista kannattaa nostaa esiin seuraavat:

- seudullinen pysäköintipolitiikka
- liikkumisen ohjaus
- raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- liityntäpysäköinnin vastuunjako.

Seudullisella pysäköintipolitiikalla

- vahvistetaan hyötyjä maksaa -periaatetta seudun pysäköintipolitiikan kehittämisessä
- määritellään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille
- uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyjä ratkaisuja.

Pysäköintipolitiikkaa hyödynnetään nykyistä vahvemmin liikennejärjestelmän ohjauskeinona. Pysäköinnin kustannusten kohdentaminen käyttäjälle seudun hyvin saavutettavilla alueilla luo perusteita myös liityntäpysäköinnin tarkoituksenmukaiselle hinnoittelulle. Pääkaupunkiseudulla tarve pysäköinnin ohjaamiselle on huomattavasti suurempi kuin kehyskunnissa. Pysäköintiin on totuttu ilmaisena tai lähes ilmaisena hyödykkeenä. Pysäköinti on kuitenkin usein verovaroin järjestetty palvelu, josta maksavat nekin asukkaat, työntekijät ja asiakkaat, jotka eivät pysäköintiä käytä. Oikeudenmukaisessa hinnoittelussa hyötyjä tai käyttäjä maksaa aina pysäköintinsä.

Keskitetyn pysäköinnin avulla voidaan lisätä kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta keskuksissa ja vähentää arvokkaan katutilan käyttöä pysäköintiin. Pysäköintiratkaisut tehdään jo kaavoissa, mikä on pitkän tähtäimen liikkumissuunnittelua. Tärkeänä lähtökohtana seudulliselle pysäköintipolitiikalle ovat toimitilojen pysäköinnille laadittavat yhteisesti sovitut pysäköinnin periaatteet. Ensi vaiheessa laaditaan toimialakohtaiset pysäköintipaikkojen laskentaohjeet kaavoitusta varten. Säätelemällä pysäköintipaikkojen määrää ja hintaa voidaan toimipaikkojen ja palveluiden sijoittumista ohjata hyvin saavutettaville alueille ja välttää tavoitteiden kannalta epäedullisia kuntakohtaisia käytäntöjä.

Liikkumisen ohjauksella:

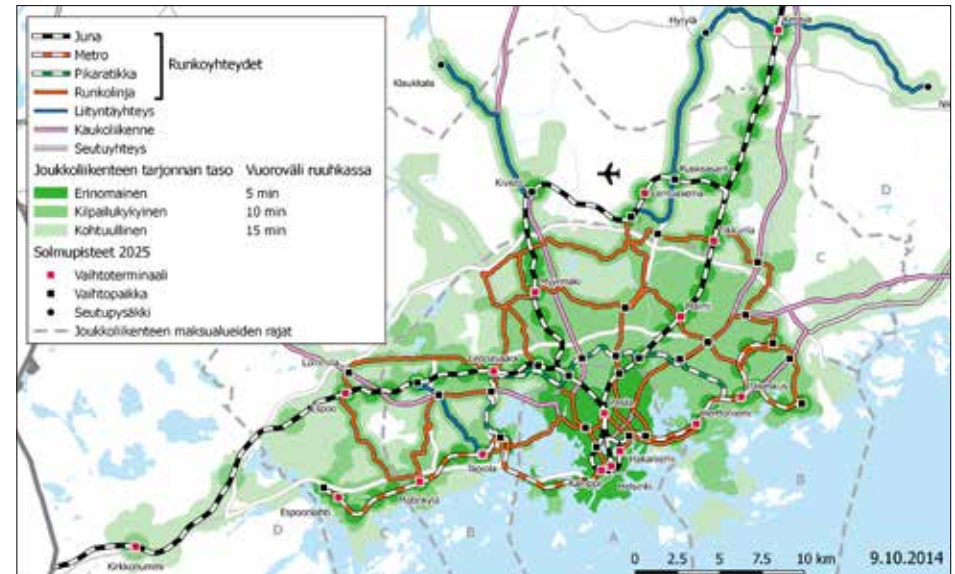
- laaditaan ja toteutetaan liikkumissuunnitelmia paljon matkoja synnyttävissä kohteissa
- hyödynnetään liikkumisen ohjauksen keinoja systemaattisesti
- tehostetaan viestintää ja vuorovaikutusta liikennejärjestelmän kehittämisessä ja käytössä.

Liikennejärjestelmän toiminnan kannalta on tärkeää, että sitä käytetään nykyistä tasapainoisemmin ja tehokkaammin. Liikkumisen ohjaus on kustannustehokas ja helposti hyväksyttävä keino kestävän liikkumisen lisäämiseksi ja siten liikennejärjestelmän haitallisten vaikutusten vähentämiseen. Kulikutapavalinnat liittyvät usein tottumuksiin ja asenteisiin, joihin voidaan merkittävästi vaikuttaa liikkumisen ohjauksen keinoilla neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla ja palveluilla.

Isoille työpaikoille, kouluille sekä virkistys- ja tapahtumapaikoille laadittavien liikkumissuunnitelmien avulla voidaan tavoittaa suuri osa seudun väestöstä ja vaikuttaa kestävien kulkutapojen käyttöön arjen matkoilla. Esimerkiksi työpaikkojen liikkumissuunnitelmilla voidaan toimipisteen yksityisautoilun osuutta vähentää hyvin saavutettavilla alueilla 10 - 30 %. Tällä on kertautuessaan merkittäviä vaikutuksia seudun liikennejärjestelmän toimintaan ja yhteiskunnallisiin kustannuksiin. Yksittäiselle toimipisteelle liikkumissuunnitelmat tuovat esimerkiksi pysäköintiin ja työntekijöiden terveyteen liittyviä kustannussäästöjä. Kestävien kulkutapojen käyttö tuo käyttäjille mm. terveydellisiä sekä taloudellisia hyötyjä.

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2025

Tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmä on verkostomainen. Se perustuu vahvoihin raideliikenteen runkoyhteyksiin, bussien runkolinjoihin sekä niitä täydentäviin liityntäyhteyksiin.



Kuva: Joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso pääkaupunkiseudulla vuonna 2025.

[LÄHDE: Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 –luonnos, HSL 16/2014]

Liityntäpysäköinti

HLJ 2015 -tavoitteet:

- kehitetään ajoneuvoliikenteen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä osana joukkoliikennejärjestelmää
- uudistetaan liityntäpysäköinnin kustannusten vastuunjako ja teutetaan seudullisia liityntäpysäköintialueita sen mukaisesti
- varaudutaan liityntäpysäköinnin hinnoitteluun ydinalueelta alkaen
- pilotoidaan Pasila-Riihimäki -hankkeessa liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjako.

Kehittyvät liityntäpysäköintijärjestelyt luovat mahdollisuuksia kestäviin matkaketjuihin liitynnällä joukkoliikenteen runkoyhteyksiin myös etäällä seudun ytimeistä. Liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää väylien ruuhkautumista ja houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun ulommista osista. Helsingin seudun liityntäpysäköintialueet sijaitsevat tyypillisesti raideliikenteen asemien sekä joidenkin seutupysäkkien yhteydessä.

Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto. Etäämpänä seudun ydinalueesta henkilöautojen liityntäpysäköinti voi olla ilmaista.

Liityntäpysäköinnin kehittämisessä pyritään yksityisten toimijoiden kanssa toteutusratkaisuun esim. kaavoituksen avulla.

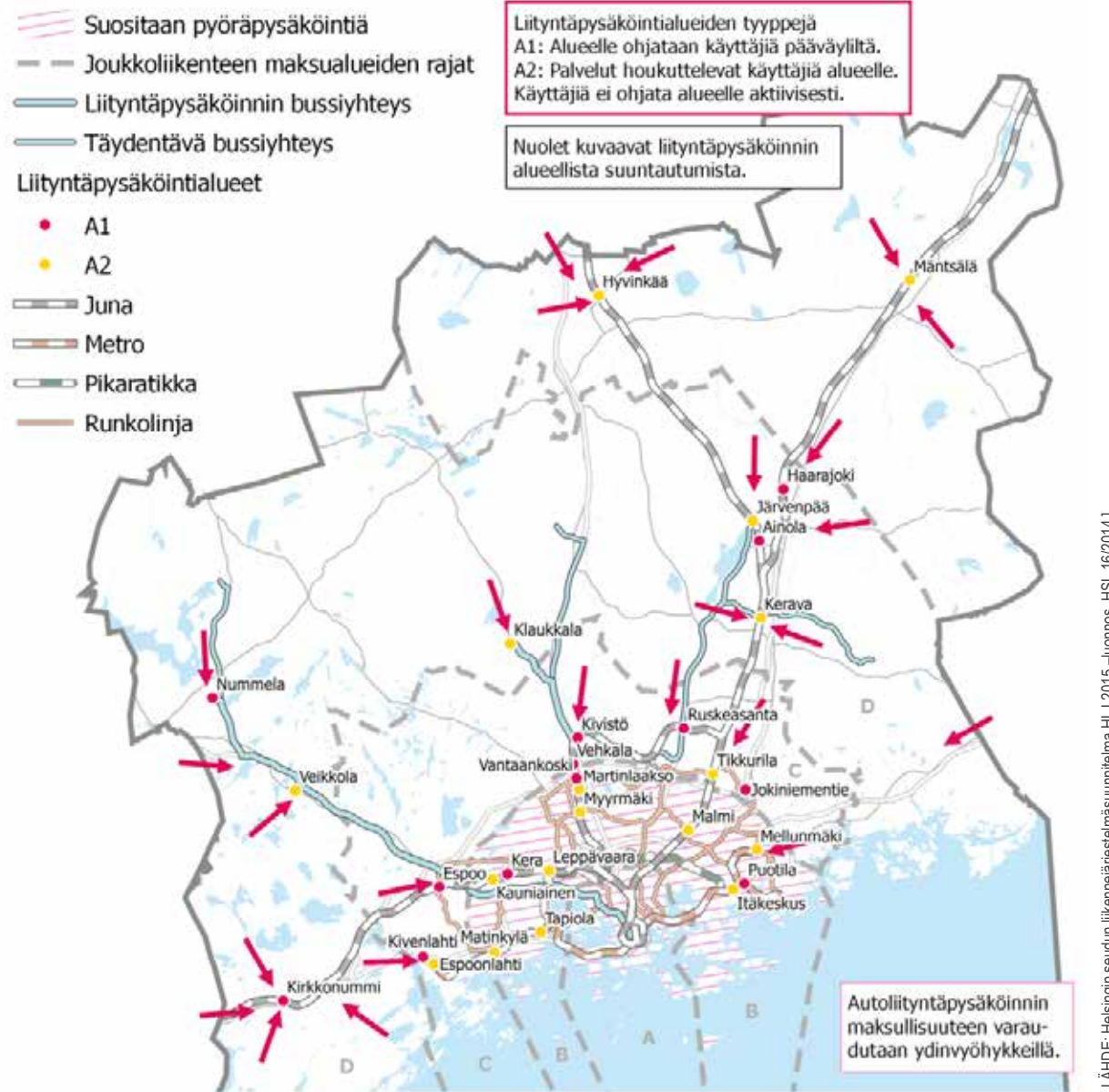
Seudullisten liityntäpysäköintialueiden julkinen rahoitusosuus hoidetaan kustannus- ja vastuunjaon periaatteiden mukaisesti sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion kesken (taulukko). Samalla sovitaan liityntäpysäköintialueiden ylläpidosta. Rahoitusvastuun jakautuminen on riippumaton liityntäpysäköinnin toteutusratkaisusta (maanpäälliset paikat, pysäköintilaitokset). Seudullisesti merkittävisissä laitospaikkakohteissa myös ylläpitokustannukset tulee sisällyttää osaksi kustannus- ja vastuunjako. Kustannus- ja vastuunjaon taustalla on tarve jakaa julkisen sektorin liityntäpysäköinnin rakentamis- ja ylläpitokustannukset oikeudenmukaisesti.

Taulukko: Liityntäpysäköintipaikkojen kustannus- ja vastuujako investointi- ja ylläpitokustannusten osalta.

	Sijainti-kunta	Kohde-kunta	Koti-kunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	60-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	30-50 %			30-50 %

Seuraavan sivun kuvassa on esitetty Helsingin seudun liityntäpysäköinnin tavoitetila vuonna 2025.

Seudun liityntäpysäköinnin tavoitetila vuonna 2025



Kuva: Helsingin seudun liityntäpysäköinnin tavoitetila vuonna 2025.

1.2. Helsingin seudun yrityskatsaus

Helsingin seudun yrityskatsauksen (Helsingin seudun yritysraportti, HSY 2013) pääasiallisena lähteenä on käytetty HSY:n yhdessä Espoon, Helsingin ja Vantaan kaupunkien kanssa ylläpitämää toimipaikka-aineistoa 2011 (tilasto- ja paikkatietoaineisto). Aineiston tietojen alkuperäinen lähde on Tilastokeskuksen yritysrekisteri. Raportin tiedot havainnollistavat eri näkökulmista Helsingin seudun roolia Suomen johtavana yritystoiminnan keskittymänä. Helsingin seudun yritysten henkilöstöstä kolme neljäsosaa on sijoittunut alueille, joiden yhteispinta-ala on noin prosentti seudun maa-alasta. Toisaalta suunnilleen viidennes työpaikoista on hajautunut hyvin laajalle alueelle.

Vuonna 2011 Helsingin seudulla toimi 80 028 yritystä ja niillä oli yhteensä 86 022 toimipaikkaa. Yritystoimipaikkojen laskennallinen henkilöstömäärä oli yhteensä 486 000 ja niiden liikevaihto 167 miljardia euroa. Toimipaikan keskikoko oli 5,6 henkilöä. Helsingin seudulla sijaitsee koko maan yritystoiminnan toimipaikoista 24 % ja henkilöstöstä 33 % ja siellä tuotetaan maan liikevaihdosta 44 %. Väestöstä Helsingin seudun osuus on 26 %.

Yritysten toiminta on keskittynyt Helsingin seudulla voimakkaasti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideliikenteen asemaseutujen ja liikenteen pääväylien solmukohtien työpaikka-alueisiin. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella suurimmat työpaikka-alueet keskittyvät pääradan varteen Keravalle, Järvenpäähän ja Hyvinkäälle. Myös muista kehyskunnista löytyy paikallisia työpaikkakeskittymiä mm. Tuusulassa ja Kirkkonummella.

Taulukko: Tunnuslukuja Helsingin seudulla toimivista yrityksistä vuonna 2011 (voittoa tavoittelevat ja voittoa tavoittelemattomat yhteensä.)

	Yrityksiä	Toimipaikkoja	Henkilöstö	Henkilöstö/ toimipaikka	Liikevaihto milj. €	Liikevaihto/ toimipaikka (1000 €)	Liikevaihto/ henkilöstö (1000 €)
Helsingin seutu yht.	80 028	86 022	485 984	5,6	167 420	1 946	344
Espoo	12 477	13 697	83 308	6,1	47 394	3 460	569
Helsinki	39 456	42 535	254 093	6	73 182	1 721	288
Kauniainen	438	454	1 008	2,2	123	272	122
Vantaa	9 645	10 524	83 889	8	29 966	2 847	357
Pääkaupunkiseutu yht.	62 016	67 210	422 298	6,3	150 665	2 242	357
Hyvinkää	2 351	2 554	12 528	4,9	3 021	1 183	241
Järvenpää	1 895	2 030	7 336	3,6	1 335	658	182
Kerava	1 650	1 754	7 871	4,5	2 521	1 437	320
Kirkkonummi	1 903	1 987	6 238	3,1	3 828	1 927	614
Mäntsälä	1 411	1 458	3 417	2,3	452	310	132
Nurmijärvi	2 517	2 611	7 513	2,9	1 533	587	204
Pornainen	389	397	597	1,5	59	149	99
Sipoo	1 316	1 349	3 035	2,2	816	605	269
Tuusula	2 584	2 653	10 014	3,8	2 351	886	235
Vihti	1 996	2 019	5 137	2,5	839	416	163
Kuuma-seutu yht.	18 012	18 812	63 686	3,4	16 755	891	263

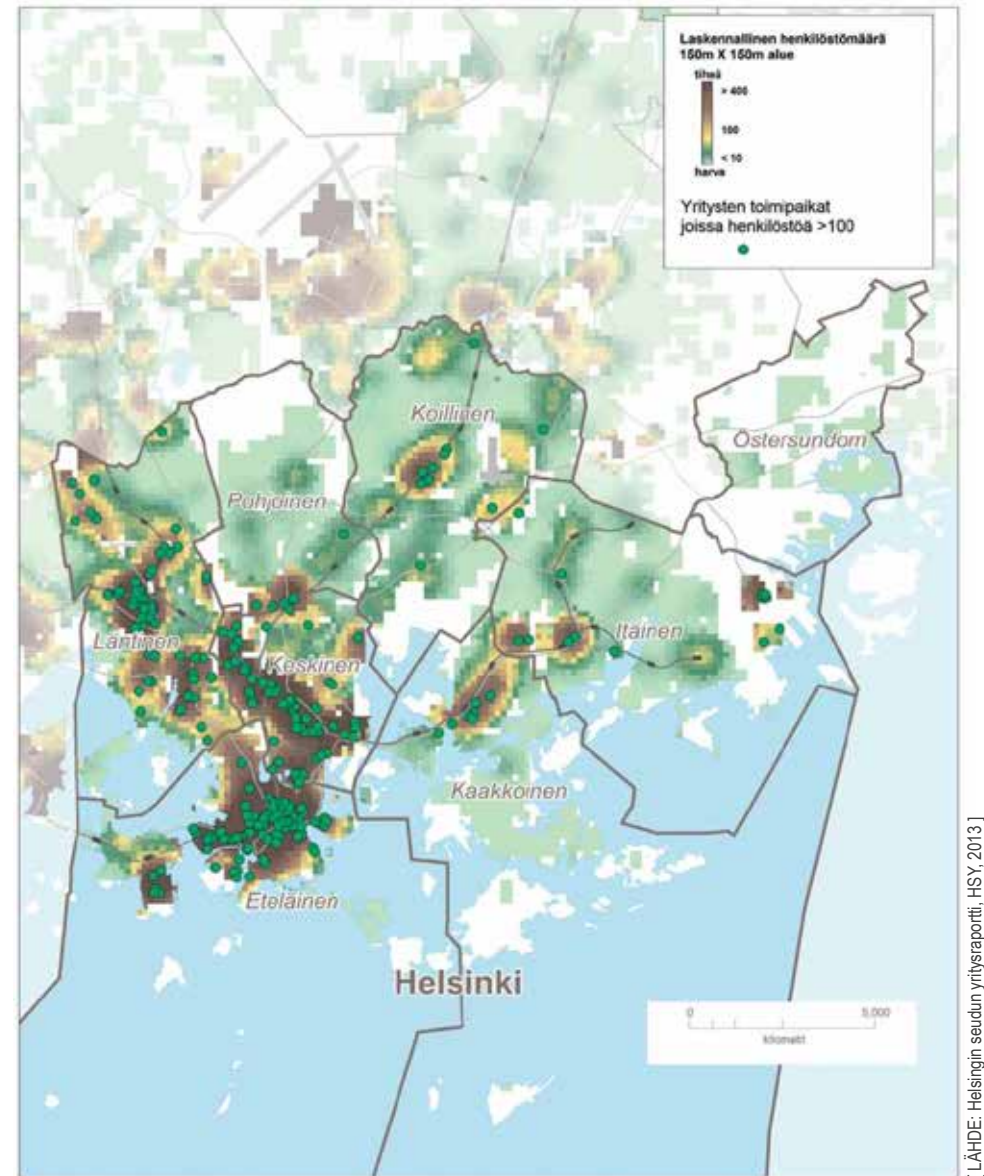
[LÄHDE: Tilastokeskus Yritysrekisteri, HSY toimipaikka-aineisto (yritysten lkm)]

Työpaikkojen sijoittuminen poikkeaa huomattavasti toimialojen välillä. Toimistotyöpaikat (liike-elämän ja hallinnon palvelut, rahoitus, informaatioalat ym.) ovat kommunikaatiointensiivisiä toimialoja, jotka hakeutuvat lähelle toisiaan sekä asiakkaita ja yhteistyökumppaneita. Erityisesti tietointensiiviset palvelut (KIBS) ovat keskittyneet Helsingin kantakaupunkiin, Espooseen Keilaniemen–Otaniemen–Tapiolan vyöhykkeelle sekä muutamiin aluekeskuksiin ratojen varsilla. Myös kaupan ja kotitalouksien palveluiden suurin keskittymä sijaitsee Helsingin keskustassa. Sen lisäksi kauppa on keskittynyt seudun

suurimpiin alakeskuksiin ja kauppakeskuksiin. Tämän lisäksi Kaupan ja kotitalouksien palveluita on myös suhteellisen tasaisesti asuin-alueilla. Jalostuksen ja logistiikan vahvimmat vyöhykkeet sijaitsevat nykyisin pääväylien ja ratojen varsilla. Helsingin seudulla toimialan merkittävin työpaikka-alue on nykyisin Vantaalla Helsinki–Vantaa lentokentän vaikutusalueella sijaitseva Aviapoliksen alue sekä Vuosaaren sataman, Kehä III:n itäosan ja Lahdenväylän vyöhyke. Myös kehyskunnissa, erityisesti Keravalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä, Tuusulassa ja Sipoossa sijaitsee suuria jalostuksen ja logistiikan työpaikkakeskittymiä.

Helsingin yritystoiminta on jakautunut muita alueita selvemmin useille palvelutoimialoille: kauppa, informaatio ja viestintä, hallinto ja tukipalvelutoiminta sekä ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta. Niiden yhteenlaskettu osuus on 53 % Helsingissä sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Kaupan osuus yksistään on 16 % Helsingissä sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Yritysten liikevaihtoa hallitsee täysin kauppa, jonka osuus Helsingin yritysten kokonaisliikevaihdosta on 50 %. Myös Helsingissä tukkukauppa dominoi liikevaihtoa.

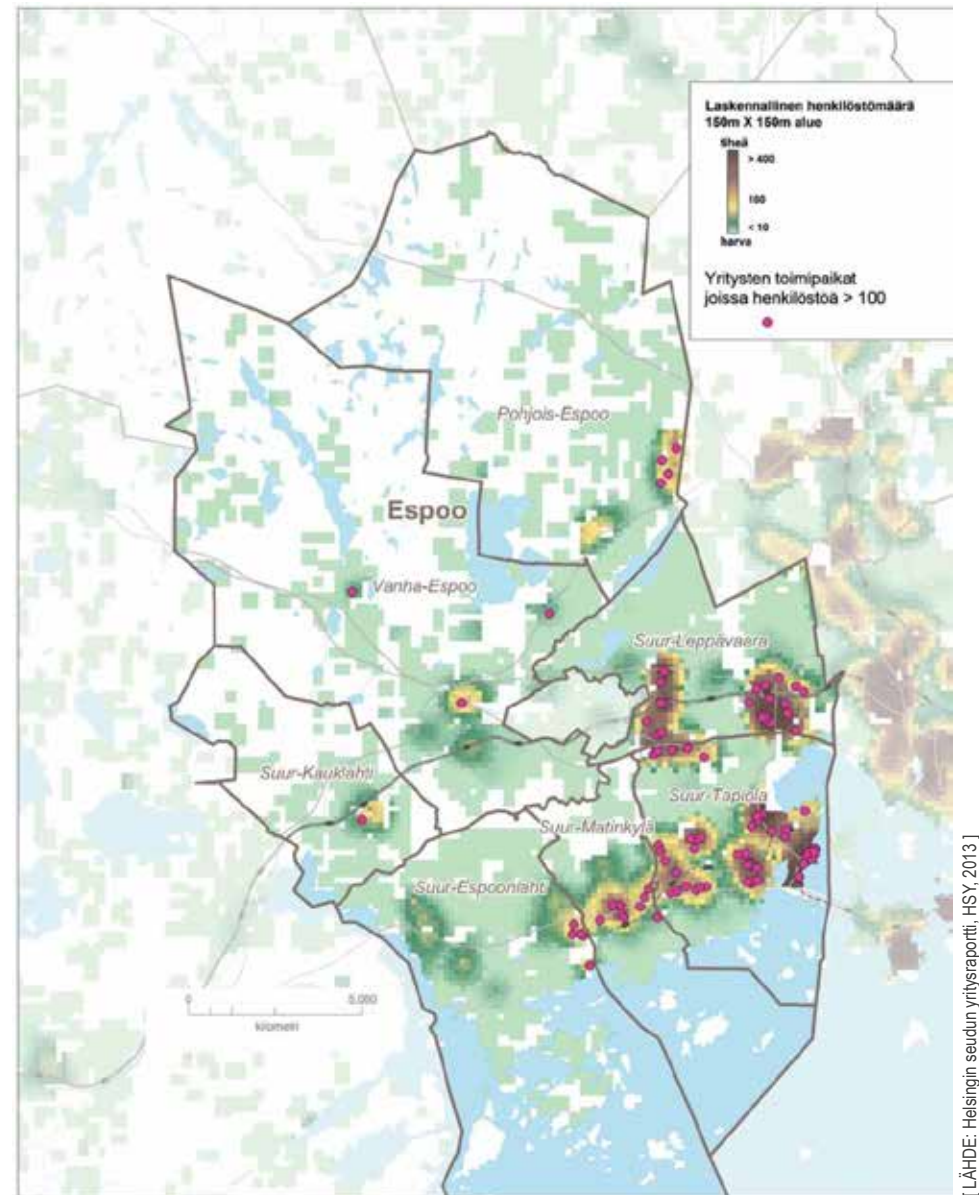
Helsingissä kantakaupungin lisäksi merkittäviä työpaikka-alueita ovat Lauttasaari, Itäväylän ja metron tuntumassa olevat Herttoniemi ja Itäkeskus sekä Pitäjänmäki Länsi-Helsingissä.



Kuva: Helsingissä sijaitsevien yritysten toimipaikkojen henkilöstötiheydet, suurpiirit sekä suuret toimipaikat joissa henkilöstöä yli 100 (352 kpl).

Päätoimialajaolla tarkasteltuna Espoon yritystoimintaa hallitsee kolme suurta toimialaryhmää: kauppa, teollisuus sekä informaatio ja viestintä. Niiden yhteenlaskettu osuus on 54 % Espoossa sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Kaupan osuus yksistään on neljännes Espoolla sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Yritysten liikevaihtoa hallitsevat täysin teollisuus ja kauppa, joiden yhteenlaskettu osuus Espoon yritysten kokonaisliikevaihdosta on 79 %. Teollisuuden liikevaihdosta suurin osa tulee elektroniikkateollisuudesta ja kaupan liikevaihdosta tukkukaupasta.

Espoossa yritystoiminta keskittyy Otaniemen–Keilaniemen–Tapiolan alueelle Länsiväylän suunnassa sekä Leppävaara–Kilo alueelle Turunväylän, Kehä II ja Rantaradan suuntaisesti.

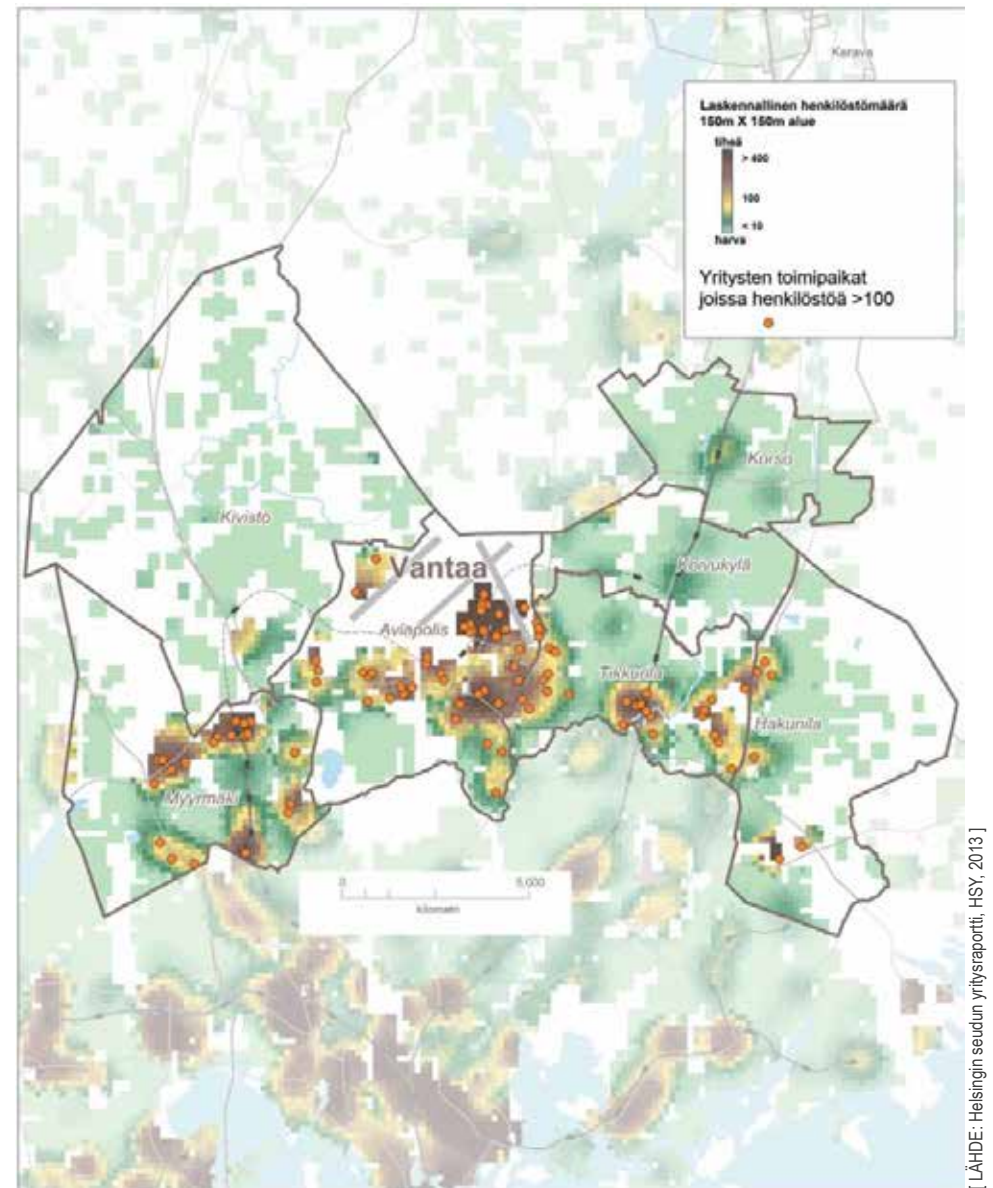


Kuva: Espoossa sijaitsevien yritysten toimipaikkojen henkilöstötiheydet, suuralueet sekä suuret toimipaikat joissa henkilöstöä yli 100 (123 kpl).

[LÄHDE: Helsingin seudun yritysraportti. HSX, 2013]

Vantaan yritystoimintaa hallitsee logistiikka, sillä suurimmat toimialaryhmät ovat kauppa sekä kuljetus ja varastointi. Myös teollisuuden osuus on suuri. Kolmen suurimman päätoimialan yhteenlaskettu osuus on 60 % Vantaalla sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Kaupan osuus yksistään on 26 % Vantaalla sijaitsevien toimipaikkojen henkilöstöstä. Yritysten liikevaihtoa hallitsee täysin kauppa, jonka osuus Vantaan yritysten kokonaisliikevaihdosta on 48 %.

Vantaalla vahvin työpaikkavyöhyke levittäytyy Kehä III suuntaisesti aina Vihdintieltä Lahden moottoritiele asti: Petikko–Aviapolis–Tikkurila–Hakunila.

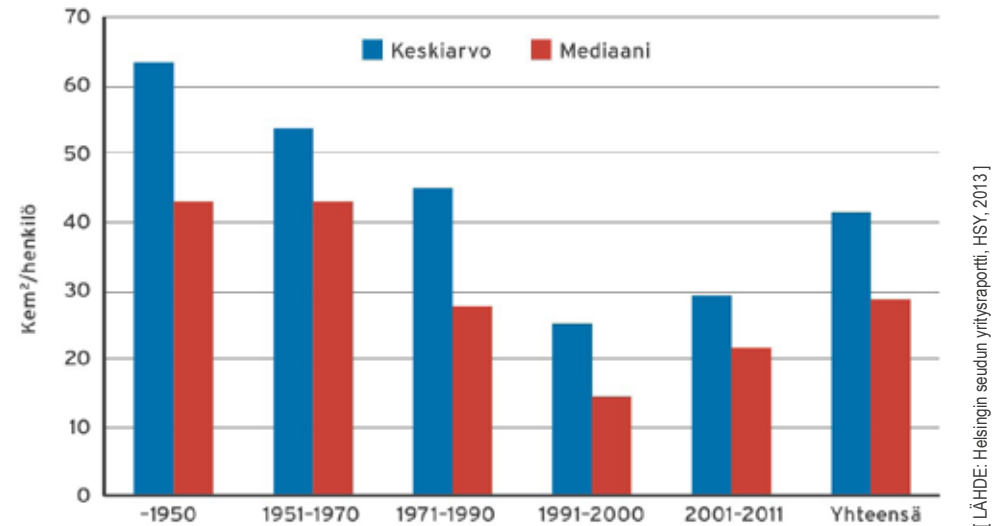


Kuva: Vantaalla sijaitsevien yritysten toimipaikkojen henkilöstötiheydet, suuralueet sekä suuret toimipaikat joissa henkilöstöä yli 100 (128 kpl).

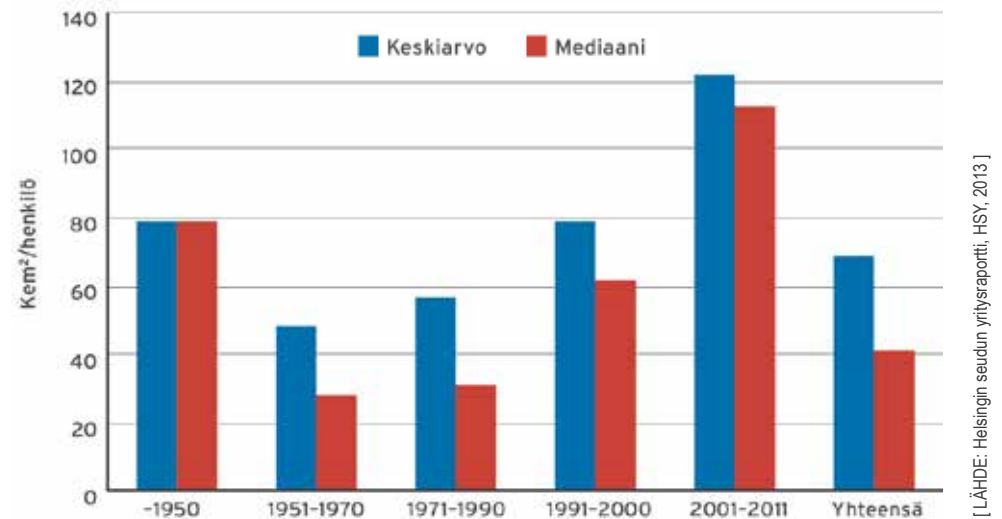
Pääkaupunkiseudun toimistorakennusten mediaaniväljyys oli 28,9 k-m² henkilöä kohti vuonna 2011. Liikerakennuksissa vastaavat tunnusluvut olivat 41,5 k-m² ja teollisuusrakennuksissa 51,1 k-m². Toimisto- ja liikerakennusten kerrosalaväljyydet rakennusvuosien mukaan on esitetty viereisissä kuvissa.

Toimistorakennuksissa vanhoissa vuoteen 1970 mennessä valmistuneissa rakennuksissa väljyyden (k-m²/henkilö) mediaani on 43 m², mutta alenee voimakkaasti uudemmissa rakennuksissa siten, että 1990-luvun (1991–2000) rakennuksissa mediaani on vain 14 m². Uusimmissa vuoden 2001 jälkeen valmistuneissa rakennuksissa väljyys on selvästi korkeampi, 22 k-m². Ero voi johtua siitä, että uusimmista toimistorakennuksissa on suurempi osuus tyhjää ja vajaakäytössä olevaa tilaa. Keskiväljyyden suuret erot rakennuksen valmistumisajan suhteen selittyvät osin eri aikakausien toimistorakentamismäärästä: vanhassa toimistorakennuskannassa huonejärjestelyt eivät mahdollista yhtä tiivistä henkilöstömitoitusta kuin uudempien toimistorakennusten avotilat. Lisäksi vanhoissa, samoin kuin uusimmissa toimistorakennuksissa on suhteellisesti eniten tyhjää ja vajaakäyttöistä tilaa.

Liikerakennuksissa rakennuksen valmistumisvuoden ja keskiväljyyden välinen suhde poikkeaa täysin toimistorakennuksista. Alhaisimmat mediaanit ovat 1950–1980-luvulla (1951–1990) valmistuneissa liikerakennuksissa, noin 30 k-m²/henkilö. Näiden vuosikymmenien liikerakennuksiin kuuluu paljon vanhoja ostoskeskusrakennuksia sekä ns. laatikkomyymälöitä. 1990-luvun liikerakennuksissa mediaani on noin 60 k-m² ja 2000-luvulla valmistuneissa noin 110 k-m²/henkilö. Uudemmat rakennukset painottuvat kauppakeskuksiin sekä tilaa vievän kaupan suuriin halleihin. Vanhimmissa, vuoteen 1950 mennessä valmistuneissa rakennuksissa, mediaani on 80 k-m²/henkilö.



Kuva: Toimistorakennusten väljyyden (k-m²/henkilö) keskiarvo ja mediaani rakennuksen valmistumisvuoden mukaan 2011.



Kuva: Liikerakennusten väljyyden (k-m²/henkilö) keskiarvo ja mediaani rakennuksen valmistumisvuoden mukaan 2011.

Helsingin seudun yrityskatsauksessa on tehty seuraavia päätelmiä:

- Helsingin seutu on kasvanut mittoihin, jossa sen koko ja yritystoiminnan monipuolisuus synnyttävät kasautumisetuja, jotka vetävät alueelle tuottavaa, uutta yritystoimintaa sekä tukevat vanhojen yritysten kasvua. Yritysten ja työntekijöiden kerääntyminen lähelle toisiaan lisää tuottavuutta, koska työpaikkatiheys lisää kaupankäynnin ja kommunikaation tehokkuutta sekä edistää tiedon ja innovaatioiden leviämistä. Lähekkäin sijaitsevien yritysten välillä tavaroiden kuljettaminen on nopeaa ja edullista, tapaamisia on helppo järjestää ja myös sattuma johdattaa toisilleen hyödyllisiä toimijoita yhteen.
- Helsingin seudun toimialarakenteeseen ja kasvuun ovat vaikuttaneet oleellisesti saavutettavuuden paraneminen kansainvälisesti ja valtakunnallisesti, mutta myös Helsingin seudun sisällä. Seudun sisäisen saavutettavuuden kehittyminen on mahdollistanut kaupunkialueen kasvun laajaksi maantieteelliseksi verkostoiksi, jossa on useita erikokoisia keskuksia ja erikoistuneita yritysalueita. Vuoden 2011 yritystoimipaikkojen henkilöstöstä 52 % työskentelee enintään kilometrin etäisyydellä raideliikenteen (lähijunat ja metro) asemista.
- Toimipaikkojen muuttoliike vaikuttaa myös osaltaan yritystoiminnan alueelliseen sijoittumiseen ja kunkin alueen yritystoiminnan rakenteeseen. Helsingin seudulla tapahtui 2 254 kuntien välistä toimipaikan muuttoa vuonna 2011. Noin 3 % vuoden 2010 toimipaikoista muutti toiseen kuntaan. Tämän lisäksi tapahtui huomattavasti enemmän kuntien sisäisiä muuttoja. Pääkaupunki-seutu menetti seudun sisäisessä kuntien välisessä muutossa 149 toimipaikkaa Kuuma-kuntiin. Suurin nettomenetys tuli Helsingille, mutta myös Espoo ja Vantaa menettivät nettomääräisesti muutamia toimipaikkoja.

1.3. Kaupunkien pysäköintilinjauksia ja selvityksiä

Helsinki

Helsingin pysäköintipolitiikka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 17.2.2014. Helsingin pysäköintipolitiikan tavoitteena on luoda suuntaviivoja, joilla vastataan asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden tarpeisiin ja haasteisiin. Pysäköintipolitiikalla tavoitellaan kaupunkilaisten elämänlaadun parantamista ja yritysten kilpailukyvyyn lisäämistä. Tavoitteena on turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikan mukaisilla ratkaisuilla halutaan tarjota pysäköijille mahdollisimman selkeää, käytettävää ja korkealaatuista palvelua, koska autoilulla tulee olemaan jatkossakin merkittävä rooli liikennejärjestelmässä. Autoilun roolin tulee olla yhteiskunnan ja kaupungin elinvoiman kannalta mahdollisimman järkevä. Lisäksi pysäköintipolitiikan on kannustettava ja ohjattava omalta osaltaan liikkuja kestävien kulkumuotojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) valintaan. Palvelulähtöisten pysäköintiratkaisujen on tulevaisuudessa perustuttava enenevässä määrin asukkaiden ja yritysten todellisiin tarpeisiin. Pysäköintipolitiikkaa pitää tulevaisuudessa tehdä monin osin nykyistä enemmän yhteistyössä Helsingin seudun muiden kuntien kanssa.

Pysäköintiin liittyvät tarpeet ja käyttäjäryhmät ovat moninaiset. Pysäköinti ei ole itse tarkoitus, vaan se palvelee aina jotain muuta tarvetta. Pysäköintiratkaisujen on oltava tulevaisuudessa yhä joustavampia ja niiden tulee perustua asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeista.

Helsingin pysäköintipolitiikassa on määritelty 12 kärkitoimenpidettä, joiden aikajänne vaihtelee. Osa toimenpiteistä on toteutettavissa nopeasti. Toisten osalta toimenpiteitä valmistelevat työt on käynnistettävä mahdollisimman pikaisesti, jotta toimenpiteet vaikuttaisivat täysitehoisesti kymmenen vuoden kuluttua. Kärkitoimenpiteiden kirjo on laaja. Ne käsittelevät

- *pysäköintipaikkojen käytön tehostamista*
- *pyöräpysäköinnin kehittämistä*
- *nykyisten laskentaohjeiden tarkistamista*
- *asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelua ja laajentamista*
- *yrittäjäpysäköintijärjestelmän kehittämistä*
- *tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämistä*
- *asukas- ja yrittäjäpysäköinnin organisointia yhteistyössä pysäköintioperaattoreiden kanssa*
- *asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottamista*
- *siirtymistä tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimintaan*
- *pysäköinnin progressiivista hinnoittelua*
- *pysäköinninvalvonnan vaikuttavuuden lisäämistä*
- *liityntäpysäköintiä*
- *autojen talvipysäköintiratkaisuja*
- *mobili- ja internetpalveluja.*

Espoo

Espoossa on uudistettu ja koottu yhteen pysäköinnin suunniteluun liittyviä periaatteita. Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukyjaosto hyväksyi maaliskuussa 2014 pysäköinnin periaatteet. Periaatteiden toteuttamisen tueksi on laadittu asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje sekä pysäköinnin kehittämisohjelma. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi laskentaohjeen helmikuussa 2015.

Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohjetta noudatetaan asemakaavoituksessa. Uuden laskentaohjeen tavoitteena on osoittaa oikea määrä auto- ja pyöräpaikkoja nykytilanteessa ja tulevaisuudessa. Ohjeen tarkoitus on huomioida joustavasti keskeiset toimintaympäristön muutokset.

Kehittämisohjelma käsittää yhdeksän toimenpidettä:

1 Kadunvarsipysäköinnin maksullisuudella halutaan ohjata asukkaat pysäköimään taloyhtiöiden pysäköintialueille ja -laitoksiin vapauttaen paikat lyhytkestoisemmalle vieras- ja asiointipysäköinnille. Luontevia alueita maksulliselle pysäköinnille ovat Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Matinkylä-Olari, Espoonlahti, Finnöö, Kera, Vermo, Otaniemi, Kivenlahti, Suvela ja Matinkylä. Maksullisuus on mahdollista ottaa käyttöön vaiheittain aloittaen 2-3 pilottikohteella. Samalla esitetään toteuttavaksi älykäs mobiilimaksupalvelu.

2 Pysäköinnin tehostamisella ja keskittämällä vapautetaan maa-alaa asumiseen, virkistykseen ja muihin toimintoihin. Tämä tekee alueista viihtyisämpiä. Tulevaisuudessa pyritään kehittämään yhteistyömalleja, joilla eri toimintoja sisältävien alueiden pysäköin-

tipaikat on mahdollista saada ympärivuorokautisesti tehokkaaseen käyttöön. Tällöin asiointi-, asukas-, työpaikka- ja liityntäpysäköinti hyödyntävät samoja paikkoja. Keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutus on parhaimmillaan kaikille osapuolille houkutteleva vaihtoehto. Autojen yhteiskäyttöratkaisuilla on mahdollista tehostaa pysäköintiä ja vähentää paikkamäärää.

3 Kaupungilla on jatkossakin oltava aktiivinen rooli erityisesti alueellisten ja keskitettyjen pysäköintijärjestelmien luomisessa. Jatkotoimenpiteenä esitetään keskitetyn pysäköintiorganisaation tarkemman hallinto- ja pystytysmallin selvittämistä. Keskitetty toiminta- ja organisaatiomalli mahdollistaa pysäköinnin entistä kokonaisvaltaisemman kehittämisen koko Espoon alueella.

4 Pysäköinninvalvontaa lisäämällä edesautetaan muiden toimenpiteiden toteutumista. Näkyvä valvonta ehkäisee virheellistä pysäköintiä jo etukäteen. Uudella teknologialla on mahdollistaa tehostaa ja nopeuttaa valvontaa. Tulevaisuudessa voidaan harkitaan pysäköintivirhemaksujen korottamista ja rengaslukon käyttöönottoa.

5 Hyvin opastettu pysäköinti ja selkeät merkinnät tekevät pysäköinnistä käyttäjäystävällisempää. Lisäksi pysäköintipaikan löytyessä helpommin liikennesuorite pienenee ja päästöt vähenevät. Pysäköintimerkintöjen on oltava yksiselitteisiä, yhteneväisiä ja helposti ymmärrettävissä. ”Pysäköintikieltoalue”-merkin toimivuutta tutkitaan tarkemmin ja kehitetään tarvittaessa. Kaupunkikeskusten talvikunnossapitoa voidaan edesauttaa pysäköinnin ohjauksilla.

6 Pysäköinnin älykkyyttä lisäämällä on mahdollista hyödyntää pysäköintipaikkoja paremmin ja tehokkaammin. Keskeisiä toimenpiteitä ovat pysäköinnin avoimen tietokannan luominen sekä internet-

ja mobiilisovellusten toteuttaminen. Espoon älykästä pysäköintiä olisi luontevaa kehittää hankeohjelmissa, kuten 6Aika-hankeessa ja Innovatiiviset kaupungit –ohjelmassa (INKA).

7 Pyöräpysäköintiä kehitetään erityisesti työpaikoilla, joukkoliikenneterminaaleissa ja -pysäkeillä sekä julkisten ja kaupallisten palveluiden yhteydessä. Tarvitaan lisää laadukkaita, sääsuojattuja ja turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja, jotta yhä useampi valitsee liikmistavakseen pyörän. On tärkeää, että pyöräpysäköinti huomioidaan kaavoituksessa sekä kehitettäessä olemassa olevia kiinteistöjä ja joukkoliikenteen solmupisteitä.

8 Liityntäpysäköintiä kehittämällä ja laajentamalla houkutelaa asukkaita valitsemaan pyörä tai tekemään ainoastaan lyhyt automatka siirryttäessä joukkoliikennevälineeseen. Vuoteen 2020 mennessä liityntäpysäköintipaikkoja esitetään toteutettavaksi Espoossa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) mukaisesti. Liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisen edistämiseksi on tarpeellista sopia paikkojen kustannusjakoperiaatteista seudun muiden kuntien kanssa. Reaaliaikaista tietoa vapaista auto- ja pyöräpaikoista on jatkossa mahdollista tarjota mobiili- ja internetpalveluna. Tämä tehostaa liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä.

9 Työntekijöiden kestävästä liikkumisesta edistetään. Työnantajat ja työntekijät tarvitsevat yhä enemmän ja kohdennetumpaa tietoa viisaan liikkumisen mahdollisuuksista ja hyödyistä niin työmatkojen kuin työasiointimatkojen osalta. Organisaatioita on kannustettava laatimaan liikkumissuunnitelmia. Espoo merkittävänä työnantajana voi toimia esimerkkinä.

Vantaa

Vantaalla kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 9.12.2013 keskustojen pysäköinnin mitoitusohjeen kokeilun, jolla osaltaan tavoitellaan kohtuuhintaista asuntotuotantoa, joka sisältyy Vantaan maapoliittiseen ohjelmaan.

Kokeilu koskee raideliikenteeseen tukeutuvien Tikkurilan, Koivukylän, Korson, Aviapoliksen, Kivistön, Martinlaakson ja Myyrmäen sekä Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden uusia asuinrakennuskohteita. Vuosina 2014–2018 noudatettavan uuden mitoitusohjeen mukaan on rakennettava vähintään yksi autopaikka 130 kerrosneliötä kohti. Mitoitusohje ei estä tarvittaessa rakentamasta enemmän pysäköintipaikkoja.

Nykyisin voimassa olevia mitoitusohjeita noudatetaan edelleen kaikilla muilla alueilla. Kaupunkikeskustojen kortteleita tiivistettäessä mitoitus on yksi autopaikka 115 kerrosneliötä kohti. Alle 500 metrin etäisyydellä raideliikenteen asemasta mitoitus on yksi autopaikka 110 kerrosneliötä kohti ja 500-1000 metrin etäisyydellä yksi autopaikka 100 kerrosneliötä kohti. Näitä ohjeita noudatettaisiin edelleen kaikilla muilla alueilla.

1.4. Nykyiset laskentaohjeet

Helsingissä toimistojen autopaikkoja vaaditaan rakennettavaksi keskustassa, pohjoisessa kantakaupungissa ja aluekeskuksissa huomattavasti vähemmän kuin muualla seudulla. Espoossa autopaikkoja vaaditaan rakennettavaksi hieman vähemmän kuin Vantaalla. Raide liikenteen asemien yhteydessä erot kaupunkien välillä ovat kuitenkin

pienet. Otaniemessä on otettu käyttöön vuonna 2014 uusi laskentaohje, jossa vaatimus autopaikkamäärälle on pieni. Seuraavilla sivuilla olevissa kuvissa on esitetty Helsingin, Espoon ja Vantaan nykyiset laskentaohjeet sekä työpaikkojen toteutunut toimialaluokitus alueittain.

Tampereella parhaillaan lausunnoilla olevassa laskentaohjeessa toimistojen autopaikkamäärän vaatimus on pääsääntöisesti suurempi kuin Helsingissä, mutta pienempi kuin Espoossa ja Vantaalla. Tampereella toteutusminimi on - 20 % arvoista, mikäli hankkeessa pystytään osoittamaan tehostamiseen käytetyt keinot (esimerkiksi paikkojen vuorottaiskäyttö ja/tai nimeämättömyys). Taulukon arvojen ylitys sallitaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella. Paikkoja voidaan toteuttaa pääsääntöisesti enintään + 20 % annetusta normista. Muissa kotimaisissa vertailukaupungeissa vaatimukset ovat suunnilleen samalla tasolla Espoon ja Vantaan kanssa.

Pohjoismaisissa vertailukaupungeissa huomio kiinnittyy Osloon, jossa sallitaan suuri vaihtelu normissa. Lisäksi keskustassa autopaikkamäärän vaatimus on hyvin pieni. Kööpenhaminassa ja Göteborgissa autopaikkoja vaaditaan suhteellisen paljon keskustan ulkopuolella.

Taulukko: Helsingin seudulla, muualla Suomessa ja pohjoismaissa käytettyjä toimistojen laskentaohjeita.

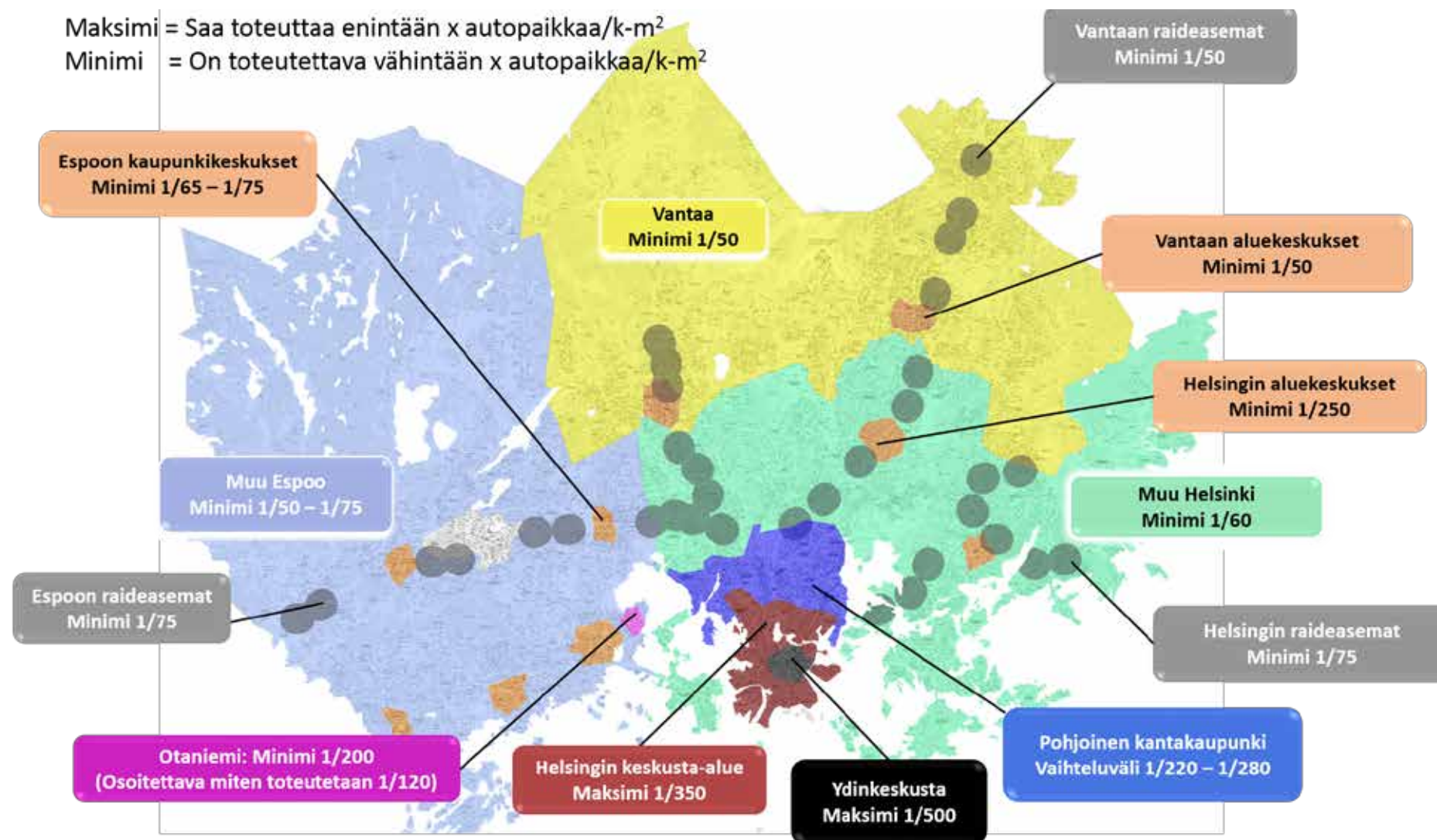
[k-m ² /ap]	Helsinki (1994)	Espoo (*)	Vantaa (1981)		
Helsingin ydinkeskusta	Ei normia	-	-		
Helsingin keskusta-alue ja kantakaupunki	220-350	-	-		
Kaupunki- ja aluekeskukset	250	65-75	50		
Raideasemat 600 metriä	75	75	50		
Muu kaupunki	60	50-75	50		

[k-m ² /ap]	Tampere	Turku	Oulu	Lahti	Järvenpää
Ydinkeskusta	-	-	-	-	-
Keskusta-alueet	125	50	50	60	70
Aluekeskukset	100	50-75	50	50	70
Raideasemat 600 metriä	90	50	50-75	50	50
Esikaupungit	45	50-75	50	50	70

[k-m ² /ap]	Göteborg	Malmö	Oslo	Kööpenhamina
Keskusta-alueet	143	110	500	143
Aluekeskukset	40-50	70	44-143	43
Raideasemat 600 metriä	40-50	70	55-143	43
Esikaupungit	40-50	70	55-143	43

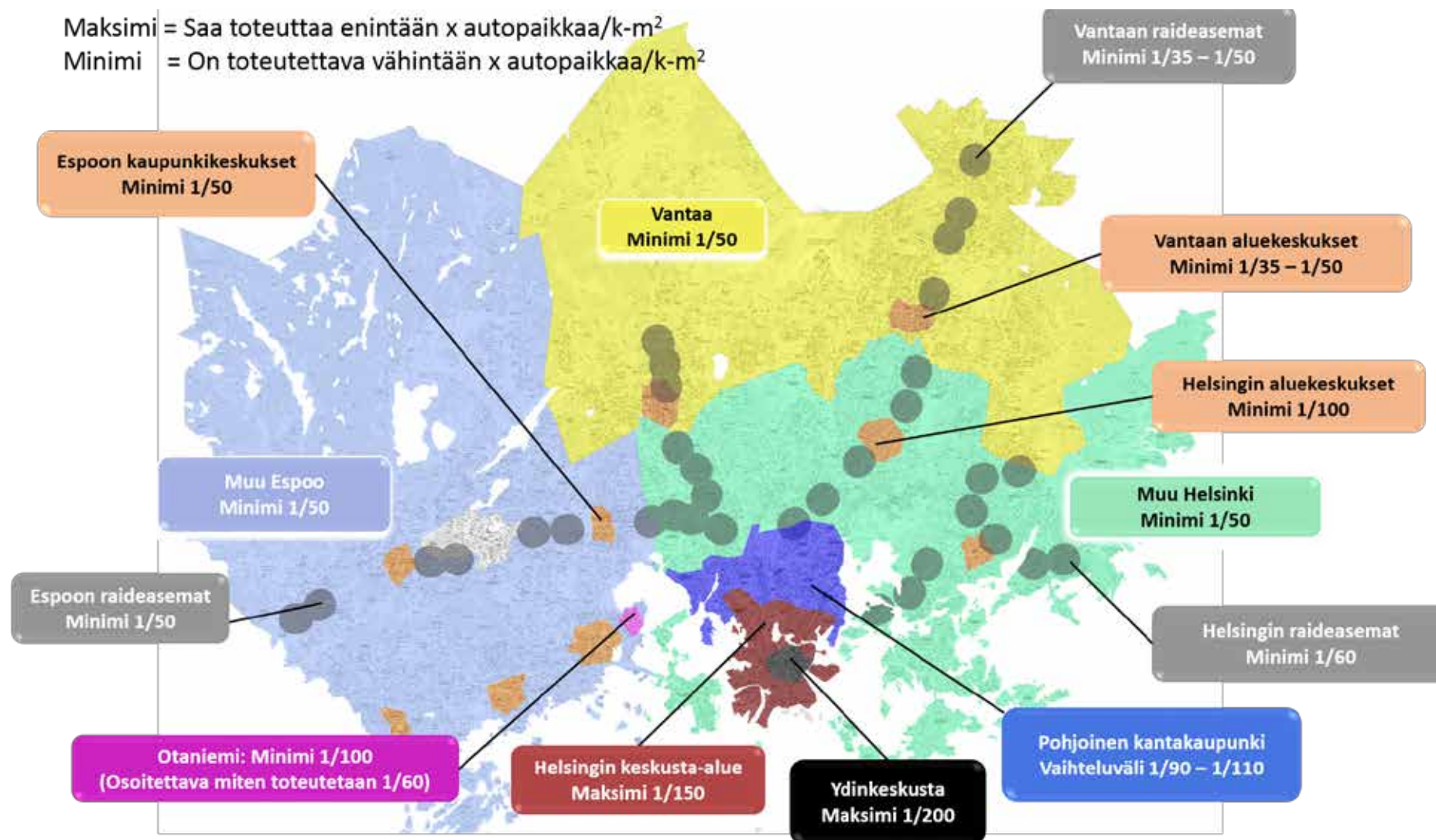
* Ei erillistä hyväksyttyä ohjetta, vaan mitoituksessa sovellettu aiemmin kaavoissa olleita periaatteita.

Toimistojen autopaikkojen laskentaohjeet



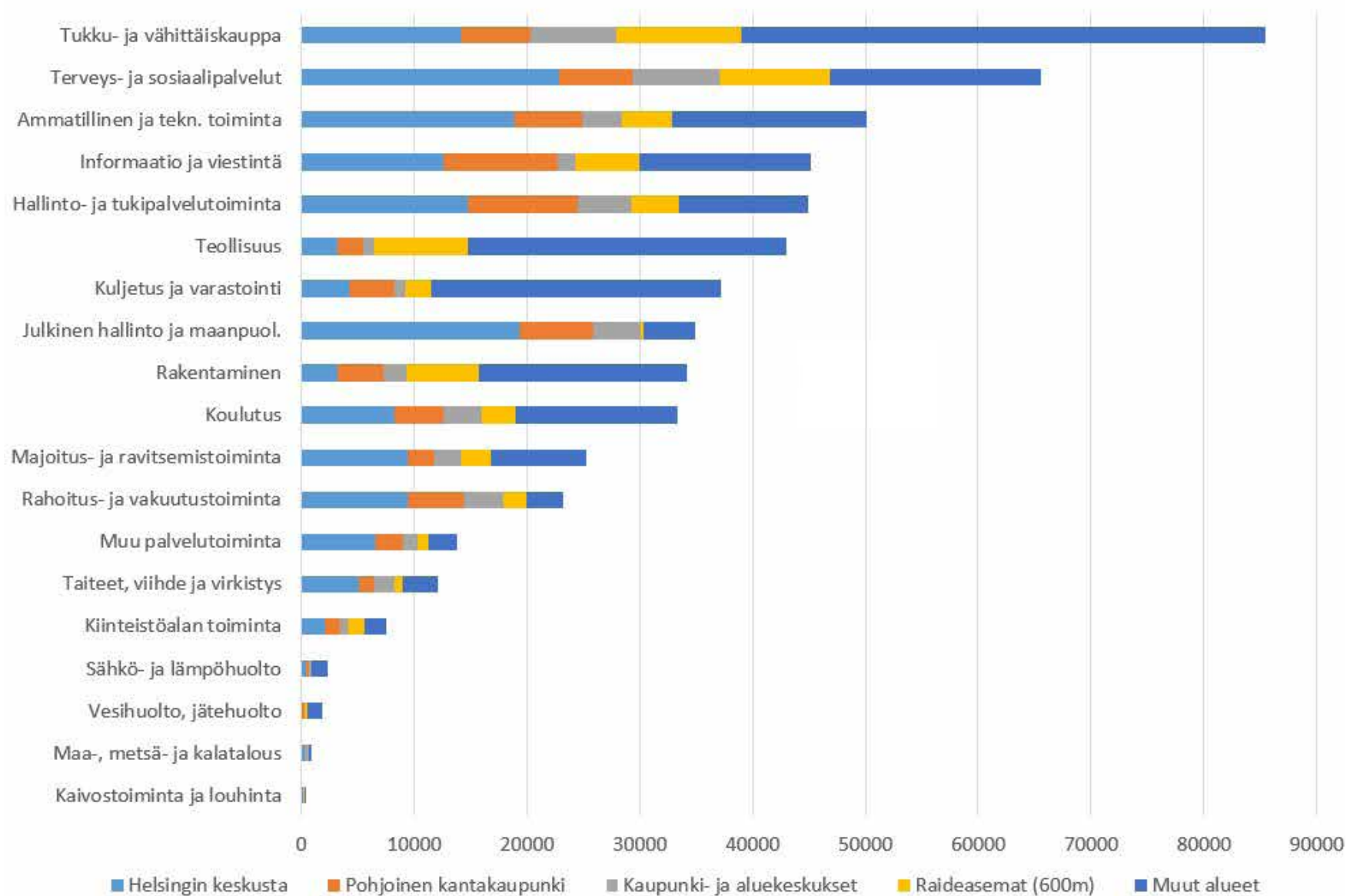
Kuva: Toimistojen autopaikkojen laskentaohjeita pääkaupunkiseudulla.

Liiketilojen autopaikkojen laskentaohjeet



Kuva: Liiketilojen autopaikkojen laskentaohjeita pääkaupunkiseudulla.

Työpaikkojen luokitus ja jako alueittain

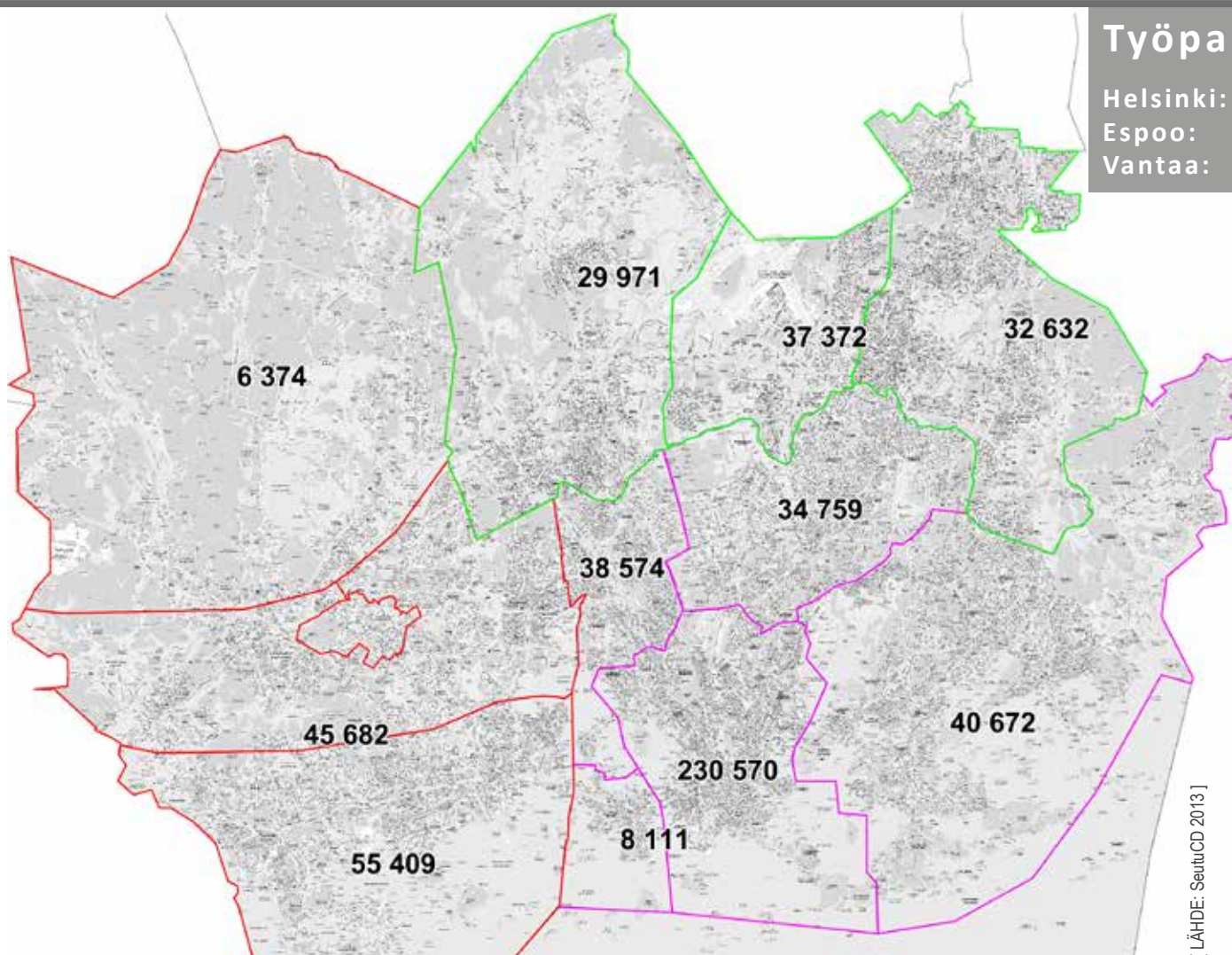


[LÄHDE: SeutuCD 2013]

Kuva: Työpaikkojen luokitus ja jako alueittain (SeutuCD 2013).

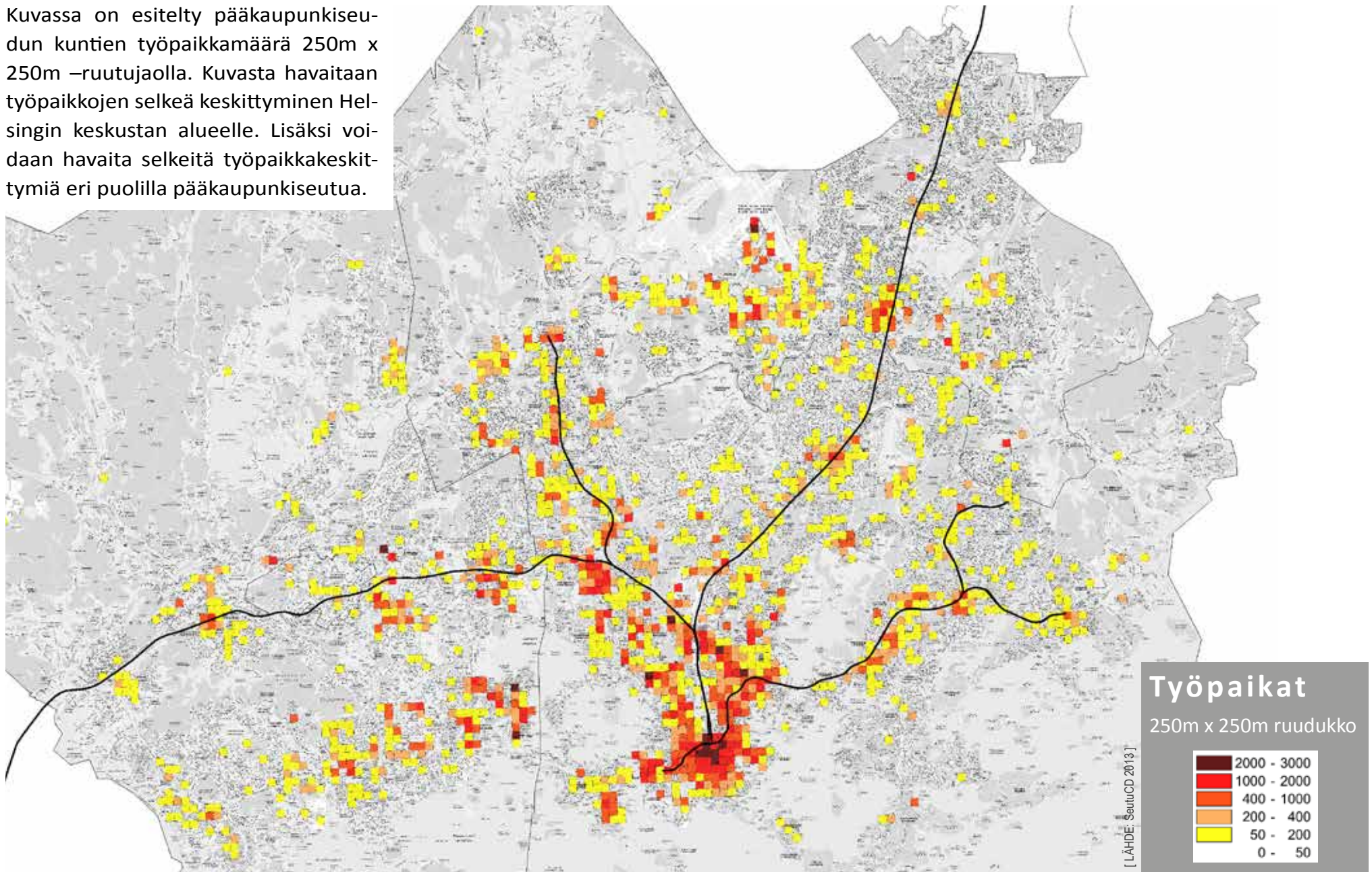
1.5. Työpaikka-alueiden sijoittuminen ja ominaispiirteet

Viereisessä kuvassa on esitelty pääkaupunkiseudun kuntien työpaikkamäärät. Kuvassa kunnat on jaoteltu pienempiin osa-alueisiin, joiden avulla voidaan havainnollistaa työpaikkojen sijoittumista. Espoossa työpaikat sijaitsevat pääasiassa Keski- ja Etelä-Espoossa. Vantaalla työpaikat ovat jakautuneet melko tasaisesti eri osa-alueille. Helsingin työpaikoista noin 65 % sijaitsee kanta kaupungin alueella. Kokonaistyöpaikkamäärältään Helsinki on kolmesta kaupungista selkeästi suurin kun taas Espoon ja Vantaan työpaikkamäärät ovat keskenään lähes yhtä suuria.



Kuva: Nykyiset työpaikat pääkaupunkiseudulla.

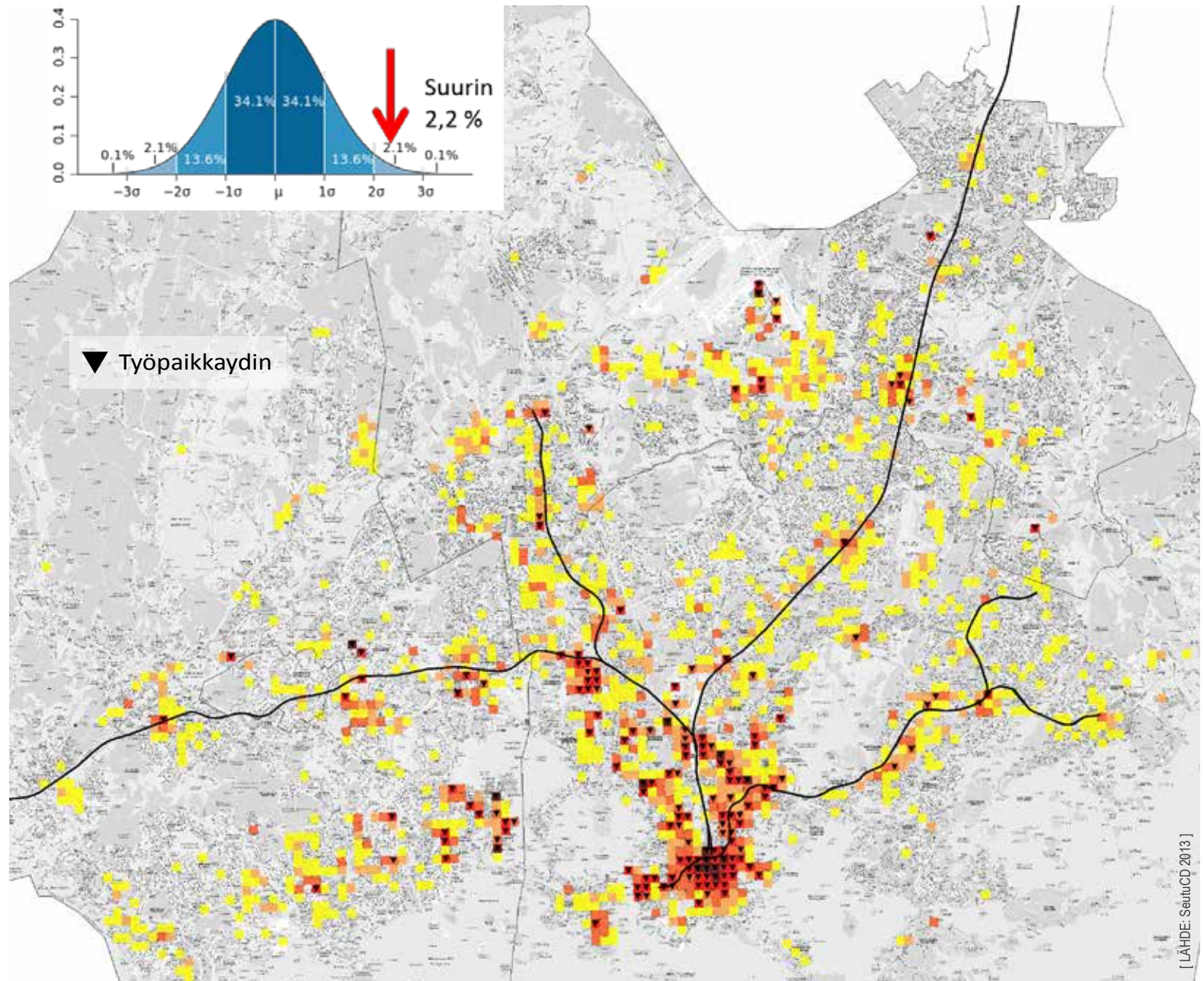
Kuvassa on esitelty pääkaupunkiseudun kuntien työpaikkamäärä 250m x 250m –ruutujaolla. Kuvasta havaitaan työpaikkojen selkeä keskittyminen Helsingin keskustan alueelle. Lisäksi voidaan havaita selkeitä työpaikkakeskitymiä eri puolilla pääkaupunkiseutua.



Kuva: Nykyisten työpaikkojen sijoittuminen pääkaupunkiseudulla.

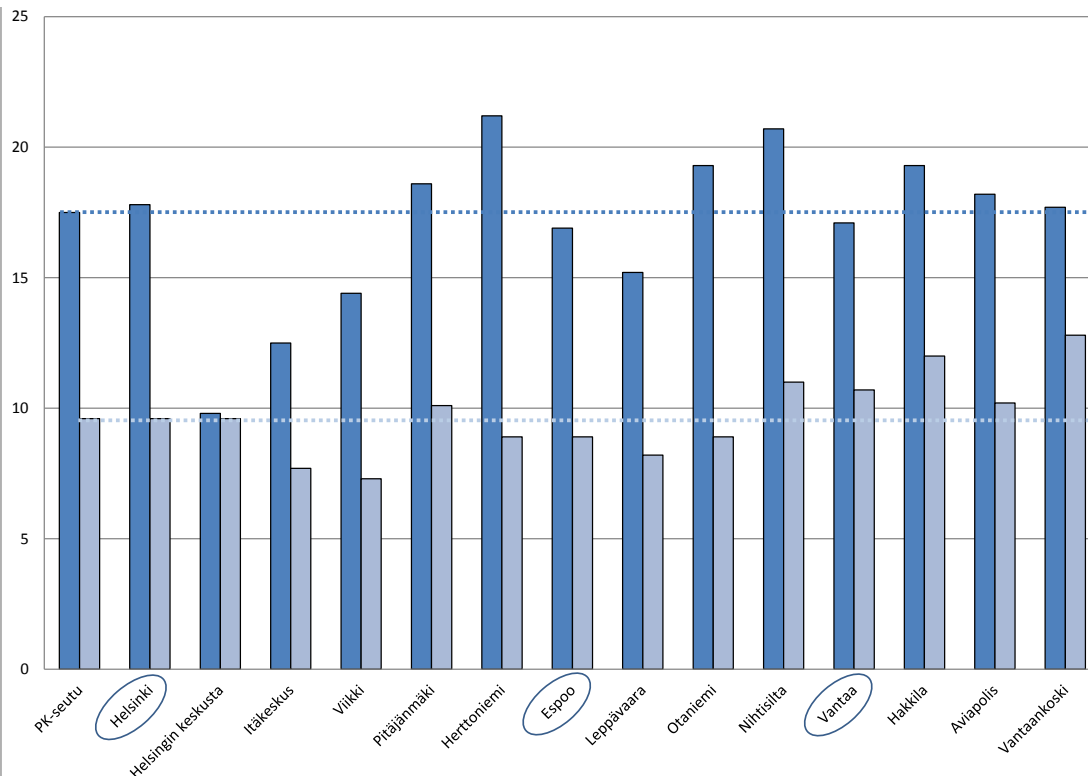
Työpaikkakeskittymistä on tunnistettu niin kutsutut työpaikkaytimet, eli ne 250x250 metrin ruudut, joissa työpaikkatiheys on enemmän kuin kahden keskihajonnan verran suurempi kuin työpaikkaruuduissa keskimäärin. Käytännössä työpaikkaytimiä ovat suurin 2,2 % kaikista työpaikkaruuduista. Ytimisyyttä käytetään yhtenä kaupunkirakenteen analysointikeinona (lähteenä KARA – kaupunkirakenteen kehityspiirteet, Helsingin kaupungin tietokeskus 2009).

Helsingin kantakaupunki erottuu selkeänä työpaikkaytimien keskittymänä aivan kuten myös Pitäjänmäen aluekin. Lisäksi Espoosta erottuvat selkeästi Otanien, Keilaniemen ja Tapiolan alueet. Vantaalla työpaikkaytimet keskittyvät selkeästi Tikkurilan, Helsinki-Vantaan lentokentän ja Aviapoliksen alueille.

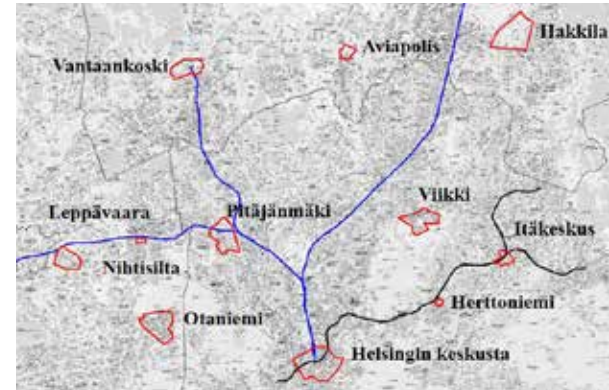


Kuva: Nykyisten työpaikkaytimien sijoittuminen pääkaupunkiseudulla.

Työssä on tarkasteltu pääkaupunkiseudun, pääkaupunkiseudun kuntien ja tarkemmin tutkittu työpaikkakohteiden päivittäisen työmatkan (matkan pituus alle 180 km) pituuden keskiarvoja ja mediaaneja YKR-aineistoa hyödyntäen. Pääkaupunkiseudulle suuntautuvien matkojen mediaanipituus on 9,6 kilometriä (keskiarvo 17,5 km) alla olevan kuvan mukaisesti. Helsingin kaupungin alueelle suuntautuvilla työmatkoilla luvut ovat suunnilleen samat. Espoon kunnan alueella matkojen mediaanipituus on 16,9 kilometriä (keskiarvo 8,9 km) ja Vantaalla 10,7 kilometriä (keskiarvo 17,1 km). Suurin mediaanipituus on siis Vantaan kunnan alueelle suuntautuvilla työmatkoilla ja lyhin Espooseen suuntautuvilla. Matkan keskimääräistä pituutta mitattaessa Helsingin kunnan alueelle suuntautuvat matkat ovat pisimpiä.



Kuva: Päivittäisen työmatkan mediaani- ja keskiarvopituus alueittain nykytilanteessa (2012).



Kuva: Tarkemmin tutkitut työpaikka-alueet.

Tässä työssä on valittu tarkemmin tutkittaviksi työpaikkakohteiksi työpaikkaytimien tunnistamisen sekä työhön osallistuvien kaupunkien edustajien ohjauksen perusteella viereisessä kuvassa olevat alueet. Tarkemmin tutkituista kohteista

on laadittu erilliset kohdekortit, jotka ovat tämän työn liitteenä 2. Tarkemmin tutkituilla työpaikka-alueilla päivittäisen työmatkan mediaanipituus vaihtelee 7,3 kilometrin (Viikki) ja 12,8 kilometrin (Vantaankoski) välillä. Työmatkan keskimääräinen pituus puolestaan vaihtelee 9,8 kilometrin (Helsingin keskusta) ja 21,2 kilometrin (Herttoniemi) välillä. Alueiden välillä on havaittavissa selkeitä eroja työmatkan pituuden osalta.

Työssä on myös analysoitu tarkemmin tutkittujen työpaikka-alueiden työmatkaliikenteen kulkumuotojakaumia. Seuraavan sivun kuvassa esitetyt kulkumuotojakaumat on selvitetty Helmet 2.0 -liikennemallista tutkimalla alueelle saapuvia työmatkoja. Kulkumuotojakaumat ovat hyvin erilaisia eri alueilla. Erityisesti Helsingin keskustan kulkumuotojakauma poikkeaa muista alueista merkittävästi. Tämän raportin liitteenä olevissa kohdekorteissa on lisäksi esitelty henkilöhaastatteluai- neistosta selvitetty kulkumuotojakaumat kyseisille alueille.

Yksi kulkumuodon valintaan vaikuttava tekijä on autonomistus. Helsingissä henkilöautotiheys on 405 henkilöautoa 1000 asukasta kohden, Espoossa vastaava luku on 484 henkilöautoa 1000 asukasta kohden ja Vantaalla 521 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (lähde: Helsingin ympäristötilasto/Trafi). Kyseisissä luvuissa ovat mukana myös sellaiset autot, jotka eivät ole liikennekäytössä, mutta luvuissa ei ole mukana työsuhdeautoja.

Oheisessa taulukossa on esitetty Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla työssäkäyvien ihmisten asuinkunnat Helsingin seudun 14 kunnan alueella. Tiedot ovat peräisin Suomen Ympäristökeskuksen ylläpitämästä YKR-aineistosta. Tämän aineiston perusteella havaitaan, että valtaosa kolmen kunnan työntekijöistä asuu pääkaupunkiseudulla. Helsingin työntekijöistä 81 %, Espoon työntekijöistä 78 % ja Vantaan työntekijöistä 73 % asuu pääkaupunkiseudun alueella.

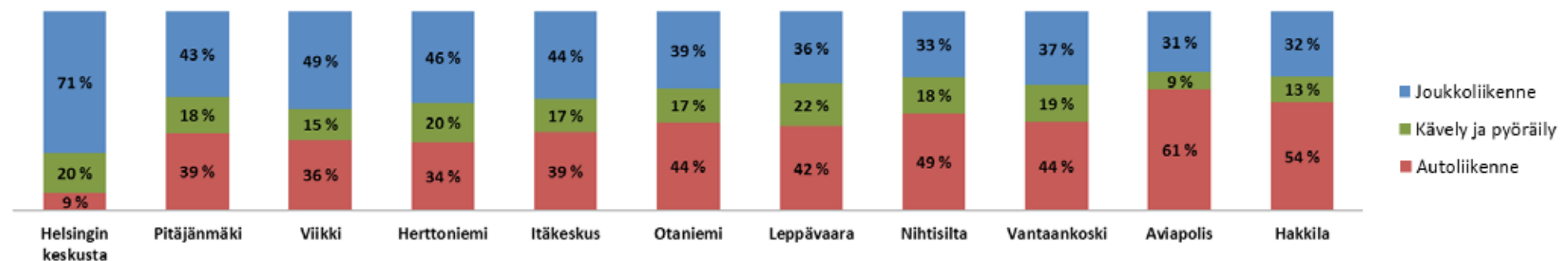
Helsingin seudun 14 kunnan alueen ulkopuolella asuu vajaa kymmenen prosenttia Helsingin, Espoon ja Vantaan työntekijöistä.

Taulukko:

Pääkaupunkiseudun kunnissa työssäkäyvien asuinkunnat.

	Helsingissä työssäkäyvistä	Espoossa työssäkäyvistä	Vantaalla työssäkäyvistä
Helsingistä	56,7	22,1	24,9
Espoosta	12,8	48,6	8,5
Vantaalta	11,1	7,0	39,5
Järvenpäästä	1,5	0,7	2,5
Nurmijärveltä	1,5	1,6	3,1
Keravalta	1,5	0,7	2,9
Tuusulasta	1,4	0,8	3,3
Kirkkonummelta	1,4	4,4	1,0
Hyvinkäältä	0,9	0,7	1,4
Sipoosta	0,8	0,3	1,3
Vihdistä	0,8	2,1	1,0
Mäntsälästä	0,5	0,2	1,0
Kauniaisista	0,4	1,0	0,3
Pornaisista	0,2	0,1	0,3
Muualta	8,5	9,6	9,2
PK-seudulta	80,6	77,7	72,8

[LÄHDE: YKR © SYKE ja TK 2010]



[LÄHDE: HSL:n Helmet liikennemalli]

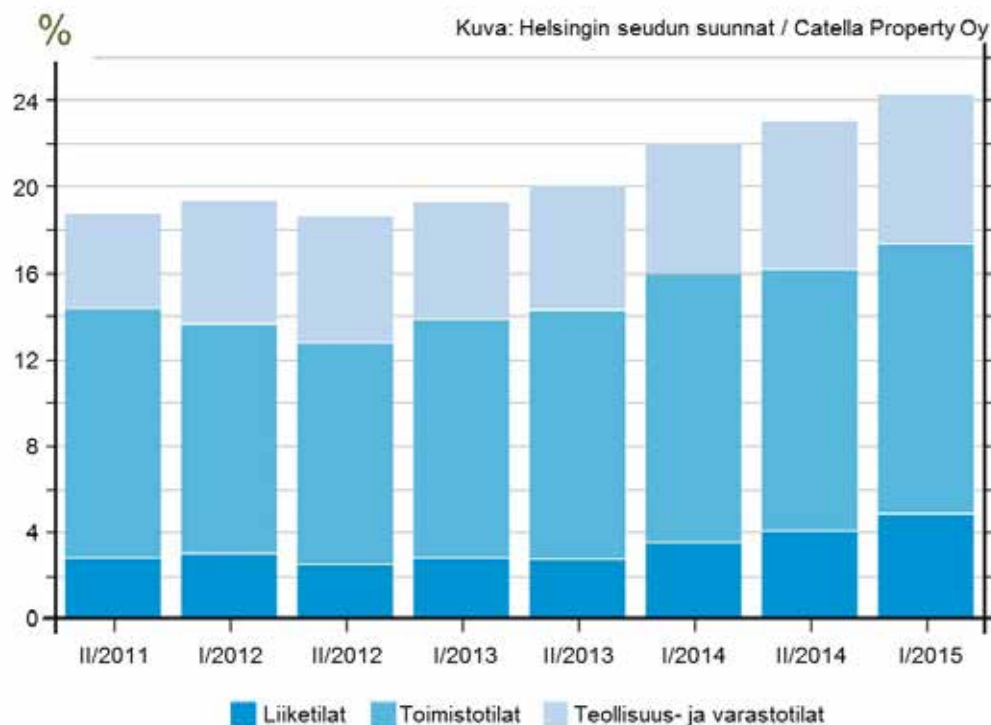
Kuva: Tarkemmin tutkittuihin kohteisiin suuntautuvien työmatkojen mallinnettu kulkumuotojakauma nykytilanteessa (2012).

1.6. Vapaat tilat pääkaupunkiseudulla

Hyvin usein tyhjät toimistot sijaitsevat tämän hetken tarpeeseen ja kysyntään nähden väärässä paikassa. Toimistoja on kaavoitettu paljon suurten väylien melualueilla melko huonojen joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Nykyisin tällaisten toimistojen kysyntä on melko vähäistä. Sen sijaan teollisuus- ja varastotilan käyttäjät siirtyvät pääkaupunkiseudun vanhoista varastotiloista kehyskuntiin rakennettaviin uusiin logistiikkakeskuksiin.

Catella Property Oy:n markkinakatsauksen (kevät 2015) mukaan pääkaupunkiseudulla toimitiloista suurin vajaakäyttöaste on toimistotiloilla, sillä niistä 13 % (yli miljoona k-m²) oli vailla käyttöä keväällä 2015. Espoon toimitiloista 21 %, Vantaalla 17 % ja Helsingissä 10 % oli vailla käyttöä. Helsingin keskustassa vajaakäyttöaste oli 6 %. Espoon alueella esimerkiksi Karaporttiin on muodostunut tyhjän tilan keskitymä ja myös Länsiväylän varrella Keilaniemen ja Matinkylän välillä on lähes 100 000 m² tyhjää tilaa. Catella Property Oy:n katsauksessa arvioidaan, että tyhjän toimistotilan määrä nousee vuoden 2015 aikana uuteen ennätykseen, yli 13 prosenttiin.

Liiketiloista 5 % (yli 150 000 k-m²) on käyttämättä koko pääkaupunkiseudulla. Vantaalla osuus on 7 %, Espoossa 5 % ja Helsingissä 4 %. Helsingin keskustassa liiketilojen vajaakäyttöaste on vain 2 %. Catella Property Oy:n katsauksessa ennustetaan tyhjän liiketilan määrän lisääntyvän vuoden 2015 aikana, mikä on seurausta kaupan heikon myyntikehityksen jatkumisesta.



Kuva: Pääkaupunkiseudulla tyhjiillään olevien toimitilojen osuus (%) toimitilakannasta, puolivuositain (syys- ja maaliskuu).

2. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSIA

2.1. Ennustetut muutokset työpaikkamäärissä

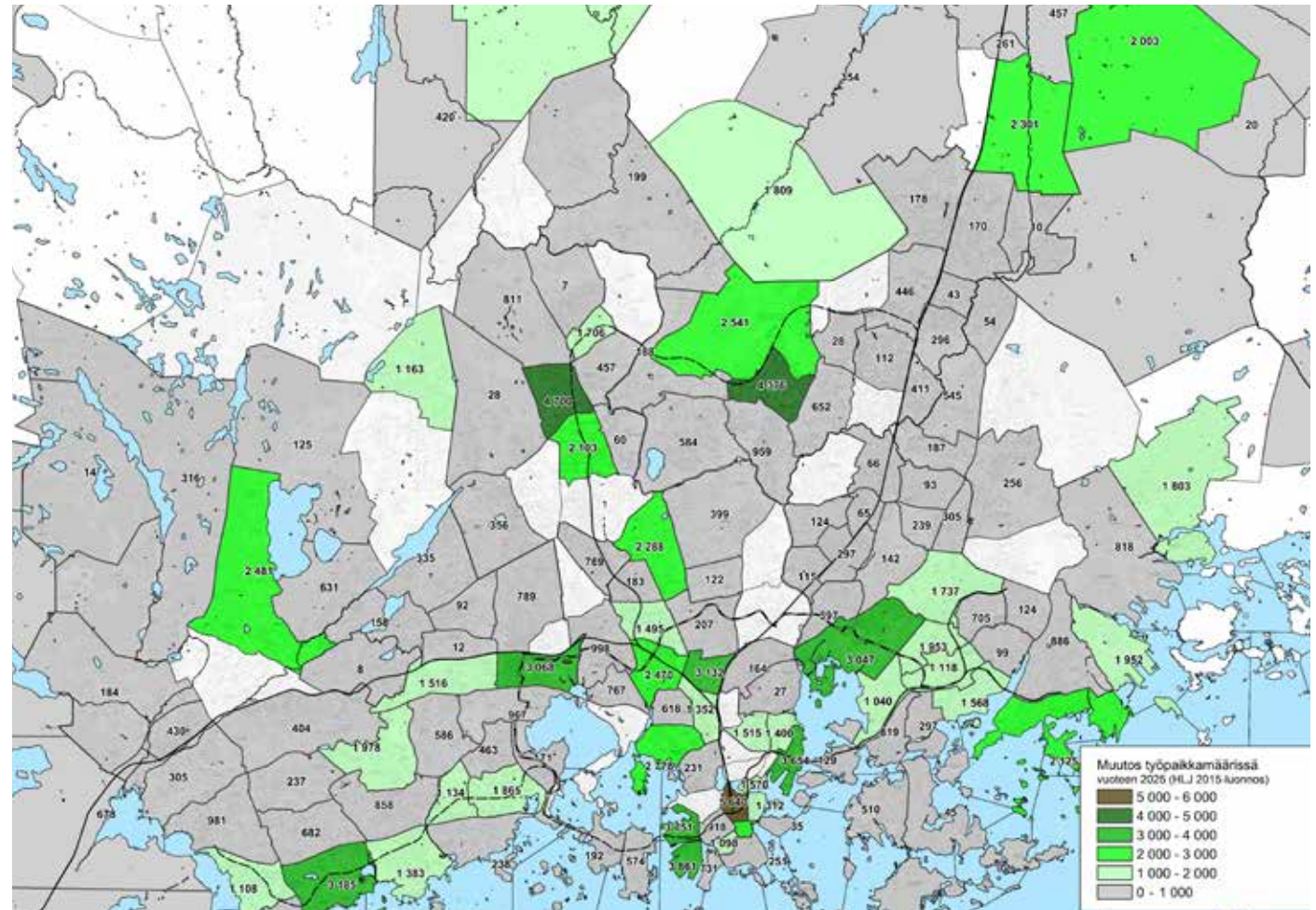
Tässä työssä on tutkittu ennustettuja muutoksia pääkaupunkiseudun työpaikkamäärissä. Ennusteiden laadintaa on kuvattu Kaupunkitutkimus TA OY:n laatimassa raportissa ”Maankäyttöprojektien laadinta Helsingin seudun HLJ 2015 ja MASU –projektien lähtötiedoiksi” (Laakso & Kilpeläinen, 2014). Raportin mukaan työpaikkaprojektien laadinnan pohjaksi on tehty yhdenmukaisesti laaditut arviot toimitilarakentamisen potentiaalista sekä eri rakentamisalueiden toteutumis- ja ajoittumisedellytyksistä. Arvioiden laadinnan pohjana ovat olleet voimassa olevat asema- ja yleiskaavat sekä vireillä olevat yleiskaavat sekä ajallisesti pitemmälle ulottuvat rakennemallit ja maankäyttövisiot. Projektien laadinta ei perustu toimitilakerrosalan rakentamispotentiaaleihin, eikä arvioihin työpaikkaväljyyden muutoksesta. Raportissa kuvataan työpaikkaprojektien laadinnan kolmivaiheinen asiantuntija-arvio seuraavanlaiseksi:

1. Kuntien aluekohtainen arvio työpaikkamäärästä projektivuosi-na (työpaikat yhteensä).
2. Projektion laatijan asiantuntija-arvio kunnan arviosta suhteessa alueen lähtötilanteen työpaikkamäärään päätoimialoittain (em. jaolla), sijainnin arvioituun vetovoimaan (vaihtelee maankäyttö-vaihtoehtoittain) sekä työpaikka-alueen kehittämispotentiaaliin.

3. Tilastoalueitasoisten työpaikkamäärien täsmäys koko Helsingin seudun arvioituun kokonaistyöpaikkamäärään päätoimialoittain ja projektivuosittain.

Laakso ja Kilpeläinen korostavat raportissaan, että työpaikkakehitystä ja työpaikkojen alueellista sijoittumista ei voida missään oloissa ennustaa täydellä varmuudella. Työpaikkaprojektien todetaankin olevan ensi sijassa asiantuntijankemeykseen perustuvia vaihtoehtoisia laskelmia arvioiden kokonaistyöpaikkamäärän jakautumisesta eri sijainteihin.

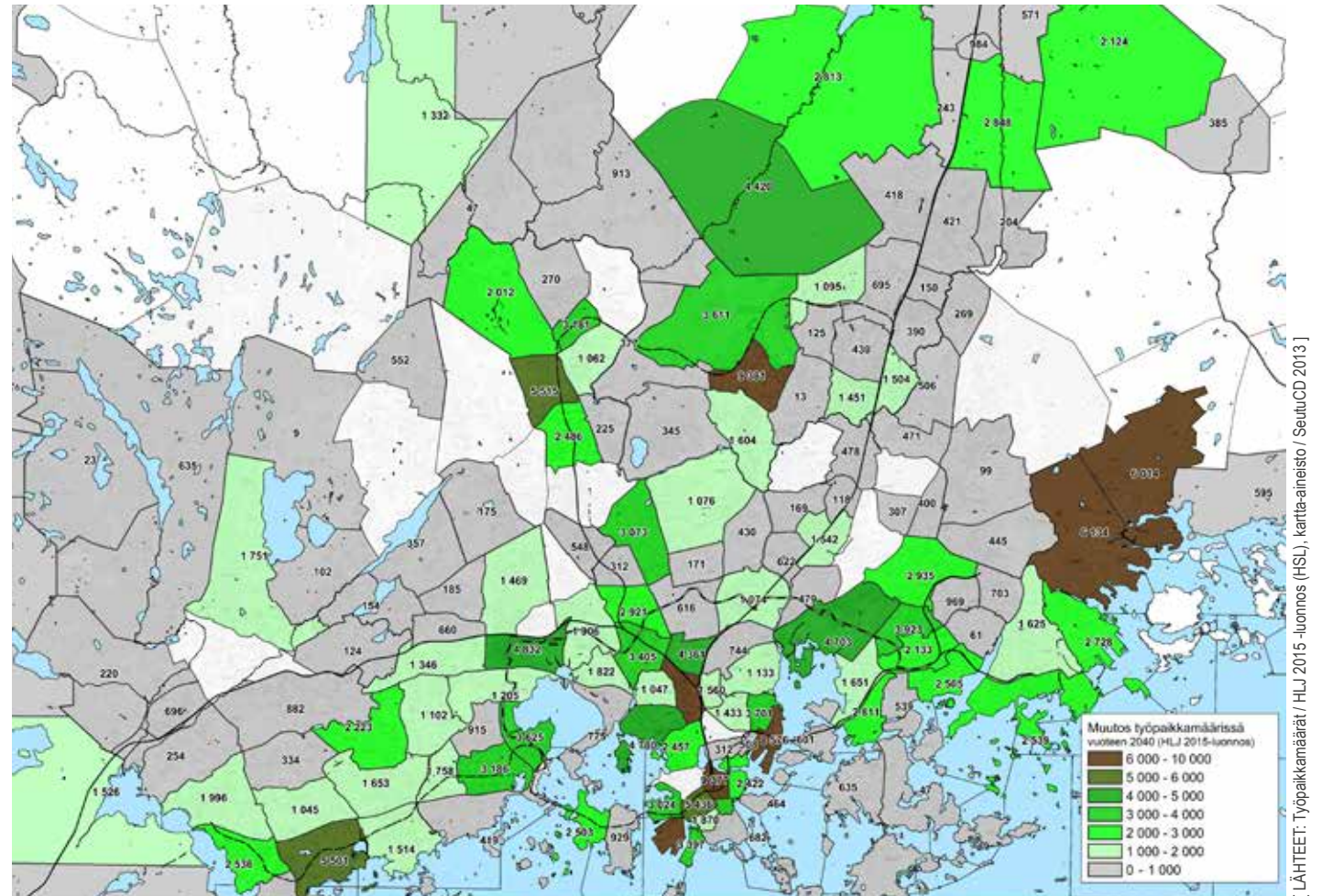
Pääkaupunkiseudulle arvioidaan tulevat vuoteen 2025 mennessä yhteensä 11 000 uutta työpaikkaa vuodessa (HLJ 2015 –luonnos) ja viereisen sivun kuvasta nähdään seudun uusien työpaikkojen keskittävän hyvin voimakkaasti raideyhteyksien varrelle. Esimerkiksi lähi-vuosina valmistuvien Kehäradan ja Länsimetron varsille tulee huomattava määrä uusia työpaikkoja.



Kuva: Ennustetut kasvut työpaikkamäärissä vuoteen 2025 mennessä (HLJ 2015 -luonnos).

[LÄHTEET: Työpaikkamäärät / HLJ 2015 -luonnos (HSL), kartta-aineisto / SeutuCD 2013]

Viereisessä kuvassa on esitetty pääkaupunkiseudun työpaikkamäärien muutoksia nykytilanteesta vuoteen 2040 mennessä. Vertailemalla kuvaa edellisen sivun, vuoden 2025 tilannetta esittävään kuvaan, havaitaan että vuoden 2025 jälkeen ennustetaan Helsingin keskustan tiivistyvän entisestään. Lisäksi vuoden 2025 jälkeen uusia työpaikkoja ennustetaan muodostuvan merkittävästi lisää Avipoliin, Kalasatamaan, Pasilaan ja Östersundomiin. Myös Espooseen Länsimetron varrelle ennustetaan tulevan uusia työpaikkoja vielä vuoden 2025 jälkeenkin.

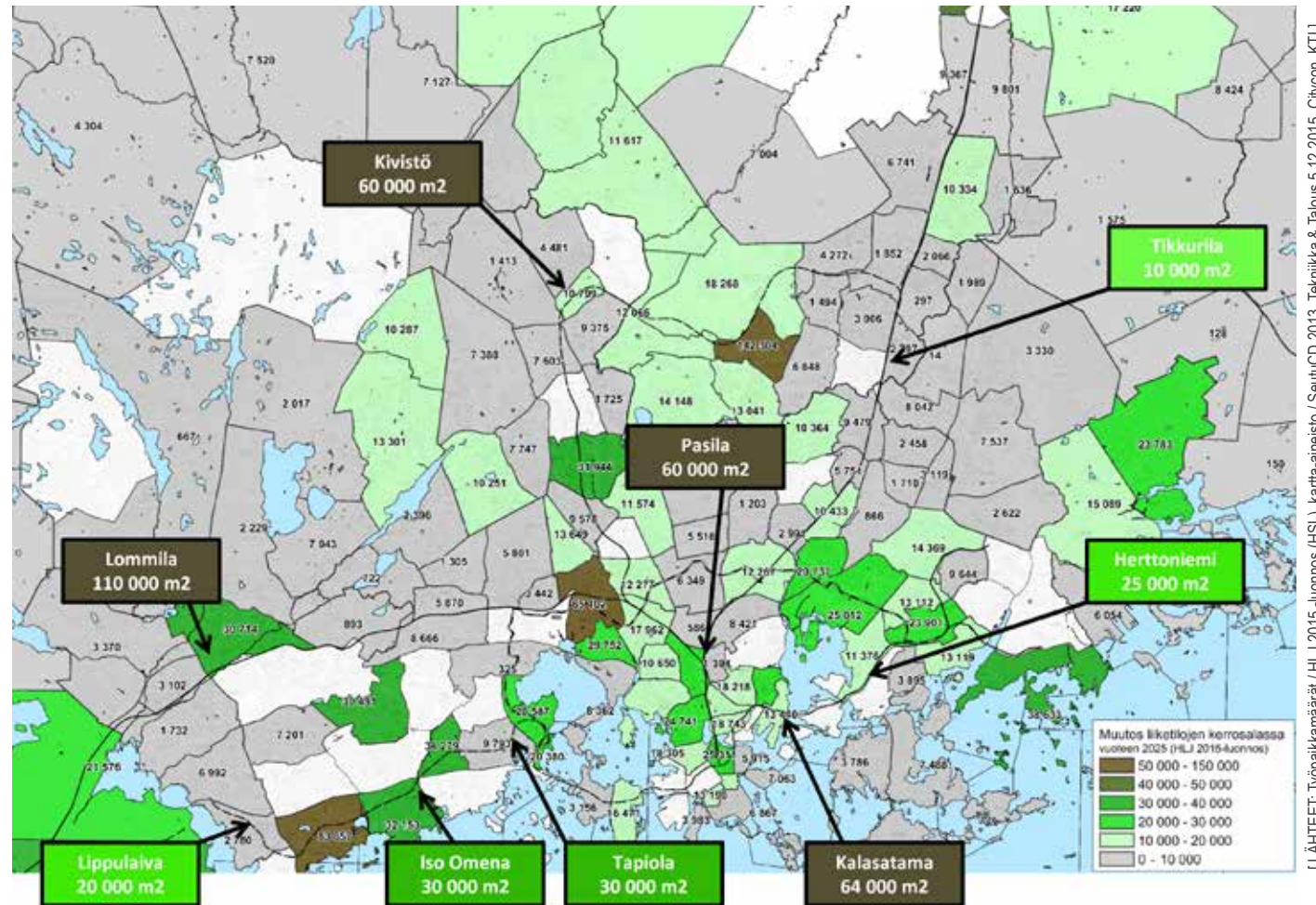


Kuva: Ennustetut kasvut työpaikkamäärissä vuoteen 2040 mennessä (HLJ 2015 -luonnos).

Työssä on analysoitu myös liiketilojen kerrosalan kehittymistä pääkaupunkiseudulla. Kaupan kerrosalan kehityksen estimointi on kuvattu raportissa ”Maankäyttöprojektoiden laadinta Helsingin seudun HLJ 2015 ja MASU –projektien lähtötiedoiksi” (Laakso & Kilpeläinen, 2014). Raportin mukaan kaupan kerrosalaan on otettu mukaan varsinainen vähittäiskauppa ja autokauppa (ei tukkukauppaa). Lähtökohdina ovat v. 2011 kaupan työpaikat, jotka on muunnettu aluekohtaisilla väljyyskerroimilla kerrosalaksi, sisältäen myös muissa kuin liikerakennuksissa olevan kaupan kerrosalaosuuden. Projektiovuosien kaupan kerrosalat on estimoitu palvelutyöpaikoista väljyyskerroimilla oletta-
malla että vanhoilla alueilla kaupan osuus palvelutyöpaikoista on likimäärin sama kuin lähtötilanteessa. Uusilla alueilla kaupan osuus palvelutyöpaikoista perustuu asiantuntija-arvioon.

Viereisessä kuvassa on taustalla esitetty ennustetut muutokset liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2025. Eniten kasvavina alueina pääkaupunkiseudulla nähdään liiketilojen osalta Aviapolis, Finnoo ja Pitäjänmäki. Ennusteen mukaan myös Myyrmäen ja Kaivokselan alue Vantaalla sekä Niittykumpu, Matinkylä ja Suurpelto Espoossa kehittyvät tulevaisuudessa merkittävästi. Lisäksi kuvan päälle on aseteltu suunnitteilla olevat lisäneliöt pääkaupunkiseudun kauppakeskuksiin vuoteen 2020 mennessä (lähde: Tekniikka & Talous

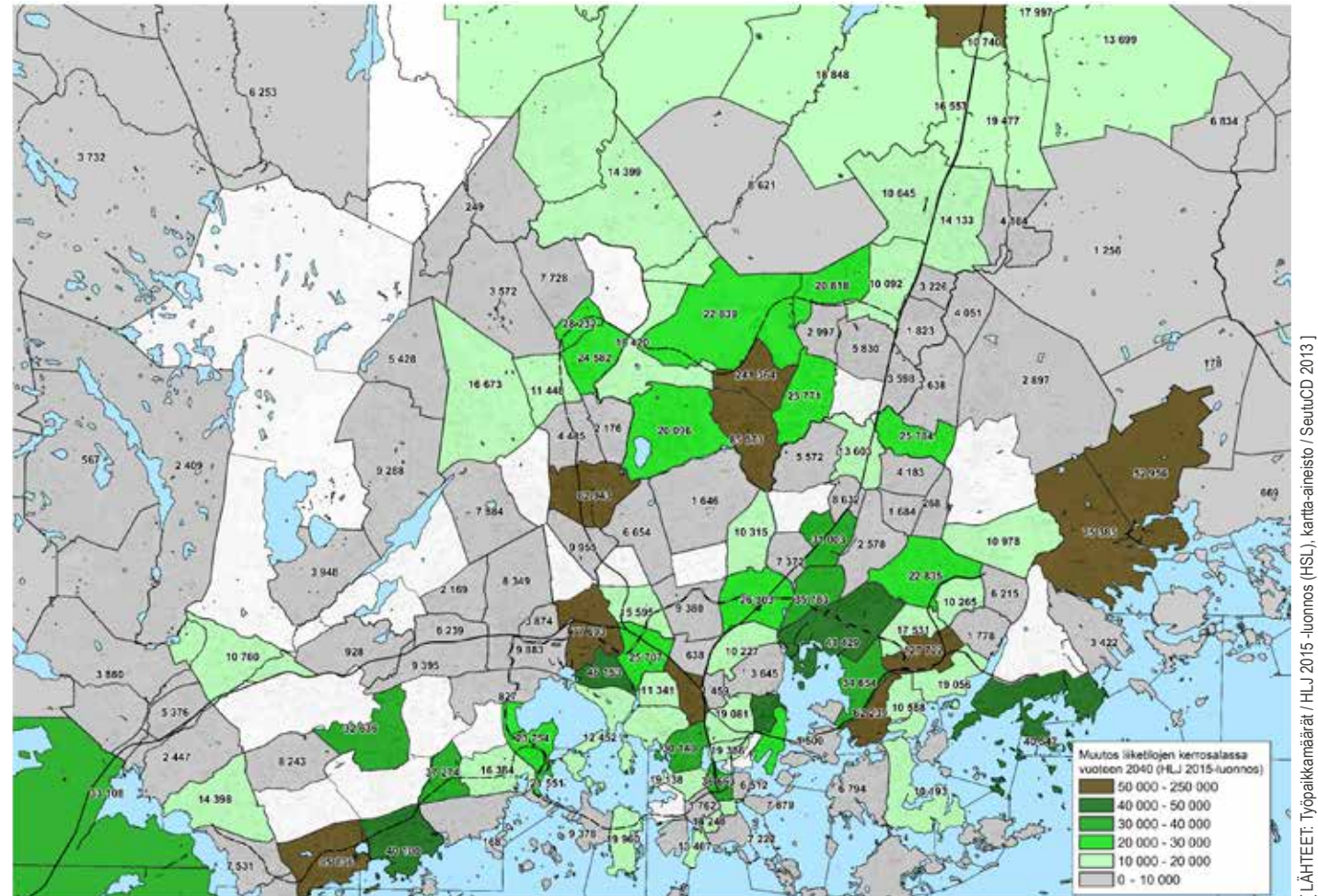
5.12.2015, Citycon, KTI). Näiden välillä on havaittavissa selkeitä eroja muutosten suuruusluokassa. Osittain tämä ero lienee selittävässä arvioituilla toteutumisvuosilla. Ennusteessa osa kauppakeskusten lisäneliöistä on todennäköisesti arvioitu toteutuvan vuoden 2025 jälkeen ja täten ne näkyvät seuraavan sivun kuvassa. Lisäksi ero selittyy osittain edellä kuvatulla ennusteen muodostamisperiaatteella.



Kuva: Ennustetut kasvut liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2025 mennessä (HLJ 2015 -luonnos), erilliset laatikot kuvaavat suunnitteilla olevia lisäneliöitä pääkaupunkiseudun kauppakeskuksiin vuoteen 2020 mennessä.

[LÄHTEET: Työpaikkamäärät / HLJ 2015 -luonnos (HSL), kartta-aineisto / SeutCOD 2013, Tekniikka & Talous 5.12.2015, Citycon, KTI]

Viereisessä kuvassa on esitetty ennustetut muutokset liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2040 nykytilanteeseen verrattuna. Ennusteen mukaan vuoden 2025 jälkeen voimakkaasti kasvavia alueita ovat Avipolis ja Pakkala sekä Myyrmäki Vantaalla sekä Pasila, Herttonie mi ja Itäkeskus Helsingissä. Lisäksi myös Östersundomin ennustetaan kehittyvän voimakkaasti vuoden 2025 jälkeen.



Kuva: Ennustetut kasvut liiketilojen kerrosalassa vuoteen 2040 mennessä (HLJ 2015-luonnos). Kauppakeskusten omat ennusteet vuodelle 2025 on esitetty edellisen sivun kuvassa.

[LÄHTEET: Työpaikkamäärät / HLJ 2015-luonnos (HSL), kartta-aineisto / SeutuCD 2013]

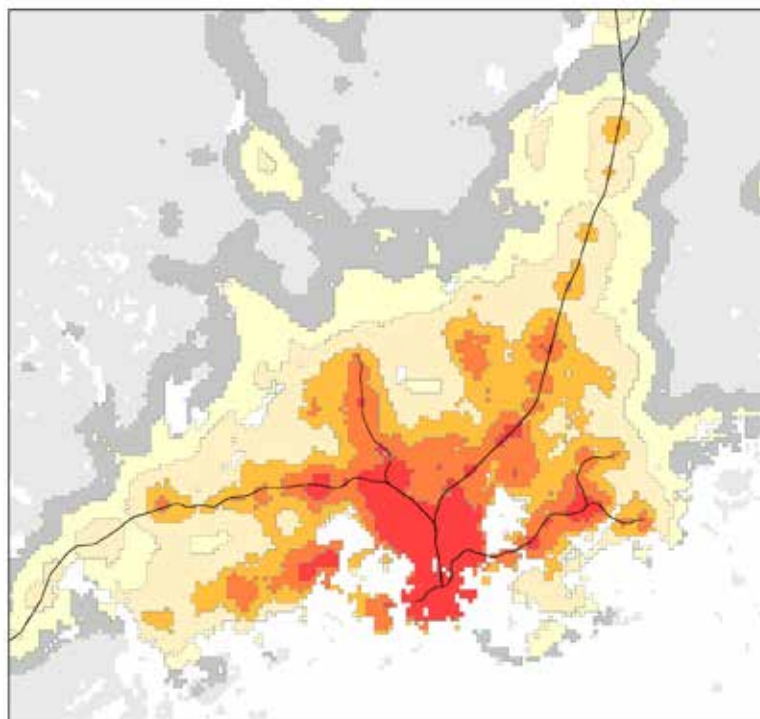
2.2. Työpaikkojen saavutettavuusmuutoksia

SAVU 2012

Kuvista havaitaan, että Helsingin työpaikoista valtaosa (n. 96 %) sijaitsee jo nykyisin kolmen parhaimman SAVU-vyöhykkeen alueella. Espoossa vastaavasti 76,7 % ja Vantaalla 63,8 % työpaikoista sijaitsee kolmen parhaimman SAVU-vyöhykkeen alueella. Espoon työpaikoista 23,5 % sijaitsee vyöhykkeellä I, kun taas Vantaan työpaikoista vain 3 % sijaitsee I vyöhykkeellä. Helsingin, Espoon ja Vantaan työpaikoista yhteensä 53 % on vyöhykkeellä I ja vyöhykkeiden I-III alueella on yhteensä 86,5 % kolmen kunnan työpaikoista. Vantaan alueelle sijoittuvista työpaikoista yli kolmannes sijaitsee vyöhykkeillä IV-VII, eli sellaisella alueella, jossa henkilöauto on käytännössä pääasiallinen kulkumuoto.

Taulukko: Nykyiset työpaikat SAVU 2012 -vyöhykkeittäin.

SAVU-vyöhyke	Helsinki	Espoo	Vantaa	Yht.
I	76,3 %	23,5 %	3,0 %	53,1 %
II	15,0 %	28,2 %	25,6 %	19,4 %
III	4,6 %	25,0 %	35,2 %	14,0 %
IV	1,4 %	15,2 %	30,8 %	9,3 %
V	0,8 %	3,4 %	4,6 %	2,0 %
VI	0,1 %	0,8 %	0,7 %	0,3 %
VII	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %
Ei vyöhykettä	1,7 %	3,7 %	0,0 %	1,8 %



Kuva: Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä Helsingin seudulla 2012 (SAVU 2012).

Saavutettavuusluokka



SAVU-vyöhykkeet kuvaavat sitä, miten vyöhykkeellä asuvan on tyypillisesti mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat (kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä):

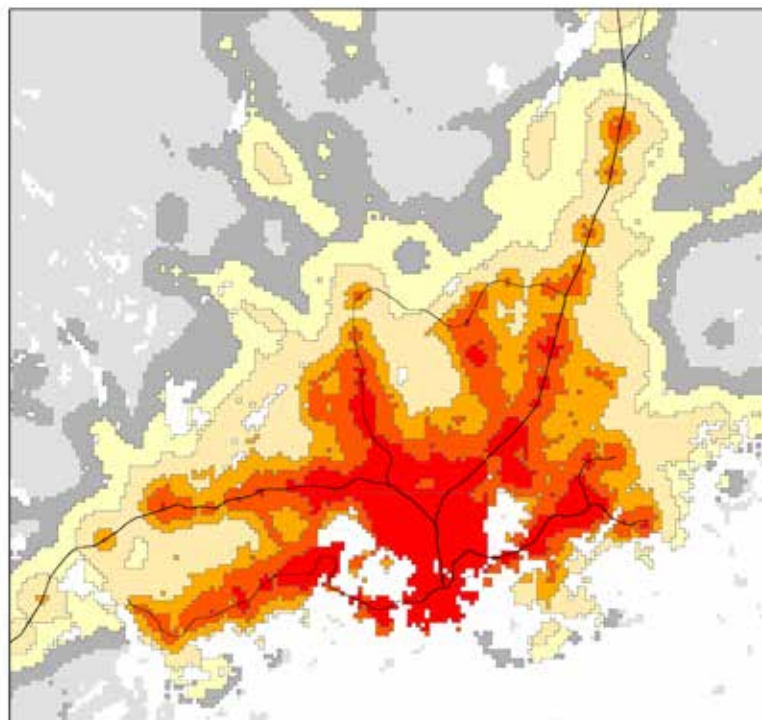
- I Kävellen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikenneyhteydellä
- II Kävellen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
- III Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä tai autolla
- IV Autolla tai vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
- V Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä
- VI Pääosin autolla
- VII Autolla

SAVU 2025

Helsingin työpaikoista 98,3 % sijaitsee vuonna 2025 kolmen parhaimman SAVU-vyöhykkeen alueella, kun Espoossa vastaava luku on 85,7 % ja Vantaalla 77,7 %. Tilanne tulee siis kehittymään positiiviseen suuntaan Espoon ja Vantaan osalta vuoteen 2025 mennessä. Tähän vaikuttavat suuresti Länsimetro, Länsimetron jatke ja Kehärata.

Vuoden 2025 tavoitetilanteessa Helsingin, Espoon ja Vantaan työpaikoista yhteensä 64,6 % on vyöhykkeellä I. Kolmen parhaan vyöhykkeen (I-III) alueella kolmen kunnan työpaikoista on yhteensä 91,9 % eli hyvin suuri osa työpaikoista on hyvin saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Taulukon tiedoissa esitetään HLJ 2015:n ennusteen mukaisten vuoden 2025 työpaikkojen sijoittuminen SAVU 2025-vyöhykkeittäin. HLJ-luonnoksen tavoitteena on uuden maankäytön sijoittuminen pääsääntöisesti hyvän saavutettavuuden alueelle.



Kuva: Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä Helsingin seudulla 2025 (SAVU 2025).



Taulukko: Vuoden 2025 (HLJ 2015 ennuste) työpaikat SAVU 2025 vyöhykkeittäin.

SAVU-vyöhyke	Helsinki	Espoo	Vantaa	Yht.
I	86,5 %	41,0 %	17,3 %	64,6 %
II	8,4 %	30,7 %	37,0 %	18,1 %
III	3,4 %	14,0 %	23,4 %	9,2 %
IV	1,1 %	10,9 %	17,7 %	6,1 %
V	0,5 %	2,0 %	3,7 %	1,4 %
VI	0,1 %	1,2 %	0,8 %	0,4 %
VII	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %

2.3. Haastatteluissa ja kyselyissä esille nousseita asioita

Työn aikana haastateltiin kaupunkien elinkeinoelämän, kaavoittajien ja rakennusvalvonnan edustajia. Lisäksi laadittiin kohdennettu SurveyPal-kysely yrityksille, jotka ovat tekemisissä toimisto- ja liiketilojen rakennuttamisen, vuokraamisen tai omistamisen kanssa.

Toimistot

Haastattelussa kävi ilmi, että nykyisistä laskentaohjeista poiketaan hyvin usein uusilla alueilla. **Tulevien laskentaperiaatteiden toivottiin olevan sellaisia, että niistä ei tarvitsisi poiketa.**

Kaupunkien elinkeinotoimen edustajat olivat sitä mieltä, että pysäköintipaikkojen rajoittamisella ei saa haitata elinkeinoelämää, uusien työpaikkojen syntymistä ja kaupallisten toimintojen toimintamahdollisuuksia. Haastateltujen kaavoittajien mielestä pysäköinnin ongelmat lähtevät hyvin usein siitä, mihin toimistot kaavoitetaan. Jos toimistoja kaavoitetaan huonojen joukkoliikenneyhteyksien varrelle, pakotetaan ihmiset yksityisautoiluun ja kasvatetaan pysäköintipaikkojen tarvetta. **Joukkoliikenteen palvelutason nähtiin olevan erittäin tärkeä seikka, jonka tulee vaikuttaa pysäköintipaikkojen laskentaohjeeseen tulevaisuudessa.** Lisäksi tuli esille, että vanhoissa toimistoissa oli 10 vuotta sitten suurin huoli se, että niiden tietoliikenneyhteyksiä ei saatu nykytasolle. Tänäpäin suurin osa toimii jo langattomasti ja huoli on pienentynyt. Suurempi ongelma on se, että seinät eivät jousa nykyisten vaatimusten mukaisiin ketteriin tilamuu-

toksiin. On todella vaikea arvioida, mitkä ovat ongelmat 10 vuoden, 20 vuoden kuluttua...

Haastatteluissa korostui kaupunkien erilaiset ominaispiirteet ja erilaiset alueet. Helsingin ydinkeskusta ja kantakaupunki ovat hyvin erilaisia alueita muuhun pääkaupunkiseutuun verrattuna, mutta myös muiden kuntien sisällä nähtiin olevan hyvin erityyppisiä alueita. Helsingin kantakaupungin vetovoiman nähtiin muodostuvan ensisijaisesti muista tekijöistä kuin autopaikoista. Tosin yhdessä haastattelussa esitettiin, että kantakaupungissa pitäisi sallia nykyistä suurempi pysäköintipaikkamäärä. **Yhteinen näkemys oli, että alueellisten erojen tulee näkyä pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteissa.**

Koska Helsingin seudulla toimistojen rakentaminen tulee olemaan yhä enemmän täydennysrakentamista ja ratkaisut joudutaan räätälöimään hyvin pitkälti tapauskohtaisesti, on laskentaohjeiden oltava joustavia. **Joustavuutta korostettiin kaikissa haastatteluissa.** Yhden tiukan luvun sijaan pitäisi olla mahdollisuus muuttaa arvoa tilanteen mukaan tai esimerkiksi käyttää vaihteluväliä, josta lopullinen käytävä arvo määräytyy tilannekohtaisesti tiettyjen ehtojen mukaan. Todettiin, että yhteiset periaatteet voivat olla hyvä lähtökohta, mutta liian tiukkaa seudullista määrittelyä ei tule tehdä, vaan päätösvalta ja alueellinen harkinta tulee jättää edelleen kunnille.

Lähes kaikissa haastatteluissa pohdittiin, miten työtä tullaan tule-

vaisuudessa tekemään. Haastateltavat pitivät lähes varmana, että nykyinen toimistokulttuuri tulee muuttumaan. Tulevaisuudessa tul- laan näkemään etätöön uusia muotoja, uudenlaisia toimistotilojen käyttöratkaisuja, erilaisia toimistohotelliratkaisuja, toimistopalveluja esimerkiksi kirjastojen yhteydessä jne. Tulevaisuuden yritykset ovat ketteriä ja valmiita nopeisiin muutoksiin. Turhia toimistoneliöitä tai autopaikkoja ei tulla pitämään. Lisäksi tuli esille, että työntekijäväl- jyyks on pienentynyt ja tulevaisuudessa mennään yhä tiiviimpiin toi- mistoihin (samassa neliömäärässä on aiempaa enemmän työnteki- jöitä). **Laskentaperiaatteissa olisi hyvä pystyä huomioimaan edellä mainitut asiat.**

Vuoroittaispysäköinnin mahdollisuudet herättivät paljon keskustelua. Vuoroittaispysäköinnistä saadaan paras hyöty alueilla, joissa asukkaat ajavat auton päivän ajaksi työpaikalleen, jolloin vastavuoroisesti pai- kat vapautuvat työntekijöiden käyttöön. Vuoroittaispysäköinti ei toi- mi yhtä tehokkaasti alueilla, joilla on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Lisäksi nousi esiin, että asukkaille rakennettavissa vuoroittaispysä- köintilaitoksissa arvonlisävero on 25 % joka voi tarkoittaa pahimmil- laan sitä, että koko pysäköintilaitoksen hinta nousee saman verran. **Paikkojen monikäyttöisyys koettiin kuitenkin tärkeäksi asiaksi.**

Tällä hetkellä pääkaupunkiseudulla on paljon tyhjää toimistotilaa. Tilanteen helpottamiseksi tyhjien rakennusten käyttötarkoituksen muutoksen tulisi haastateltavien mukaan onnistua nykyistä helpom- min. Tyhjien toimistojen osalta 15 vuoden ikäisten kiinteistöjen pur- kaminen on jo varteenotettava vaihtoehto. **Jos toimistot ovat vää- rässä paikassa, voi siihen olla erittäin vaikeaa saada vuokralaista.**

Useammassa haastattelussa kävi ilmi, että kansainvälisille sijoittajille autopaikkamäärä on tärkeä osa toimisto- ja liiketilatuotetta. Jos paik-

koja ei ole tarpeeksi, on tuote huono. Toimisto- ja liiketilojen omistus ja vuokraaminen on muuttunut huomattavasti ammattimaisemmak- si. Vielä 15-20 vuotta aiemmin asiaa hoidettiin kiinteistöjen omista- jien toimesta varsin omatoimisesti. Tänä päivänä asiaa hoitavat yhä enenevässä määrin kansainväliset investorit, jotka tekevät tarkat ar- viot investoinneista ja pysäköinnin puuttuminen voi olla ongelma. Helsingin keskusta kilpailee investoreista myös muiden pääkaupun- kien kanssa. Usein sijoittajat haluavat toimia varman päälle, jolloin tiloja on oltava mahdollista vuokrata sekä autointensiivisille yrityk- sille että vähän autoja tarvitseville. **Kuitenkin monet haastatelluista näkivät, että trendi sijoittajien keskuudessa on jo taittumassa, eikä enää mennä yhtä selkeästi yksityisautoilun mahdollistavilla ehdoil- la.**

Keskusteluissa nousi esille myös se, että pysäköinnin kehittämisessä mitoitus ei ole ainoa tekijä. **Tärkeää olisi myös itse pysäköinnin palvelukonseptien ja liiketoimintamallien kehittäminen.** Varsinaisia uusia malleja ei haastatteluissa noussut esille. Useassa haastatte- lussa tuli kuitenkin esille, että pysäköinnin kehittämisen esteenä on usein puutteellinen tieto paikkojen määrästä ja käyttöasteesta.

Kaikki haastatellut pitivät polkupyöräpysäköintiä hyvänä asiana. Polkupyöräpysäköinnin toteuttaminen on halpaa ja se vie vähän tilaa.

Liiketilat

Liiketilojen pysäköinti herätti vähemmän keskustelua. Pääsääntöi- sesti liiketilojen pysäköinnissä ei ole juurikaan laskentaohjeista joh- tuvia ongelmia, koska hyvin usein tontin koko ja/tai paikkojen hinta ovat ensisijaisia paikkamäärää rajoittavia tekijöitä. Usein kaupat ra- kentavat enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohjeen vähim-

mäismäärä velvoittaisi. Päivittäistavarakaupoille on erittäin tärkeä kilpailutekijä se, että löytyy vapaita autopaikkoja. Haastatteluissa pohdittiin kuitenkin sitä, onko kauppojen paikkamäärää järkevää mitoittaa lauantain huipputunnin mukaan. Helsingissä onkin jouduttu joissakin tilanteissa määrittämään maksiminormeja ja pohtimaan maantasopysäköinnin kieltämistä kaavalla.

Liiketilojen osalta rakentajat hyvin usein pitävät itse huolta pyöräpysäköinnin hyvästä tasosta. Liiketiloiissa esimerkiksi rakentajien haluat erilaiset sertifioinnit (LEED, BREEAM tms.) auttavat varmistamaan hyvän tason polkupyörien pysäköinnissä. Pääkaupunkiseudun rakennusvalvonnan kortistossa on normeja ja ohjeita toimistojen ja liiketilojen osalta. Lisäksi pyöräilijät ajavat asiaansa aktiivisesti ja antavat herkästi palautetta kaavoista ja suunnitelmista.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti herätti paljon mielipiteitä haasteltavissa tahoissa. Rakenteelliset liityntäpysäköintiratkaisut asemaseuduilla ovat erittäin kalliita. Toisaalta edulliset maantasoratkaisut haittaavat alueiden kehittämistä, koska liityntäpysäköintipaikkojen sijasta olisi mahdollista rakentaa asuntoja ja toimistoja. Onko järkevää käyttää Helsingin, Espoon ja Vantaan parhaita maa-alueita juna-asemien ympäristöissä liityntäpysäköintiin? **Useiden haastateltujen mielestä polkupyörien liityntäpysäköintiin tulisi panostaa huomattavasti henkilöautojen pysäköintiä enemmän.**

Kaavamerkinnot ja TOL-luokitus

Työn aikana selvitettiin Vantaan kaavoittajilta kaavamerkintöjen ja TOL-luokituksen suhdetta. Samoja TOL-luokkia käytetään useiden kaavamerkintöjen yhteydessä.

C = I, J, K, L, N, O, P, Q, R, S, U
Keskustatoimintojen korttelialue

K = G, I, J, K, L, N, O, Q
Liike- ja toimistorakennusten korttelialue

KL = G, I, K
Liikerakennusten korttelialue

KM = G
Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön

KT = J, K, N, O
Toimistorakennusten korttelialue

KTY = I, J, K, L, M, N, O, Q
Toimitilarakennusten korttelialue

G TUKKU- JA VÄHITTÄISKAUPPA; MOOTTORIAJONEUVOJEN JA MOOTORIPYÖRIEN KORJAUS
H KULJETUS JA VARASTOINTI
I MAJOITUS- JA RAVITSEMISTOIMINTA
J INFORMAATIO JA VIESTINTÄ
K RAHOITUS- JA VAKUUTUSTOIMINTA
L KIINTEISTÖALAN TOIMINTA
M AMMATILLINEN, TIETEELLINEN JA TEKINEN TOIMINTA
N HALLINTO- JA TUKIPALVELUTOIMINTA
O JULKINEN HALLINTO JA MAANPUOLUSTUS; PAKOLLINEN SOSIAALIVAKUUTUS
P KOULUTUS
Q TERVEYS- JA SOSIAALIPALVELUT
R TAITEET, VIHDE JA VIRKISTYS
S MUU PALVELUTOIMINTA
U KANSAINVÄLISTEN ORGANISAATIOIDEN JA TOIMIELINTEN TOIMINTA

Surveypal-kysely rakennuttajille ja vuokranantajille

Työn aikana haastateltiin kaupunkien elinkeinoelämän, kaavoittajien ja rakennusvalvonnan edustajia. Lisäksi laadittiin kohdennettu Surveypal-kysely yrityksille, jotka ovat tekemisissä toimisto- ja liiketilojen rakennuttamisen, vuokraamisen tai omistamisen kanssa. Kysely tehtiin RAKLI:n avustuksella. Lisäksi lähetettiin kysely suoraan suurimmille rakennusalan yrityksille. Kaikkiaan vastauksia saatiin 11 kappaletta. Jatkossa on esitetty keskeisiä näkemyksiä asetettuihin kysymyksiin.

Mitä trendejä on nähtävissä käyttäjien toimisto- ja liiketiloihin liittyvissä tarpeissa ja sijoittumisessa?

Toimistot

Vastauksissa korostui, että raideyhteyden tärkeys näkyy jo tänä päivänä ja trendin uskotaan vain voimistuvan jatkossa. Ennen kaikkea ydinkeskustan, kantakaupungin ja muiden kaupunkimaisten ympäristöjen vetovoima tulee kasvamaan. Muusta yhdyskuntarakenteesta ja palveluista erillään olevat pelkkien bussiyhteyksien varassa olevat toimistotalot, business parkit yms. menettävät suosiotaan. Autolta ovelle kävelymatka tulee edelleen kasvamaan. Tulevaisuudessa kaivataan monimuotoisia urbaaneja ympäristöjä. Toisaalta ihmiset irtaantuvat vakituisista työpisteistään. Työ on koko ajan läsnä.

Monitilakonseptin uskotaan jatkavan voittokulkuaan. Tulevaisuuden osajista kilpailtaessa toimistotilojen laatu ja kustannus tulevat korostumaan perinteisen neliöhinta-ajattelun sijasta. Tilankäyttö te-

hostuu eli entistä enemmän henkilöitä työskentelee samoissa tiloissa (10 - 15 k-m²/henkilö).

Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella tarve autojen pysäköintipaikoille on pienentynyt. Jos rakennetaan ”pelloille” ja kauas niin tarve on pysynyt entisellään. Sama trendi jatkunee myös tulevaisuudessa. Mielipiteet tosin jakautuivat. Osa vastaajista oli sitä mieltä, että henkilöautopysäköinti on ylimitoitettua, kun osan mielestä henkilöautopysäköintiä pitäisi olla enemmän.

Pyöräily työmatkavälineenä on kasvattanut suosiotaan pikkuhiljaa. Tulevaisuudessa pyöräilyn suosio tulee lähes kaikkien vastaajien mielestä edelleen kasvamaan ja yhä uudet ryhmät löytävät polkupyörän. Suomen talvi tosin ehkäisee tehokkaasti pyöräilyn voimakkaan kasvun. On pidettävä mielessä, että jos pyöräpaikkoja mitoitetaan nykyisiin toimistoihin ja liiketiloihin reippaasti yli nykyisen tarpeen, niin ne laskevat rakennuksen tehokkuutta ja nostavat hintaa.

Pysäköinti on kilpailutekijä vuokralaisista taisteltaessa. Kiinteistön omistajan edun mukaista on tulevaisuudessa optimoida pysäköintipaikkojen määrä (liikaa = investoit hukkaan; liian vähän = menetät vuokralaisia). Yhdessä vastuksessa todettiin, että viimeaikoina on tullut esille myös sellaista, että työnantajat eivät halua kustantaa henkilöstölleen pysäköintipaikkoja edes sitä vastaan, että työntekijä maksaa autopaikan käytöstä työnantajalleen.

Liiketilat

Vastaavasti liiketilojen osalta korostui, että helposti saavutettavissa olevat sijainnit ydinkeskustassa ja kantakaupungissa menestyvät. Esikaupunkialueilla menestyvät raideliikenteen ja muun julkisen liikenteen solmukohdissa sijaitsevat liiketilat. Asiakkaat hakeutuvat

mieluummin monimuotoisiin urbaaneihin ympäristöihin, kuin pelto-markettien yhteyteen. Kaupalliset keskukset tulevat siten lähemmäs ihmistä ja hyvien yhteyksien ääreen, ”kaupungin sisään”. Liiketilat tulevat keskittymään jatkossakin, kuten ovat keskittyneet aiemminkin.

Pysäköinti on hyvin tärkeää monelle liikkeelle nyt ja tulevaisuudessa. Vastauksissa mainittiin, että liiketilojen yrittäjät (esimerkiksi kauppiaat) haluavat paljon pysäköintipaikkoja, mutta eivät halua maksaa niiden todellisia rakentamiskustannuksia.

Autoliikenne on kasvanut ja polkupyöräliikenne vielä enemmän. Osa vastaajista oli sitä mieltä, että pysäköinnin tärkeys tulee vain kasvamaan, kun osa oli sitä mieltä, että henkilöautopysäköinnin merkitys on hiljalleen kääntymässä laskuun ja tämä trendi jatkuu. Pyöräpysäköinti ja joukkoliikenteen käyttö ovat vastaajien mielestä kasvussa.

Mitä mieltä olette nykyisistä henkilöauto- ja pyöräpysäköinnin laskentaohjeista (Helsinki/Espoo/Vantaa) koskien toimistojen asema-kaavoitusta?

Useat kommentoivat, että laskentaohjeet ovat liian kaavamaisia ja holhoavia. Yksittäisinä kommentteina todettiin, että laskentaohjeet ovat epäjohdonmukaista niin kuntien sisällä kuin kuntien välillä. Lisäksi Helsinki noudattaa omaa autoilua vähentävää politiikkaansa, josta Espoo ja Vantaa hyötyvät edelleen vuokramarkkinoilla. Tätä käytetään myös kilpailukeinona.

Myös liiketilojen laskentaohjeet ovat liian kaavamaisia ja holhoavia. Kuntien vaatimukset paikkamäärien osalta ovat kuitenkin pääsääntöisesti maltillisempia kuin esimerkiksi kauppiaiden.

Mitkä olisivat ensisijaiset kehittämistarpeet toimistojen ja liiketilojen pysäköintiin liittyen?

Toimistot

Vastauksissa korostuivat kaksi asiaa:

- Hyvin paljon toivottiin joustavuutta laskentaohjeisiin (enemmän väljyyttä, ei tiukkaa normiohjausta). Toimiston käyttäjän toiminnan ja tarpeen muutokset tulisi pystyä huomioimaan nykyistä paremmin eikä kaikkea laittaa samaan muottiin. Pitäisi miettiä tulevaisuutta, koska ei kannata rakentaa yhtään ylimääräistä paikkaa. Aluekohtainen oikea kapasiteetti ja tehokas organisointi mahdollistavat olemassa olevien investointien tehokkaan käytämisen. Evoluutiolle tulee jättää tilaa. Erityisesti kaavoituksella pitäisi sallia kiinteistörajat ylittävät ratkaisut ilman byrokratiaa. Yhtenä vaihtoehtona esitettiin, että olisi erikseen pakottava vähimmäisnormi ja sitten tarpeen mukaan muodostuva pysäköintikapasiteetin lisäysmahdollisuus. Yhdessä vastauksessa todettiin hauska, että mitoitusperusteet tulisi arvioida ”digiajassa”.
- Paljon kannatusta sai vuorottaispysäköinnin suosiminen, jos lähistöllä on asuinkiinteistöjä tai liiketiloja (illat, viikonloput). Pasila näyttäytyy edelleen positiivisena esimerkkinä. Uutta tekniikkaa kannattaa hyödyntää vuorottaispysäköinnissä. Kiinteistökohtainen pysäköinti on kallis jäännös menneisyydestä. Vuorottaispysäköinnillä on mahdollista nostaa tehokkuudeksi 1,5-2. Kannatusta saivat myös alueelliset ratkaisut Helsingin keskustan malliin, jossa pysäköinnin operointi on ulkoistettu alaan erikoistuneelle toimijalle.

Useampi vastaaja oli sitä mieltä, että laskentaohjeiden tulisi olla yhteneväisiä kuntien kesken. Paikkamäärävaatimuksen pitäisi olla suhteessa etäisyyteen raideliikenneasemasta (1 ap/ 50-100 k-m²). Tämän lisäksi pitäisi mahdollistaa alueelliset tarkastelut (vaihteluväli), koska mikrosijainti ratkaisee paljon. Aina tulee laatia kunnon aluekohtaiset analyysit siitä, kuinka paljon ja minkälaisia paikkoja tarvitaan.

Yhdessä vastauksessa tuotiin esille, että pysäköintipaikkojen käyttöastetta tulee parantaa opastusjärjestelmien avulla myös pintapysäköinnissä eikä vain laitosratkaisuissa. Tekniikka on jo olemassa. Uusia polkupyöräpaikoitusalueita ja lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja autoille on lisättävä.

Yksi vastaaja totesi, että lopulta on kysymys maankäytön ratkaisusta kokonaisuutena. Hajallaan oleva yhdyskunta suosii autoilua ja heikentää polkupyöräilyn mahdollisuuksia. On keskitettävä asuminen ja työpaikat valtavetikon äärelle ja keskukset toistensa lähelle. Toisessa vastauksessa todettiin, että samat laskentaohjeet kaikkialla ohjaisivat uudistuotannon yhdyskuntarakenteen ja ympäristön kannalta kestäville (sustainable) sijainneille.

Kyselyssä tuli myös esille se, että yksittäisen pysäköintipaikan koko kasvaa, vaikka pienikokoisia autoja on paljon ja autoissa on paljon pysäköintiä helpottavia laitteita. Tulevaisuudessa pitäisi voida tehdä erikokoisia paikkoja. Sähköautot tulevat - miten lataus ja laskutus järjestetään? Lisääkö sähköautoilu itse asiassa autoilua, jos autojen hankintahinnat putoavat?

Olisi hyvä, että kunnat seuraisivat pysäköintitilojen käyttöasteita eri hankkeiden osalta. Näin selviäisi, mikä on ollut todellinen tarve ja samalla olisi mahdollista korjata omia määräyksiä.

Liiketilat

Myös liiketilojen osalta moni toivoi joustavuutta laskentaohjeisiin (enemmän väljyyttä, ei tiukkaa normiohjausta). Lisäksi mainittiin, että liiketilojen kohdalla kilpailutilanne hoitaa oikean määrän toteutumista hyvin. Samoin kuin toimistoissa niin myös liiketilojen kohdalla vuorottaispysäköinnin tärkeys korostui. Tässä yhteydessä mainittiin myös vuorottaiskäyttö liityntäpysäköinnin kanssa.

Liiketilojen osalta pysäköinnin vaivattomuus ja riittävyys ovat yhä tärkeämpiä. Pysäköintipaikat on tärkeää pystyä toteuttamaan lähelle kaupallisia tiloja. Lisäksi on tärkeää suunnitella auto-, joukkoliikenne- ja polkupyöräyhteydet mahdollisimman hyviksi.

Liiketilojen kohdalla on huomioitava, että laskentaohjeet eivät voi olla samanlaisia Helsingin keskustassa ja ”seudun perukoilla”, koska ydinkeskustassa ja kantakaupungissa samoin kuin metro- ja kaupunkirata-asemien välittömässä läheisyydessä pysäköintipaikkatarve on selvästi vähäisempää. Kohdekohtainen analyysi on aina tehtävä huomioiden joukkoliikenneyhteydet.

Isojen pysäköintitilojen osalta on huomioitava myös ympäröivä katuverkko ja sen yhdistyminen pysäköintilaitoksen sisään-/ulosajoihin.

Pysäköinti-investointien tuotto tulee tärkeään rooliin jatkossa, jotta hyviä projekteja voidaan toteuttaa.

Liiketilojen osalta olisi hyvä, että kunnat seuraisivat pysäköintitilojen käyttöasteita eri hankkeiden osalta. Näin selviäisi, mikä on ollut todellinen tarve ja samalla olisi mahdollista korjata omia määräyksiä.

3. TOIMISTOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT

3.1. Tavoitteet

Toimistojen auto- ja pyöräpaikkojen yhteisten laskentaperiaatteiden kolme keskeistä tavoitetta ovat:

1. Edistää Helsingin seudun elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Helsingin seudulla on oltava mahdollista harjoittaa monipuolisesti elinkeinotoimintaa. Pysäköintipaikkojen laskentaperiaatteiden on mahdollistettava yrityksille hyvät toimintaolosuhteet sekä tuettava uusien yritysten ja työpaikkojen syntymistä. Toimistojen henkilöstömäärä pinta-alaa kohden on korkea, joten ne on luontevaa sijoittaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen, mikä vähentää pysäköintipaikkojen kokonaismäärätarvetta.

2. Edistää kestävien liikkumismuotojen käyttöä työmatkoilla (joukkoliikenne, pyöräily, kävely).

Toimistojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävely-yhteyksien ääreen vähentää henkilöautoliikennettä tie- ja katuverkolla. Tämä kohdistuu erityisesti aamun ja iltapäivän

ruuhkaisimpiin tunteihin. Pysäköintipaikkojen saatavuudessa on oltava sopiva niukkuus, jolloin paikkojen käyttöaste nousee ja ne ovat monipuolisemmassa käytössä. Tämä edistää tiiviimmän ja monipuolisemman maankäytön kehittymistä ja tukee näin myös joukkoliikenteen järjestämistä.

3. Laskentaperiaatteet toimivat lähtökohtana kuntakohtaisille, lopullisille laskentaohjeille.

Laskentaperiaatteiden on oltava riittävän joustavia, jotta niistä ei tarvitsisi poiketa. Periaatteiden on huomioitava toimintojen erilaiset tarpeet ja alueiden erityispiirteet. Periaatteiden avulla on mahdollistettava Helsingin seudun kehittäminen yhtenäisesti ja luotava puitteet optimaalisen auto- ja pyöräpaikkamäärän toteuttamiselle nyt ja tulevaisuudessa.

3.2. Yhteiset laskentaperiaatteet

Laskentaperiaatteissa on huomioitu seuraavia asioita:

- Helsingin kantakaupunki on alueena erityinen. Alueella on noin 7000 maanalaista yksityisten pysäköintioperaattorien hallinnoimaa pysäköintipaikkaa, jotka ovat vuokrattavissa yritysten käyttöön. Lisäksi yritykset voivat lunastaa asukaspysäköintipaikoilla pysäköintiin oikeuttavan yrityspysäköintitunnuksen. Kantakaupungissa on Suomen paras savutettavuus joukkoliikenteellä ja alueen houkuttelevuus ja kilpailukyky muodostuvat pitkälti muista tekijöistä kuin yritysten omista pysäköintipaikoista.
- Kaupunkikeskukset, joissa tavoitellaan erityisen tiivistä kaupunkirakennetta.
- Raskaan raideliikenteen muut asemat.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 mukainen saavutettavuus (SAVU-vyöhykkeet 2025).
- Laskentaperiaatteet on laadittu vaihteluväleinä. Tämä mahdollistaa tapauskohtaisen harkinnan ja lisää joustavuutta. Mitoitusarvot sisältävät vieraspaikat ja liikuntaesteisten paikat. Mitoitusarvoissa on huomioitu haastatteluissa korostunut asia toimistojen kerrosneliömetrien pienenemisestä työntekijää kohden.
- Kappaleessa 3.3 on kuvattu toimintoja, joilla vaadittuja paikkamääriä voidaan käyttää tehokkaammin tai sallia poikkeuksia laskentaohjeisiin. Toimintoja ovat esimerkiksi olemassa olevien paikkojen hyödyntäminen, vuorottaispysäköinti, auto- ja pyöräpaikkojen kytkentä, yhteiskäyttöautopaikat, autopaikkapörssi, varaus- tai ohjausjärjestelmä ja liikkumissuunnitelmat. Yhteenlaskettu vähennys voi olla enintään 25 %.

Vyöhyke I: ”Helsingin eteläinen kantakaupunki ja Pasila”

Vyöhyke käsittää Helsingin eteläisen kantakaupungin, Länsisataman, Ruoholahden, Pasilan ja Kalasataman alueet. Ydinkeskustassa (noin 800 metrin säde rautatieasemalta) on kantakaupunkia tiukempi laskentaperiaate.

Vyöhyke II: ”Yhtenäinen saavutettava toimistoalue”

Vyöhyke koostuu yhtenäisen maankäytön muodostamasta alueesta, joka on erittäin hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa (mukailee SAVU I -vyöhykettä).

Vyöhyke käsittää neljä erilaista aluetyyppiä:

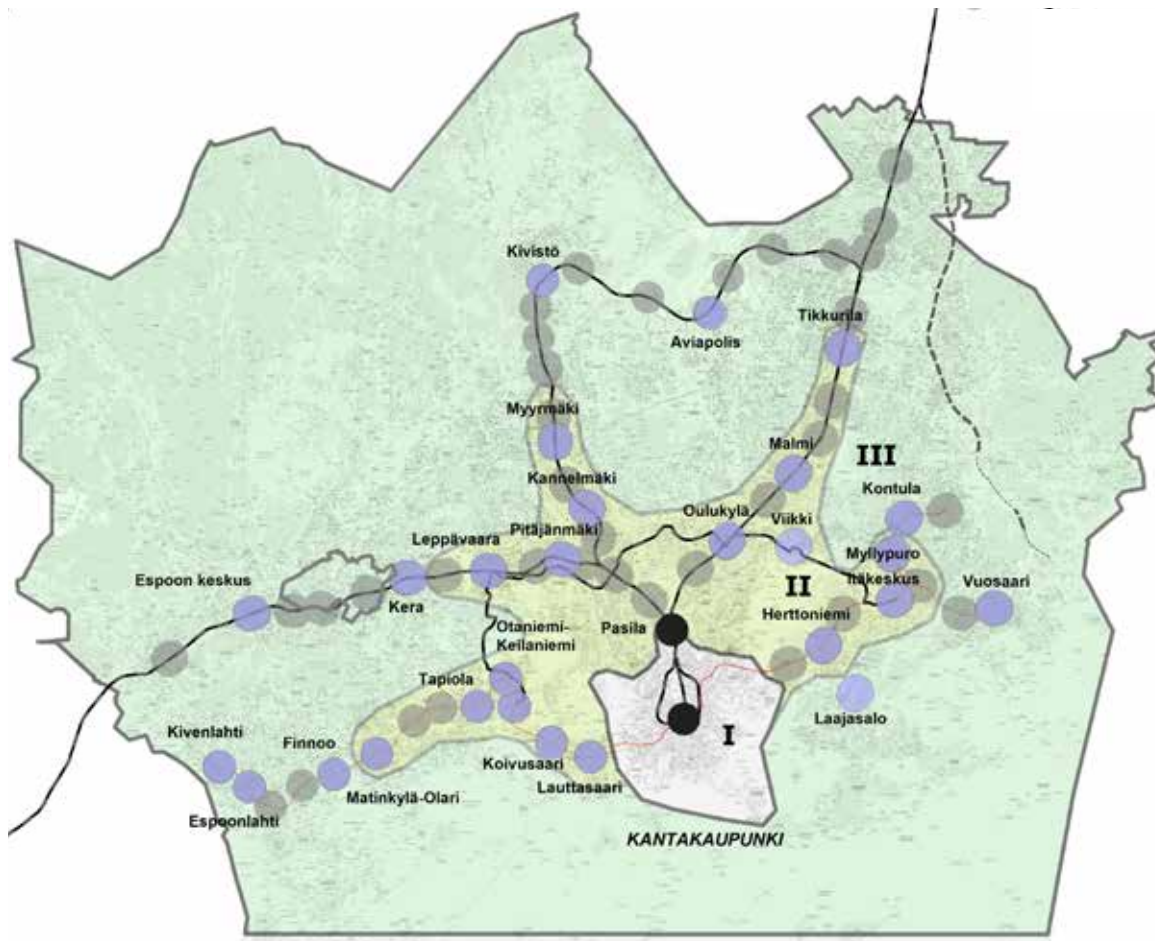
1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelytäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Vyöhyke III: ”Muu pääkaupunkiseutu”

Vyöhyke käsittää muun pääkaupunkiseudun ja samat neljä aluetyyppiä kuin vyöhyke II:

1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelytäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Toimistojen laskentaohje



- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

AUTOPAIKAT



OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI

Autopaikkoja on toteutettava vähintään, ap / k-m ²	Autopaikkoja saa toteuttaa enintään, ap / k-m ²
---	--

I VYÖHYKE

Ydinkeskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta	Ei minimiä	1 / 250
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei minimiä	1 / 150

II VYÖHYKE

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 160	1 / 75
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	1 / 100	1 / 60
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 60	Ei maksimia

III VYÖHYKE

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 100	1 / 50
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	1 / 80	Ei maksimia
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 60	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 50	Ei maksimia

POLKUPYÖRÄPAIKAT

(puolet paikoista toteutettava lukittuina, katoksellisina ja mielellään lämpimiin tiloihin)



OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI

Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m ²	Esimerkkilaskelma: 1000 k-m ² toimisto (noin 50 työntekijää)
--	---

I VYÖHYKE

	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
--	--------	---------------------------

II VYÖHYKE

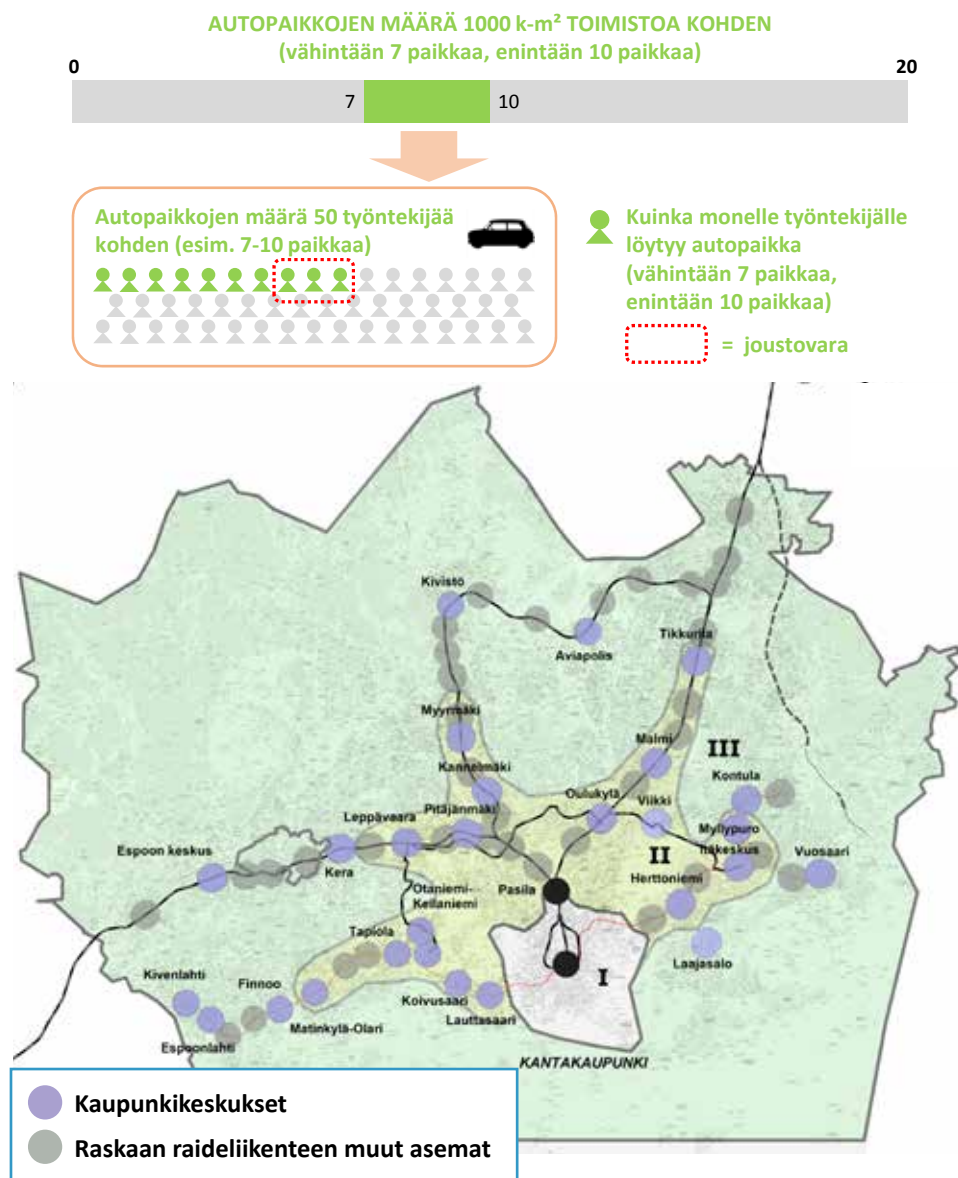
	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
--	--------	---------------------------

III VYÖHYKE

● Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
● Muu alue	1 / 80	vähintään 13 pyöräpaikkaa

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääryksiä

Toimistot: esimerkkilaskelmia autopaikkamäärästä 1000 k-m² (n. 50 työntekijän) toimistoon

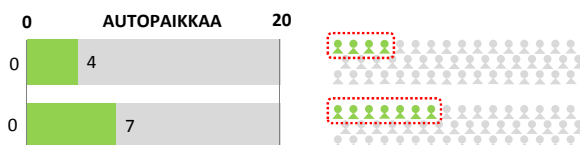


I VYÖHYKE

TOIMISTO 1000 k-m² (noin 50 työntekijää)

Ydinkeskusta 800 m säteellä
Rautatieasemalta

Helsingin Eteläinen kantakaupunki
Ja Ruoholahti



II VYÖHYKE

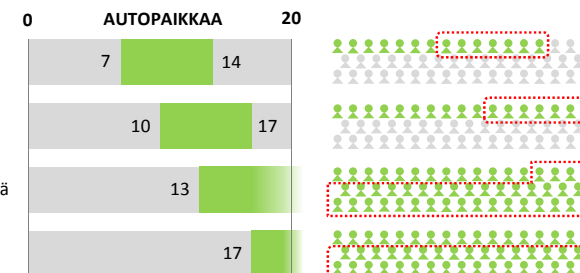
TOIMISTO 1000 k-m² (noin 50 työntekijää)

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä

Kaupunkikeskuksen välitön
ympäristö, 300 – 600 m säteellä

Muut raideasemat, ~ 600 m säteellä

Muut alueet



III VYÖHYKE

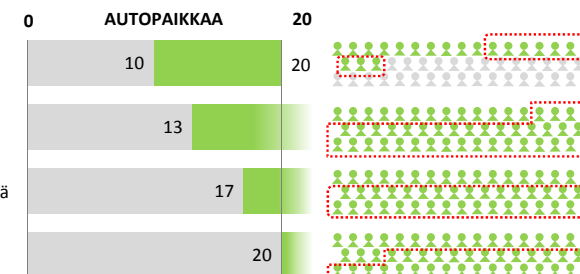
TOIMISTO 1000 k-m² (noin 50 työntekijää)

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä

Kaupunkikeskuksen välitön
ympäristö, 300 – 600 m säteellä

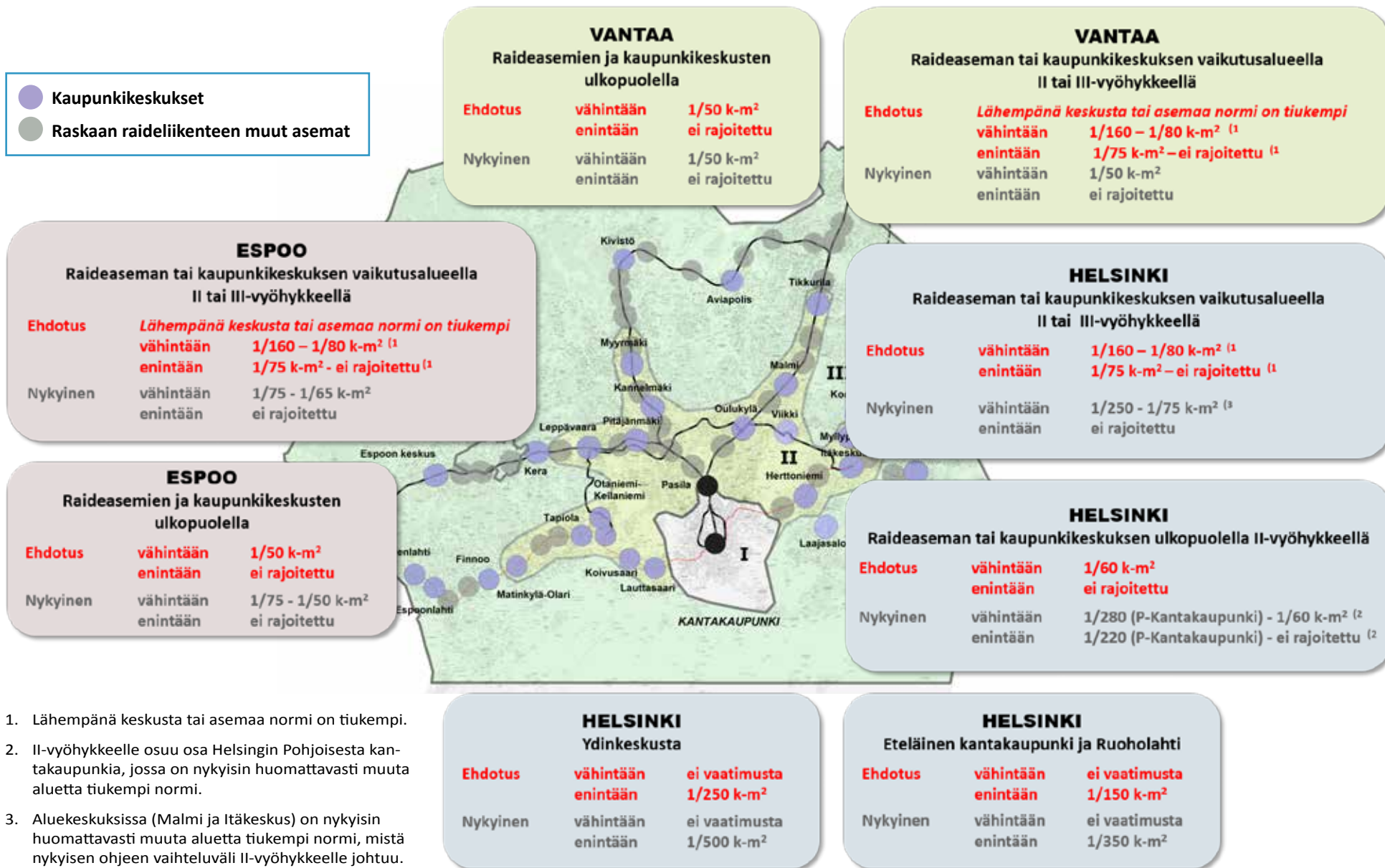
Muut raideasemat, ~ 600 m säteellä

Muut alueet



Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä

Toimistot: autopaikkojen laskentaperiaatteen eroja nykyiseen ap/k-m² kaupungeittain



1. Lähempänä keskusta tai asemaa normi on tiukempi.
2. II-vyöhykkeelle osuu osa Helsingin Pohjoisesta kantakaupunkia, jossa on nykyisin huomattavasti muuta aluetta tiukempi normi.
3. Aluekeskuksissa (Malmi ja Itäkeskus) on nykyisin huomattavasti muuta aluetta tiukempi normi, mistä nykyisen ohjeen vaihteluväli II-vyöhykkeelle johtuu.

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä

3.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä

Olemassa olevien paikkojen hyödyntäminen velvoitepaikkoina

Seudulla on olemassa paljon vapaata pysäköintikapasiteettia. Etenkin täydennysrakentamisen yhteydessä olisi hyvä selvittää, voidaan-ko velvoitepaikkoja korvata jo rakennetuilla vajakäytössä olevilla paikoilla uusien paikkojen rakentamisen sijasta. Olemassa olevien paikkojen käyttö velvoitepaikkoina on osoitettava riittävän pitkäaikaisilla sopimuksilla.

→ *Osoitettavissa olevat paikat kompensoidaan paikkamäärävaatimuksessa, jos ne voidaan esittää asemakaavassa.*

Vuorottaispysäköinti

Vuorottaispysäköinti tehostaa autopaikkojen käyttöä verrattuna ratkaisuun, jossa käyttäjillä tai käyttäjäryhmillä on omat nimetyt pysäköintialueet tai -paikat.

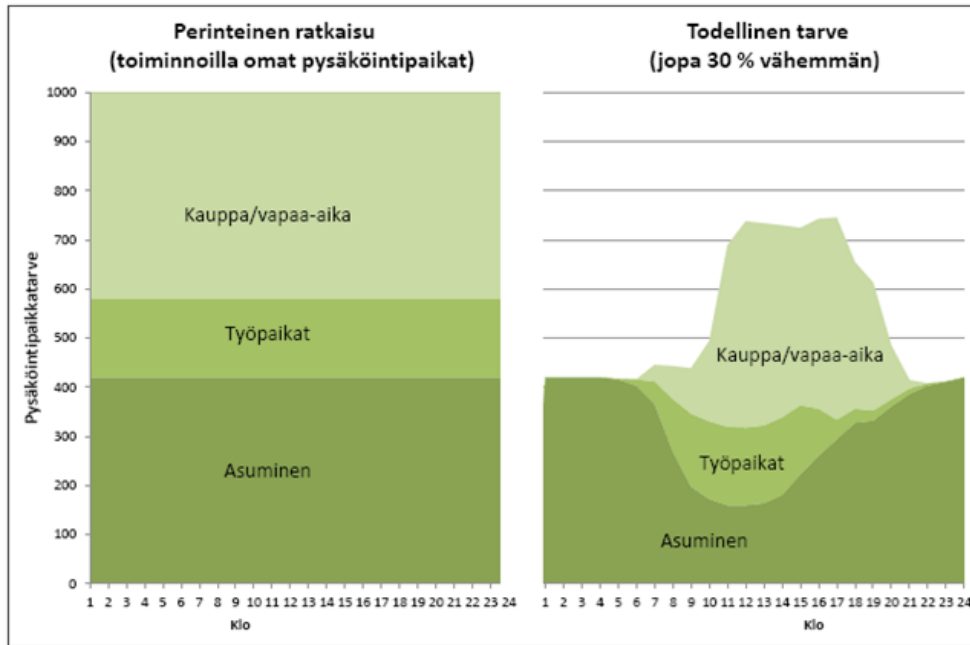
Toimistojen pysäköintipaikkojen tehokas vuorottaiskäyttö edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa muita toimintoja (asuminen, palvelut) viereisen kuvan mukaisesti. Vuorottaispysäköinnistä saadaan paras hyöty alueilla, joissa asukkaat ajavat auton päivän ajaksi työpaikalleen, jolloin vastavuoroisesti paikat vapautuvat työntekijöiden käyttöön. Vuorottaispysäköinti ei toimi yhtä tehokkaasti alueilla, joilla on ensiluokkaiset joukkoliikenneyhteydet tai vastaavasti vain vähän asuntoja. Toimistojen vuorottaiskäyttö on mahdollista toteuttaa myös vähäisessä määrin palveluiden kanssa.

Paikkamäärän vähennyksen saaminen edellyttää aina selvityksen hankkeen rakennuttajalta. Siitä on käytävä ilmi, miten vuorottaispysäköintiratkaisu tehostaa paikkojen käyttöä verrattuna tilanteeseen, jossa käyttäjillä on omat nimetyt pysäköintialueet tai -paikat. Kevennyksen suuruus päätetään asemakaavoitusvaiheessa tehdyn selvityksen pohjalta.

Vuorottaispysäköintiin liittyy myös haasteita, jotka on ratkaistava ta-
pauskohtaisesti:

- Käyttäjillä (asukkaat, työpaikat, kauppa) voi olla hyvin erisuurtaiset intressit ja taloudelliset resurssit paikkojen suhteen. Joillekin voi olla järkevämpää pitää paikkoja tyhjänä, jos esimerkiksi paikkojen ulosvuokraaminen heikentää toimistokiinteistön kiinnostavuutta. Sen sijaan pienemmällä asunto-osaakeyhtiöllä voi olla intressi parantaa talouttaan vuokraamalla paikkoja määrääjäksi.
- Veroteknisesti asiaa saattaa vaikeuttaa se, että alv vähennyksiä ei voida tehdä, jos paikat eivät ole osoitettavissa elinkeinotoimintaan. Yhteispysäköinti sekä muut alueelliset yhteisjärjestelyt ovat usein myös taloudellisesti sekä juridishallinnollisesti toteutettavuudeltaan hyvin monimutkaisia ja vaativia vaatien useimmiten erillisen pysäköintiyhtiön perustamista.
- Todennäköisesti toimivin malli on se, että paikat ovat toimistojen tai pysäköintiyhtiöiden omistuksessa ja niitä vuokrataan asukkaille.

→ Vuorottaispysäköinnin osalta vaaditaan aina esitys vaaditun paikkamäärän pienentämisen perusteluksi. Esityksen perusteella kaupunki voi pienentää vaadittua paikkamäärää. Vuorottaispysäköinnillä on mahdollista poiketa yksittäisen toimijan kohdalla enimmäisarvosta ylöspäin, kunhan kaikkien toimijoiden yhteenlaskettu kokonaispaikkamäärä ei ylitä enimmäismäärää.



Kuva: Vuorottaispysäköinnillä voidaan saavuttaa jopa 30 % pienempi paikkatarve.

Autopaikkojen ja pyöräpaikkojen kytkentä

Työn aikana tehdyissä haastatteluissa tuli esille, että pyöräilyn suosio on kasvanut ja kasvun odotetaan edelleen jatkuvan.

→ Autopaikkoja voidaan rakentaa 5 % vaadittua vähemmän, jos kaikki vaatimuksen mukaiset polkupyöräpaikat toteutetaan luki-tussa lämpimässä tilassa. Lisäksi asemakaavassa olisi hyvä olla vähintään suositus siitä, että polkupyöräilijöille on laadukkaat peseytymistilat.

Muuntelukäyttö

Jos rakennuttaja pystyy osoittamaan, että osa autopaikoista voidaan muuttaa myöhemmin muuhun käyttöön, saa paikkoja rakentaa oh-jetta enemmän. Tällä menettelyllä voidaan varautua ja tarvittaessa sopeutua tulevaan pysäköintitarpeen muuttumiseen esimerkiksi joukkoliikenteen kehittymisen, alueen tiivistymisen, ajoneuvotekno-logian kehittymisen ja/tai mahdollisesti ihmisten liikkumistottumus-ten myötä.

→ Muuntelukäytön todistaminen voi mahdollistaa esimerkiksi mi-toitusarvon 1 ap/150 k-m² käyttämisen ohjeellisen 1 ap/200 k-m² sijaan. Tämä on aina harkittava tapauskohtaisesti.

Yhteiskäyttöautopaikat

Yhteiskäyttöautoilu vähentää autoilun kokonaistarvetta. Joillekin työntekijöille auton käyttäminen työpäivän aikana on välttämätön-tä, mikä voi johtaa myös tarpeettomaan autoiluun työmatkoilla. Kun toimistojen autoilutarpeet limittyvät eri aikoihin työpäivänä, on yk-sityisautoilua ja autojen pysäköinnin vaatimaa tilaa mahdollistaa tehostaa.

→ Yhteiskäyttöautopaikkoja saa rakentaa 10 % yli enimmäispaik-kamäärän. Yhteiskäyttöautot eivät pienennä paikkamäärävaati-musta, mutta tehostavat paikkojen käyttöä.

Autopaikkapörssi

Autopaikkapörssin perusajatuksena on, että vapaana olevia pysä-köintipaikkoja varten avataan internetissä pysäköinnin markkina-paikkapalvelu, jossa tyhjen paikkojen vuokraajat ja autopaikkojen tarvitsijat kohtaavat. Autopaikkapörssissä tehottomassa käytössä olevan pysäköintipaikan voi antaa eteenpäin vuokralle muutamista päivästä useammaksi kuukaudeksi. Yritykset voivat etsiä vapaita py-

säköintipaikkoja tai laittaa omia paikkojaan tarjolle. Palvelussa voivat olla mukana yritykset, kaupat, virastot, koulut, asunto-osakeyhtiöt, yksittäiset henkilöt jne. Autopaikkapörssillä halutaan vähentää tarvetta rakentaa lisää pysäköintipaikkoja, koska nykyiset pysäköintipaikat saadaan mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Autopaikkapörssillä tavoitellaan omalta osaltaan eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen toteutumista vähentämällä tarvetta rakentaa lisää pysäköintipaikkoja.

→ *Autopaikkapörssin tarkoituksena on tehostaa nykyisten paikkojen käyttöä. Autopaikkapörssin käyttöönotto ei vaikuta vaadittuun paikkamäärään.*

Varaus- tai ohjausjärjestelmä

Pääsääntöisesti järjestelmä tehostaa olemassa olevien paikkojen käyttöä.

→ *Laadukas varaus- ja ohjausjärjestelmä voi kuitenkin pienentää vaadittua paikkamäärää enintään 10 %. Tällöin vaaditaan aina esitys paikkamäärän pienentämisen perusteluksi. Esityksen perusteella kaupunki voi pienentää vaadittua paikkamäärää. Esityksen perusteella kaupunki voi pienentää vaadittua paikkamäärää asemakaava- ja/tai rakennuslupavaiheessa.*

Liikkumissuunnitelmat

Organisaatiot käyttävät paljon taloudellisia resursseja autoilun tukemiseen. Autopaikoista maksetaan 50-200 €/kk, kilometrikorvauksista 0,43 €/km ja työsuhteautoista 500+ €/kk. Työnantaja voi maksaa kilometrikorvausta myös pyörän käytöstä työasointimatkalla (0,1 €/km). Joukkoliikenteessä työntekijä voi käyttää matka-ajan esimerkiksi työskentelyyn tai leppäämiseen. Kävellessä ja pyöräillessä työntekijöiden terveys ja työhyvinvointi kasvavat. Myös yrityksen toiminnan

hiilijalanjälki pienenee ja yritys kantaa vastuuta ympäristöstä. Espoolaisia yrityksiä on kannustettava lisäämään kestävällä kulkumuodoilla tehtäviä työmatkoja ja työasointimatkkoja. Tämän toteutumista edesautetaan liikkumissuunnitelmilla. Keinovalikoima on laaja:

- etätömahdollisuus ja videoneuvottelut
- kestäväään liikkumiseen kannustava taloudellinen tuki
- toimipaikan sijainti ja helppo saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä
- työsuhdematkalippu, työsuhdepolkupyörät
- haltijakohtainen matkakortti lainattavaksi työasointiin
- pyöräilijöille pyörien säilytystilat sateensuojassa lähellä sisäänkäyntiä sekä suihkut ja vaatteidenvaihtotilat
- joukkoliikenteen reaaliaikainen aikataulunäyttö aulatiloihin ja aikatauluikkunat internet- tai intranetsivuille
- työasiamatkoille työpaikan tunnuksella varustetut (sähkö)pyörät
- kestäväään liikkumiseen kannustavat kampanjat ja kilpailut (liikkujaan viikko, kilometrikisa.fi)
- kimpakyytipalvelu, yhteiskäyttöautopalvelu.

→ *Jos kiinteistössä vaaditaan kaikilta toimijoilta liikkumissuunnitelmat, voidaan vaadittua paikkamäärää pienentää enintään 5 %.*

Autopaikkannormien laskennan perustuminen k-m² määriin

Nykyinen kerrosneliömäärään perustuvat pysäköintipaikkojen laskentaohjeet perustuvat pohjimmiltaan siihen, että tietty toiminta synnyttää tietyn määrän liikennettä. Pysäköintipaikkojen tarpeeseen vaikuttaa toiminnan lisäksi esimerkiksi muutokset liikkumistottumuksissa, etätöiden yleistyminen, liikennejärjestelmässä, kaupunkirakenteessa ja liikenteen hinnoittelussa. On selvästi havaittavissa, että keskukset ja hyvät joukkoliikenneyhteydet houkuttelevat jo nykyisin toimistoja enemmän kuin tilavammat ja edullisemmat toimistotilat huonomman joukkoliikenteen alueella. Myös avokonttorit ovat yleis-

tyneet, mikä tehostaa myös nykyisiä toimistotiloja. Kyseiset trendit vaikuttavat toimistojen työntekijäkohtaiseen väljyyteen ja sitä kautta pysäköintipaikkoihin.

→ *Tulevaisuudessa voisi olla järkevää sitoa toimistojen autopaikamäärien laskentaohje työntekijämääriin kerrosneliömäärän sijaan. Työntekijämäärän ennustaminen vaatii uusia menetelmiä.*

Hyötyjä maksaa

Pysäköintipaikan rakentamiskustannus vaihtelee huomattavasti tuhansista euroista useisiin kymmeniin tuhansiin euroihin. Tällöin pysäköintipaikkojen oikean määrän arvioiminen on tärkeää. Kustannuksilla on merkittävä vaikutus niin yksittäisten hankkeiden kannattavuuteen kuin yhdyskuntataloudellisesti. Oikeudenmukaisessa hinnoittelussa auto- ja polkupyöräpaikan hyötyjä maksaa paikkojen rakentamisen ja ylläpidon. Pysäköintipaikkojen investointi- ja ylläpitokustannukset ovat harvoin kokonaan paikkojen vuokrahinnoissa eli osa kustannuksista on jyvitetty toimistovuokraan. Tämä voi johtaa siihen, että yritykset ottavat työntekijöilleen enemmän paikkoja kuin siinä tilanteessa, että paikat olisivat kalliimmat. Toisaalta yritykset ovat yhä ketterämpiä tekemään muutoksia ja minimoimaan kustannuksiaan.

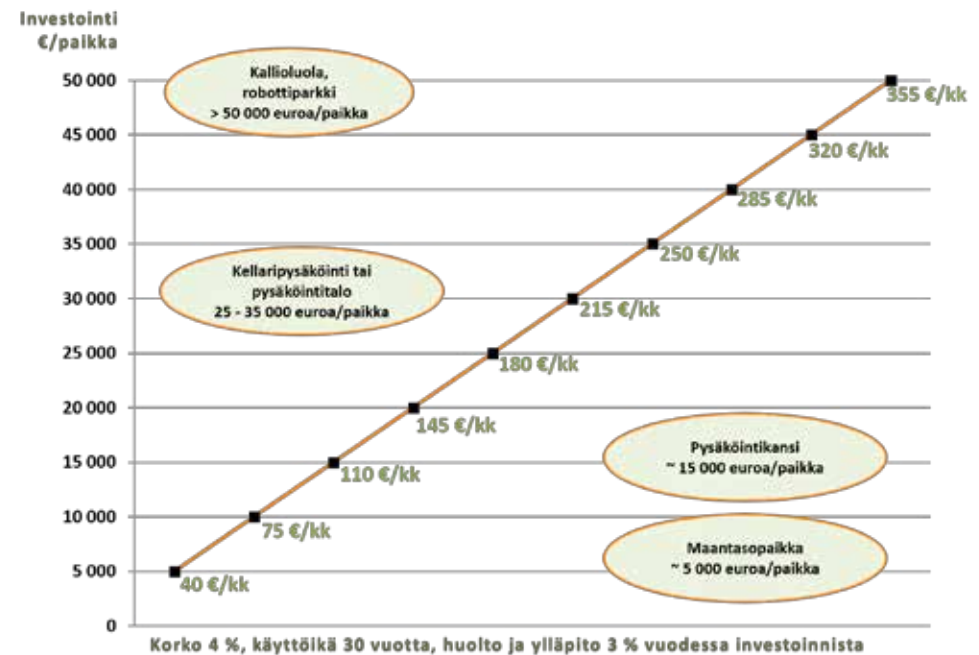
Hyötyjä maksaa periaatteen toteutumista voi lähestyä useammasta näkökulmasta, koska esimerkiksi toimistojen pysäköintipaikoista hyötyvät ainakin seuraavat tahot:

- Toimiston työntekijät, jotka tekevät työmatkansa autolla tai pyörällä. Usein yritykset tarjoavat pysäköintipaikan ilmaiseksi työntekijöiden käyttöön.
- Yritykset, jos auton tai pyörän pysäköintipaikan tarjoaminen edesauttaa oikeanlaisen henkilöstön houkuttelemiseen. Paikkojen kustannukset maksaa lähes aina yritys, joten asia vaikuttaa

ensisijaisesti yrityksen tulokseen. Asialla ei ole nähtävissä suoria haittavaikutuksia joukkoliikenteellä tai kävellen työmatkansa tekeville. Esimerkiksi joukkoliikenteen käyttäjille jo monet yritykset tarjoavat mahdollisuuden työsuhdejoukkoliikennelippuun.

- Sijoittajat hyötyvät pysäköintipaikoista, koska ne ovat osa tuotetta ja mikäli paikkoja ei ole tarpeeksi, on tuote huono. Sijoittaja haluaa usein toimia mahdollisimman varman päälle, jotta tiloja voidaan vuokrata auto- ja pyöräintensiiivisille toimijoille.

→ *Tulevaisuudessa tulisi lisätä tietoisuutta siitä, että pysäköinti ei ole ilmaispalvelu, vaan joku sen aina maksaa (yritys, työntekijä, veronmaksaja, palvelun hyödyntäjä). On oikeudenmukaista, jos toimistojen pysäköintipaikkojen kustannukset kohdennetaan mahdollisimman suoraan paikkojen käyttäjille tai vastavuoroisesti tuetaan joukkoliikenteellä tai kävellen liikkuvia.*



Kuva: Pysäköintipaikan kuukausikustannus 30 vuoden investoinnille.

4. LIIKETILOJEN PYSÄKÖINTIPAIKAT

4.1. Tavoitteet

Liiketilojen auto- ja pyöräpaikkojen yhteisten laskentaperiaatteiden kolme keskeistä tavoitetta ovat:

1. Edistää Helsingin seudun elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Useimmille kauppakeskuksille ja päivittäistavarakaupoille auto-paikkojen riittävyys on tärkeimpiä kilpailutekijöitä. Usein kaupat rakentavat enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohjeen vähimmäismäärä velvoittaisi, jos se on kustannustehokkaasti tehtävissä. Tätä ei pidä perusteetta estää, koska usein alueilla tontin koko ja/tai paikkojen hinta rajoittavat itsessään paikkamäärää.

2. Edistää kestävien liikkumismuotojen käyttöä (joukkoliikenne, pyöräily, kävely).

Liiketilojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävely-yhteyksien ääreen tai keskuksiin vähentää henkilöautoliikennettä tie- ja katuverkolla. Pysäköintipaikkojen saatavuudessa on oltava sopiva niukkuus, jolloin paikkojen käyttöaste nousee ja ne ovat monipuolisemmassa käytössä. Tämä edistää tiiviimmän

ja monipuolisemman maankäytön kehittymistä ja tukee näin myös joukkoliikenteen järjestämistä. Hyvien joukkoliikennetyksien varrella sijaitseville alueille ei ole perusteltua mitoittaa autopaikkamäärää suurimman kysynnän eli lauantain huipputunnin mukaan. Erityisesti tiiviisti rakennetuilla alueilla tontin koko ja/tai paikkojen hinta rajoittavat paikkamäärää.

3. Laskentaperiaatteet toimivat lähtökohtana kuntakohtaisille, lopullisille laskentaohjeille.

Laskentaperiaatteiden on oltava riittävän joustavia, jotta niistä ei tarvitsisi poiketa. Periaatteiden on huomioitava toimintojen erilaiset tarpeet ja alueiden erityispiirteet. Periaatteiden avulla on mahdollistettava Helsingin seudun kehittäminen yhtenäisesti ja luotava puitteet optimaalisen auto- ja pyöräpaikkamäärän toteuttamiselle nyt ja tulevaisuudessa.

4.2. Yhteiset laskentaperiaatteet

Laskentaperiaatteissa on huomioitu seuraavia asioita:

- Helsingin kantakaupunki on alueena erityinen. Alueella on noin 7000 maanalaista yksityisten pysäköintioperaattorien hallinnoimaa pysäköintipaikkaa, jotka ovat liiketilojen tai niiden asiakkaiden hyödynnettävissä. Kantakaupungissa on Suomen paras savutettavuus joukkoliikenteellä ja alueen liiketilojen ja kaupallisten palvelujen houkuttelevuus ja kilpailukyky muodostuvat pitkälti muista tekijöistä kuin ilmaisista pysäköintipaikoista.
- Kaupunkikeskukset, joissa tavoitellaan erityisen tiivistä kaupunkirakennetta.
- Raskaan raideliikenteen muut asemat.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 mukainen saavutettavuus (SAVU-vyöhykkeet 2025).
- Paljon tilaa vievät kaupalliset toiminnot kuten huonekalukaupat tai rakennustarvikekaupat sijoittuvat usein joukkoliikenteellä heikommin saavutettaville alueille, missä tilaa on enemmän ja maan arvo alhaisempaa. Suurikokoisia huonekaluja ja rakennustarvikkeita ostettaessa auto on perusteltu liikkumisväline.
- Liiketilojen laskennassa huomioidaan myös yksikön koko. Suuremmissa kaupan kohteissa on autopaikkojen tarve myös suhteessa suurempi, koska nämä sijoittuvat usein usein joukkoliikenteellä heikommin saavutettaville alueille, missä tilaa on enemmän ja maan arvo alhaisempaa.
- Laskentaperiaatteet on laadittu vaihteluväleinä. Tämä mahdollistaa tapauskohtaisen harkinnan ja lisää periaatteiden joustavuutta. Mitoitusarvot sisältävät sekä työntekijöiden että liikuntaesteisten paikat.
- Kappaleessa 4.3 on kuvattu toimintoja, joilla vaadittuja paikkamääriä voidaan käyttää tehokkaammin tai sallia poikkeuksia laskentaohjeisiin. Näitä ovat esimerkiksi vuorottaispysäköinti, maanalainen pysäköinti, kattopysäköinti sekä pysäköintipaikkojen yö- ja muuntelukäyttö.

Vyöhyke I: "Helsingin eteläinen kantakaupunki ja Pasila"

Vyöhyke käsittää Helsingin eteläisen kantakaupungin, Länsisataman, Ruoholahden, Pasilan ja Kalasataman alueet. Ydinkeskustassa (noin 800 metrin säde rautatieasemalta) on kantakaupunkia tiukempi laskentaperiaate.

Vyöhyke II: "Yhtenäinen saavutettava toimistoalue"

Vyöhyke koostuu yhtenäisen maankäytön muodostamasta alueesta, joka on erittäin hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa (mukailee SAVU I -vyöhykettä).

Vyöhyke käsittää neljä erilaista aluetyyppiä:

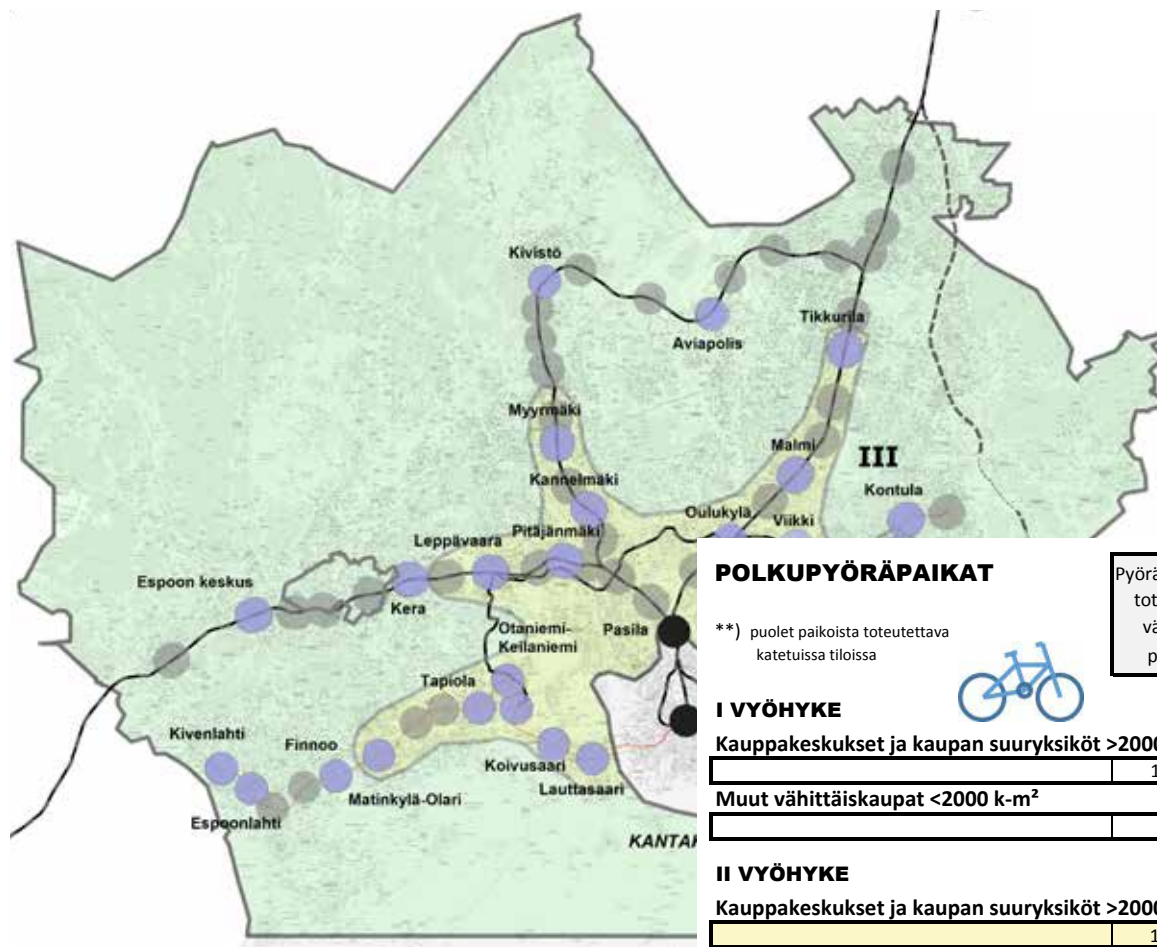
1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelytäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Vyöhyke III: "Muu pääkaupunkiseutu"

Vyöhyke käsittää muun pääkaupunkiseudun ja samat neljä aluetyyppiä kuin vyöhyke II:

1. Kaupunkikeskukset alle 300 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
2. Kaupunkikeskukset 300 - 600 metrin kävelytäisyyden päässä raideasemasta (tai keskeisestä joukkoliikenteen solmupisteestä)
3. Muiden raideasemien vaikutusalueet alle 600 metrin kävelytäisyydellä
4. Heikomman joukkoliikenteen alueet

Liiketilojen laskentaohje



- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

POLKUPYÖRÄPAIKAT

**) puolet paikoista toteutettava katetuissa tiloissa



Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m²

I VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

	1 / 50 **
--	-----------

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

	1 / 30
--	--------

II VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

	1 / 50 **
--	-----------

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

	1 / 30
--	--------

III VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 50 **
Muu alue	1 / 70 **

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 40
Muu alue	1 / 50

AUTOPAIKAT



*) liiketilojen maanalaiset pysäköintipaikat sallivat 30 % ylityksen enimmäispaikkamäärään

OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI

Autopaikkoja on toteutettava vähintään, ap / k-m ²	Autopaikkoja saa toteuttaa enintään, ap / k-m ²
---	--

I VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Ydinkeskusta	Ei minimiä	1 / 100 *
800 m säteellä Rautatieasemalta		
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	1 / 200	1 / 80 *

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Ydinkeskusta	Ei minimiä	1 / 200 *
800 m säteellä Rautatieasemalta		
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei minimiä	1 / 100 *

II VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 150	1 / 40 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö		
300 - 600 m säteellä	1 / 100	1 / 30 *
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
Muut alueet	1 / 50	1 / 25 *

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 200	1 / 60 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö		
300 - 600 m säteellä	1 / 100	1 / 50 *
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
Muut alueet	1 / 80	Ei maksimia

III VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

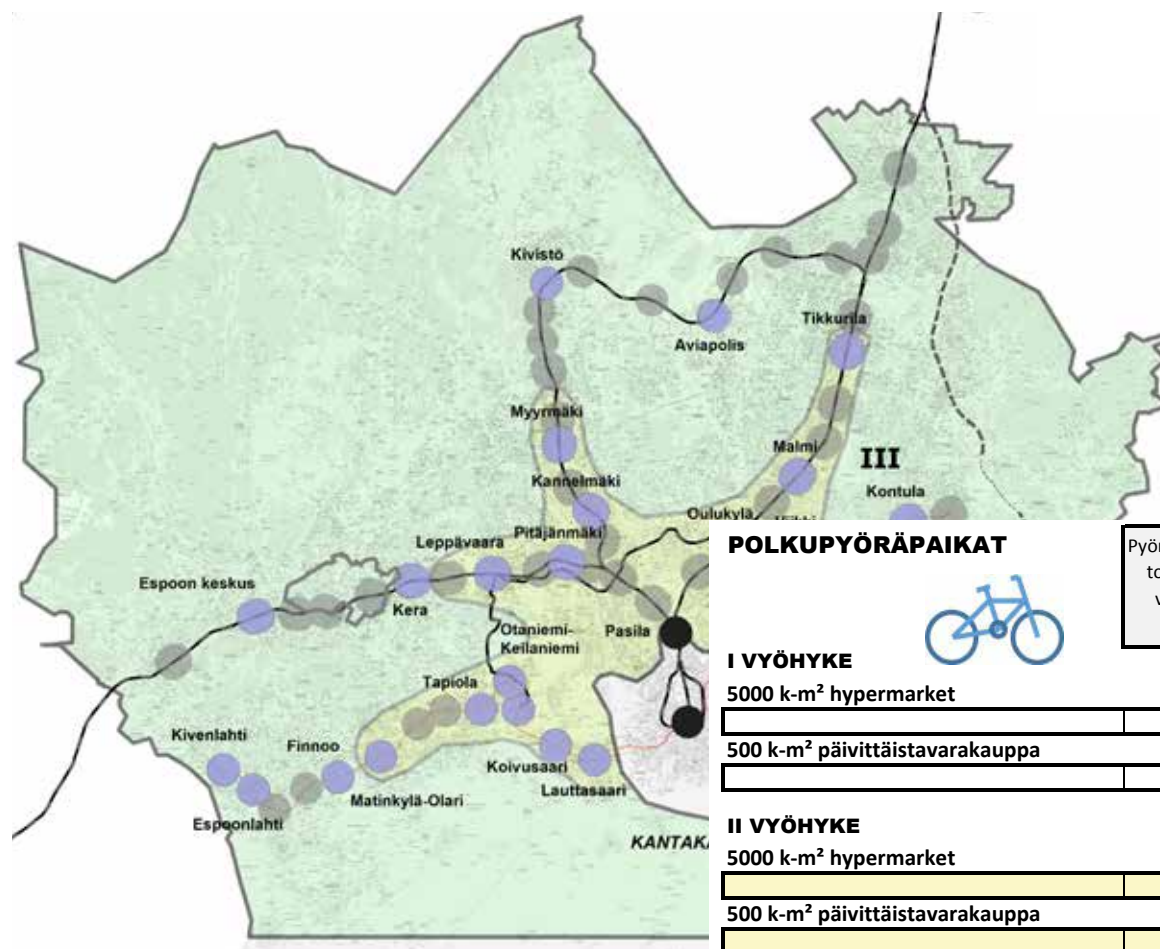
Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 120	1 / 40 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö		
300 - 600 m säteellä	1 / 100	1 / 30 *
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
Muut alueet	1 / 50	1 / 25

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 180	1 / 50 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö		
300 - 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
Muut alueet	1 / 60	Ei maksimia

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä

Liiketilat: autopaikkamäärien esimerkkilaskelmat 5000 k-m² hypermarketille ja 500 k-m² päivittäistavarakaupalle



- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

POLKUPYÖRÄPAIKAT



Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m²

I VYÖHYKE

5000 k-m² hypermarket

	100
--	-----

500 k-m² päivittäistavarakauppa

	17
--	----

II VYÖHYKE

5000 k-m² hypermarket

	100
--	-----

500 k-m² päivittäistavarakauppa

	17
--	----

III VYÖHYKE

5000 k-m² hypermarket

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	100
----------------------------------	-----

Muu alue	72
----------	----

500 k-m² päivittäistavarakauppa

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	13
----------------------------------	----

Muu alue	10
----------	----

AUTOPAIKAT

*) liiketilojen maanlaiset pysäköintipaikat sallivat 30 % ylityksen enimmäispäikkämäärään



Autopaikkoja on toteutettava vähintään

Autopaikkoja saa toteuttaa enintään

5000 k-m² hypermarket

Ydinkeskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta	Ei vaatimusta	50 *
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	25	63 *

500 k-m² päivittäistavarakauppa

Ydinkeskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta	Ei vaatimusta	3 *
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei vaatimusta	5 *

II VYÖHYKE

5000 k-m² hypermarket

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	34	125 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	50	167 *
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	63	167 *
Muut alueet	100	200 *

500 k-m² päivittäistavarakauppa

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	3	9 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	5	10 *
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	5	Ei rajoitusta
Muut alueet	7	Ei rajoitusta

III VYÖHYKE

5000 k-m² hypermarket

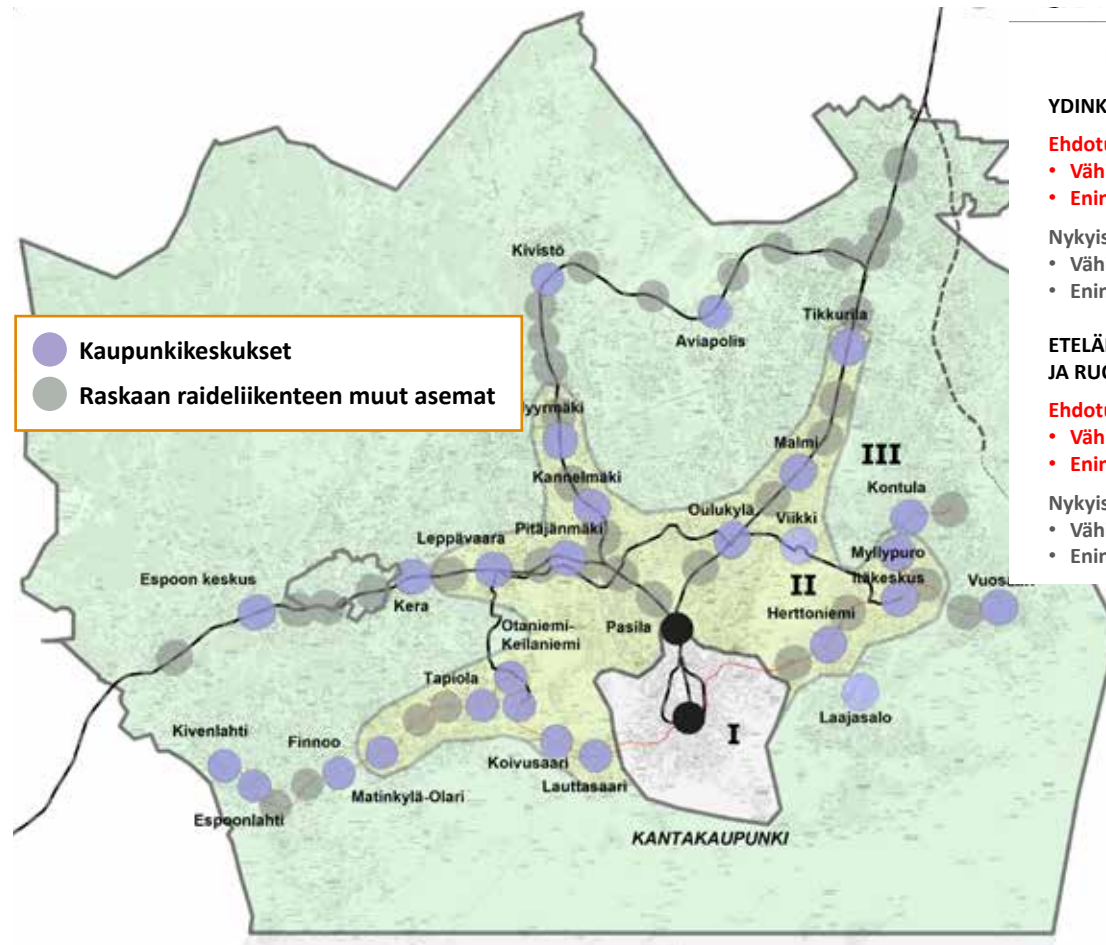
Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	42	125 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	50	167 *
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	63	167 *
Muut alueet	100	200

500 k-m² päivittäistavarakauppa

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	3	10 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	5	Ei rajoitusta
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	5	Ei rajoitusta
Muut alueet	9	Ei rajoitusta

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääryksiä

Liiketilat: esimerkkilaskelmia autopaikkamäärästä 500 k-m² päivittäistavarakauppaan ja vertailu nykyiseen määrään



I VYÖHYKE

YDINKESKUSTA

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 3 ap

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 3 ap

ETELÄINEN KANTAKAUPUNKI JA RUOHOLAHTI

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 5 ap

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään Ei vaatimusta
- Enintään 4 ap

II VYÖHYKE

Kaupunkikeskukset

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 3 - 5 ap²⁾
- Enintään 9 - 10 ap²⁾

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 5 - 9³⁾
- Enintään 6 - Ei rajoitettu

Raideasemat

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 5 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 9 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Raideasemien ja kaupunkikeskusten ulkopuolella

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 7 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 5 - 10 ap³⁾
- Enintään 6 - Ei rajoitettu

III VYÖHYKE

Kaupunkikeskukset

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 3 - 5 ap²⁾
- Enintään 10 - Ei rajoitettu²⁾

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 5 - 20 ap¹⁾
- Enintään Ei rajoitettu

Raideasemat

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 5 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 14 - 20 ap¹⁾
- Enintään Ei rajoitettu

Raideasemien ja kaupunkikeskusten ulkopuolella

Ehdotuksen mukaan

- Vähintään 9 ap
- Enintään Ei rajoitettu

Nykyisen ohjeen mukaan

- Vähintään 14 - 20 ap¹⁾
- Enintään Ei rajoitettu

1. Esimerkin autopaikkamäärien ero johtuu siitä, että kaupungeissa on käytössä nykyisin erisuuret normit tai normi on esitetty esimerkiksi minimin vaihteluvälinä.
2. Lähempänä keskusta tai asemaa normi on tiukempi
3. Helsingin Pohjoisessa kantakaupungissa ja aluekeskuksissa (Malmi ja Itäkeskus) on nykyisin huomattavasti muuta aluetta tiukempi normi, mistä nykyisen ohjeen vaihteluväli II-vyöhykkeelle johtuu.

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä

4.3. Paikkatarpeeseen vaikuttavia muita tekijöitä

Vuorottaispysäköinti

Raskaan raideliikenteen yhteydessä oleviin kauppakeskuksiin on erityisen suositeltavaa toteuttaa vuorottaispysäköintiä asukkaiden ja/tai liityntäpysäköinnin kesken. Pysäköintipaikoista on kustannustehokasta varata liityntäpysäköinnille tietty määrä arkisin klo 6–17, koska kauppakeskusten pysäköintipaikkamäärä usein mitoitetaan lauantain kävijämäärän mukaan. Vastavuoroisesti liityntäpysäköintipaikkoja voi antaa kauppakeskusten käyttöön lauantaisin. Asukkaat voivat käyttää kauppakeskusten paikkoja öisin. Tärkeää on sopia paikkojen kustannusjakoperiaatteet eri toimijoiden kesken.

→ *Jos liiketilan paikkoja osoitetaan tiettyinä vuorokaudenaikoina asukkaiden ja/tai liityntäpysäköinnin käyttöön, on mahdollista saada paikkojen maksajiksi useampi osapuoli. Liityntäpysäköijät ovat myös potentiaalisia liiketilojen asiakkaita. Vuorottaispysäköinnillä on mahdollista poiketa yksittäisen toimijan kohdalla enimmäisarvosta ylöspäin, kunhan kaikkien toimijoiden yhteenlaskettu kokonaispaikkamäärä ei ylitä enimmäismäärää.*

Maanalainen ja kattopysäköinti

Autopaikkojen toteuttaminen rakennuksen alle ei varaa kaupunkitilaa samalla tavalla kuin pintapysäköinti, pysäköintitalot tai kadunvarsipysäköinti. Tiiviisti rakennetuissa keskustoissa ja raideasemien

yhteydessä tämä tukee viihtyisämmän kaupunkiympäristön toteuttamista.

→ *Liiketilojen maanalaiset pysäköintipaikat sallivat 30 % ylityksen enimmäispaikkamäärään.*

Pysäköintipaikkojen yökäyttö

Liiketilojen autopaikat ovat käytännössä tyhjiään öisin. Taloyhtiöt tai yritykset, jotka tarvitsevat öiseen ajoneuvojen tai kaluston säilytykseen tiloja, voisivat vuokrata paikkoja esimerkiksi kauppakeskuksilta tai pienemmiltä liiketiloilta. Vaikka tarve menee osittain päällekkäin, on toiminta kuitenkin suositeltavaa. Yökäytön sopiminen vaatii pitkäaikaiset sopimukset.

→ *Yökäytön pitkäaikaiset sopimukset vähentävät ensisijaisesti asuntojen autopaikkojen määrää, jolloin paikkakustannuksiin osallistuu liiketilojen lisäksi muita toimijoita.*

Muuntelukäyttö

Jos pystytään osoittamaan, että osa autopaikoista voidaan muuttaa myöhemmin muuhun käyttöön, saa paikkoja rakentaa ohjetta enemmän. Tällä menettelyllä voidaan varautua ja tarvittaessa sopeutua

tulevaan pysäköintitarpeen muuttumiseen esimerkiksi joukkoliikenteen kehittymisen, alueen tiivistymisen, ajoneuvoteknologian kehittymisen ja mahdollisesti ihmisten liikkumistottumusten myötä.

→ *Muuntelukäytön todistaminen sallisi esimerkiksi normin 1 ap/75 k-m² käyttämisen ohjeellisen 1 ap/100 k-m² sijaan. Tämä on aina harkittava tapauskohtaisesti.*

Autopaikkannormien laskennan perustuminen k-m² määriin

Nykyiset kerrosneliömääräpohjaiset pysäköintipaikkojen laskentaohjeet perustuvat pohjimmiltaan siihen, että tietty toiminta synnyttää tietyn määrän liikennettä ja sitä kautta tietyn pysäköintipaikkatarpeen. Pysäköintipaikkojen tarpeeseen vaikuttaa toiminnan lisäksi esimerkiksi muutokset liikkumistottumuksissa, liikennejärjestelmässä, kaupunkirakenteessa ja liikenteen hinnoittelussa. Laskentaohjeen perusteiden muuttamista esimerkiksi asiakasmääräarvioihin tulee harkita. Liiketiloihin on asiakasmääräennusteista usein hyvä käsitys.

Hyötyjä maksaa

Auto- ja pyöräpaikkojen saatavuus on erittäin tärkeä kilpailuetu monelle kaupalliselle toimijalle. Tästä syystä halutaan tarjota asiakkaille ilmaisia paikkoja, vaikka esimerkiksi autopaikan rakentaminen voi maksaa useita kymmeniä tuhansia euroja. Oikeudenmukaisen hinnoitteluperiaatteen mukaan paikan hyötyjät maksaisivat pysäköintipaikkojen rakentamisen ja ylläpidon. Liiketilojen osalta hyötyjä

maksaa periaatteen toteutumista voi lähestyä useammasta näkökulmasta. Liiketiloihin pysäköintipaikoista hyötyvät suoraan:

- kaupan asiakkaat, jotka tekevät matkansa autolla tai pyörällä. Kääntöpuolella on se, että pysäköintipaikan hinnat ovat loppukädessä myytävissä tuotteissa, joten kustannuksiin osallistuvat myös ne, jotka eivät käytä pysäköintipaikkaa. Toisaalta koko kaupan kannattavuudella ja olemassaololle saattaa olla elinehtona autoilevat ja pyöräilevät asiakkaat.
- sijoittajat hyötyvät pysäköintipaikoista, koska ne ovat osa tuotetta ja mikäli paikkoja ei ole tarpeeksi, on tuote huono. Sijoittaja haluaa usein toimia mahdollisimman varman päälle, jolloin tiloja voidaan vuokrata monipuolisesti kaupallisille toimijoille.
- useimmille kaupalliselle toimijoille autoilevat ja pyöräilevät asiakkaat ovat merkittävässä roolissa. Vain poikkeustapauksissa asiakaskunta koostuu lähes täysin joukkoliikenteen käyttäjistä tai kävelijöistä. Autoilijoiden ja pyöräilijöiden myötä kaupan saavutettavuus ja potentiaalinen asiakaskunta kasvaa merkittävästi. Tärkeimpiä autoilevat asiakkaat ovat paljon tilaa vievälle kaupalle ja suurille kaupan yksiköille.

→ *Liiketilojen osalta pysäköintipaikkojen käyttäjiltä voitaisiin periä pysäköintimaksua, mutta käytännössä maksullisuuden aloittaminen vaatisi yhtenäiset pelisäännöt ja tahtotilan koko seudulla kaikilta tärkeimmiltä toimijoilta.*

LIITE 1:

Terminologia

Autopaikkamääräys (pysäköintinormi)

Auto- ja pyöräpaikkojen määräyksellä asemakaavassa ilmoitetaan, kuinka monta auto- ja pyöräpaikkaa kaavaan liittyen pitää vähintään toteuttaa (miniminormi) tai saa enintään toteuttaa (maksiminormi). Määräyksessä ilmoitetaan paikkojen määrä suhteessa asuntojen määrään (esimerkiksi 1 autopaikka/asunto) tai suhteessa kerrosalaan (esimerkiksi yksi polkupyöräpaikka/30 k-m²).

Helsingin seutu

on pääkaupunkiseutua laajempi alue, johon kuuluu yhteensä 14 kuntaa ja kaupunkia: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti, Sipoo.

HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Kerrosalaneliömetri (k-m²)

Rakennusoikeuden ja kerrosalan mittayksikkö. Rakennusoikeus eli tontin tai rakennuspaikan suurin sallittu kerrosala osoitetaan asemakaavassa joko suoraan neliömetreinä (esimerkiksi 2400) tai tehokuuslukuna (esimerkiksi $e=0.25$), joka on rakennusoikeuden suhde tontin pinta-alaan. Rakennuksen kerrosalaan luetaan kerrosten alat

ja se ullakonala, johon sijoitetaan asuin- tai työhuoneita taikka rakennuksen pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja, sekä se kellarikerroksen ala, johon sijoitetaan työhuoneita tai rakennuksen pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

Liiketila

Liiketilaa voi käsittää kauppakeskuksia, päivittäistavaramyymälöitä, erikoistavaramyymälöitä.

MASU 2050

Helsingin maankäyttösuunnitelma.

Pääkaupunkiseutu

on alue, johon kuuluu neljä kaupunkia: Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen.

SAVU-vyöhyke

SAVU-vyöhykkeet kuvaavat sitä, miten vyöhykkeellä asuvan on tyyppillisesti mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat (kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä).

Toimitila

Toimitila voi käsittää **toimistotilaa**, **liiketilaa**, tuotantotilaa ja varastotilaa.

TOL-luokitus

Toimialaluokitus, jonka avulla ryhmitellään yritysten ja toimipaikkojen toimintoja samankaltaisiin ryhmiin, kuten teollisuus, sähkö-, kaa-su- ja vesihuolto, tukku- ja vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta, kuljetus, varastointi ja tietoliikenne jne.

LIITE 2:

Haastatellut tahot

RAKLI, 3.12.2014

- johtaja Mikko Östring (toimitilat)
- johtaja Mikko Nousiainen (yhdyskunta ja infra)

HELSINKI

- **Helsinki, kiinteistövirasto 9.12.2014**
toimistopäällikkö Pasi Lehtiö ja johtava tonttiasiamies Ilkka Aaltonen
- **Helsinki, kaavoitus 22.12.2014**
Tuomas Eskola (toimistopäällikkö, asemakaavaosaston läntinen toimisto), Matti Kaijansinkko (projektipäällikkö, Länsisatama-projekti) ja Dan Mollgren (projektipäällikkö, Pasila-projekti)
- **Helsinki, elinkeinotoimi 12.2.2015**
elinkeinopäällikkö Nyrki Tuominen ja kehityspäällikkö Minna Maartola

ESPOO

- **Espoo, elinkeinotoimi ja tonttiosasto 12.12.2014**
elinkeinopäällikkö Pasi Laitala ja tonttipäällikkö Jussi Eerolainen
- **Espoo, kaavoitus ja rakennusvalvonta**
Surveypal-kysely, johon vastasi 4 henkilöä
- tonttipäällikkö Jussi Eerolainen, sähköposti 12.12.2014

VANTAA

- **Vantaa, 12.12.2014**
elinkeinojohtajat Leea Markkula-Heilamo ja Jose Valanta
- **Vantaa, kaavoitus 11.12.2014**
aluearkkitehdit Vesa Karisalo, Asta Tirkkonen ja Timo Kallaluoto sekä rakennusvalvonnan lupapäällikkö Ilkka Rekonen

RAKENNUTTAJAT JA VUOKRANANTAJAT

Surveypal-kysely RAKLIN ja Kauppakeskushdistyksen jäsenille. Lisäksi kysely lähetettiin suurille rakennusalan yrityksille. Kaikkiaan vastauksia saatiin 11 kappaletta.

LIITE 3:

Tarkemmin tutkitut työpaikkakohteet

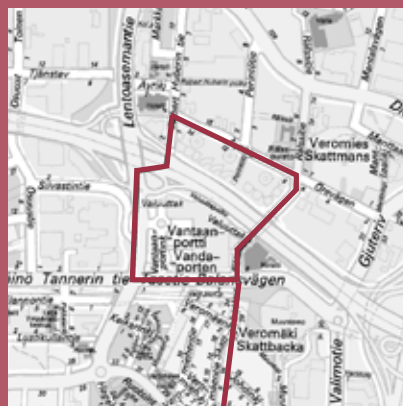
Tässä työssä on valittu tarkemmin tutkittaviksi työpaikkakohteiksi työpaikkaytimien tunnistamisen sekä työhön osallistuvien kaupunkien edustajien ohjauksen perusteella seuraavat kohteet:

- Helsinki: Helsingin keskusta, Pitäjänmäki, Herttoniemi, Viikki, Itä-keskus
- Espoo: Otaniemi, Leppävaara, Nihtisilta
- Vantaa: Aviapolis, Vantaankoski, Hakkila

Näistä kohteista on laadittu seuraavilla sivulla esitettävät kohdekortit.

Aviapolis

Asukasmäärä:	0
Työpaikkamäärä:	2 930
Rakennuskanta:	243 884 k-m ²
K-m² / työpaikka:	68



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012
Kävely ja pyöräily	0	9 %
Joukkoliikenne	15	31 %
Autoliikenne	82	54 %
Muut	3	- %

(*) N = 33

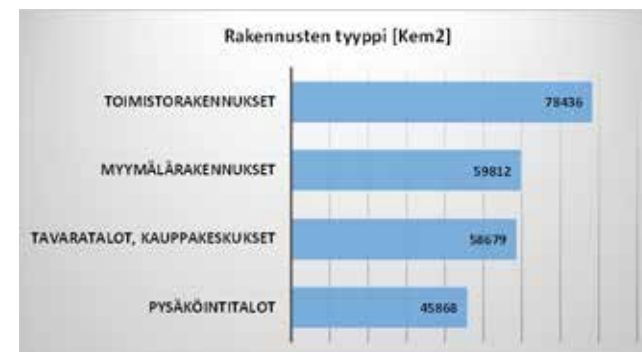
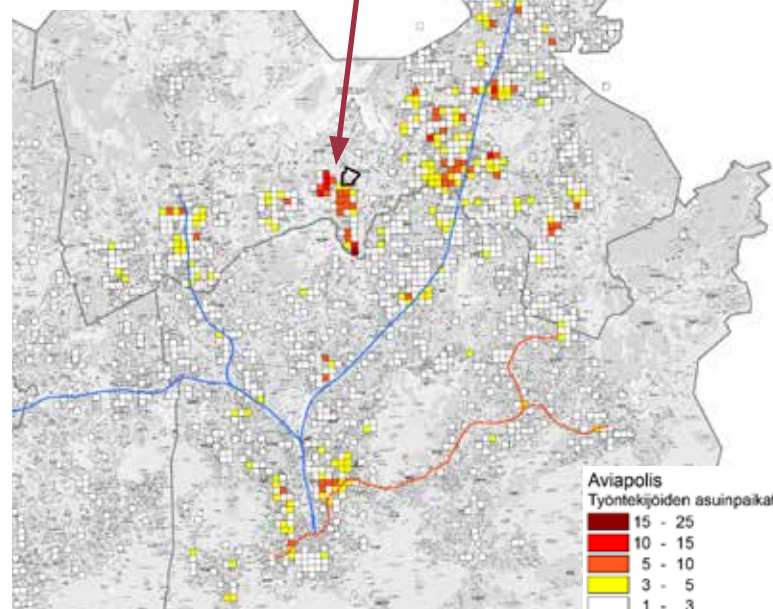
Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Alueen rakennuskantaa dominoivat Jumboon liittyvät kauppakeskuksen ja sen myymälöiden rakennukset, joita on alueella yhteensä 120 000 k-m². Toisen alueen merkittävän työpaikkakokonaisuuden muodostavat Äyritien 80 000 k-m² toimistorakennuksia. Alueen ylivoimaisesti suurin työllistäjä Tilastokeskuksen toimialaluokitus 2008:n mukaisesti on tukku- ja vähittäiskauppa lähes 1800 työpaikalla.

Kauppakeskuksissa kerrosneliöiden määrä työntekijää kohti on hyvin suuri verrattuna toimistoihin, koska ne on rakennettu "kaupunkilaisten olohuoneiksi" ja puolijulkisiksi tiloiksi. Useinkaan kauppakeskuksissa ei varata erikseen pysäköintiä työntekijöille. Tällöin työntekijät pysäköivät asiakaspaikoille, joiden määrä on usein käytännössä rajoittamaton. Alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä perustuu Tikkurilan ja Myyrmäen suunnasta nykyisin poikittaisyyhteyksien varaan, mikä näkyy kulkutapajakaumassa joukkoliikenteen pienenä osuutena. Alueelle suuntautuvien työmatkojen Mediaani on 10,2 km ja keskiarvo 18,2 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 10,2 km.

Työmatkoista 73,1 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014]

Hakkila

Asukasmäärä:	26
Työpaikkamäärä:	2 154
Rakennuskanta:	310 443 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	144



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	3	13	%
Joukkoliikenne	11	32	%
Autoliikenne	84	54	%
Muut	2	-	%

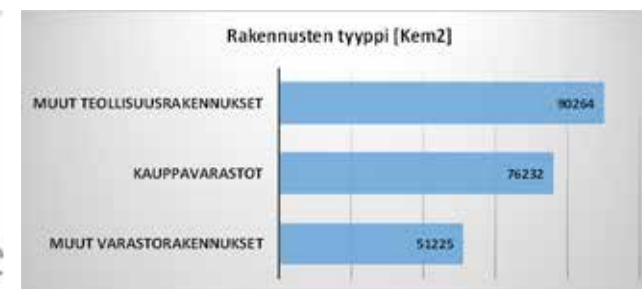
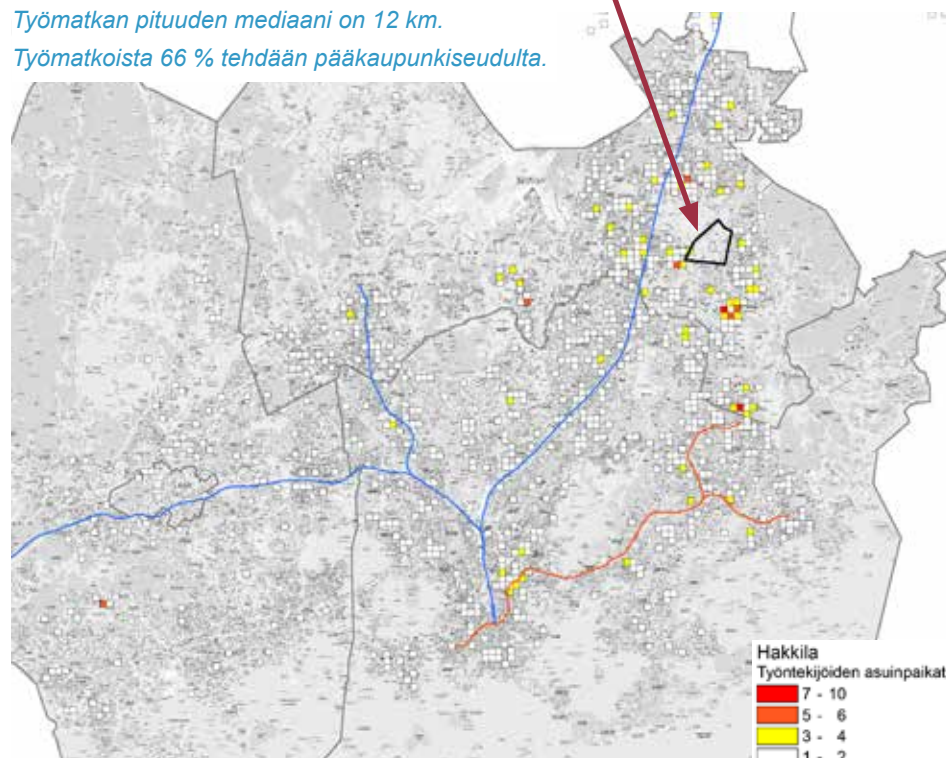
(*) N = 37

Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Hakkilan valittu alue koostuu paljon tilaa vievistä kaupan, teollisuuden ja logistiikan toiminnoista. Alueella on kohtalainen joukkoliikenteen vuorotarjonta, mutta saavutettavuus eri suunnista ei ole parhaalla tasolla.

Saapuville työntekijöille ei näy selkää suuntautumista, mikä on osittain syytä ja seurausta vallitsevasta toimialasta ja joukkoliikennetarjonnasta. Logistiikan alan kohteiden sijainti edullisemmilla syrjäisemmillä tonteilla ja toisaalta alhainen työntekijätiheys heikentävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Hakkilan alueella työpaikkarakennusten k-m²/työntekijäsuhde 144 on tarkastelu-kohteista korkein. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 12 km ja keskiarvo 19,3 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 12 km.
Työmatkoista 66 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Herttoniemi

Asukasmäärä:	52
Työpaikkamäärä:	1 514
Rakennuskanta:	57 713 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	32



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012
Kävely ja pyöräily	3	20 %
Joukkoliikenne	11	46 %
Autoliikenne	84	34 %
Muut	2	- %

(*) N = 37

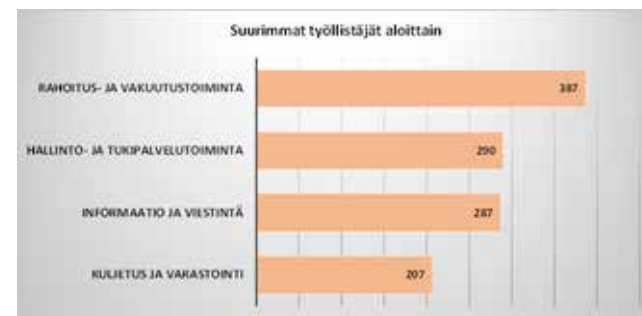
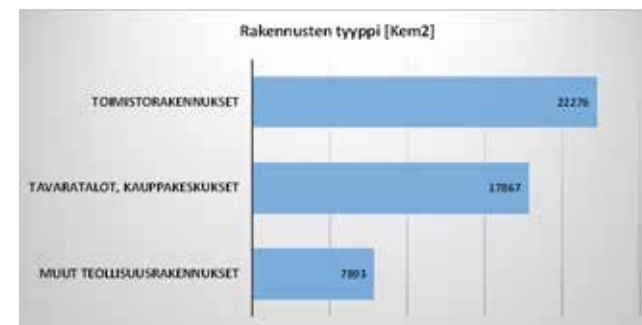
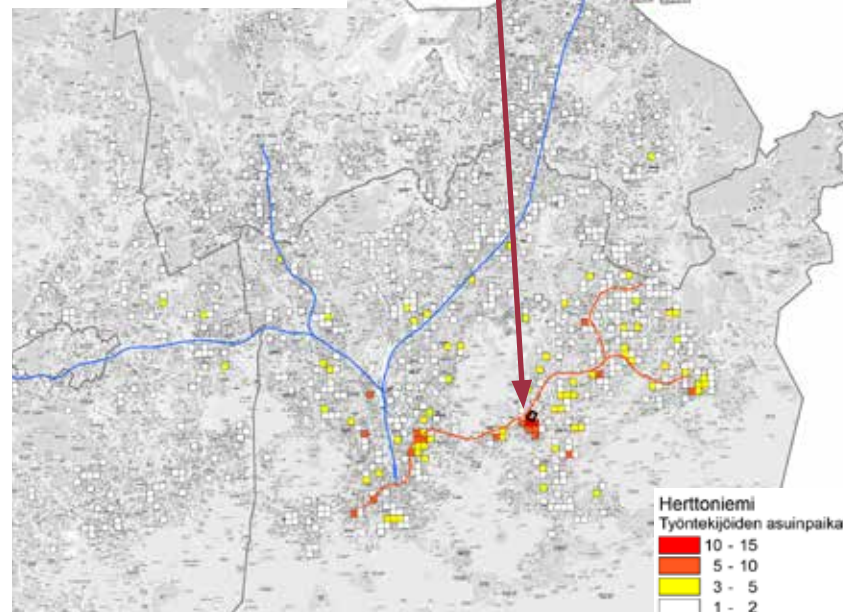
Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Herttoniemen alueeksi rajattiin kaupunkikeskuksen ja metroaseman välittömässä yhteydessä sijaitseva urbaani kaupallisten palvelujen ja toimistojen yhdistelmä. Alueelta on monipuoliset joukkoliikenneyhteydet sekä metrolla että metron liityntäliikenteellä. Kaupalliset rakennukset ovat alueella supermarket kokoluokkaa, missä neliöitä asiakkaita ja työntekijöitä kohden on hypermarketteja huomattavasti vähemmän. Myös alueen toimistot ovat varsin tehokkaita, minkä seurauksena työpaikkoja suhteessa rakennusten neliömäärään on vertailukohteista eniten.

Valtaosa alueen työntekijöistä saapuu töihin metron vaikutusalueelta. Korkeamman tuotavuuden työpaikat houkuttelevat työvoimaa kuitenkin myös huomattavan kaukaa, mikä näkyy työmatkan mediaanin ja keskiarvon suurena suhteellisena erona. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 8,9 km ja keskiarvo 21,2 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 8,9 km.

Työmatkoista 79,5 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014]

Itäkeskus

Asukasmäärä:	0
Työpaikkamäärä:	3 282
Rakennuskanta:	202 877 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	59



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	13	17	%
Joukkoliikenne	44	44	%
Autoliikenne	38	39	%
Muut	5	-	%

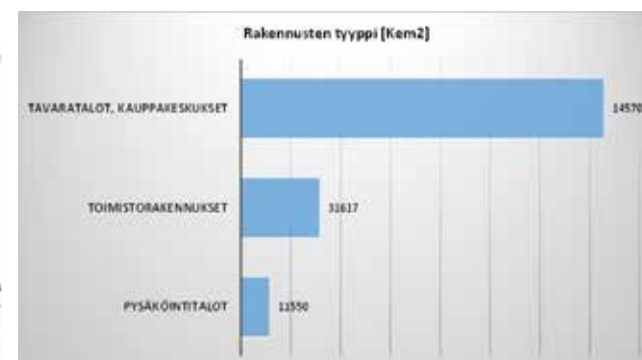
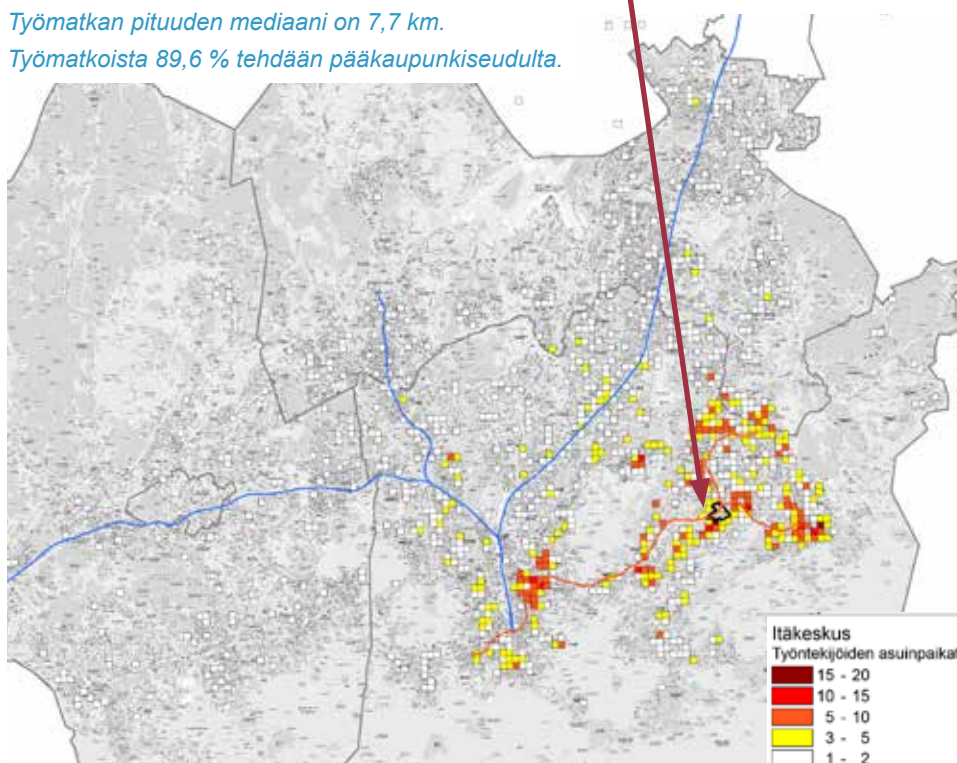
(*) N = 39

Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Itäkeskuksesta rajatun alueen rakennuskanta koostuu pääosin kappakeskuksen rakennuksista. Yhteensä kaupallisia rakennuksia on yli 140 000 kerrosneliömetriä. Itäkeskuksen kauppakeskuksen työpaikkatiheys on Selloa ja Jumboa korkeampi. Kauppakeskusten ja liiketilojen väljyys on jatkuvasti kasvanut.

Itäkeskuksen alueen työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen osuus 44 prosenttia ja alueen työntekijät keskittyvät hyvin voimakkaasti metron vaikutusalueelle. Työmatkojen mediaanipituus 7,7 km ja keskiarvo 12,5 km ovat tarkasteltujen alueiden lyhimpiä.

Työmatkan pituuden mediaani on 7,7 km.
Työmatkoista 89,6 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelutkimukset 2007-2014]

Otaniemi

Asukasmäärä:	313
Työpaikkamäärä:	9 980
Rakennuskanta:	607 148 k-m ²
K-m² / työpaikka:	59



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	14	17	%
Joukkoliikenne	27	39	%
Autoliikenne	58	44	%
Muut	1	-	%

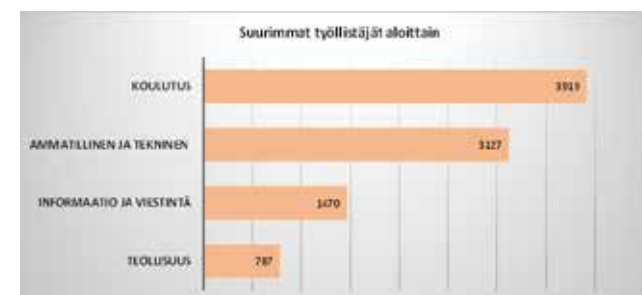
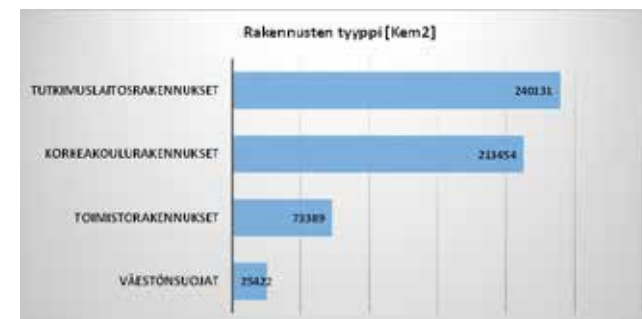
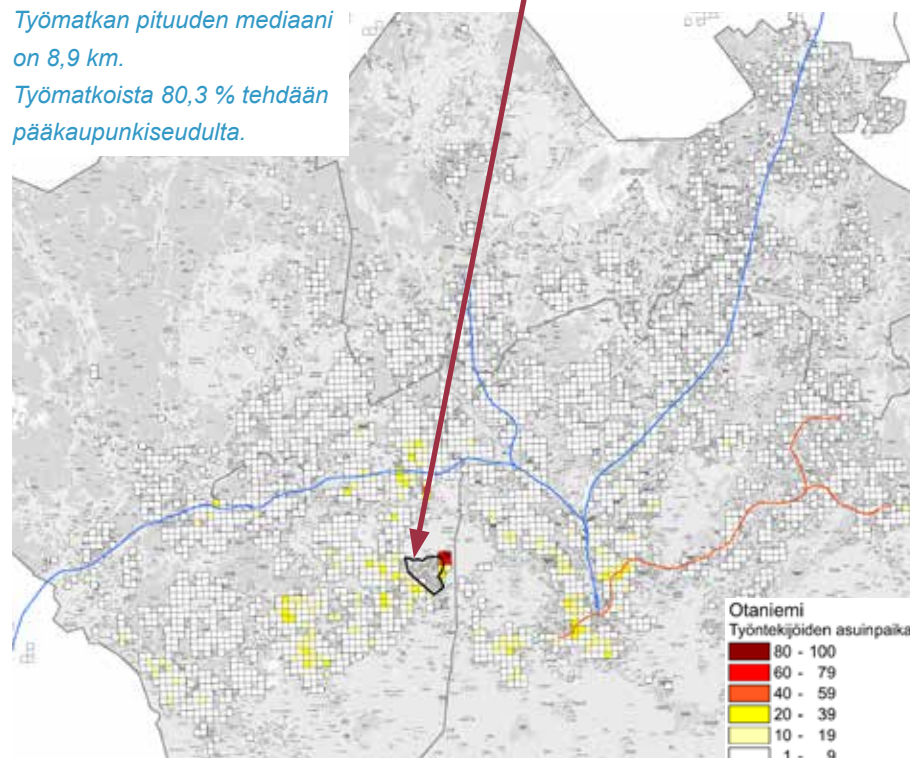
(*) N = 146

Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Otaniemen alueella painottuvat koulutukseen ja tutkimukseen liittyvät rakennukset. Niitä on noin 3/4 eli yhteensä 450 000 kerrosneliometriä alueen rakennuskannasta, minkä seurauksena työpaikkatiheys on suhteellisen matala toimistopainotteiseen alueeseen verrattuna. Vaikka alueella on tiettävästi korkea joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöaste opiskelijoiden keskuudessa, on alueella työssäkäyvien pääasiallisena kulkumuotona auto (58%). Merkittävä osa työssäkäyvistä asuu lähietäisyydellä Espoossa ja Länsi-Helsingissä, mutta toisaalta Otaniemessä käydään töissä myös hyvin pitkien matkojen päästäkin. Työssäkäyntimatkojen mediaani 8,9 km ei ole erityisen korkea, mutta keskiarvo 19,3 km on joukon suurimpia.

Työmatkan pituuden mediaani on 8,9 km.

Työmatkoista 80,3 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014.]

Leppävaara / Sello

Asukasmäärä:	314
Työpaikkamäärä:	1 873
Rakennuskanta:	162 445 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	78



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	12	22	%
Joukkoliikenne	41	36	%
Autoliikenne	41	42	%
Muut	6	-	%

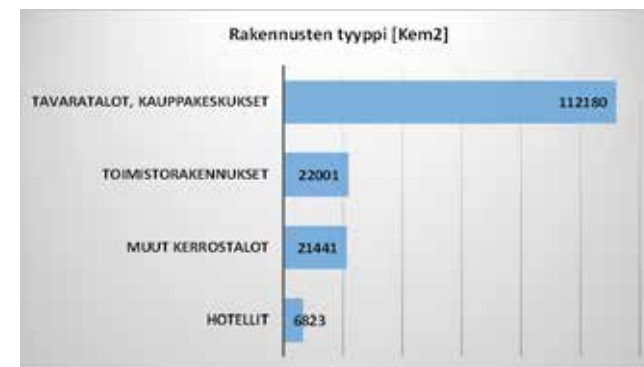
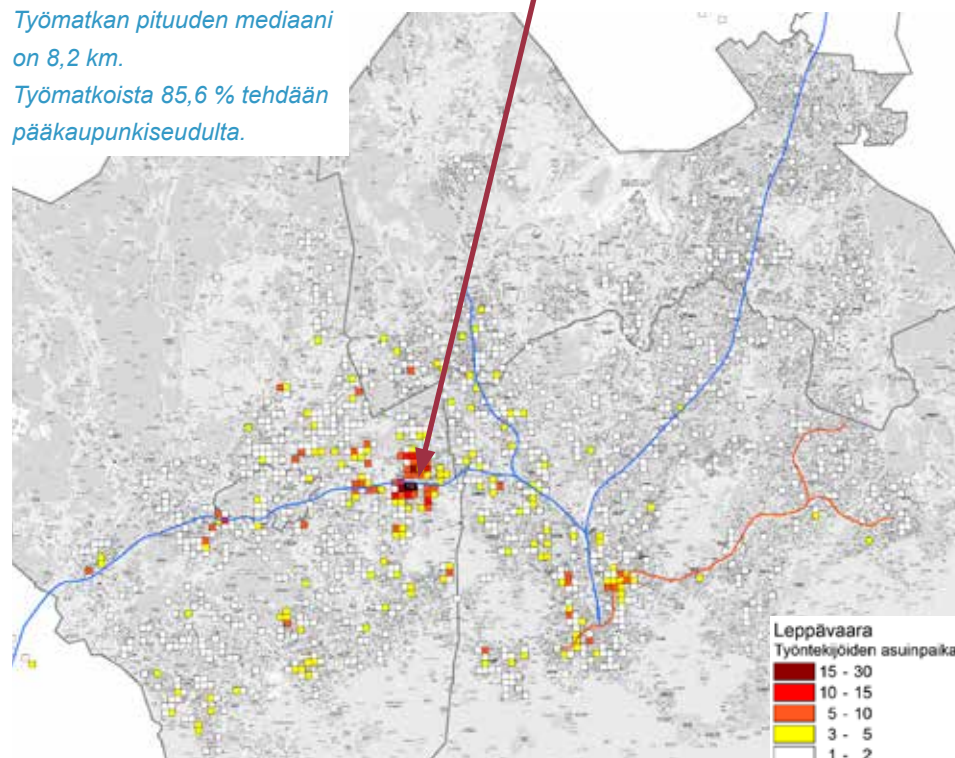
(*) N = 17

Vähäisen havaintomäärän vuoksi tulokset ovat suuntaa-antavia.

Leppävaarasta rajattu alue kattaa pääasiassa Sellon kauppakeskukseen liittyviä kaupallisia rakennuksia. Työvoima on jakautunut laajalle junan vaikutuspiiriin sekä Etelä-Espooseen. Henkilöhaastatteluaineiston rajallisen havaintomäärän perusteella junan läheisyydessä sijaitsevan alueen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on 41 %, mikä on yhtä suuri kuin auto liikenteenkin. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 8,2 km ja keskiarvo 15,2 km.

Työmatkan pituuden mediaani on 8,2 km.

Työmatkoista 85,6 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelutkimukset 2007-2014]

Helsingin keskusta

Asukasmäärä:	9 214
Työpaikkamäärä:	67 449
Rakennuskanta:	3 737 939 k-m ²
K-m² / työpaikka:	49



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	25	20	%
Joukkoliikenne	59	71	%
Autoliikenne	15	9	%
Muut	1	-	%

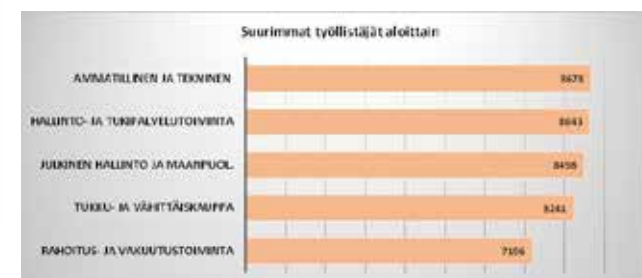
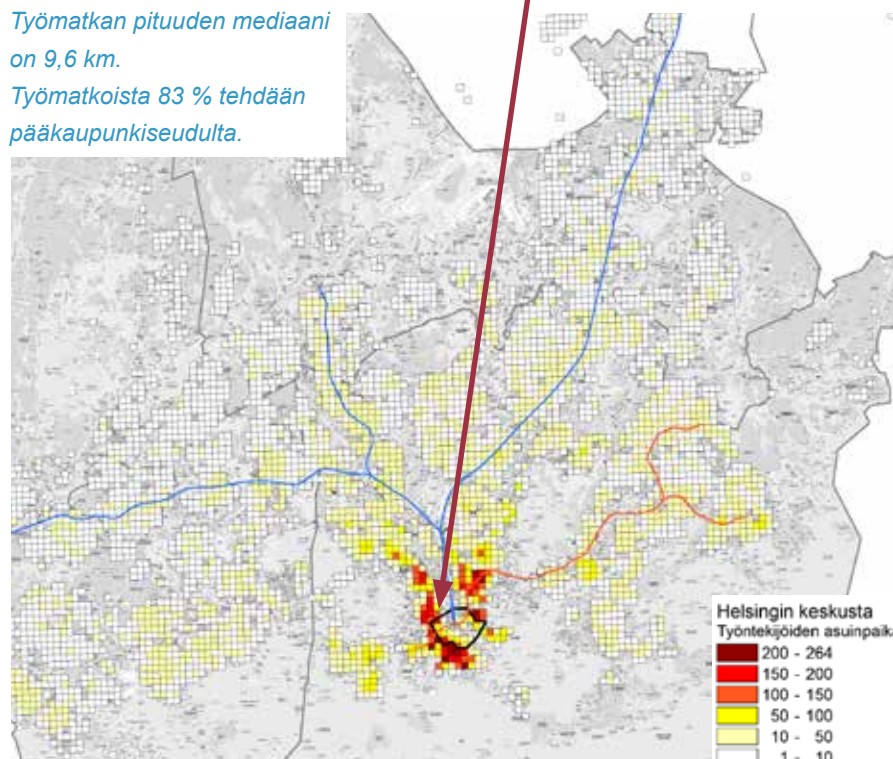
(*) N = 963

Ydinkeskustan aluerajaus on kohteista laajin. Rakennuskanta on muihin kohteisiin verrattuna suuri ja monipuolinen. Noin puolet rakennuskannasta muodostuu toimistorakennuksista ja monenlaisia pienimuotoista toimistotyötä mahdollistavista kerrostalorakennuksista, joissa myös asutaan. Työpaikat jakautuvat tasaisesti monille toimialoille.

Keskustaan saapuvista työmatkoista on käytetyn HSL:n henkilöhaastatteluaineiston mukaan 59 % joukkoliikennematkoja ja 25 % kävellen tai pyörällä tehtyjä matkoja. Työmatkojen mediaani on 9,6 km ja keskiarvo 9,8 km. Työntekijät saapuvat melko tasaisesti kaikista suunnista. Raideyhteydet näyttävät korostuvan vähemmän kuin esimerkiksi Itäkeskuksessa tai Sellossa.

Työmatkan pituuden mediaani on 9,6 km.

Työmatkoista 83 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014]

Pitäjänmäki

Asukasmäärä:	2 973
Työpaikkamäärä:	4 316
Rakennuskanta:	1 049 774 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	53



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	11	18	%
Joukkoliikenne	29	43	%
Autoliikenne	60	39	%
Muut	0	-	%

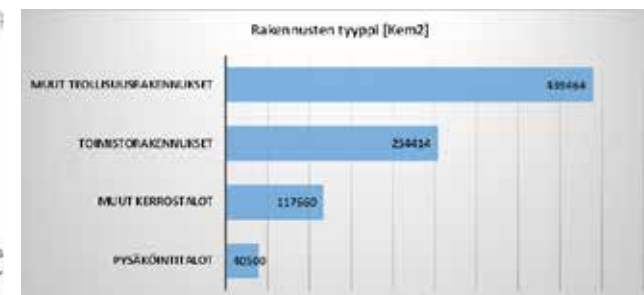
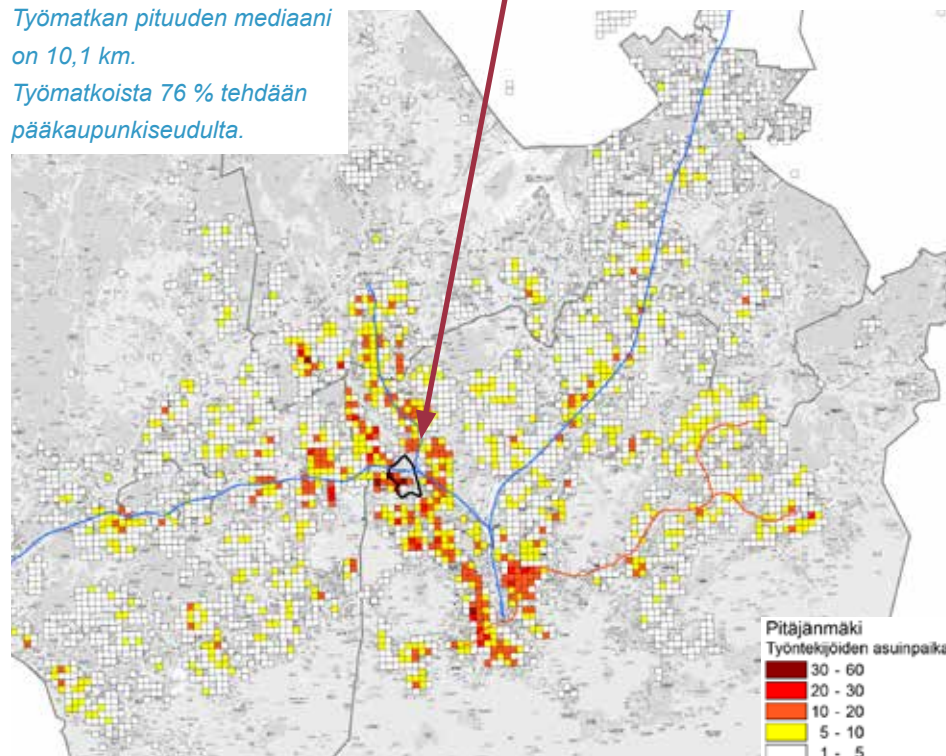
(*) N = 279

Pitäjänmäestä rajatulla alueella sijaitsee paljon teollisuutta ja toimistoja. Työpaikkatiheys alueella on kohtuullisen korkea, mitä selittää osaltaan korkea toimistorakennusten määrä. Alue sijaitsee aseman välittömässä läheisyydessä, mistä huolimatta alueen työmatkojen kulkumuoto-osuus on vain 29 %. Työntekijöiden asuinpaikoissa korostuu tästä huolimatta radan ja hyvien joukkoliikennedyhteysien käytävät Länsi-Helsingissä.

Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 10,1 km ja keskiarvo 18,6 km, mikä kertoo siitä, että lähellä asuvien työntekijöiden lisäksi Pitäjänmäen työvoimasta merkittävä osa on myös hajautunut laajalle pk-seudun ulkopuolelle.

Työmatkan pituuden mediaani on 10,1 km.

Työmatkoista 76 % tehdään pääkaupunkiseudulta.



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014]

Nihtisilta

Asukasmäärä:	811
Työpaikkamäärä:	3 414
Rakennuskanta:	1 235 085 k-m ²
K-m² / työpaikka:	57



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	10	18	%
Joukkoliikenne	21	33	%
Autoliikenne	67	49	%
Muut	2	-	%

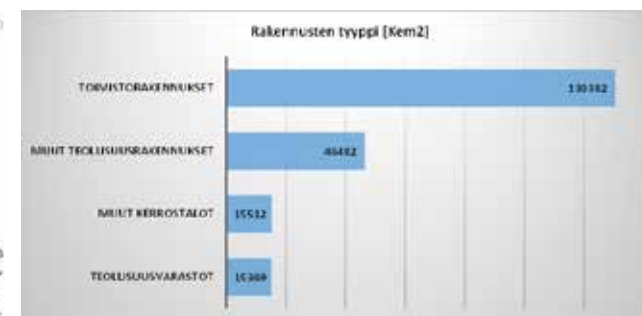
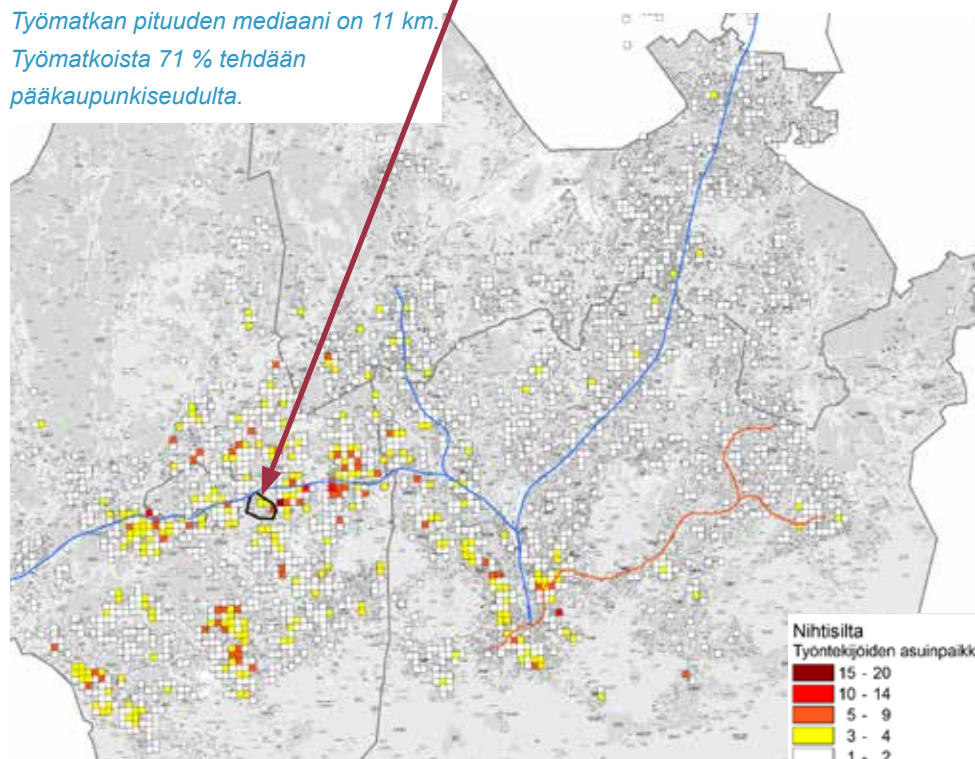
(*) N = 42

Nihtisillan alueella merkittävimmän rakennuskannan muodostavat toimistorakennukset. Työpaikat jakautuvat useisiin toimialoihin. Työpaikkatiheys rakennuskantaan nähden on tutkittujen kohteiden keskiarvoa.

Nihtisillan työntekijöiden selvästi vallitseva kulkumuoto on henkilöautoilu 67 % kulkumuoto-osuudella. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 11,0 km ja keskiarvo 20,7 km, mikä kertoo työvoiman laajasta leviytymisestä myös seudun ulkopuolelle. Vain 71 % alueella työssäkäyvistä asuu pk-seudulla.

Työmatkan pituuden mediaani on 11 km.

*Työmatkoista 71 % tehdään
pääkaupunkiseudulta.*



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014]

Viikki

Asukasmäärä:	3 104
Työpaikkamäärä:	3 564
Rakennuskanta:	368 491 k-m ²
K-m² / työpaikka:	59



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

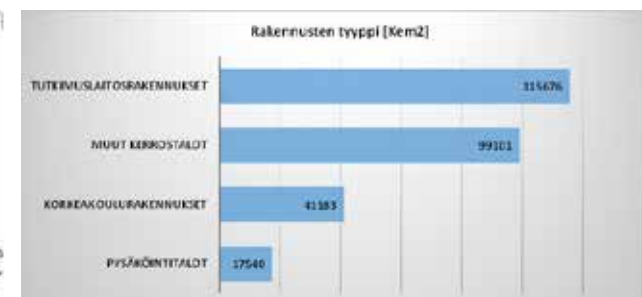
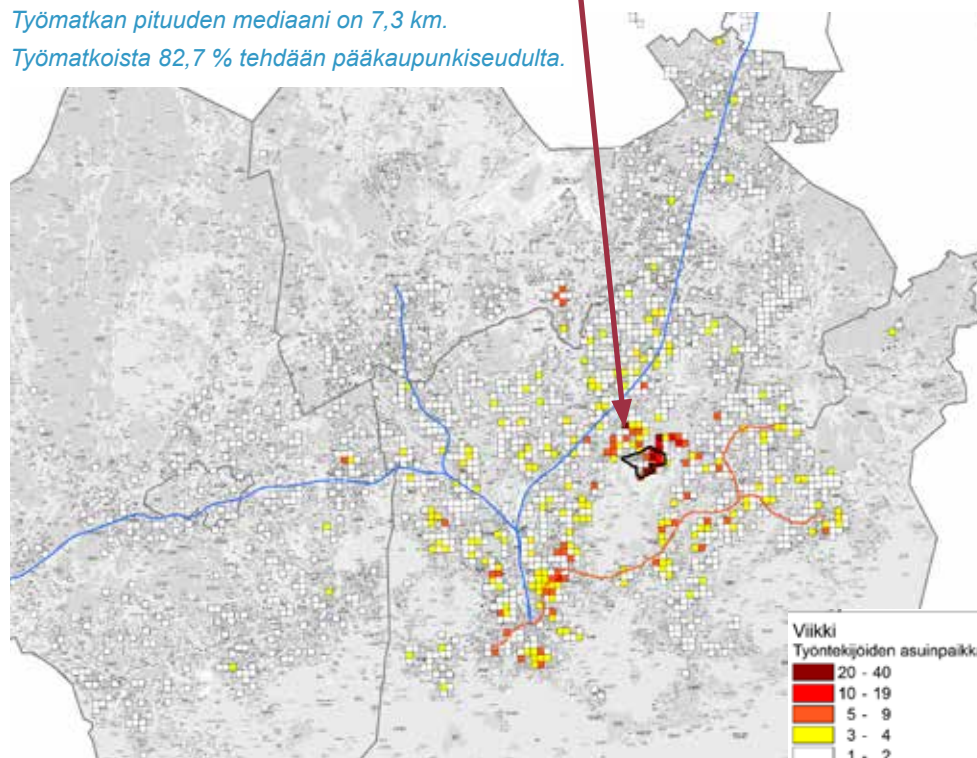
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012	
Kävely ja pyöräily	17	15	%
Joukkoliikenne	40	49	%
Autoliikenne	42	36	%
Muut	1	-	%

(*) N = 48

Viikin alueelta rajattu alue koostuu pääasiassa tutkimuslaitoksista, korkeakoulurakennuksista ja asuinkerrostaloista. Koulutus on merkittävin alueen työllistäjä ja työpaikkatiheys Otaniemen tasolla.

Viikissä joukkoliikenteellä työsäikäyvien kulkutapajakauma on raideyhteysettömistä kohteista ylivoimaisesti korkein 40 %. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on 7,3 km ja keskiarvo 14,4 km.

*Työmatkan pituuden mediaani on 7,3 km.
Työmatkoista 82,7 % tehdään pääkaupunkiseudulta.*



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014]

Vantaankoski

Asukasmäärä:	3 104
Työpaikkamäärä:	3 564
Rakennuskanta:	152 157 k-m ²
K-m ² / työpaikka:	42



Kohteeseen suuntautuvien työmatkojen kulkutavat

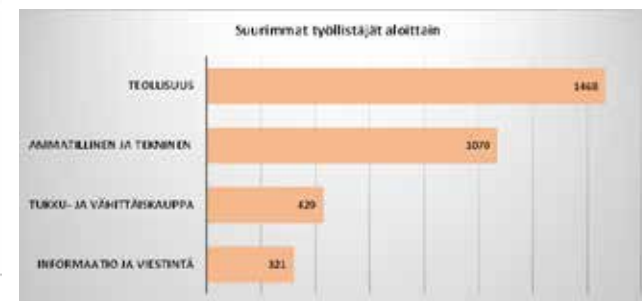
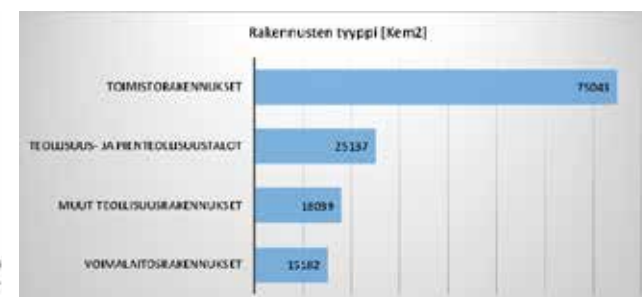
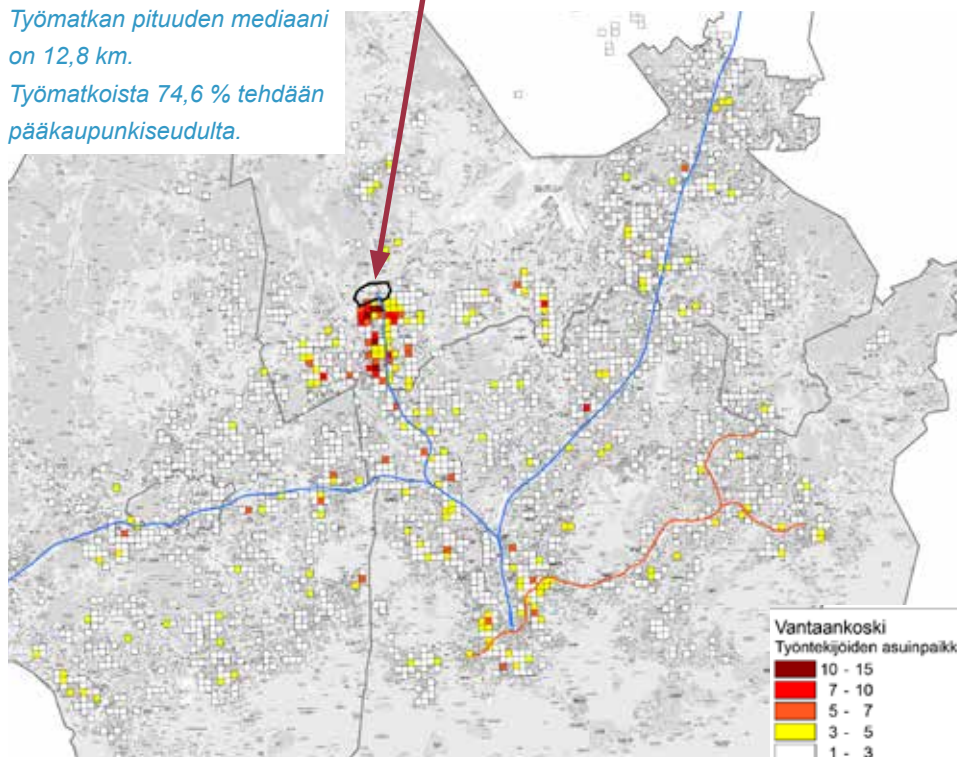
Kulkutapa	Henkilöhaastattelut 2007-2012 (*)	Liikennemalli 2012
Kävely ja pyöräily	8	19 %
Joukkoliikenne	15	37 %
Autoliikenne	75	44 %
Muut	2	- %

(*) N = 48

Alueella sijaitsevista rakennuksista puolet koostuu toimistorakennuksista. Teollisuus sekä ammatillinen ja tekninen toiminta ovat merkittävimmät toimialat. Toimistotyövaltaisella Vantaankosken alueella työpaikkatiheys 42 kersneliömetriä työpaikkaa kohti on vertailukohteiden korkeimpia.

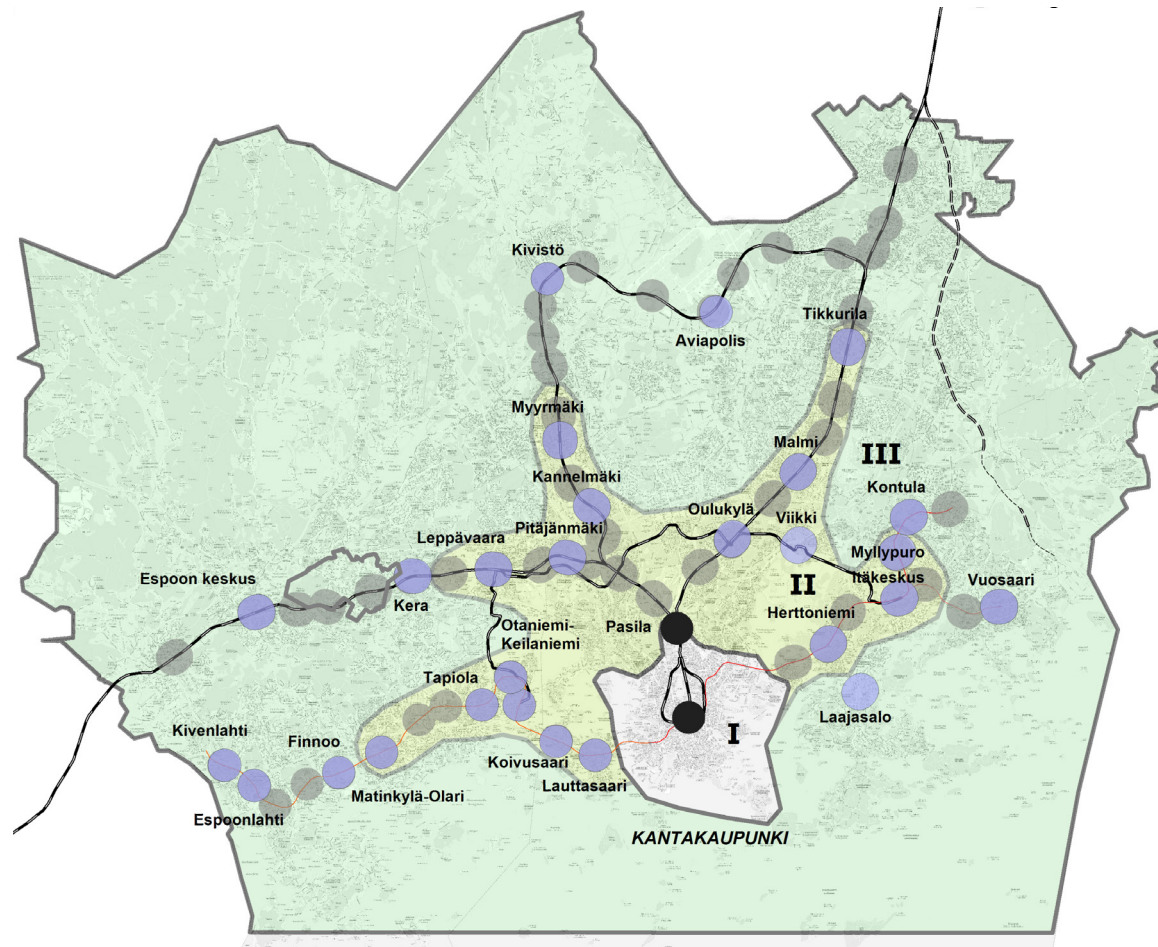
Junien merkitys ei korostu alueen työssäkäynnistä merkittävästi. Tätä selittää alueen korkea autoliikenteen kulkumuoto-osuus. Alueelle saapuvien työmatkojen mediaani on kohteiden korkeimpia 12,8 km ja keskiarvo 17,7 km. Korkea mediaani kertoo, että työvoima on voimakkaasti hajautunut pääkaupunkiseudulle.

*Työmatkan pituuden mediaani on 12,8 km.
Työmatkoista 74,6 % tehdään pääkaupunkiseudulta.*



[LÄHTEET: SeutuCD 2013, YKR © SYKE ja TK 2010, HSL:n henkilöhaastattelututkimukset 2007-2014]

Toimistojen laskentaohje



- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

AUTOPAIKAT



OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI

Autopaikkoja on toteutettava vähintään, ap / k-m ²	Autopaikkoja saa toteuttaa enintään, ap / k-m ²
---	--

I VYÖHYKE

Ydinkeskusta 800 m säteellä Rautatieasemalta	Ei minimiä	1 / 250
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei minimiä	1 / 150

II VYÖHYKE

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 160	1 / 75
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	1 / 100	1 / 60
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 60	Ei maksimia

III VYÖHYKE

● Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 100	1 / 50
● Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö 300 - 600 m säteellä	1 / 80	Ei maksimia
● Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 60	Ei maksimia
● Muut alueet	1 / 50	Ei maksimia

POLKUPYÖRÄPAIKAT

(puolet paikoista toteutettava lukittuina, katoksellisina ja mielellään lämpimiin tiloihin)



OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI

Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m ²	Esimerkkilaskelma: 1000 k-m ² toimisto (noin 50 työntekijää)
--	---

I VYÖHYKE

	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
--	--------	---------------------------

II VYÖHYKE

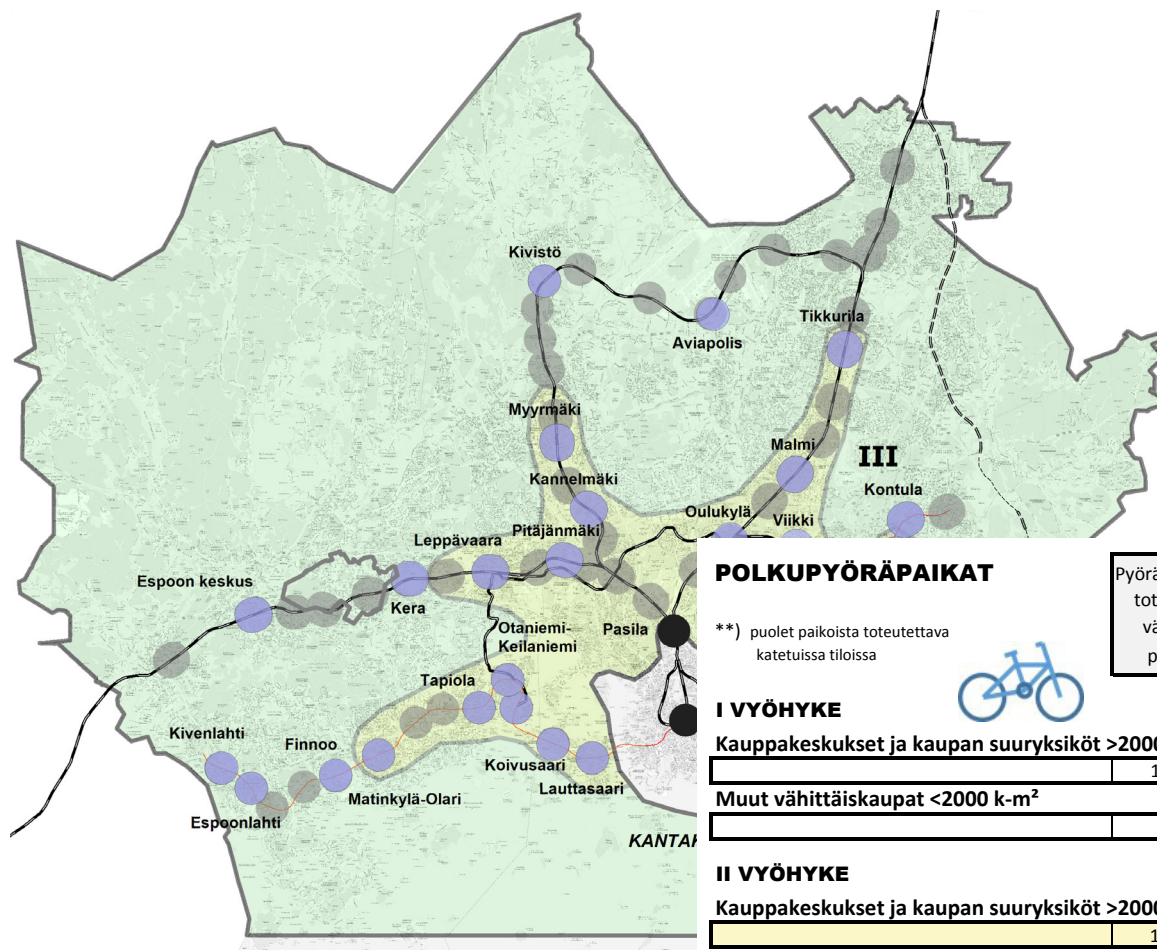
	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
--	--------	---------------------------

III VYÖHYKE

● Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 50	vähintään 20 pyöräpaikkaa
● Muu alue	1 / 80	vähintään 13 pyöräpaikkaa

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääryksiä

Liiketilojen laskentaohje



- Kaupunkikeskukset
- Raskaan raideliikenteen muut asemat

POLKUPYÖRÄPAIKAT

**) puolet paikoista toteutettava katetuissa tiloissa



Pyöräpaikkoja on toteutettava vähintään, pp / k-m²

I VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

	1 / 50 **
--	-----------

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

	1 / 30
--	--------

II VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

	1 / 50 **
--	-----------

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

	1 / 30
--	--------

III VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 50 **
Muu alue	1 / 70 **

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Kaupunkikeskukset ja raideasemat	1 / 40
Muu alue	1 / 50

AUTOPAIKAT



*) liiketilojen maanalaiset pysäköintipaikat sallivat 30 % ylityksen enimmäispaikkamäärään

OHJEELLINEN VAIHTELUVÄLI	
Autopaikkoja on toteutettava vähintään, ap / k-m ²	Autopaikkoja saa toteuttaa enintään, ap / k-m ²

I VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Ydinkeskusta	Ei minimiä	1 / 100 *
800 m säteellä Rautatieasemalta		
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	1 / 200	1 / 80 *

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Ydinkeskusta	Ei minimiä	1 / 200 *
800 m säteellä Rautatieasemalta		
Helsingin Eteläinen kantakaupunki ja Ruoholahti	Ei minimiä	1 / 100 *

II VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 150	1 / 40 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	1 / 30 *
300 - 600 m säteellä		
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
Muut alueet	1 / 50	1 / 25 *

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 200	1 / 60 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	1 / 50 *
300 - 600 m säteellä		
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
Muut alueet	1 / 80	Ei maksimia

III VYÖHYKE

Kaupakeskukset ja kaupan suuryksiköt >2000 k-m²

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 120	1 / 40 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	1 / 30 *
300 - 600 m säteellä		
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 80	1 / 30 *
Muut alueet	1 / 50	1 / 25

Muut vähittäiskaupat <2000 k-m²

Kaupunkikeskus, 300 m säteellä	1 / 180	1 / 50 *
Kaupunkikeskuksen välitön ympäristö	1 / 100	Ei maksimia
300 - 600 m säteellä		
Muut raide-asemat, ~ 600 m säteellä	1 / 100	Ei maksimia
Muut alueet	1 / 60	Ei maksimia

Vantaan alueella ei käytetä enimmäismääräyksiä



13 § Itä-Vantaan linja-autoliikenteen varikkoselvitys

VD/1434/00.04.02/2016

HW

Vantaan on nykyisin kaksi toimivaa isoa bussivarikkoa; toinen sijaitsee lännessä Tuupakassa ja toinen idässä Hakunilassa. Vantaan joukkoliikenteen tehokkaan ja taloudellisen toiminnan varmistamiseksi on Vantaalla oltava riittävästi bussivarikkoja myös tulevaisuudessa. Vantaan yleiskaavassa Hakunilan bussivarikon alue on varattu keskustatoimintojen alueeksi. Kyytitien eteläpuolella sijaitseva bussivarikkoalue on ollut jo pitkään lakkautusuhan alla ja sille on etsitty korvaavaa paikkaa jo 1990 – luvulta lähtien.

Bussivarikon sijainnista on 2010 – luvulla laadittu useita selvityksiä, joista viimeisimmän selvityksen on kuntatekniikan keskuksen toimeksiannosta laatinut puitesopimuskonsultti Trafix Oy alikonsulttinaan T:mi Kari Sulonen. HSL:n edustajat ovat osallistuneet selvitystyön ohjaamiseen. Työ alkoi marraskuussa 2015 ja päättyi helmikuussa 2016. Selvitystyön keskeisenä tavoitteena on turvata Itä-Vantaan linja-autoliikenteen toimintaedellytykset bussivarikkoratkaisujen osalta sekä löytää uudelle varikolle sijoituspaikka. Työssä on keskitytty vertailemaan kolmea vaihtoehtoista sijaintia varikolle: Hakunilaa (osittain uusi tontti, halli- ja kenttävarikkovaihtoehdot), Hakkilaa ja Ojangoa.

Hakunilan nykyisen bussivarikon tontin koko on 4,3 ha ja varikolla on tilaa 190 – 200 bussille. Syksyllä 2015 varikkoa käytti noin 150 bussia. Bussivarikon rakennusten arvioidaan olevan peruskorjauksen tarpeessa. Bussivarikon alueen maankäytön muuttamista rajoittaa Uudenmaan 1.vaihekaavassa oleva merkitä bussivarikoiden osalta. Vaihekaavan mukaan; kunnan yleis- ja asemakaavoituksessa on otettava huomioon ja turvattava seudullisiin tarveselvityksiin perustuvat riittävät varikkoalueet joukkoliikenteen varikoille ja suunniteltaessa muuta maankäyttöä olemassa olevien varikoiden alueille on varmistettava, että korvaava varikkokapasiteetti on toteutettu ennen olemassa olevan varikon toiminnan päättymistä.

Nyt valmistuneessa selvityksessä vertailtiin Hakunilan nykyistä varikon korvaavan 150 bussin varikon sijaintipaikkana kolmea eri kohdetta; uusi varikko nykyisen varikkotontin länsipuolella, Ojangossa kaupungin omistama lumenläjitysalue jätevoimalan länsipuolella sekä Hakkilassa Koivukylänväylän varrella sijaitseva yksityisen yrityksen omistama tontti.

Suurimmat erot vaihtoehtojen välille muodostuvat tonttikustannuksista, rakentamiskustannuksista sekä varikon ja linjojen päätepysäkkien välisistä siirtoajoista. Laskennallisesti 150 bussin siirtoajokustannukset ovat vuodessa n. 0,15 milj. € jokaista kilometriä kohden. Aikaisemmissa selvityksissä on tutkittu myös muita varikkokosijaintivaihtoehtoja. Näitä ei ole pystytty osoittamaan itäisen Vantaan alueelta, koska varikkotoiminnalle ei ole joko kaavallisia valmiuksia tai kaavamuutosten kannalta potentiaaliset tontit sijaitsevat pohjavesialueella. Varikko tarvitsee toimiakseen välttämättä polttoaineen jakelupisteen, jota ei ole mahdollista sijoittaa pohjavesialueelle.

Bussiyritysten toiminta on toisaalta muuttunut 2000- luvulla kilpailuttamisen seurauksena. Yritykset ovat ulkoistaneet varikkotoimintojaan ja mm. bussikalustoa on hankittu huoltoleasing - sopimuksilla. Varikkotoiminnassa on siirrytty osittain myös siirrettäviin moduulirakenteisiin. Myös sähköbussien käyttöönotto tulevaisuudessa vaikuttaa varikkoalueiden järjestelyihin.

Hakunilan varikkoa käyttävien bussien liikennöintisopimukset alkoivat pääosin syksyllä 2015 ja kaikki sopimukset on päivätty päättäväiksi elokuussa 2017. Yhteensä 60- 70 bussin liikennöinti-sopimusten osalta on mahdollista jatkaa sopimuksia yhden tai kahden vuoden optioilla, jolloin sopimukset päättyisivät joko elokuussa 2018 tai viimeistään elokuussa 2019. HSL tarvitsee tiedon mahdollisten optioiden käyttöönotosta huhtikuun 2016 aikana.

Selvityksen perusteella tarkoituksenmukaisin toteutusvaihtoehto sijaitsee Ojangossa. Ko. tontti on kaupungin omistuksessa eikä bussivarikko haittaa muun maankäytön toteuttamista. Aikaisempiin laadittuihin selvityksiin nähden Ojangan siirtoajokustannukset ovat kohtuullistuneet Kehä III:n parannustöiden ansiosta. Bussivarikkoa on myös tulevaisuudessa mahdollista laajentaa. Bussivarikon



toteutus edellyttää asemakaavamuutosta tai poikkeamispäätöstä ja lumenvastaanottoalue joudutaan järjestelemään uudelleen.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin siten, että Ojangan bussivarikko olisi käyttöönotettavissa kesällä 2019, jolloin Hakunilan varikosta voidaan kokonaisuudessaan luopua. Ojangan varikkovaihtoehdon toteutuminen ja toiminnan käynnistäminen kesällä 2019 edellyttää mm. Ojangan bussivarikon suunnitteluvuorosta, hankesuunnitelman laatimista ja mahdollisen asemakaavamuutoksen käynnistämistä. Lisäksi tulee selvittää varikkoyhtiön omistusmuoto yhteistyössä mm. HSL:n kanssa. Hakunilan nykyisestä bussivarikosta luopuminen edellyttää mm. tontin vuokrasopimuksen irtisanomista ja asema-kaavamuutoksen käynnistämistä.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 13

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä Itä-Vantaan linja-autoliikenteen varikkoselvitys
- b) kehottaa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialaa ryhtymään kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin Hakunilan bussivarikosta luopumiseksi ja uuden bussivarikon käyttöönottamiseksi kesällä 2019

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Trafix Oy: n raportti

Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 1.

Lisätiedot:

Kaupungininsinööri Henry Westlin, puh, 09 8392 2427, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

ITÄ-VANTAAN LINJA-AUTOLIIKENTEN VARIKKOSELVITYS

9.2.2016

ESIPUHE

Vantaan nykyisistä bussivarikoista Hakunilan varikko on lakkautusuhan alla. Vantaan joukkoliikenteen tehokkaan ja taloudellisen toiminnan varmistamiseksi on Itä-Vantaalla oltava riittävästi bussivarikkoja myös tulevaisuudessa.

Työn keskeisenä tavoitteena on turvata Itä-Vantaan linja-autoliikenteen toimintaedellytykset bussivarikkoratkaisujen osalta sekä löytää uudelle varikolle sijoituspaikka. Työssä on keskitytty vertailemaan kolmea vaihtoehtoista sijaintia varikolle: Hakunilaa (osittain uusi tontti, halli- ja kenttävarikkovaihtoehdot), Hakkilaa ja Ojankoa.

Selvityksen on tilannut Vantaan kaupunki. Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

- Henry Westlin Vantaa
- Kyösti Ronkainen Vantaa
- Vesa Karisalo Vantaa
- Reijo Mäkinen HSL
- Tero Anttila HSL

Työn tekemisestä ovat vastanneet Trafix Oy:ssä Mikko Suhonen, Juho Kero, Harri Hemming ja Atte Supponen. Työn alikonsulttina on toiminut Kari Sulonen (T:mi Kari Sulonen).

Työ alkoi marraskuussa 2015 ja päättyi helmikuussa 2016.

SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	2
1. LÄHTÖKOHTIA.....	4
2. SIJAINIVAIHTOEHDOT	5
2.1. TARKASTELUASETELMA	5
2.2. HAKUNILA, HALLIVARIKKO	6
2.3. HAKUNILA, KENTTÄVARIKKO	8
2.4. HAKKILA	10
2.5. OJANKO	11
3. SIIRTOAJOKUSTANNUKSET	12
4. ELINKAARIKUSTANNUKSET	14
5. YHTEENVETO	16
LIITTEET	17
LIITE 1: TARKEMMAT SUUNNITELMAT JA AJOURATARKASTELUT VARIKKORATKAISUISTA	18
LIITE 2: SIIRTOAJOJEN JA SIIRTOAJOKUSTANNUSTEN JAKAUTUMINEN ERI PÄÄTEPYSÄKEILLE JA ERI KUNTIEN ALUEELLE	30

KUVALUETTELO

Kuva 1. Bussivarikot Vantaalla (kartta: Vantaan karttapalvelu).....	4
Kuva 2. Tutkitut varikkovaihtoehdot (kartta: Vantaan karttapalvelu).	5
Kuva 3. Hakunilan varikko VE1A	7
Kuva 4. Hakunilan varikko VE1B	7
Kuva 5. Hakunilan varikko VE1C.	9
Kuva 6. Hakunilan varikko VE1D.	9
Kuva 7. VE2 Hakkila, 150 bussia.	10
Kuva 8. VE3 Ojanko, 150 bussin varikko.	11
Kuva 9. Siirtoajokustannusten laskentaperiaate.	12
Kuva 10. Siirtoajokustannusten jakautuminen kunnittain eri varikkovaihtoehdoissa.....	13
Kuva 11. Varikoiden rakentamiskustannukset.	14
Kuva 12. Vuotuiset vuokra-, siirtoajo- ja käyttökustannukset suunnitellun mukaisille varikoille (euroa/vuosi).	14
Kuva 13. Varikkovaihtoehtojen kokonaiskustannukset 30 vuoden käyttöajalla.	15
Kuva 14. Varikkoratkaisujen diskontattu hinta per bussi.....	15

1. LÄHTÖKOHTIA

Tällä hetkellä Vantaalla on käytössä 4 bussivarikkoa, joilta hoidetaan pääkaupunkiseudun bussiliikennettä.

Vantaan bussivarikot ovat:

Hakunila

Pitkäsentie 23

Liikennöitsijät Nobina, Transdev

n. 150 bussia, 200 paikkaa.

Rajatorppa

Köysikuja 1

Liikennöitsijä Nobina

n. 20 bussia, kylmävarikko joka toimii käytännössä Klovin sivutoimipisteenä.

Tuupakka

Tuupakantie 4

Liikennöitsijä Transdev

n. 195 bussia, varikkoa laajennettu vuosina 2002 ja 2005.

Kolohonka

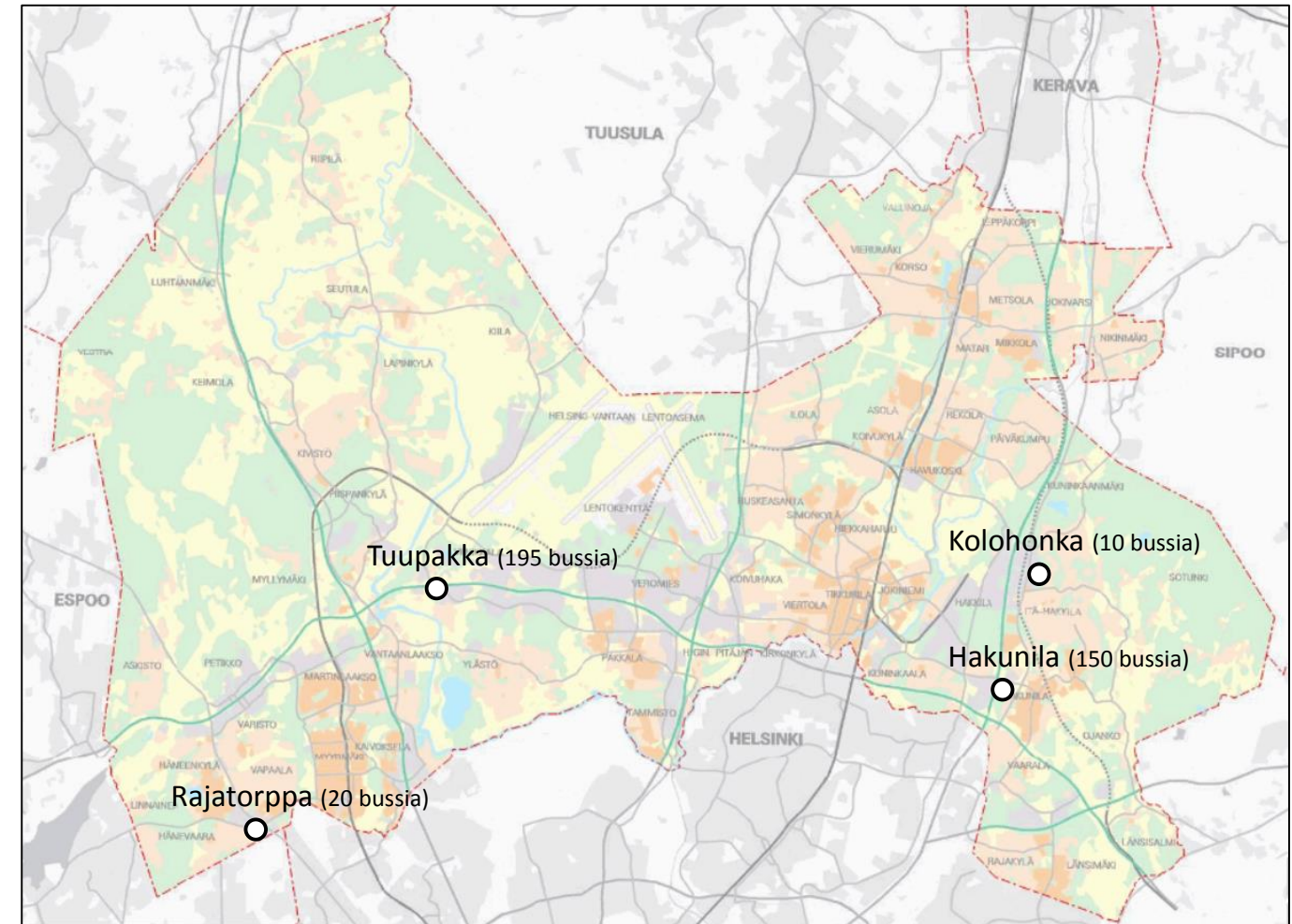
Kivipyykintie 8

Liikennöitsijä Etelä-Suomen linjaliikenne

n. 10 bussia, joiden lisäksi varikolta hoidetaan kaukoliikennettä.

Varikoiden sijainnit on esitetty kuvassa 1.

Yhteensä Vantaan varikoilla on siis noin 375 bussia, joilla hoidetaan pääkaupunkiseudun bussilinjoja. Edellä mainituista varikoista Hakunilan varikko on nykyisenlaisena sulkemisuhan alla, sillä sen alue on kaavoitettu uutta käyttötarkoitusta varten. Vantaan bussien tehokkaan liikennöinnin takaamiseksi on Vantaalta löydettävä uusi sijoituspaikka Hakunilan varikolta ajettaville bussilinjoille. Uuden varikkoalueen tulee mielellään mahdollistaa vähintään 150 bussin sijoittaminen alueelle.



Kuva 1. Bussivarikot Vantaalla (kartta: Vantaan karttapalvelu).

2. SIJAINIVAIHTOEHDOT

2.1. TARKASTELUASETELMA

Tämän työn aikana on tutkittu kolmea vaihtoehtoista sijaintia eri toteutustapavaihtoehtoineen Itä-Vantaan bussivarikolle:

- VE1A ja VE1B Hakunila, 150 bussin hallivarikko nykyisen tontin länsipuolella
- VE1C (120 bussia) ja VE1D (150 bussia) Hakunila, kenttävarikko nykyisen tontin länsipuolella
- VE2 Hakkila, 150 bussin kenttävarikko
- VE3 Ojanko, 150 bussin kenttävarikko

Tutkitut kohteet on esitelty tarkemmin kappaleissa 2.2 – 2.5 sekä tämän raportin liitteessä 1. Kappaleessa 3 on laskettu siirtoajokustannukset kullekin sijaintivaihtoehdolle. Kappaleessa 4 on esitetty varikkovaihtoehtojen elinkaarikustannukset.

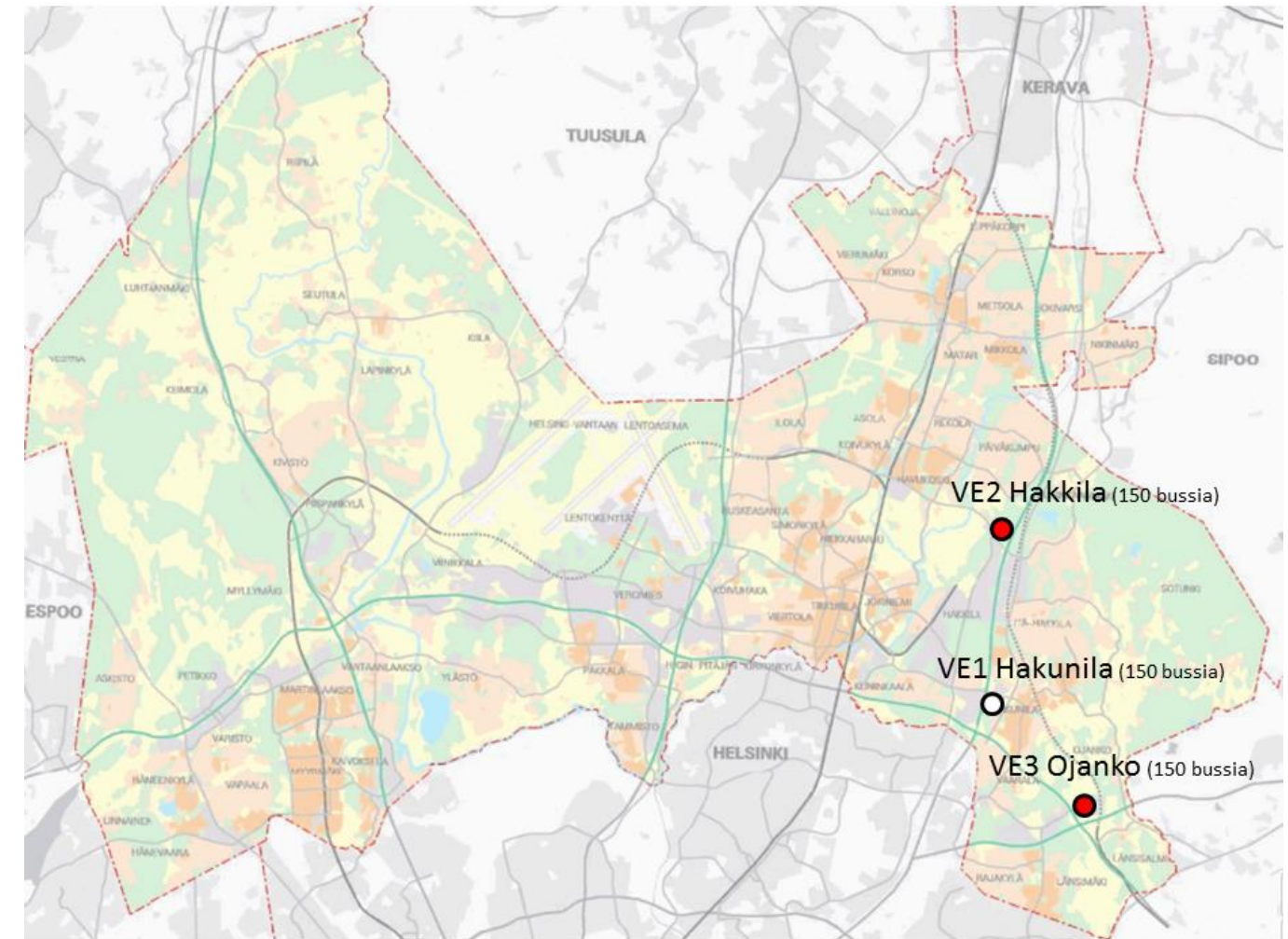
Hakunilan varikko on suunniteltu toteutettavaksi hallivarikkona, sillä tutkitun tontin viereen on suunniteltu kauppakeskusta ja jotta bussivarikon toteuttaminen olisi mahdollista, tulee sen näkyvyys ja haitat muihin toimintoihin minimoida. Halli lisää varikon hyväksyttävyyttä merkittävästi. Hakunilaan on kuitenkin suunniteltu lisäksi myös kenttävarikko. Hakkilan ja Ojangan osalta on suunniteltu kenttävarikot, sillä kyseisillä alueilla tärkeintä on varikon kustannustehokas toteutus.

Suunnitelluissa varikkoratkaisuissa on otettu huomioon tarpeelliset toimisto- ja sosiaalityilat, henkilöautojen pysäköinti, linja-autojen pesu- ja tankkauspisteet sekä korjaamot. Nykyisin useat liikennöitsijät eivät halua varikoilleen suuria korjaamoita, sillä usein korjaamopalvelut ovat ulkoistettu. Lisäksi suuret liikennöitsijät ovat usein keskittäneet omat korjaustoimintansa ns. emovarikolle, eikä pienemmille varikoille näin ollen tarvita korjaamoita. Mikäli varikolla on korjaamo, voidaan sen ajatella edesauttavan bussien nopeampaa huoltoa ja täten parantavan liikenteessä olevien bussien keskimääräistä kuntoa. Tämän vuoksi tähän raporttiin ja kustannuslaskentaan on suunniteltu varikkovaihtoehdot, joissa korjaamo on toteutettu.

Varikkoratkaisuissa on otettu huomioon varautuminen pitkiin nivelbusseihin sekä sähköbusseihin (kaapelikourut ja muuntamot sekä pikalatauspaikat on mietitty). Kustannuksissa ei kuitenkaan ole huomioitu pikalatauspaikkoja, sillä ne ovat kalliita, eikä tarvittavasta määrästä ole tarkkaa tietoa.

Varikkoratkaisujen toimivuus on varmistettu AutoTurn-ohjelmalla tehdyillä ajouratarkasteluilla. Ajouratarkastelut on tehty 15 metriä pitkällä telibussilla, jonka kääntösäde on 13 metriä. Lisäksi

säiliöautolla tehdyillä ajouratarkasteluilla on varmistettu tankkauspisteiden täydentämisen onnistuminen. Ajouratarkastelut löytyvät tämän raportin liitteestä 1.



Kuva 2. Tutkitut varikkovaihtoehdot (kartta: Vantaan karttapalvelu).

2.2. HAKUNILA, HALLIVARIKKO

Vertailuvaihtoehdot:

- VE1A, hallivariikko, 150 bussia, 150 henkilöautoa (noin 2,1 ha)
- VE1B, hallivariikko, 150 bussia, 150 henkilöautoa (noin 2,1 ha)

Vaihtoehdot eroavat hieman tarvittavan tontin muodon osalta. Vaihtoehdossa 1A bussihallissa on 4 bussia peräkkäin ja 37 rinnakkain. 1B vaihtoehdossa puolestaan on 3 bussia peräkkäin ja 50 rinnakkain. Molemmissa vaihtoehdoissa toimisto- ja sosiaali-tilat sekä henkilöautojen pysäköinti on 2. kerroksessa bussihallin päällä. Tällä on pyritty pienentämään tarvittavan tontin pinta-alaa mahdollisimman paljon. Polttoainetankkaus tehdään hallin sisällä pidennetyissä harjapesukonehalleissa.

Vaihtoehto 1A on sovitettu suunnittelun reunaehtoina toimivaan kiertoliittymän sijaintiin sekä Porttipuiston katu-yhteyden varaukseen tontin eteläpuolella. VE 1A vie hieman 1B vaihtoehtoa enemmän tilaa itä-länsi - suunnassa ja Pitkäsentien linjaus sijoittuisi nykyistä idemmäksi.

Vaihtoehdossa 1B on pyritty maksimoimaan muiden toimintojen käytössä olevan tilan määrä varikon itäpuolella. Suunnitelmaa laadittaessa on kuitenkin todettu, että sellaisenaan vaihtoehdon 1B mukaista varikkoa ei voida toteuttaa, mikäli Kyytitielle toteutetaan uusi kiertoliittymä ja mikäli uusi katu-yhteys Porttipuistoon toteutetaan varikon eteläpuolelta moottoritien ali. Vaihtoehdon 1B mukaisessa tilanteessa Kyytitien kiertoliittymään on erittäin haastavaa saada sovitettua Pitkäsentien liittymää.

Molempien tutkittujen vaihtoehtojen tarvitsema tontti on Vantaan kaupungin omistuksessa.

Hyvät puolet:

- + Hallirakennus lisää varikon hyväksyttävyyttä
- + Sähköbussien toimintasäde on talvella pidempi, kun bussit säilytetään hallitiloissa
- + Sijainti (maltilliset siirtoajokustannukset)

Huonot puolet:

- Haittaa hieman muita maankäytön suunnitelmia alueella
- Edellyttää muutoksia kaavoihin, luo epävarmuutta hankkeen aikatauluun
- Varikkorakennus on kallis toteuttaa
- Vaatii mittavia maansiirtotöitä (tosin maa-aines voidaan hyödyntää muualla)

Vaikutukset katuverkkoon ja häiriöherkkyys:

Tontilta saadaan kaksi liittymää Pitkäsentielle, joka puolestaan liittyy Kyytitielle. Tulevaisuuden suunnitelmissa oleva kiertoliittymä helpottaa liittymistä Kyytitielle. Nykytilanteessa Kyytitien liikennemäärät ovat melko vähäiset ja nykyiseltä varikolta liittyminen liikenteeseen onnistuu kohtalaisen helposti. Tulevaisuudessa on lisäksi suunnitteilla uusi katu-yhteys moottoritien alitse Porttipuistoon. Tämän lisää varikon toimintavarmuutta.

Kaavoitustilanne:

Yleiskaava: C (keskustatoimintojen alue)

Asemakaava: VL (lähivirkistysalue)/ T (teollisuus- ja varastorakennusten alue), kaavoitusprosessi käynnissä parhaillaan.

Toteutettavuus:

Nykyinen asemakaava mahdollistaisi rakentamisen, mutta alueella on pitkään ollut käynnissä kaavoitusprosessi, jossa aluetta kaavoitetaan keskustatoiminnoille. Alueelle on kaavailtu kauppakeskusta. Yleiskaava ei mahdollista varikon rakentamista, vaan edellyttää kaavamutosta. Haastavat kaavoitusasiat luovat epävarmuutta hankkeen toteutusaikatauluun.

Kustannukset VE1A:

Rakentamiskustannukset 21,58 milj.euroa (alv 0%):

- bussihalli 12,00 milj. euroa
- toimisto 2,30 milj.euroa
- korjaamo ja pesuhalli sisätankkauksella 4,20 milj.euroa
- pihan rakennushinta 0,32 milj.euroa
- muut kulut 1,35 milj. euroa
- rakennusajan korot 1,41 milj. euroa

Siirtoajokustannukset 1,1 milj. euroa/vuosi, käyttökustannukset 0,84 milj. euroa/vuosi.

Lisäkustannuksina voidaan pitää pienemmän myytäväksi jäävän tonttialan vuoksi menetettyjä myyntivoittoja. Näiden reaaliarvoa on kuitenkin erittäin vaikeaa arvioida.

Kustannukset VE1B:

Rakentamiskustannukset 21,57 milj.euroa (alv 0%):

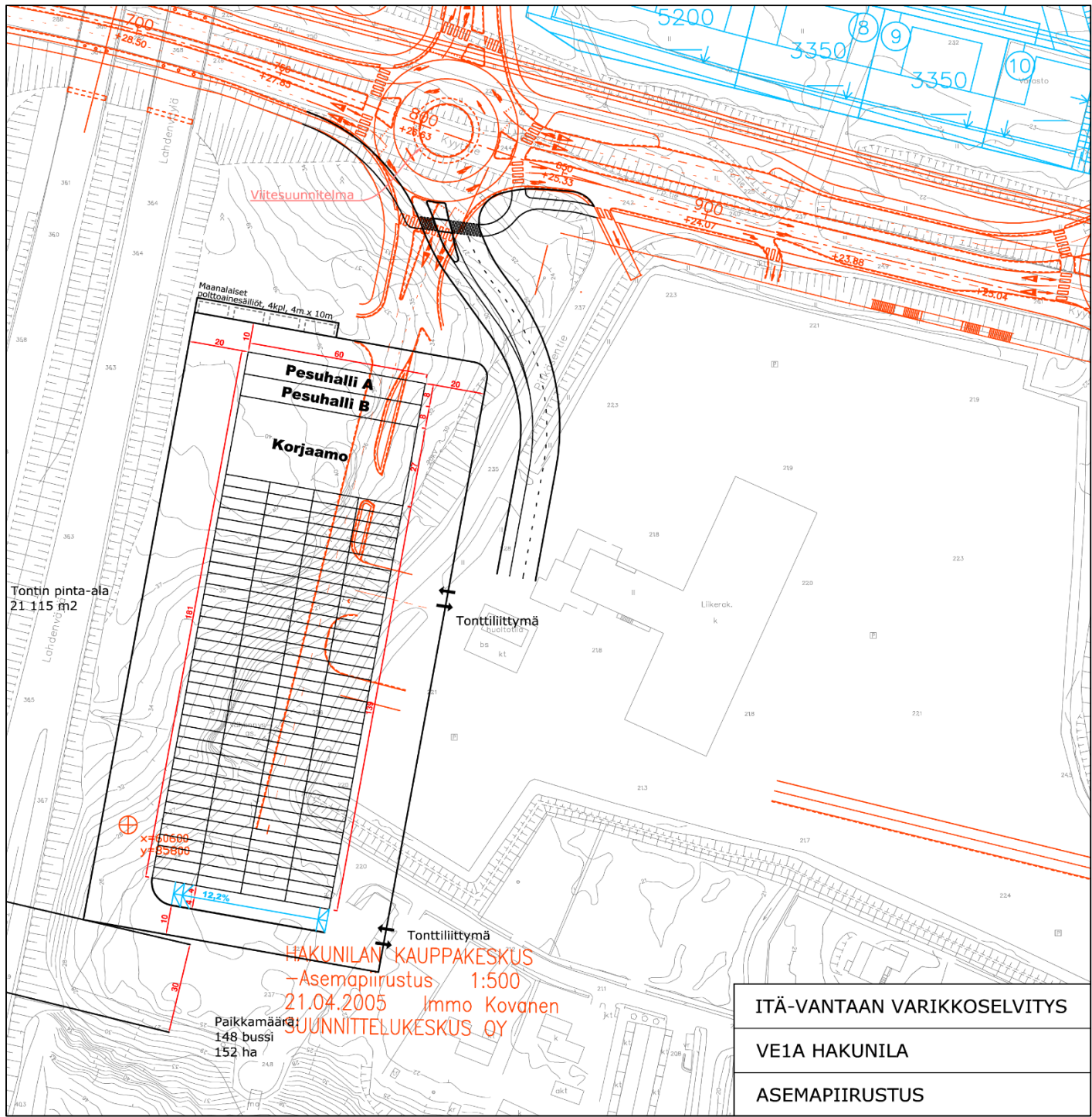
- bussihalli 12,00 milj. euroa
- toimisto 2,3 milj.euroa
- korjaamo ja pesuhalli sisätankkauksella 4,20 milj.euroa
- pihan rakennushinta 0,31 milj.euroa
- muut kulut 1,35 milj. euroa
- rakennusajan korot 1,41 milj. euroa

Siirtoajokustannukset 1,1 milj. euroa/vuosi, käyttökustannukset 0,86 milj. euroa/vuosi.

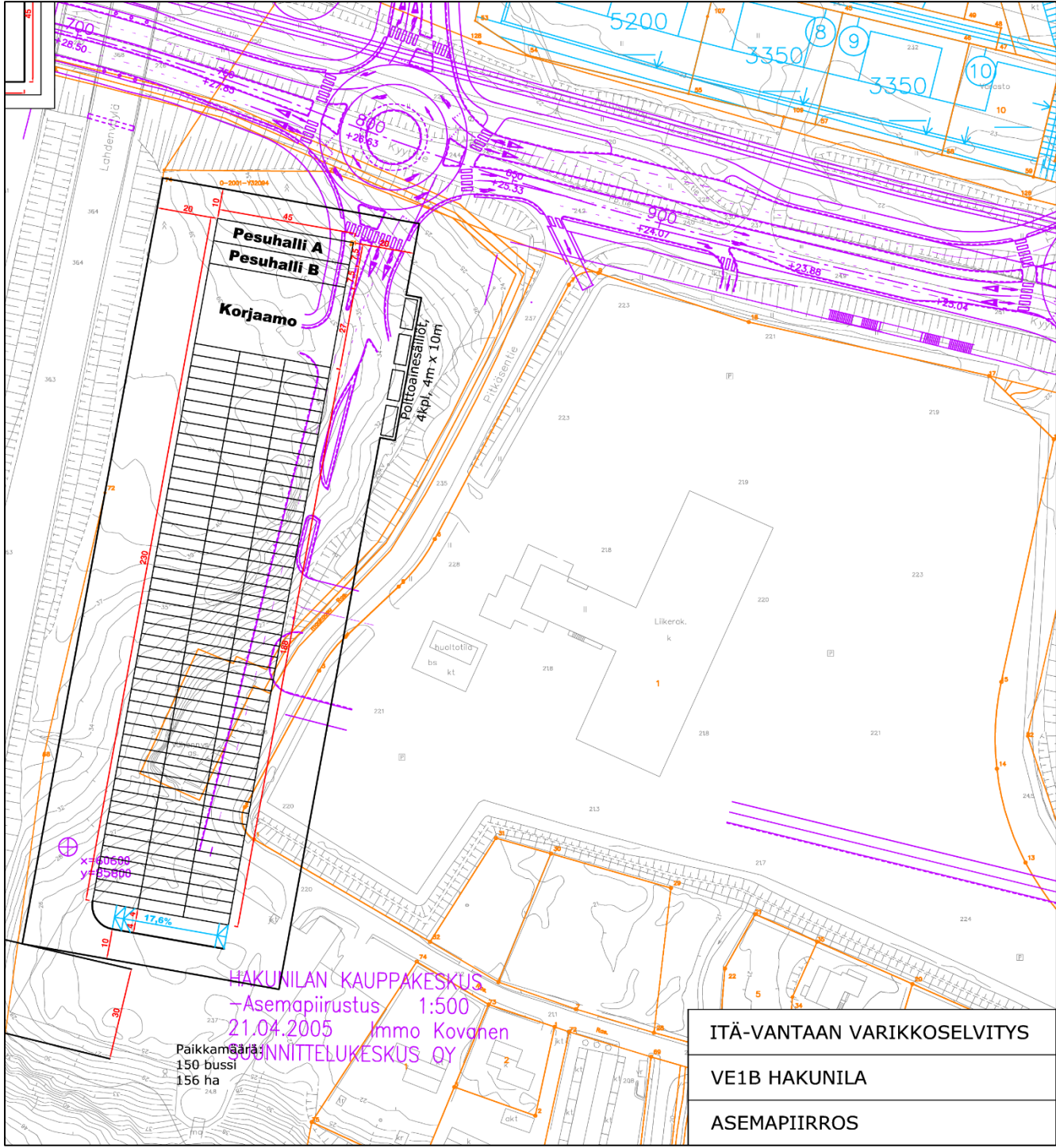
Lisäkustannuksina voidaan pitää pienemmän myytäväksi jäävän tonttialan vuoksi menetettyjä myyntivoittoja. Näiden reaaliarvoa on kuitenkin erittäin vaikeaa arvioida.

SIJAINNILTAAN HYVÄ PAIKKA, MUTTA KALLIS TOTEUTTAA HALLIVARIKKONA

EDELLYTTÄÄ KAAVAMUUTOSTA JA LUO EPÄVARMUUTTA HANKKEEN TOTEUTUSAIKATAULUUN



Kuva 3. Hakunilan varikko VE1A



Kuva 4. Hakunilan varikko VE1B

2.3. HAKUNILA, KENTTÄVARIKKO

Vertailuvaihtoehdot:

- VE1C, kenttävarikko, 120 bussia, 120 henkilöautoa (tontti 2,3 ha)
- VE1D, kenttävarikko, 150 bussia, 150 henkilöautoa (tontti 2,5 ha)

Vaihtoehdot eroavat kooltaan hieman toisistaan. Vaihtoehto 1C on 120 bussin kenttävarikko, jonka on ajateltu minimitalanteessa riittävän Vantaan bussiliikenteelle. VE1D on hyvin samankaltainen, mutta tilaa on 150 bussille.

Molemmissa vaihtoehdoissa Kyytitien kiertoliittymän toteuttaminen on haastavaa, sillä bussivarikon vaatima alue rajautuu aivan kyytitiehen. Kumpikin varikkovaihtoehto vaatii muutoksia Pitkäsientien nykyiseen että suunniteltuun tulevaisuuden linjaukseen.

Molempien tutkittujen vaihtoehtojen tarvitsema tontti on Vantaan kaupungin omistuksessa.

Hyvät puolet:

- + Sijainti (maltilliset siirtoajokustannukset)
- + Tontti on kaupungin omistuksessa

Huonot puolet:

- Haittaa muita maankäytön suunnitelmia alueella
- Edellyttää muutoksia kaavoihin, luo epävarmuutta hankkeen aikatauluun
- Vaatii mittavia maansiirtotöitä (tosin maa-aines voidaan hyödyntää muualla).

Vaikutukset katuverkkoon ja häiriöherkkyys:

Tontilta saadaan kaksi liittymää Pitkäsentielle, joka puolestaan liittyy Kyytitielle. Tulevaisuuden suunnitelmissa oleva kiertoliittymä helpottaa liittymistä Kyytitielle, mutta Pitkäsentieta ja kiertoliittymää ei voida toteuttaa suunnitelman mukaiseen kohtaan, mikäli varikko rakennetaan vaihtoehtojen 1C tai 1D mukaisesti.

Tulevaisuudessa on lisäksi suunnitteilla uusi katuyhteys moottoritien alitse Porttipuistoon. Tämän lisää varikon toimintavarmuutta.

Kaavoitustilanne:

Yleiskaava: C (keskustatoimintojen alue)

Asemakaava: VL (lähivirkistysalue)/ T (teollisuus- ja varastorakennusten alue), kaavoitusprosessi käynnissä parhaillaan.

Toteutettavuus:

Nykyinen asemakaava mahdollistaisi rakentamisen, mutta alueella on pitkään ollut käynnissä kaavoitusprosessi, jossa aluetta kaavoitetaan keskustatoiminnoille. Alueelle on kaavailtu

kauppakeskusta. Yleiskaava ei mahdollista varikon rakentamista, vaan edellyttää kaavamuutosta. Haastavat kaavoitusasiat luovat epävarmuutta hankkeen toteutusaikatauluun.

Kustannukset VE1C:

Rakentamiskustannukset 8,54 milj.euroa (alv 0%):

- maanrakennus 0,62 milj.euroa (riippuu myytävän kiviaineksen määrästä)
- varikkorakennus 5,90 mil. euroa
- muut kulut 1,46 milj. euroa
- rakennusajan korot 0,56 milj. euroa

- Siirtoajokustannukset 1,1 milj. euroa/vuosi, käyttökustannukset 0,43 milj. euroa/vuosi.

Lisäkustannuksina voidaan pitää pienemmän myytäväksi jäävän tonttialan vuoksi menetettyjä myyntivoittoja. Näiden reaaliarvoa on kuitenkin erittäin vaikeaa arvioida.

Kustannukset VE1D:

Rakentamiskustannukset 8,73 milj.euroa (alv 0%):

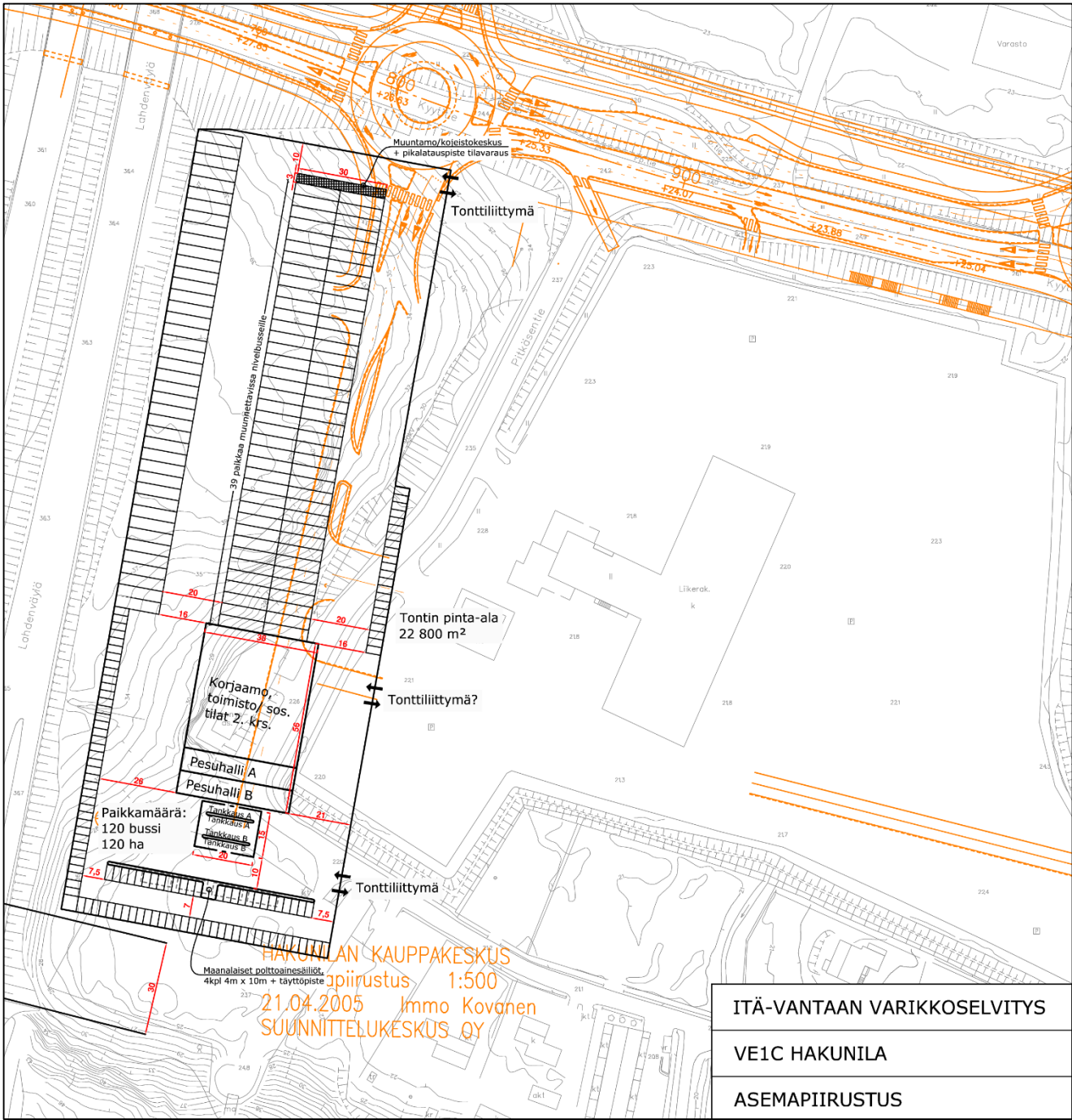
- maanrakennus 0,68 milj.euroa (riippuu myytävän kiviaineksen määrästä)
- varikkorakennus 5,90 mil. euroa
- muut kulut 1,58 milj. euroa
- rakennusajan korot 0,57 milj. euroa

- Siirtoajokustannukset 1,1 milj. euroa/vuosi, käyttökustannukset 0,50 milj. euroa/vuosi.

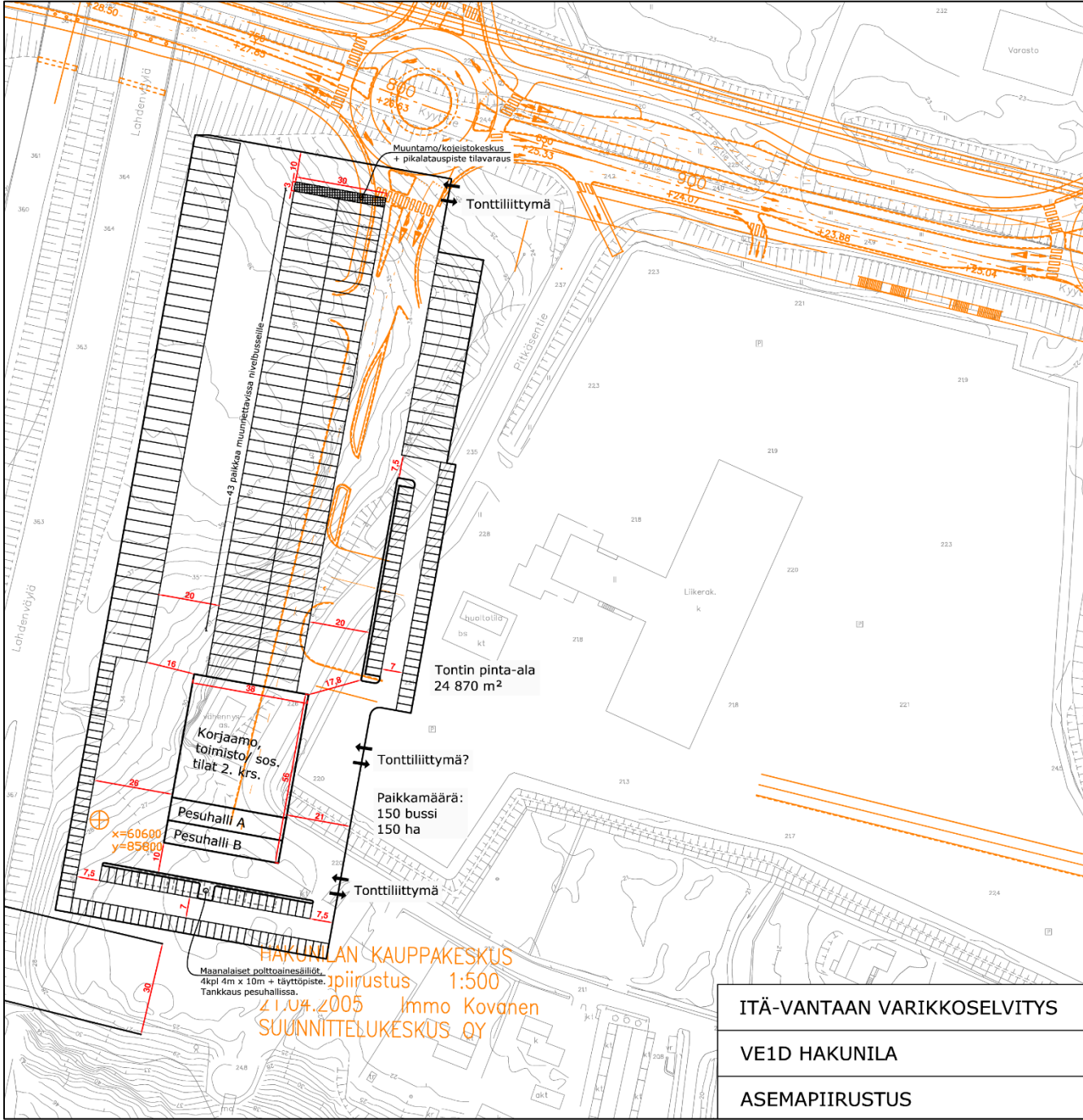
Lisäkustannuksina voidaan pitää pienemmän myytäväksi jäävän tonttialan vuoksi menetettyjä myyntivoittoja. Näiden reaaliarvoa on kuitenkin erittäin vaikeaa arvioida.

SIJAINNILTAAN HYVÄ PAIKKA, MUTTA VAATII SUURIA MAANSIIRTOTÖITÄ EIKÄ OLE TÄYSIN YHTEENSOPIVA ALUEEN NYKYISTEN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMIEN KANSSA.

EDELlyttää KAAVAMUUTOSTA JA LUO EPÄVARMUUTTA HANKKEEN TOTEUTUSAIKATAULUUN.



Kuva 5. Hakunilan varikko VE1C.



Kuva 6. Hakunilan varikko VE1D.

2.4. HAKKILA

Vaihtoehto VE2 Hakkila on kooltaan noin 3,0 hehtaaria ja sisältää 150 bussipaikkaa ja 150 henkilöautopaikkaa. Hakkilaan suunniteltu varikko on kenttävarikko, jonka tekninen käyttöikä on 30 vuotta.

Alueen omistaa Genesta Oy.

Hyvät puolet:

- + Tontti mahdollistaa kokonsa puolesta useiden erilaisten ja erikokoisten varikkoratkaisujen toteuttamisen sekä varikon laajentamisen tarvittaessa
- + Sijainti on hyvä
- + Siirtoajokustannukset ovat maltillisia

Huonot puolet:

- Tontti on yksityisessä omistuksessa
- Juuri halutun kokoisen ja muotoisen tontin saaminen voi olla vaikeaa

Vaikutukset katuverkkoon ja häiriöherkkyys:

Varikolla ei ole kovin merkittäviä vaikutuksia katuverkkoon ennen kuin Päiväkummuntien jatke on toteutettu, sillä sitä ennen alueelle johtava katu palvelee vain varikon ja logistiikan toimintaa. Bussivarikon toimintavarmuuden kannalta olisi hyvä, että varikkoalueella olisi kaksi liittymää.

Kaavoitustilanne:

Yleiskaava: TT (ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue)

Asemakaava: T (teollisuus- ja varastoalue)

Toteutettavuus:

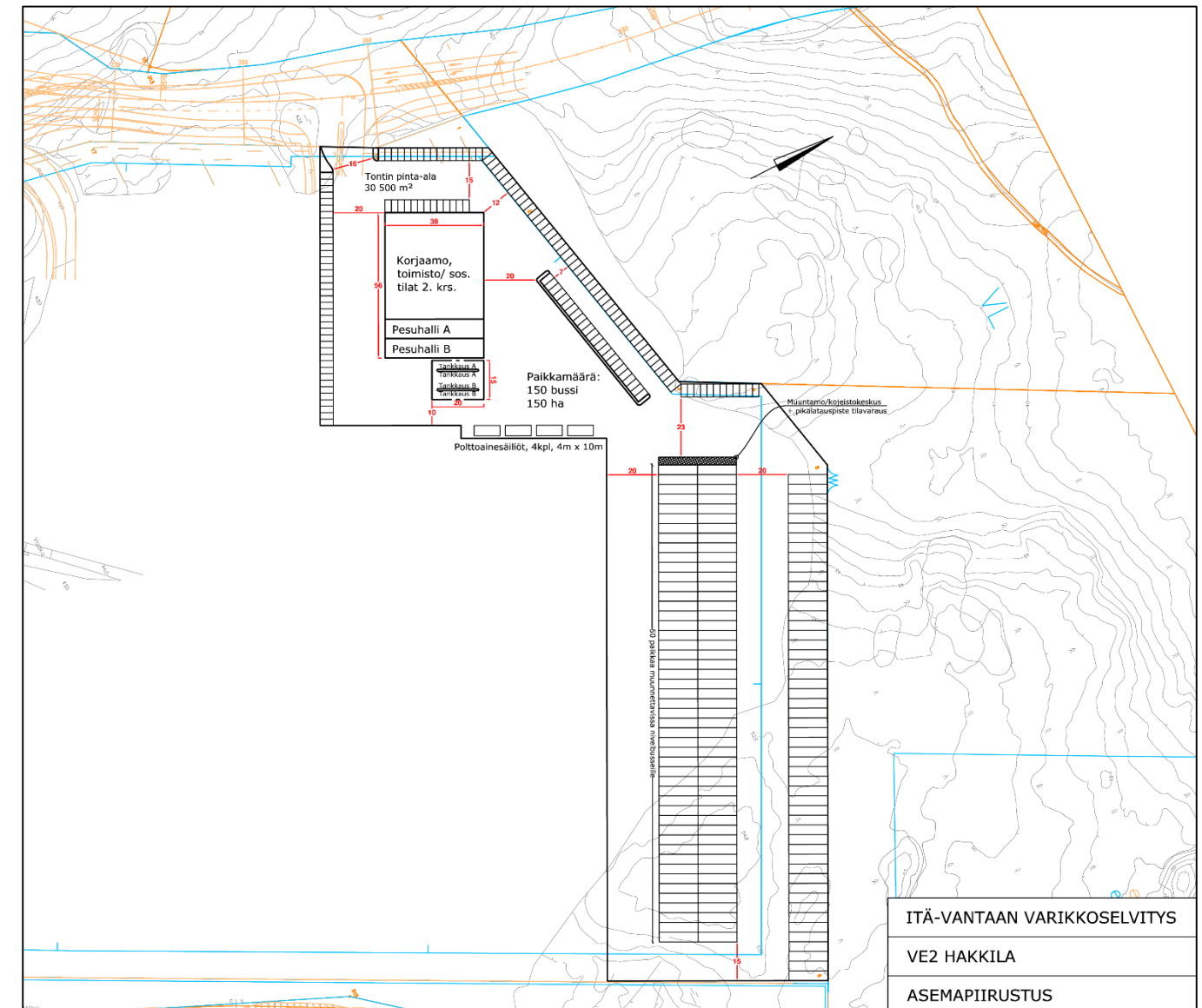
Nykyinen kaava mahdollistaa bussivarikon rakentamisen alueelle. Tontti on yksityisessä omistuksessa, mikä voi kasvattaa kustannuksia merkittävästi.

Kustannukset VE2:

Rakentamiskustannukset 8,38 milj.euroa (alv 0%):

- linja-autojen pysäköintipaikat ja maanrakennus 0,28 milj.euroa
 - varikkorakennus 5,90 milj. euroa
 - muut kulut 1,64 milj. euroa
 - rakennusajan korot 0,56 milj. euroa
- edellyttää tontin lunastamista tai vuokraamista, kustannusvaikutuksista ei ole tietoa
- siirtoajokustannukset 1,15 milj. euroa/vuosi, käyttökustannukset 0,50 milj. euroa/vuosi.

HYVÄ PAIKKA JA TONTTI, MUTTA EDELLYTTÄÄ TONTIN LUNASTAMISTA TAI VUOKRAAMISTA



Kuva 7. VE2 Hakkila, 150 bussia.

2.5. OJANKO

Vaihtoehto VE3 Ojanko on kooltaan 3,0 hehtaaria ja sisältää 150 bussipaikkaa ja 150 henkilöautopaikkaa. Alue on kaupungin omistuksessa ja tällä hetkellä käytössä lumenkaatopaikkana. Ojankoon suunniteltu varikko on kenttävarikko, jonka tekninen käyttöikä on 30 vuotta.

Hyvät puolet:

- + Tontti mahdollistaa hyvin toimivan ja tiiviin kenttävarikon rakentamisen
- + Voidaan toteuttaa vaiheittain
(ensin 100 bussin varikkona, sen jälkeen tarvittaessa laajennus 150 tai jopa 180 bussiin)
- + Varikolta hyvä liityntäyhteys Kehä III:lle.

Huonot puolet:

- Hieman syrjäinen sijainti linjaston painopisteeseen nähden
- Kohde on houkutteleva myös muihin toimintoihin (lumenkaatopaikka)

Vaikutukset katuverkkoon ja häiriöherkkyys:

Varikkoalueelle olisi mahdollista saada kaksi tonttiliittymää, joka vähentää häiriöherkkyttä. Liittyminen Kehä III:lle on uuden liittymän myötä helppoa ja nopeaa. Bussivarikko ei vaikuta alueen muuhun liikenteeseen lainkaan.

Kaavoitustilanne:

Yleiskaava: ET (yhdyskuntateknisen huollon alue)

Asemakaava: E/EL (erityisalue)

Toteutettavuus:

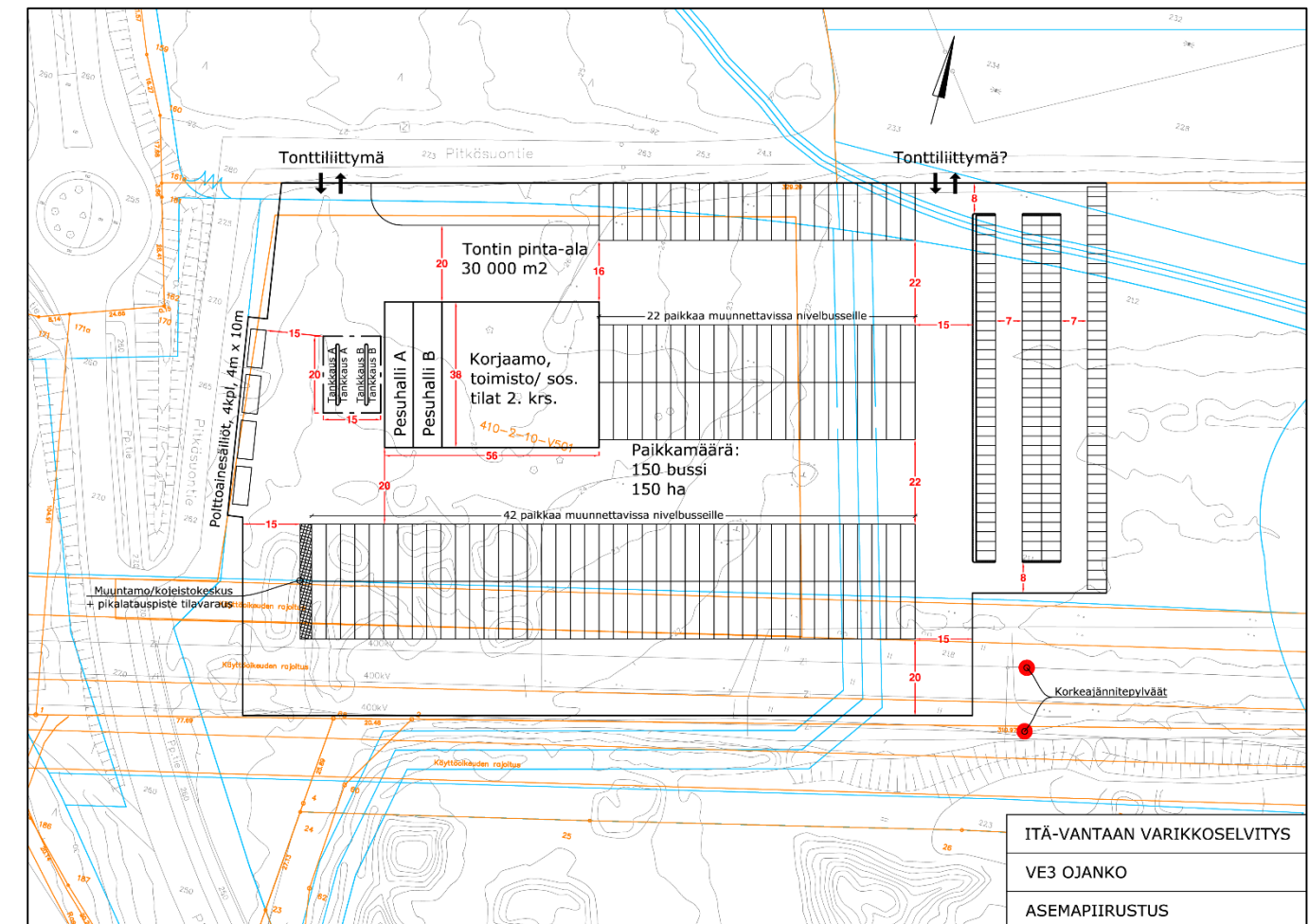
Tontti on kaupungin maata, joten varikon toteuttaminen onnistuu melko nopeasti. Nykyinen kaava mahdollistaneen bussivarikon rakentamisen, tosin jonkinasteinen kaavasta poikkeaminen tarvitaan. Nykyisenä toimintona alueella on lumenkaatopaikka.

Kustannukset VE3:

Rakentamiskustannukset 8,72 milj.euroa (alv 0%):

- linja-autojen pysäköintipaikat ja maanrakennus 1,25 milj.euroa
 - varikkorakennus 5,90 milj. euroa
 - muut kulut 1,00 milj. euroa
 - rakennusajan korot 0,57 milj. euroa
- siirtoajokustannukset 1,2 milj. euroa/vuosi, käyttökustannukset 0,50 milj. euroa/vuosi.

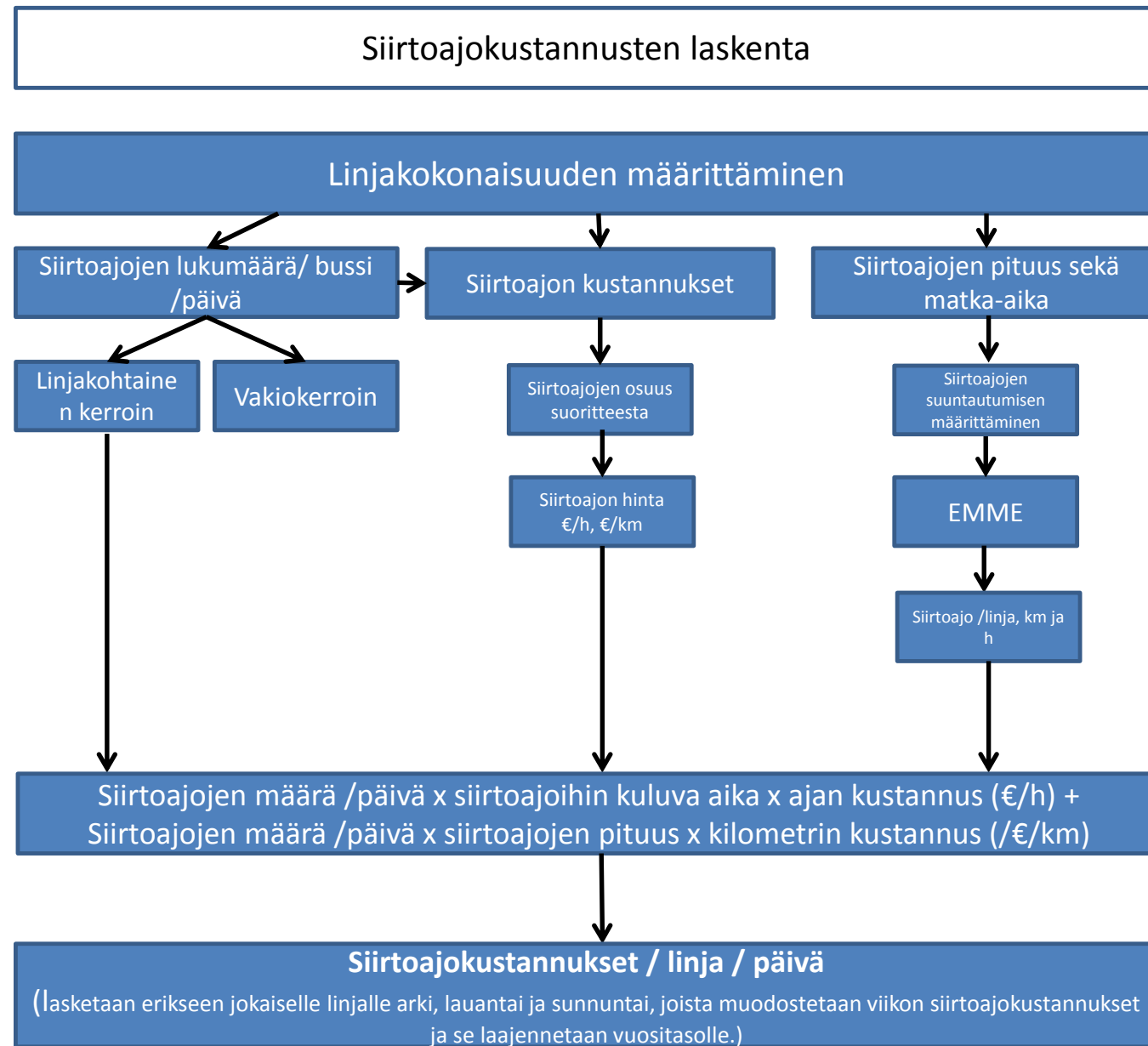
HIEMAN SYRJÄINEN PAIKKA LINJASTON PAINOPISTEeseen NÄHDEN, SIIRTOAJOKUSTANNUKSET OVAT HYVIEN YHTEYKSIEN VUOKSI KUITENKIN MALTILLISET. TONTTI MAHDOLLISTAA HYVÄN VARIKON RAKENTAMISEN



Kuva 8. VE3 Ojanko, 150 bussin varikko.

3. SIIRTOAJOKUSTANNUKSET

Siirtoajokustannusten laskentaperiaate on esitetty kuvassa 9. Kuvan sisältö ja siirtoajokustannusten laskentaperiaatteet on avattu tarkemmin seuraavaksi.



Kuva 9. Siirtoajokustannusten laskentaperiaate.

Linjakokonaisuuden määrittäminen

HSL on työn lähtötietona määritellyt varikoilta ajettavat linjat. Itä-Vantaan bussivarikolta oletetaan ajettavaksi seuraavat linjat:

Itä-Vantaan suunnan linjat

Linja	Automäärä
518	3
562	15
576	4
619	2
621,622	4
623,B	7
624	6
631	5
711	2
712	2
717	8
718	5
722	5,5
724	5,5
731	8
735	5
736	4
737	1
739	5
Yhteensä	97

Koillis-Helsingin liikenne
(Kohelin mukainen linjasto)

Linja	Automäärä
73	7
74	7
79	12
553	8
Yhteensä	34

Keravan liikenne

Yhteensä	16
-----------------	-----------

Kaikki yhteensä

Itä-Vantaa	97
Koillis-Hki	34
Kerava	16
Vara-autot	15
Yhteensä	162

Siirtoajojen lukumäärä per bussi

Työn aikana on linjakohtaisesti määritetty kalustotarve/linja/vuorokaudenaika. Vuorokaudenaikojen välisestä kalustotarpeen vaihtelusta on laskettu syntyvät siirtoajot päivän aikana (arkipäivä, lauantai ja sunnuntai erikseen).

Tämän lisäksi arvioitiin, minkä verran on tarvetta erillisille suunnitelluille tai suunnittelemattomille varikkokäynneille päivän aikana (esim. huoltoa, taukoja, tankkausta).

Siirtoajojen kustannukset

Siirtoajokilometrin ja siirtoajoihin kuluvan ajan hinnan määrittämiseksi on vuonna 2014 laaditussa Itä-Vantaan varikkoselvityksessä laskettu siirtoajojen osuus linjojen kokonaissuoritteesta, jonka jälkeen siirtoajojen osuus vähennettiin viimeisimmistä yksikköhinnoista. Käytännössä siirtoajojen osuus

tarkoittaa sitä, kuinka paljon kilometrejä ja aikaa siirtoajoihin kuluu suhteessa linjalla ajamiseen keskimääräisen viikon aikana.

Vuonna 2014 todettiin, että siirtoajoja on viikossa:

- **6,98 % kaikista ajetuista kilometreistä**
- **3,41 % ajamiseen kuluneesta ajasta**

Kustannusten laskennassa käytettiin uusimpia joukkoliikenteen toteutuneita yksikkökustannuksia (Vantaa 2011), jotka korjattiin viimeisimmän linja-autoliikenteen kustannusindeksin (09/2015) mukaan. Indeksikorjatut yksikkökustannukset ovat 0,60 € yksikkökilometrille ja 37,00 € yksikkötunnille.

Siirtoajojen osuus linjalla ajamisesta vähennettiin indeksikorjatuista yksikkökustannuksista ja saatiin seuraavat siirtoajokustannusten laskennassa käytettävät yksikkökustannukset:

- **Yksikkökilometri 0,56 €**
- **Yksikkötunti 35,74 €**

Siirtoajojen pituus sekä matka-aika

EMME-liikennemallinnusohjelmasta on saatu matkat ja matka-ajat varikoilta linjojen päätepysäkeille. Matka-ajat on laskettu autoliikenteen nopeuksilla ilman ylimäärisiä pysähdyksiä. Matka-ajat lasketaan päivätilanteessa, eli oletetaan että siirtoajoja ei tehdä ruuhkasuuntaan. Käytetty verkko on 2015 vuoden mukainen.

EMMEstä saatuihin etäisyyksiin ja matka-aikoihin on lisätty arvioitu etäisyys ja aika EMMEstä valitun lähimmän solmupisteen ja varikon todellisen sijainnin välillä. Tällä huomioidaan mahdollinen ajo alemmalla katuverkolla ja varikon sisällä, joita EMMEssä ei voida huomioida.

Siirtoajojen suuntautumisen oletetaan tapahtuvan seuraavasti:

- Helsinkiin suuntautuvilla linjoilla kaikki siirtoajot ajetaan varikon ja linjan lähemmän päätepysäkin (= Vantaan päänpäätepysäkin) välillä
- Poikkitailla linjoilla siirtoajojen oletettiin jakautuvan puoliksi kahden päätepysäkin välillä.

Varikkovaihtoehtojen välillä on tehty pientä manuaalista optimointia siten, että siirtoajot suuntautuvat mahdollisuuksien mukaan varikkoa lähimmälle päätepysäkille.

Siirtoajokustannusten laskentaperiaate kokonaisuudessaan

Siirtoajokustannukset yhden linjan osalta laskettiin:

siirtoajojen määrä x siirtoajoihin kuluva aika x ajan kustannus + siirtoajojen määrä x siirtoajojen pituus x kilometrin kustannus = yhden päivän siirtoajokustannus yhdellä linjalla.

Kustannukset laskettiin erikseen arkipäivälle, lauantaille ja sunnuntaille. Näiden avulla muodostettiin yhden viikon siirtoajojen kustannukset, jotka laajennettiin vuositasolle laajennuskertoimella 50.

Tulokset

Varikkovaihtoehtojen siirtoajokustannukset vuodessa ovat:

- Hakunila 1,10 milj. €
- Hakkila 1,15 milj. €
- Ojanko 1,20 milj. €.

Hakunila on siis siirtoajokustannuksiltaan edullisin ja Hakkila seuraavaksi edullisin. Ojanko on kolmesta vaihtoehdosta kallein.

Siirtoajot suuntautuvat eri kuntia palveleville linjoille samalla tavoin kaikissa varikkovaihtoehtoissa:

- Vantaalle 79,6%
- Helsinkiin 10,7%
- Keravalle 9,7%.

Siirtoajoista aiheutuvat kustannukset kuitenkin jakautuvat hieman eri tavoin eri varikkovaihtoehtoissa. Kustannusten jakautuminen on esitetty kuvassa 10. Siirtoajojen määrän ja kustannusten jakautuminen eri päätepysäkeittäin on esitetty liitteen 2 kuvissa.

Kustannusten jakautuminen (%)	Hakunila	Hakkila	Ojanko
Vantaa	70,2	70,2	73,8
Helsinki	11,3	15	8,7
Kerava	18,5	14,8	17,5

Kuva 10. Siirtoajokustannusten jakautuminen kunnittain eri varikkovaihtoehtoissa.

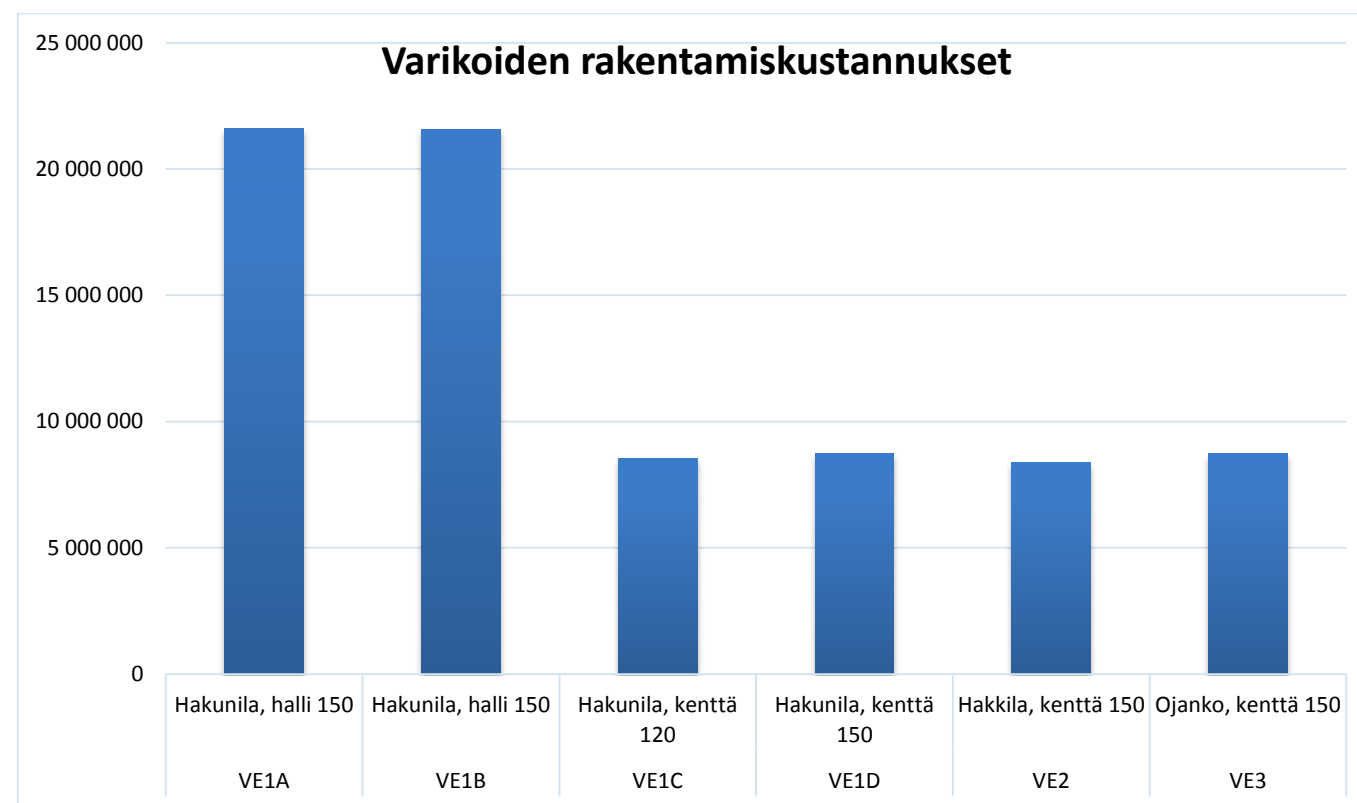
4. ELINKAARIKUSTANNUKSET

Laskelmissa on tarkasteltu seuraavia kustannuseriä:

- käyttökustannukset (lämmitys, sähkö, kiinteistönhoito ja tonttivuokra (ei Hakkilan osalta))
- siirtoajokustannukset varikolta päätepysäkeille (laskentaperiaate esitelty tarkemmin edellisessä kappaleessa)
- rakentamiskustannukset (pihan, toimiston ja korjaamon rakentamiskustannukset). Rakentamiskustannuksissa on huomioitu pohjaolosuhteet hyvin karkealla tasolla.

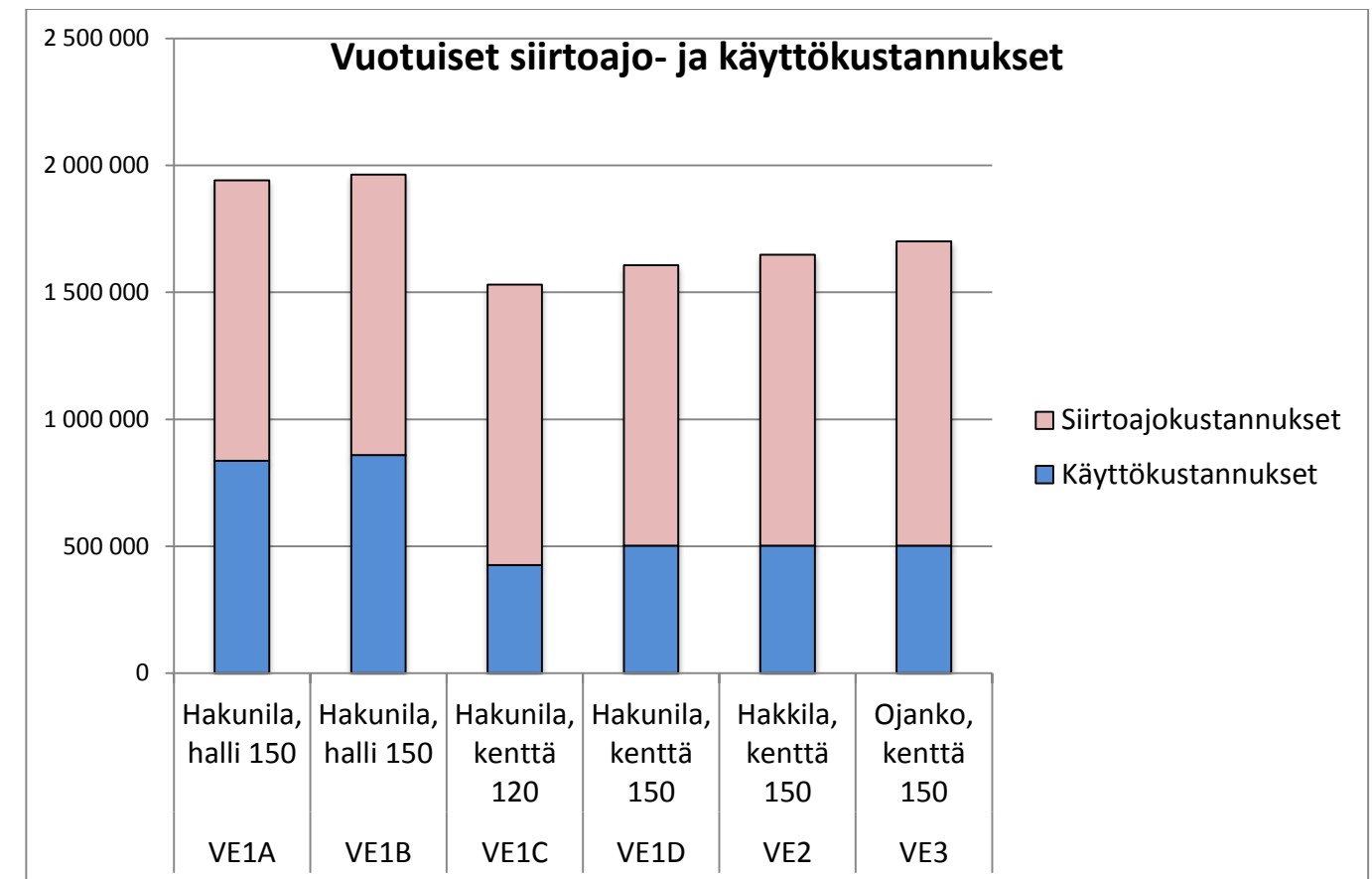
Elinkaarikustannusten laskennassa on noudatettu seuraavia laskentaperiaatteita:

- laskenta on tehty 30 vuoden pitoajalle
- laskentakorko on 4 %
- aika- ja kilometrikustannusten yksikköarvona on käytetty HSL:n toteutuneita yksikköhintoja vuodelta 2011 (Vantaa, seutuliikenne) joista on vähennetty siirtoajojen osuus. Siirtoajojen osuus on määritetty laskemalla siirtoajojen suhde viikoittaisesta linjojen suoritteesta
- lämmön hintana on käytetty 59 €/MWh, sähkön hintana 0,13 €/kWh, sähkön perusmaksuna 8043 €/a ja varikon kiinteistönhoidon hintana on käytetty 30 €/m²/a
- pihan rakennushintana on 10 €/m² Hakkilan kohdalla, 30 €/m² Hakunilan kohdalla ja 45 €/m² Ojangon kohdalla
- jäännösarvona on käytetty kenttävarikoille 10 %
- 30 vuoden jaksolla esitetään sekä diskontattu (normaali tapa) että diskonttaamaton kustannus.



Kuva 11. Varikoiden rakentamiskustannukset.

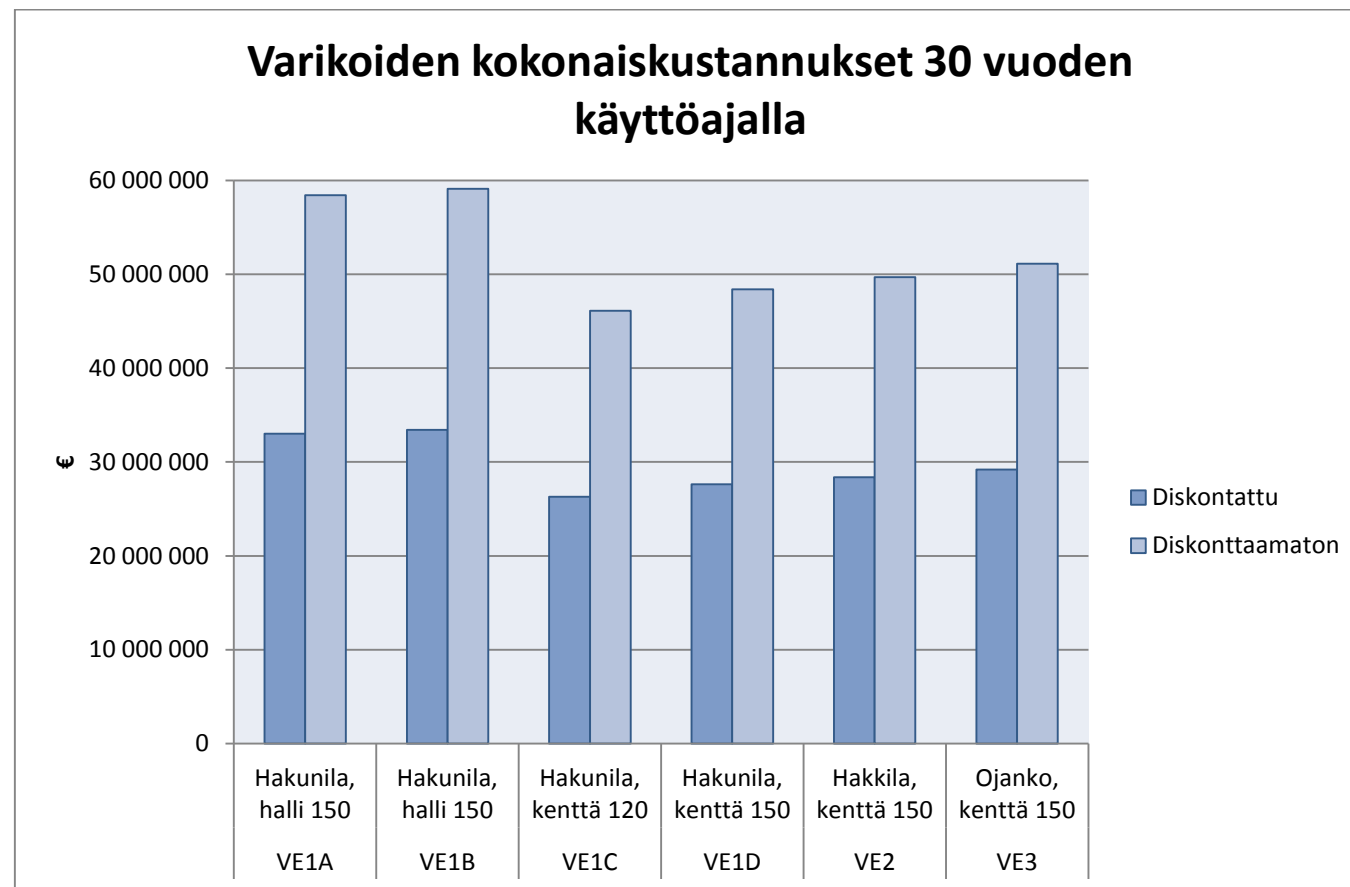
Kuvassa 12 on esitetty vuotuiset vuokra-, siirtoajo- ja käyttökustannukset suunnitelluille varikoille. Hakunilan hallivarikot ovat selkeästi vuotuisesti kalliimpia kuin muut tutkitut vaihtoehdot. Tämän selittää hallirakennuksen verrattain suuret käyttökustannukset (lämmitys yms.) verrattuna bussikenttiin.



Kuva 12. Vuotuiset vuokra-, siirtoajo- ja käyttökustannukset suunnitellun mukaisille varikoille (euroa/vuosi).

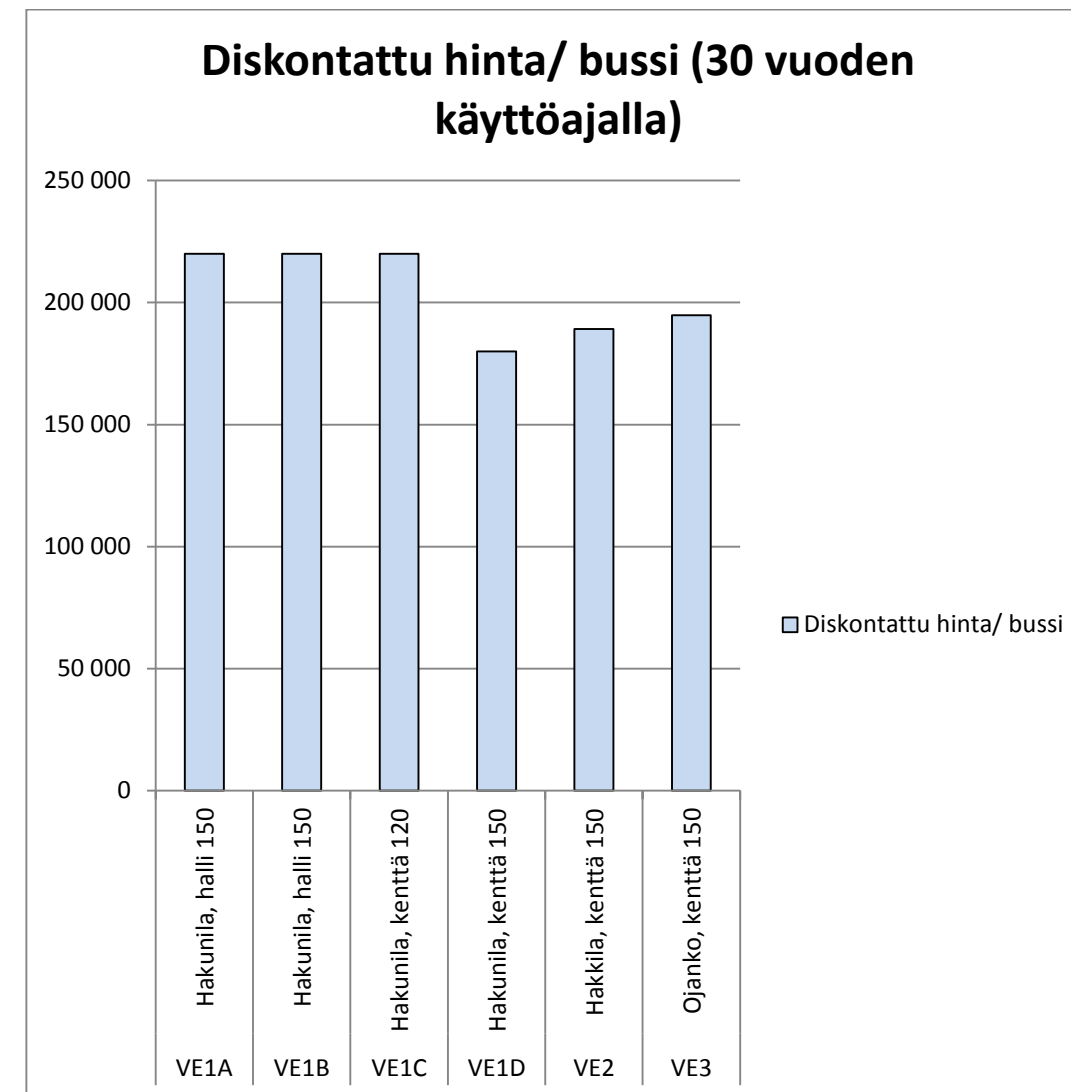
Kuvassa 13 on esitetty varikkojen kokonaiskustannukset 30 vuodelle sekä diskontattuina että diskonttaamattomina. Kokonaistaloudellisesti edullisin varikkovaihtoehto on Hakunilan kenttävarikko 120 bussille, mutta laskelma ei pidä sisällään tontin myymättä jäämisestä aiheutuvia myyntitappiota.

Hakunilan halliratkaisut ovat selkeästi kokonaiskustannuksiltaan kalleimpia vaihtoehtoja. Hakkila (n. 28,4 milj. €) ja Ojanko (29,2 milj. €) ovat hyvin saman suuruisia kustannuksiltaan 30 vuoden käyttöajalla. Hakkilan varikon osalta laskelmat eivät sisällä tonttikustannuksia.



Kuva 13. Varikkovaihtoehtojen kokonaiskustannukset 30 vuoden käyttöajalla.

Bussia kohtia laskettujen kustannusten perusteella edullisin varikkoratkaisu on Hakunilan kenttävarikko 150 bussille (kuva 14), mutta tämäkään laskelma ei pidä sisällään tontin myymättä jäämisestä aiheutuvia myyntitappioita. Hakkila ja Ojanko ovat lähes saman hintaisia per bussi.



Kuva 14. Varikkoratkaisujen diskontattu hinta per bussi.

5. YHTEENVETO

Alla olevassa taulukossa on esitetty varikkovaihtoehtojen vertailun yhteenveto. Taulukkoon on koottu varikkojen olennaiset ominaisuudet ja kustannukset. Varikkojen ominaisuuksia on vertailtu asiantuntija-arviona. Kustannuksia ei ole arvotettu värikoodauksella, vaan niiden osalta on esitetty pelkät luvut.

	Hakunila VE1A	Hakunila VE1B	Hakunila VE1C	Hakunila VE1D	Hakkila VE2	Ojanko VE3
Varikkotyyppi	Hallii	Halli	Kenttä	Kenttä	Kenttä	Kenttä
Bussien lukumäärä	150	150	120	150	150	150
Laajennettavuus	-	-	-	-	200	n. 180
Tontin omistus	Kaupunki	Kaupunki	Kaupunki	Kaupunki	Yksityinen	Kaupunki
Tontin pinta-ala	2,1 ha	2,1 ha	2,3 ha	2,5 ha	3,0 ha	3,0 ha
Tontti	Hieman ahdas, vaatii paljon maansiirtotöitä	Hieman ahdas, vaatii paljon maansiirtotöitä	Hieman ahdas, vaatii paljon maansiirtotöitä	Hieman ahdas, vaatii paljon maansiirtotöitä	Hyvä tontti, mahdollistaa erilaiset varikko- vaihtoehdot	Hyvän kokoinen tontti, hieman huono maapohja
Varikon sijainti	Hyvä	Hyvä	Hyvä	Hyvä	Hyvä	Huonohko, hieman sivussa Vantaan linjojen painopisteestä
Vaikutukset katuverkkoon	Ei merkittäviä vaikutuksia	Ei merkittäviä vaikutuksia	Ei merkittäviä vaikutuksia	Ei merkittäviä vaikutuksia	Ei vaikutuksia	Ei vaikutuksia
Häiriöherkkyys	Ei häiriöherkkä	Ei häiriöherkkä	Ei häiriöherkkä	Ei häiriöherkkä	Ei häiriöherkkä, mutta kaksi liittymää varikolle olisi toivottavaa	Ei häiriöherkkä
Kaavoitustilanne	Vaatii kaavamuutoksen	Vaatii kaavamuutoksen	Vaatii kaavamuutoksen	Vaatii kaavamuutoksen	Nykyinen kaava mahdollistaa bussivarikon	Nykyinen kaava mahdollistaa bussivarikon, mutta vaatineen poikkeamisen
Rakentamiskustannukset (€)	21,58 milj. €	21,57 milj. €	8,54 milj. €	8,73 milj. €	8,38 milj. €*	8,72 milj. €
Käyttökustannukset (€/v)	0,84 milj. €/vuosi	0,86 milj. €/vuosi	0,43 milj. €/vuosi	0,50 milj. €/vuosi	0,50 milj. €/vuosi	0,50 milj. €/vuosi
Siirtoajokustannukset (€/v)	1,1 milj. €/vuosi	1,1 milj. €/vuosi	1,1 milj. €/vuosi	1,1 milj. €/vuosi	1,15 milj. €/vuosi	1,2 milj. €/vuosi
Diskontatut kokonaiskustannukset 30 vuoden käyttöajalla (€)	33,0 milj. €	33,4 milj. €	26,3 milj. €	27,6 milj. €	28,4 milj. €*	29,2 milj. €
Toteutettavuus	Haastava	Haastava	Haastava	Haastava	Hyvä, mutta vaatii tontin lunastamisen tai	Hyvä

* ei sisällä tontin lunastamisen tai vuokraamisen kustannuksia

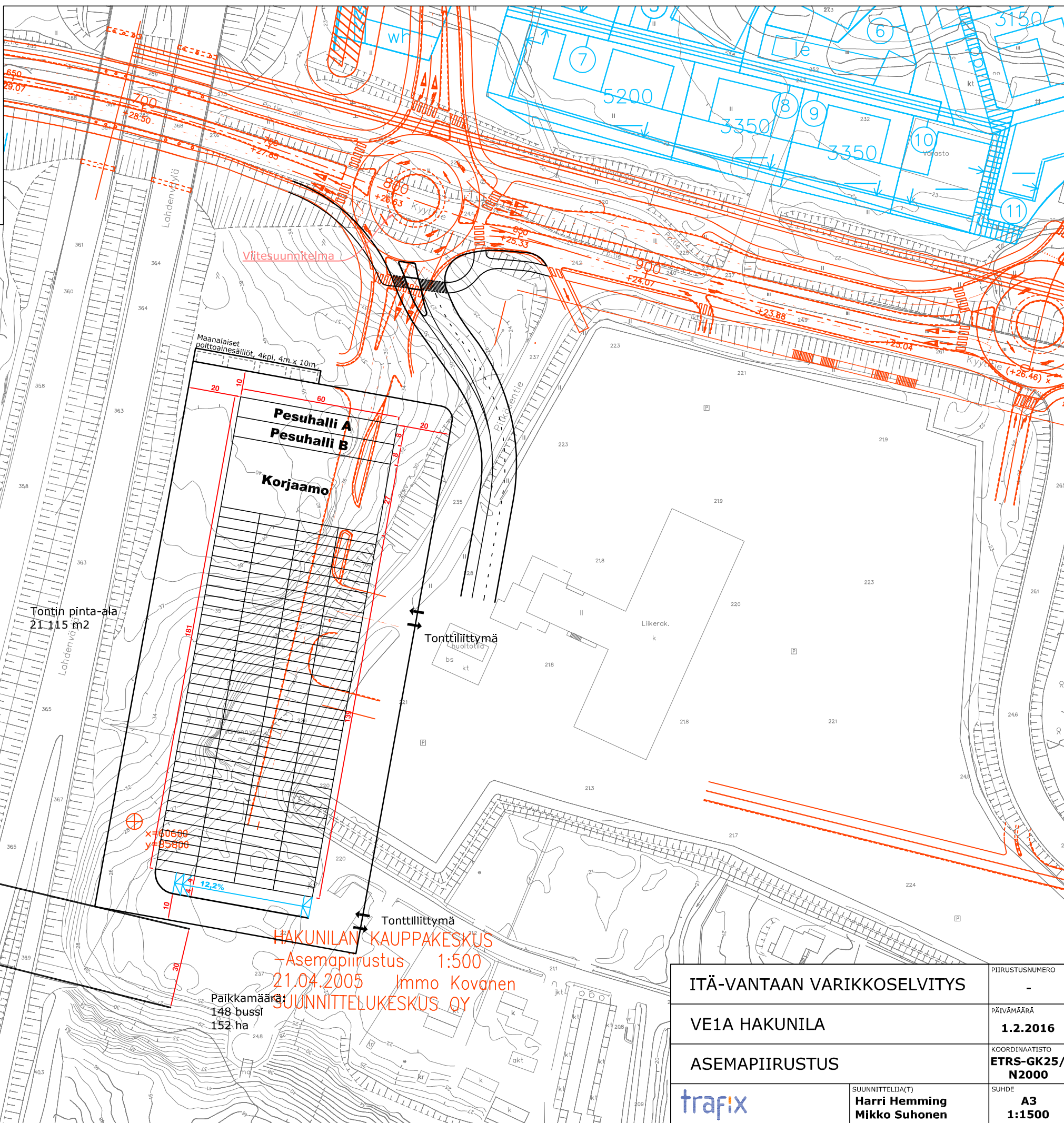
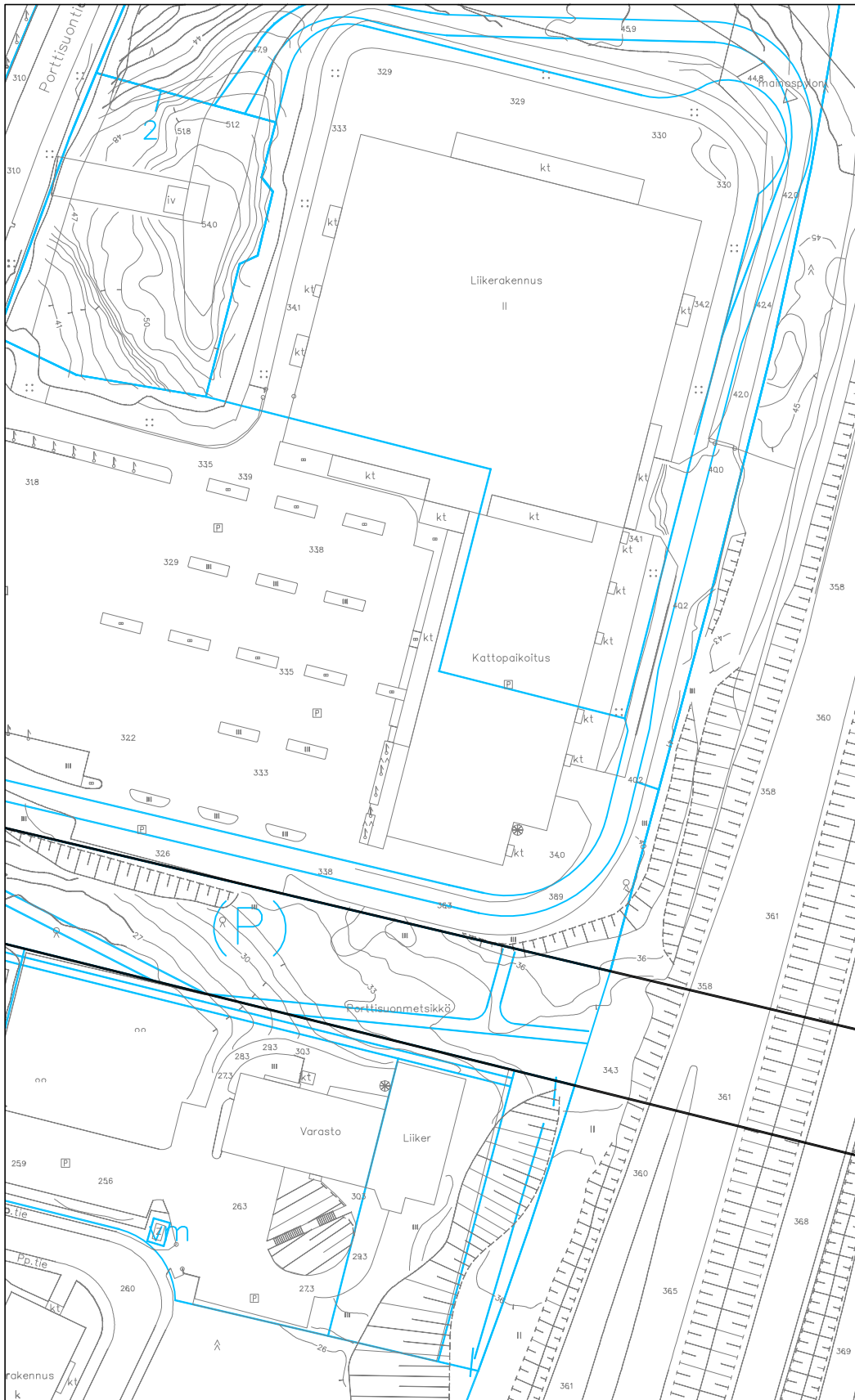
LIITTEET

Liite 1: Tarkemmat suunnitelmat ja ajouratarkastelut varikkoratkaisuista

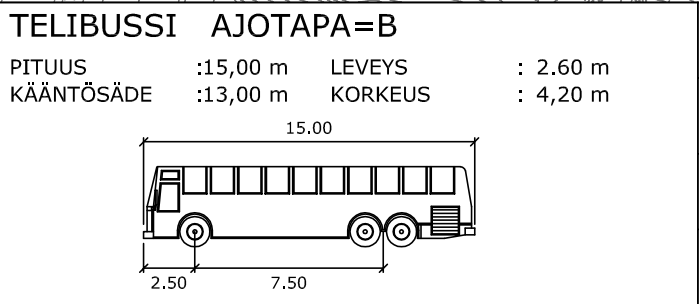
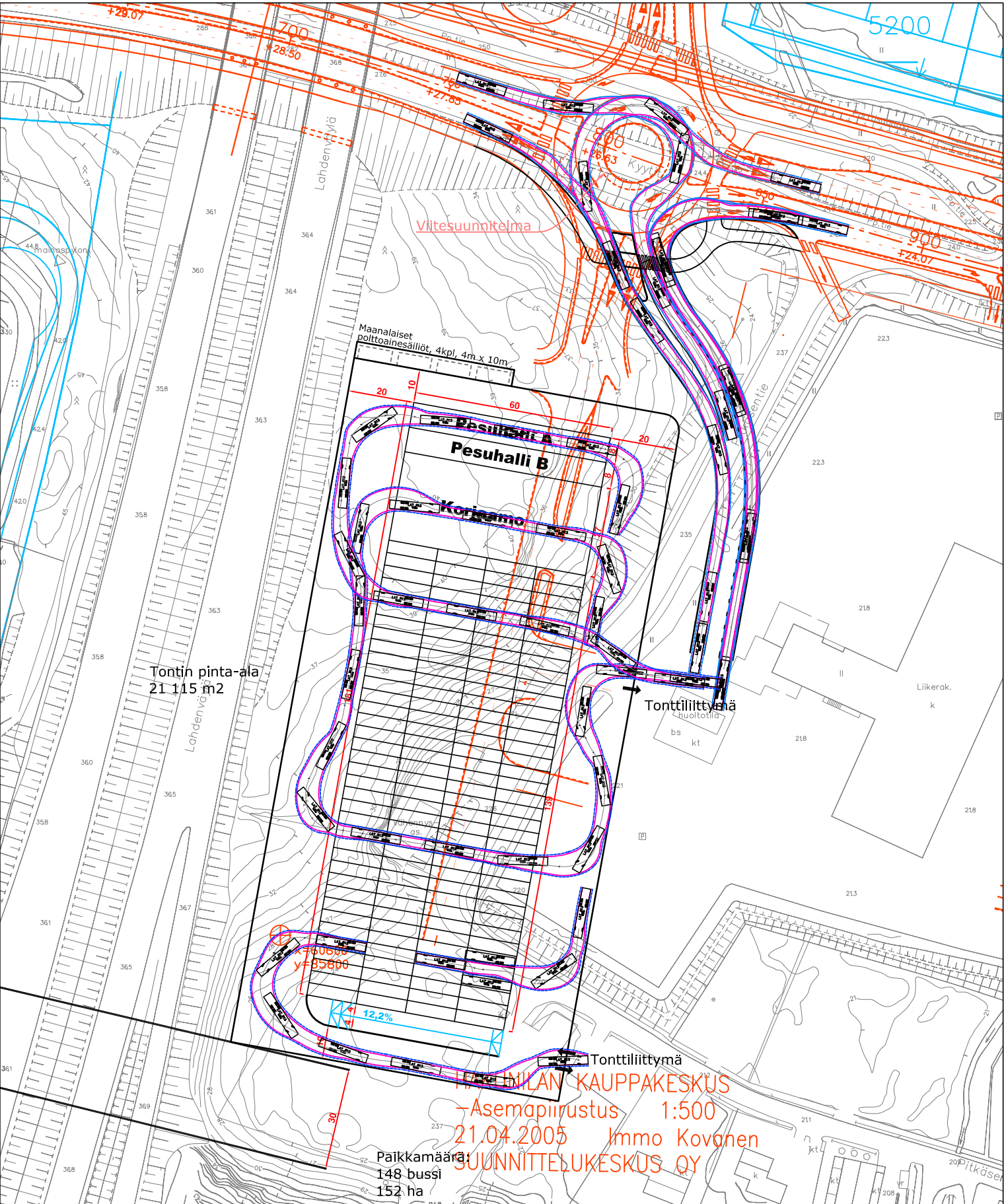
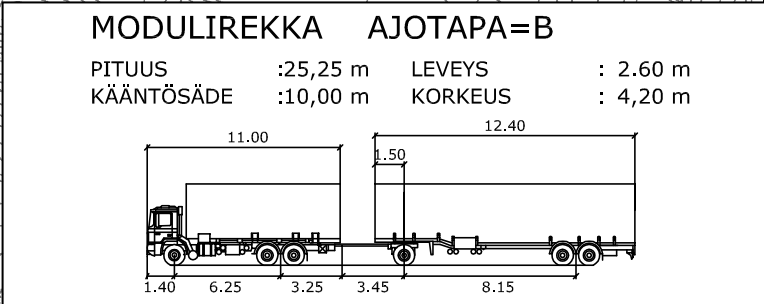
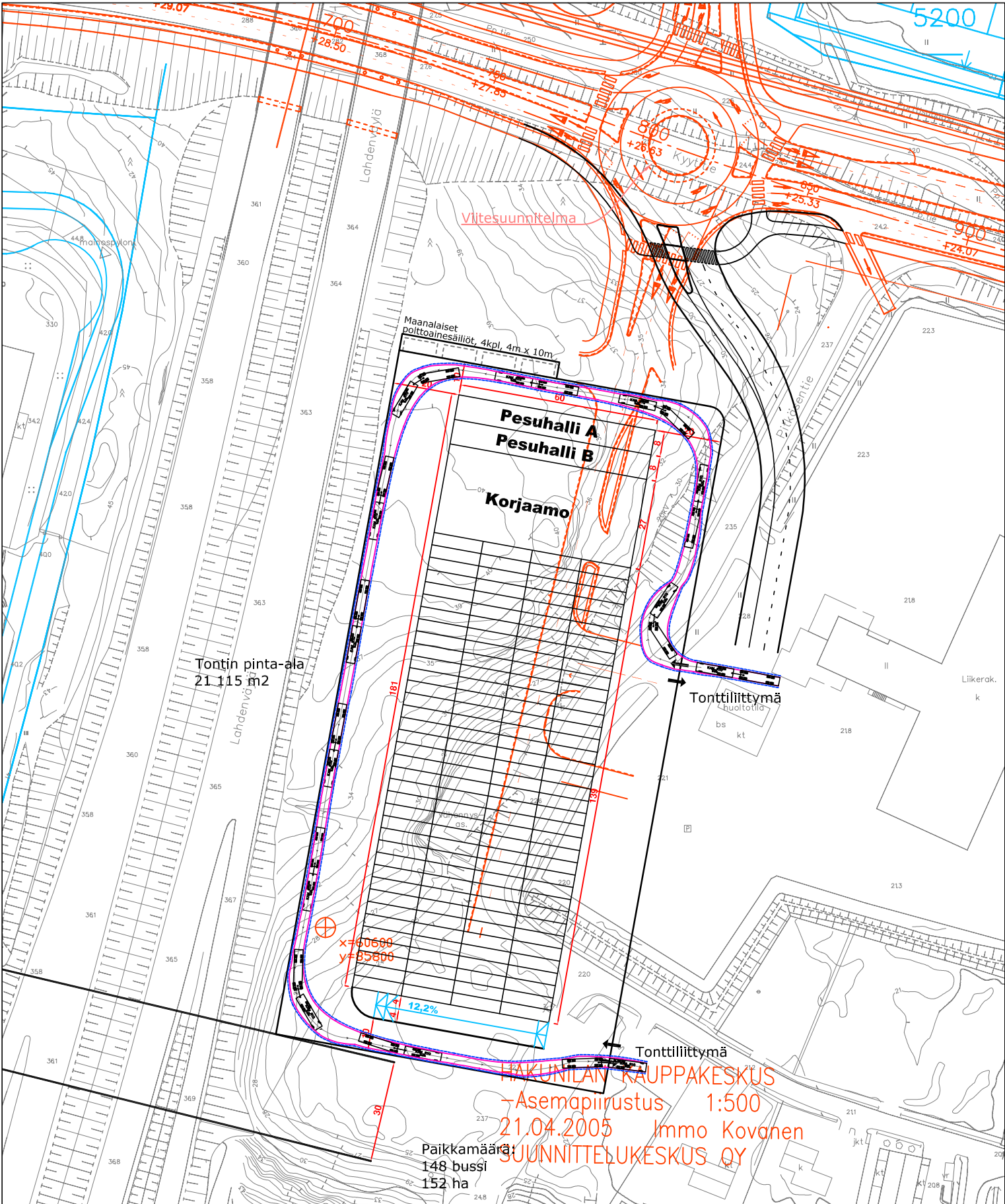
Liite 2: Siirtoajojen ja siirtoajokustannusten jakautuminen eri päätepysäkeille ja eri kuntien alueelle

LIITE 1: TARKEMMAT SUUNNITELMAT JA AJOURATARKASTELUT VARIKKORATKAISUISTA

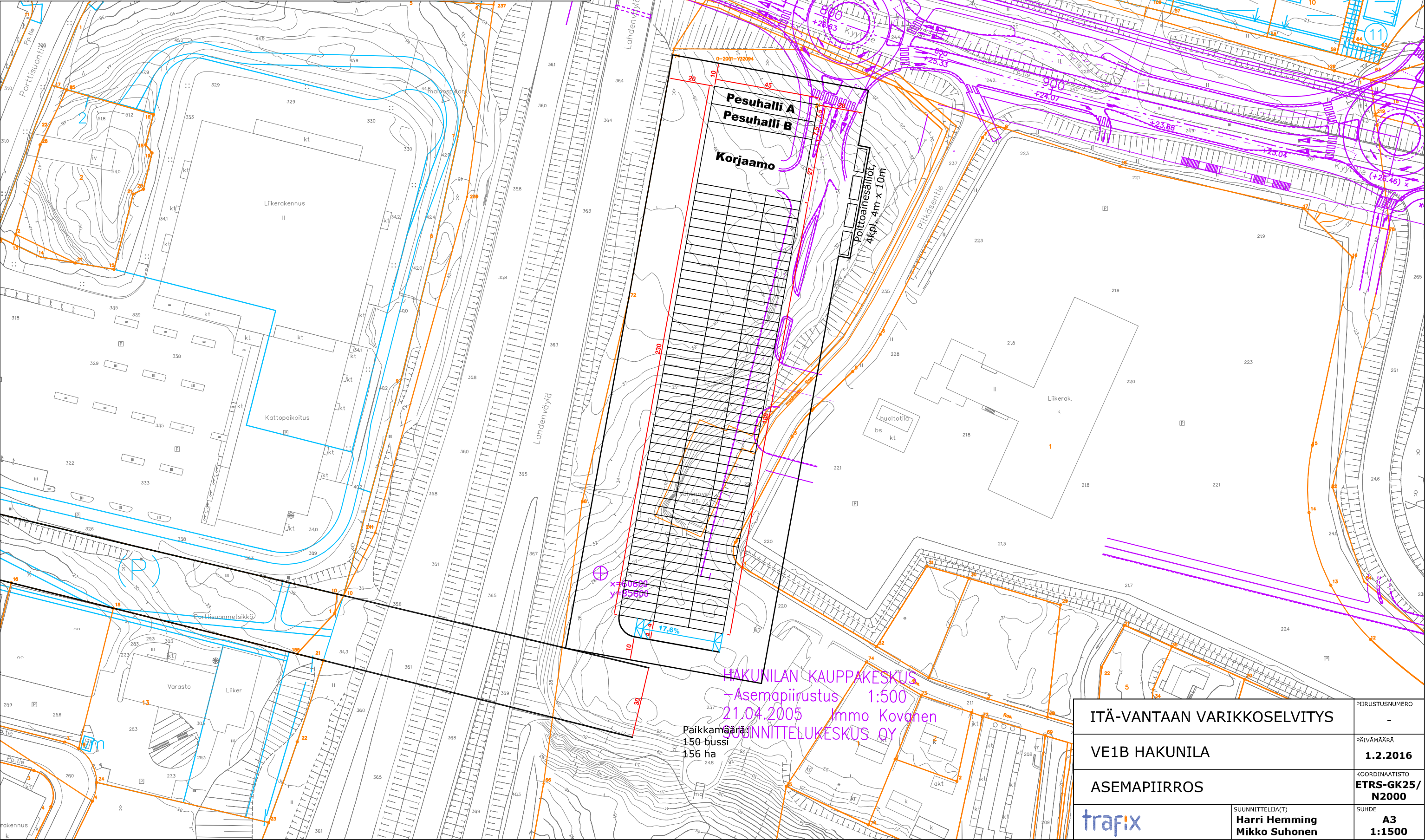
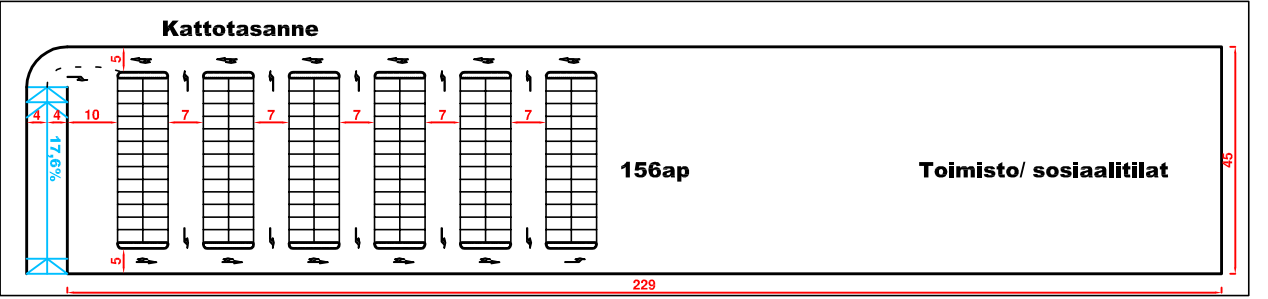
1. Suunnitelma kuva VE1A Hakunila, 1:1500
2. Ajouratarkastelu VE1A Hakunila, 1:1500
3. Suunnitelma kuva VE1B Hakunila, 1:1500
4. Suunnitelma kuva VE1C Hakunila, 1:1500
5. Ajouratarkastelu VE1C Hakunila, 1:1500
6. Suunnitelma kuva VE1D Hakunila, 1:1500
7. Ajouratarkastelu VE1D Hakunila, 1:1500
8. Suunnitelma kuva VE2 Hakkila, 1:1500
9. Ajouratarkastelu VE2 Hakkila, 1:1500
10. Suunnitelma kuva VE3 Ojanko, 1:1000
11. Ajouratarkastelu VE3 Ojanko, 1:1500

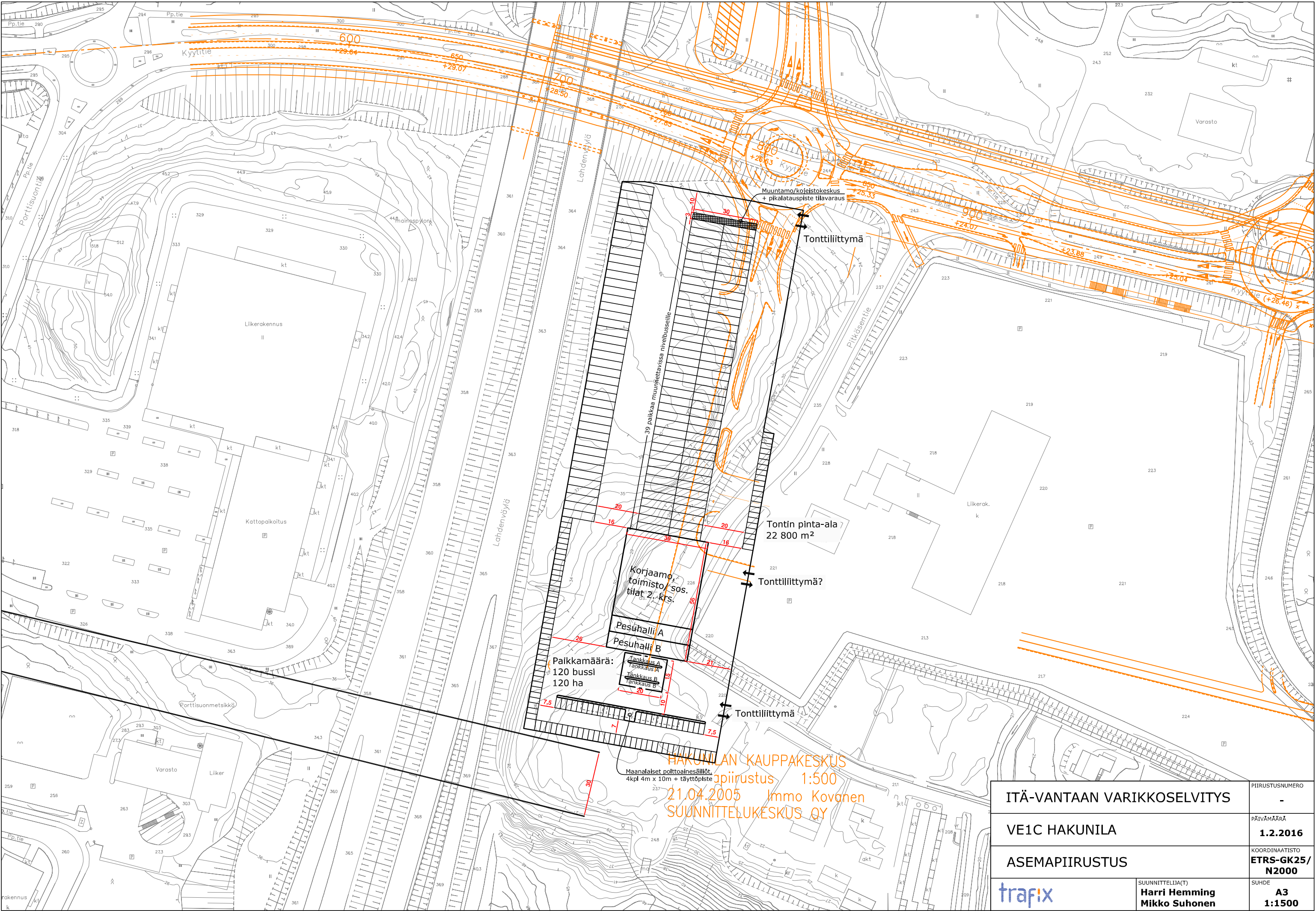


ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS		PIIRUSTUSNUMERO -
VE1A HAKUNILA		PÄIVÄMÄÄRÄ 1.2.2016
ASEMAPIIRUSTUS		KOORDINAATISTO ETRS-GK25/ N2000
	SUUNNITTELJA(T) Harri Hemming Mikko Suhonen	SUHDE A3 1:1500



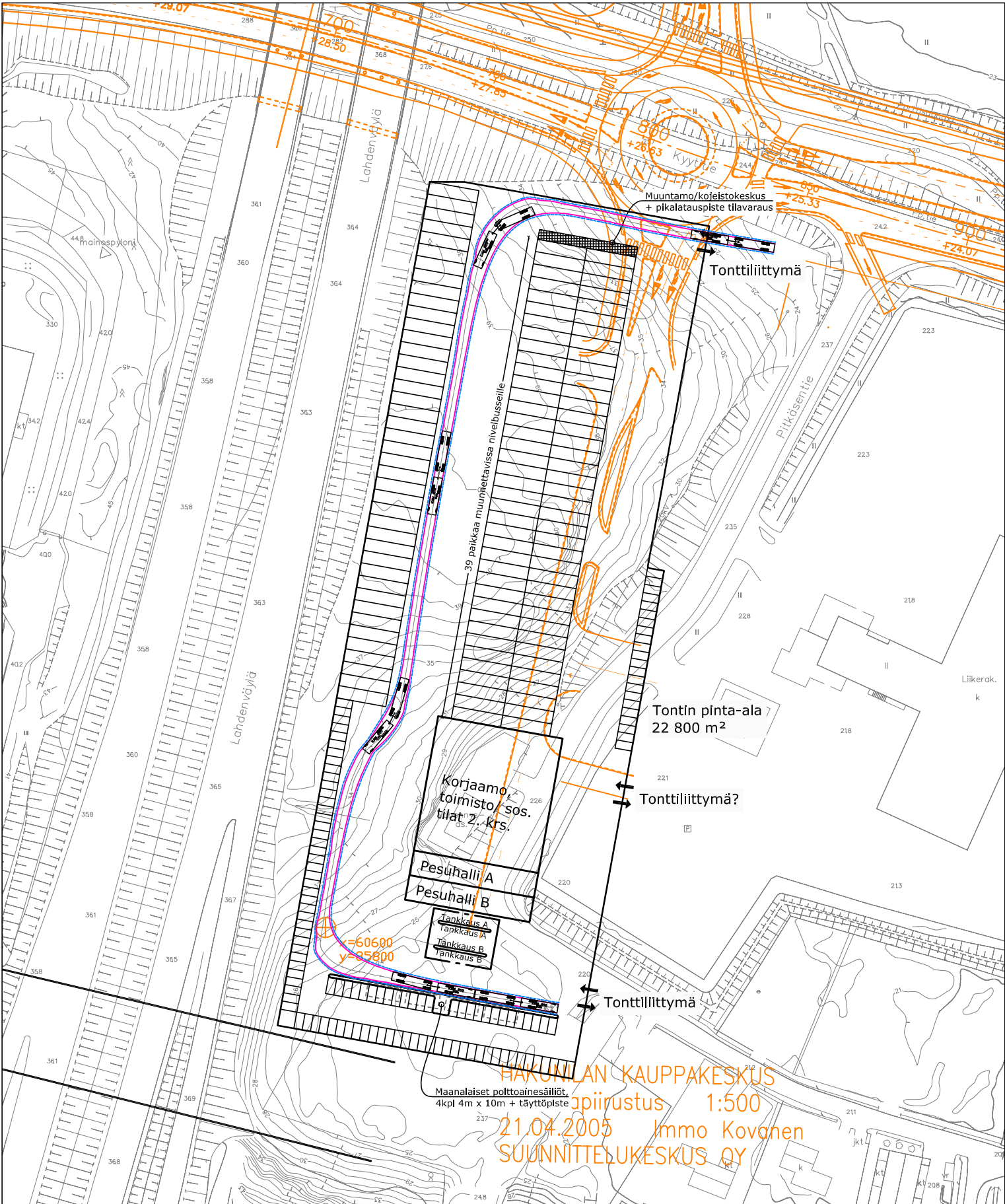
ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS	PIIRUSTUSNUMERO
VE1A HAKUNILA	PÄIVÄMÄÄRÄ
AJOURATARKASTELU	KOORDINAATISTO
trafix	SUUNNITTELJA(T)
Harri Hemming	Mikko Suhonen
A3	1:1500





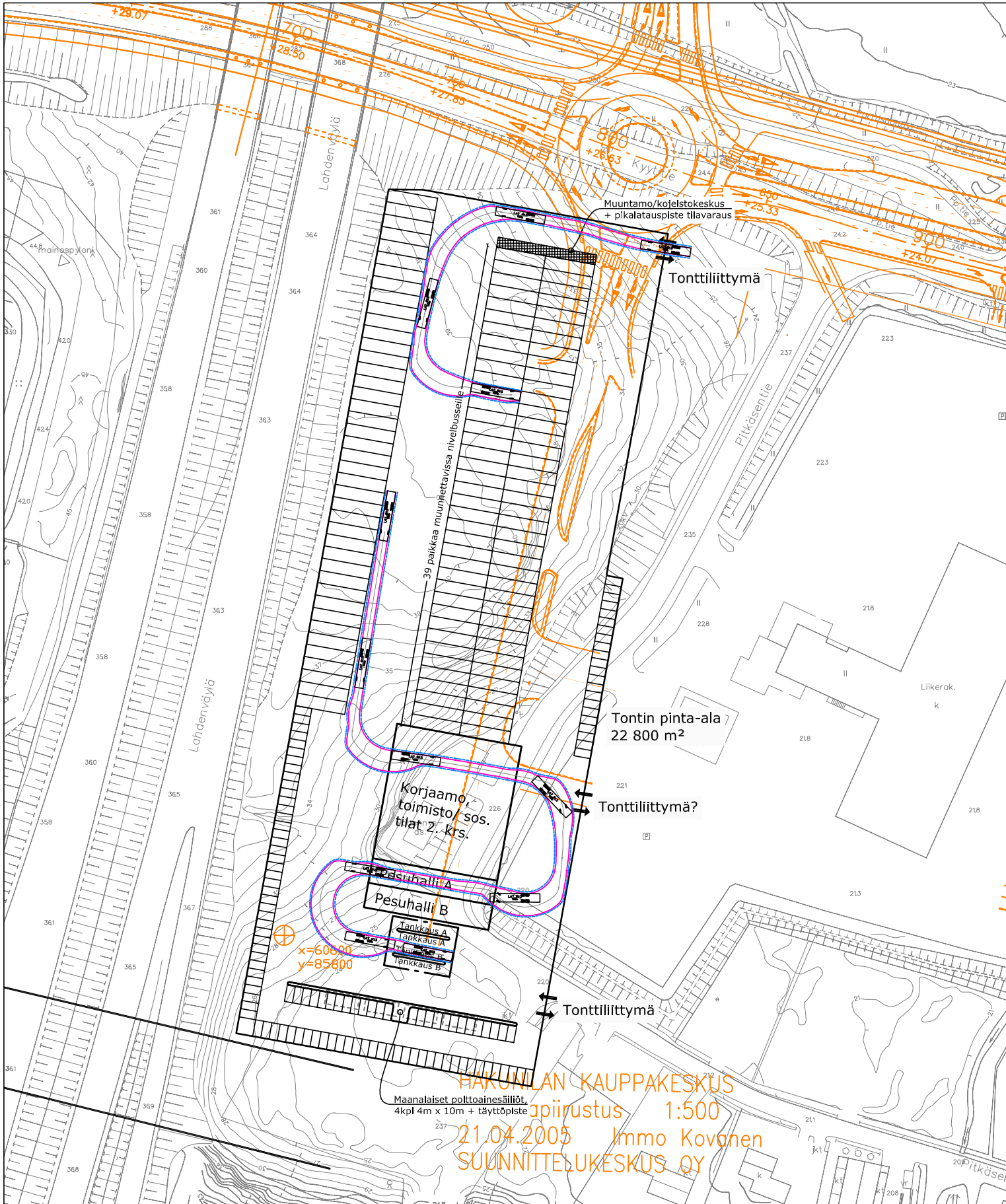
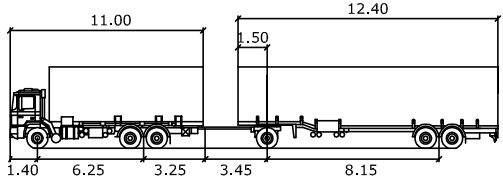
HAKUNILAN KAUPPAKESKUS
Maanalaiset polttoainesäiliöt,
4kpl 4m x 10m + täyttöpiste
piirustus 1:500
21.04.2005 Immo Kovanen
SUUNNITTELUKESKUS OY

ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS	PIIRUSTUSNUMERO -
VE1C HAKUNILA	PÄIVÄMÄÄRÄ 1.2.2016
ASEMAPIIRUSTUS	KOORDINAATISTO ETRS-GK25/ N2000
trafix	SUUNNITTELIJA(T) Harri Hemming Mikko Suhonen
	SUHDE A3 1:1500



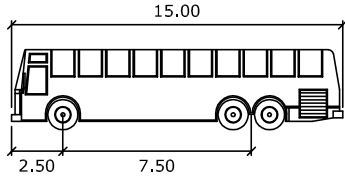
HAKUNILAN KAUPPAKESKUS
Maanalaiset polttoainesäiliöt
4kpl 4m x 10m + täyttöpiste
piirustus 1:500
21.04.2005 Immo Kovanen
SUUNNITTELUKESKUS OY

MODULIREKKA AJOTAPA=B
PITUUS :25,25 m LEVEYS : 2.60 m
KÄÄNTÖSÄDE :10,00 m KORKEUS : 4,20 m



HAKUNILAN KAUPPAKESKUS
Maanalaiset polttoainesäiliöt
4kpl 4m x 10m + täyttöpiste
piirustus 1:500
21.04.2005 Immo Kovanen
SUUNNITTELUKESKUS OY

TELIBUSSI AJOTAPA=B
PITUUS :15,00 m LEVEYS : 2.60 m
KÄÄNTÖSÄDE :13,00 m KORKEUS : 4,20 m



ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS

VE1C HAKUNILA

AJOURATARKASTELU

trafix

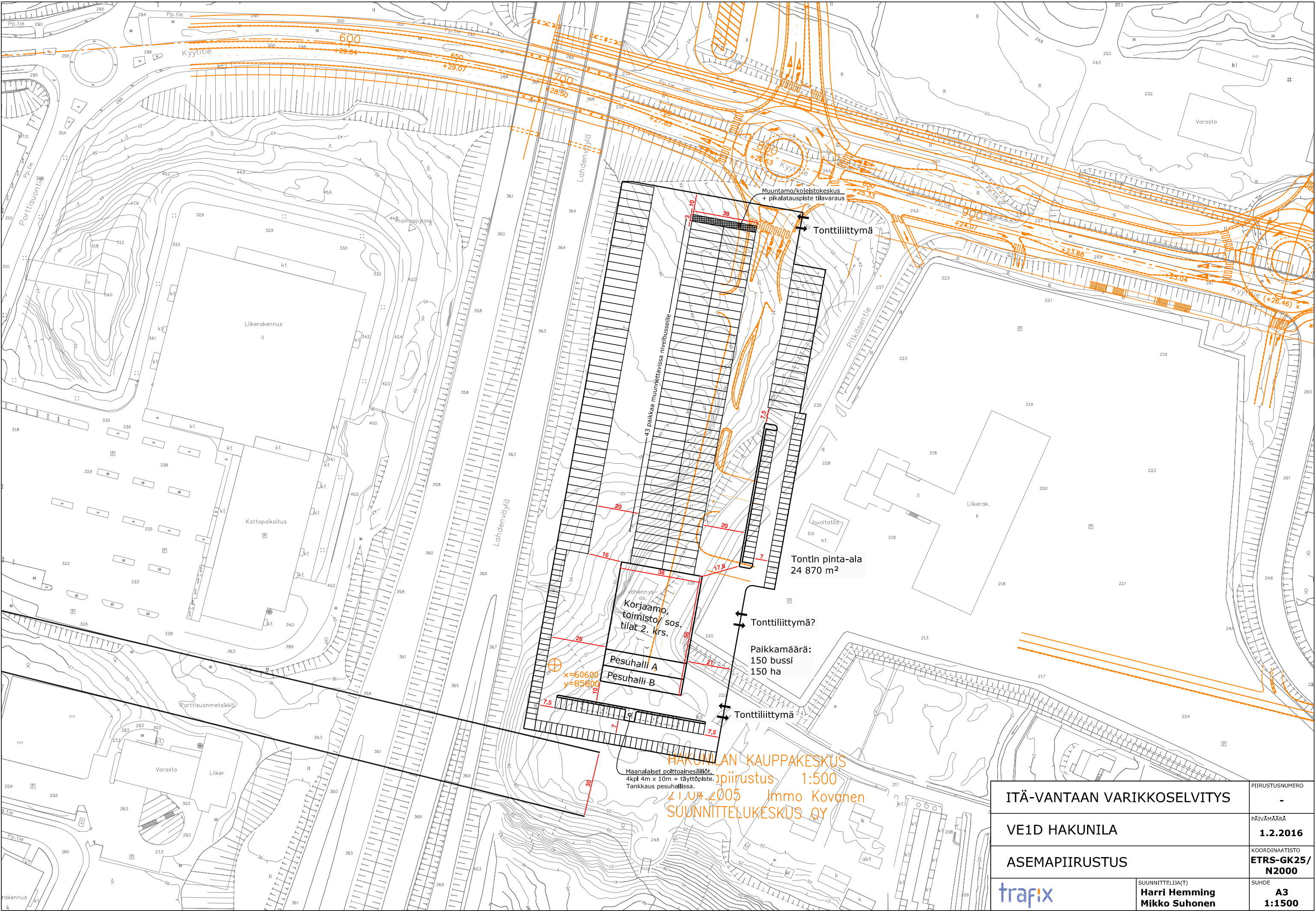
SUUNNITTELOJA(T)
Harri Hemming
Mikko Suhonen

PIIRUSTUSNUMERO
-

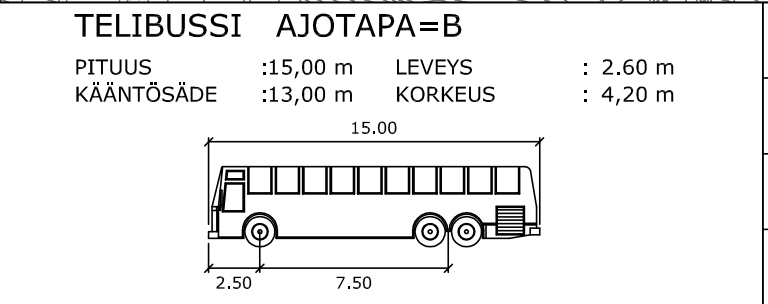
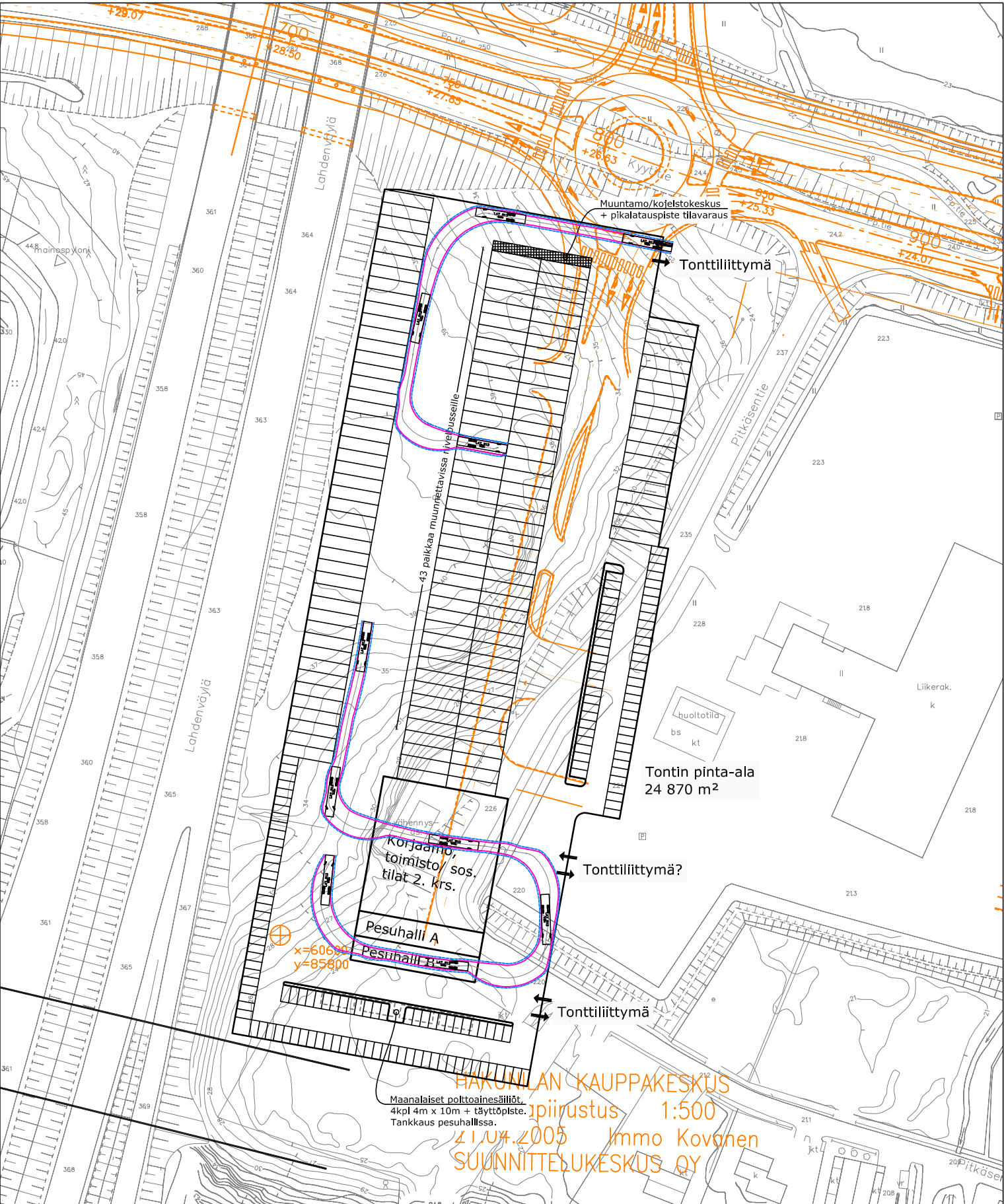
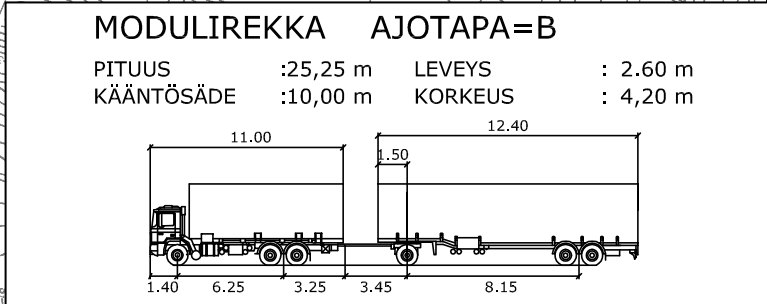
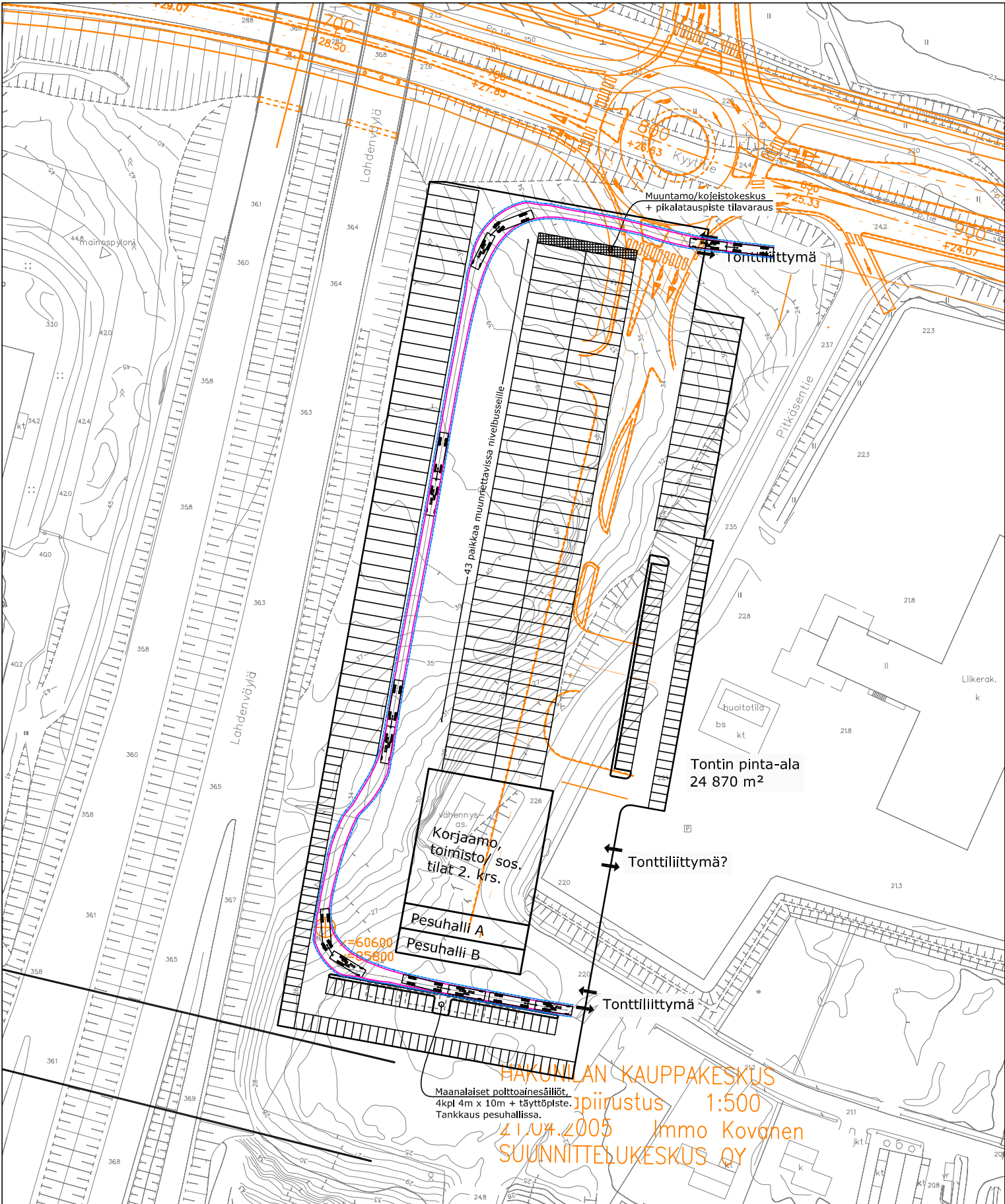
PÄIVÄMÄÄRÄ
1.2.2016

KOORDINAATISTO
ETRS-GK25/
N2000

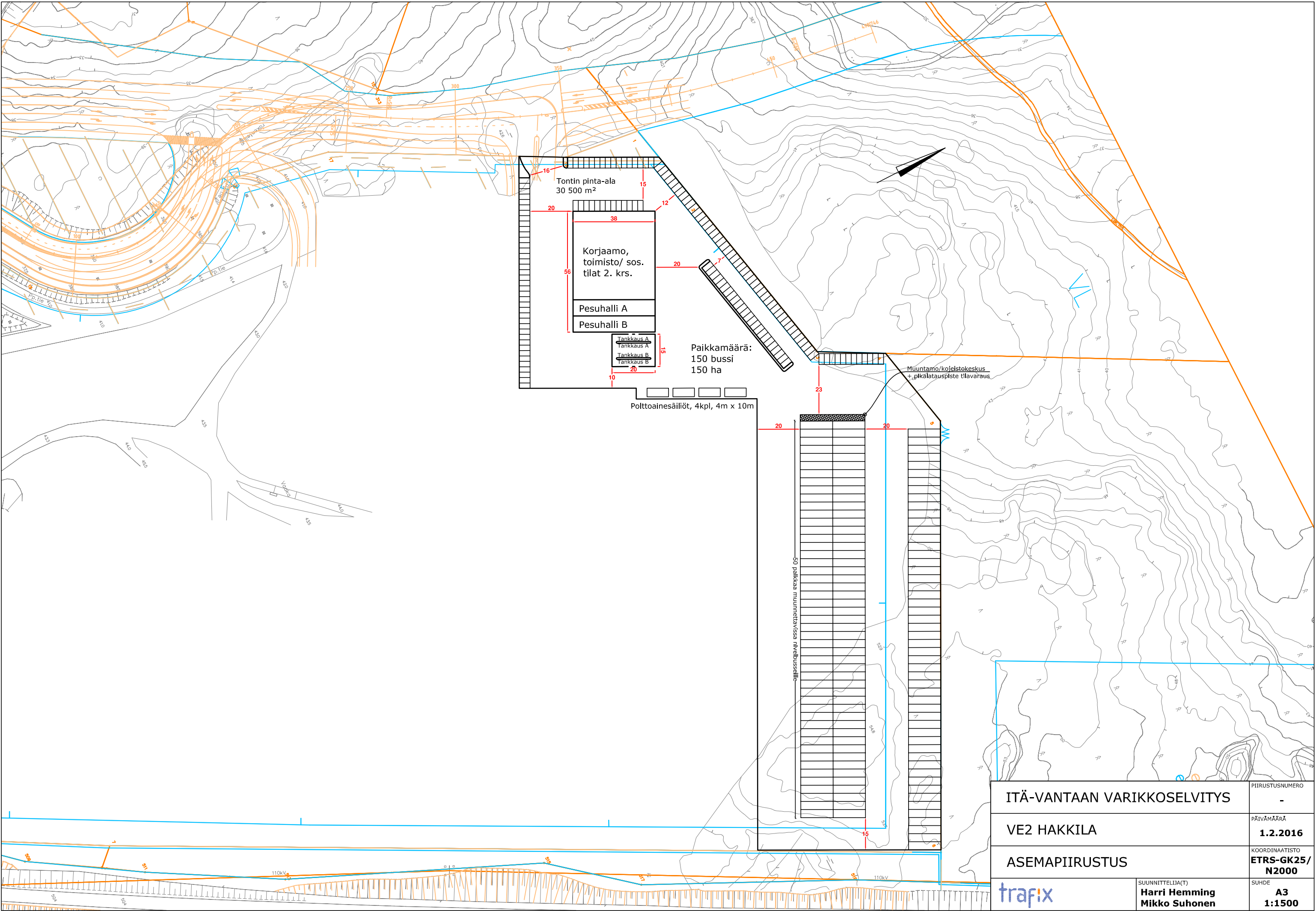
SUHDE
A3
1:1500



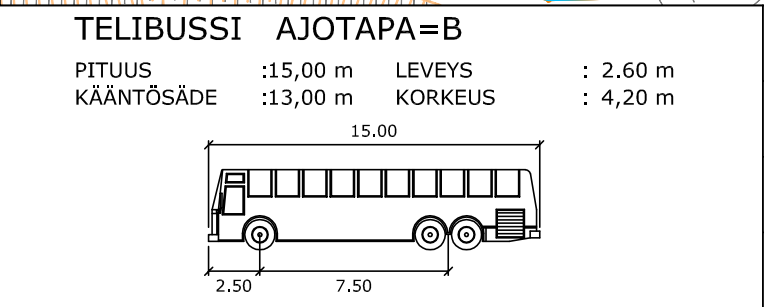
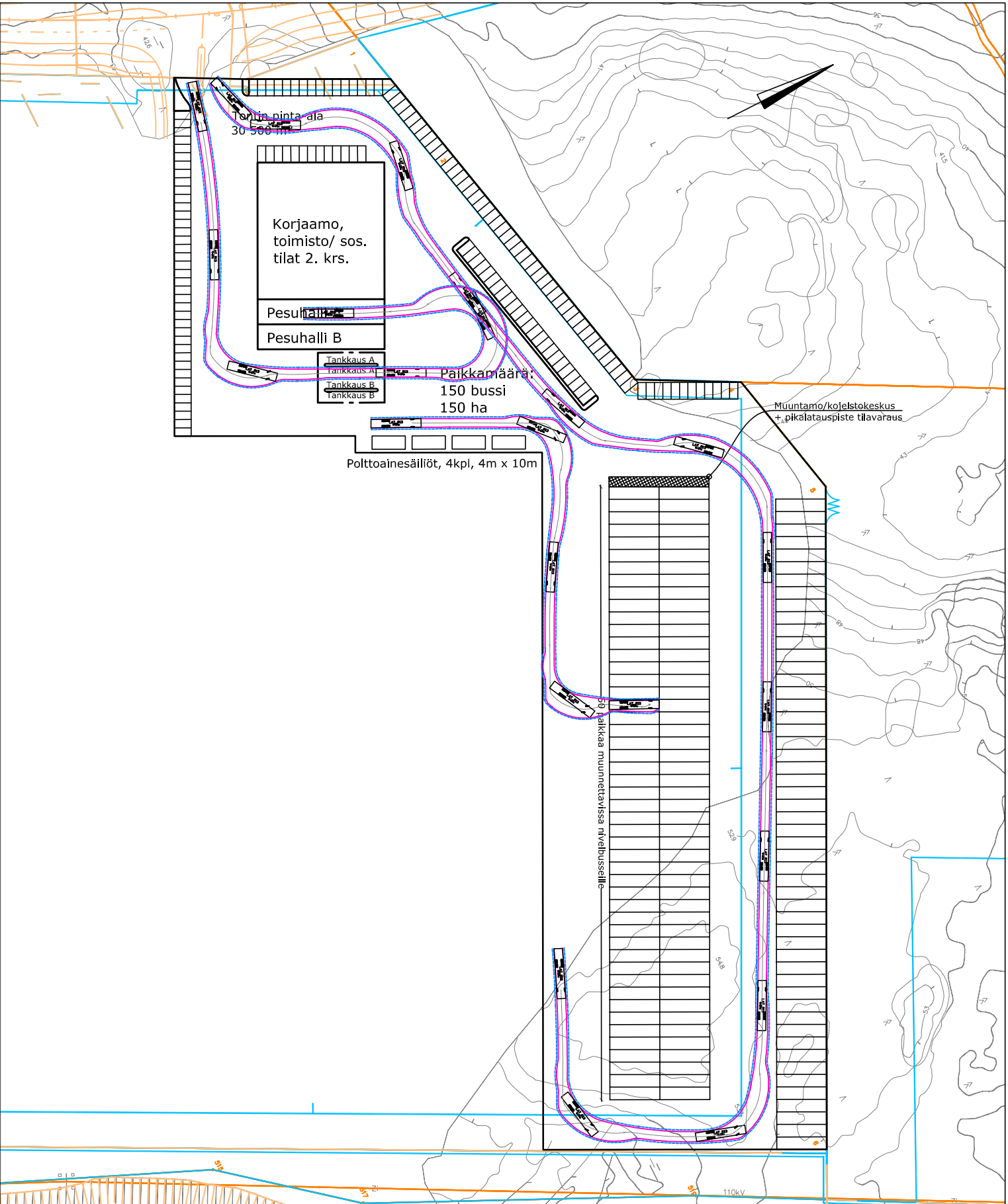
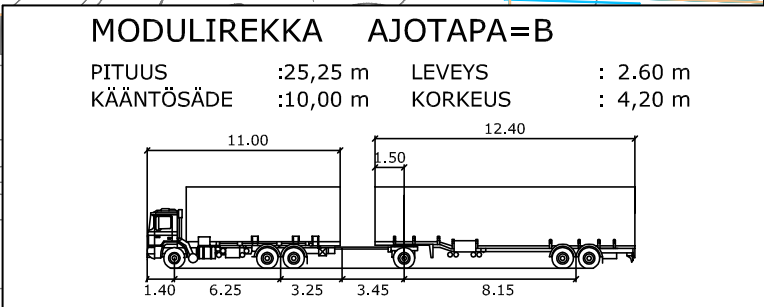
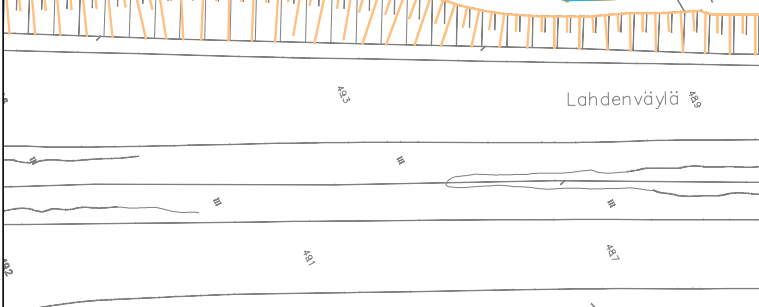
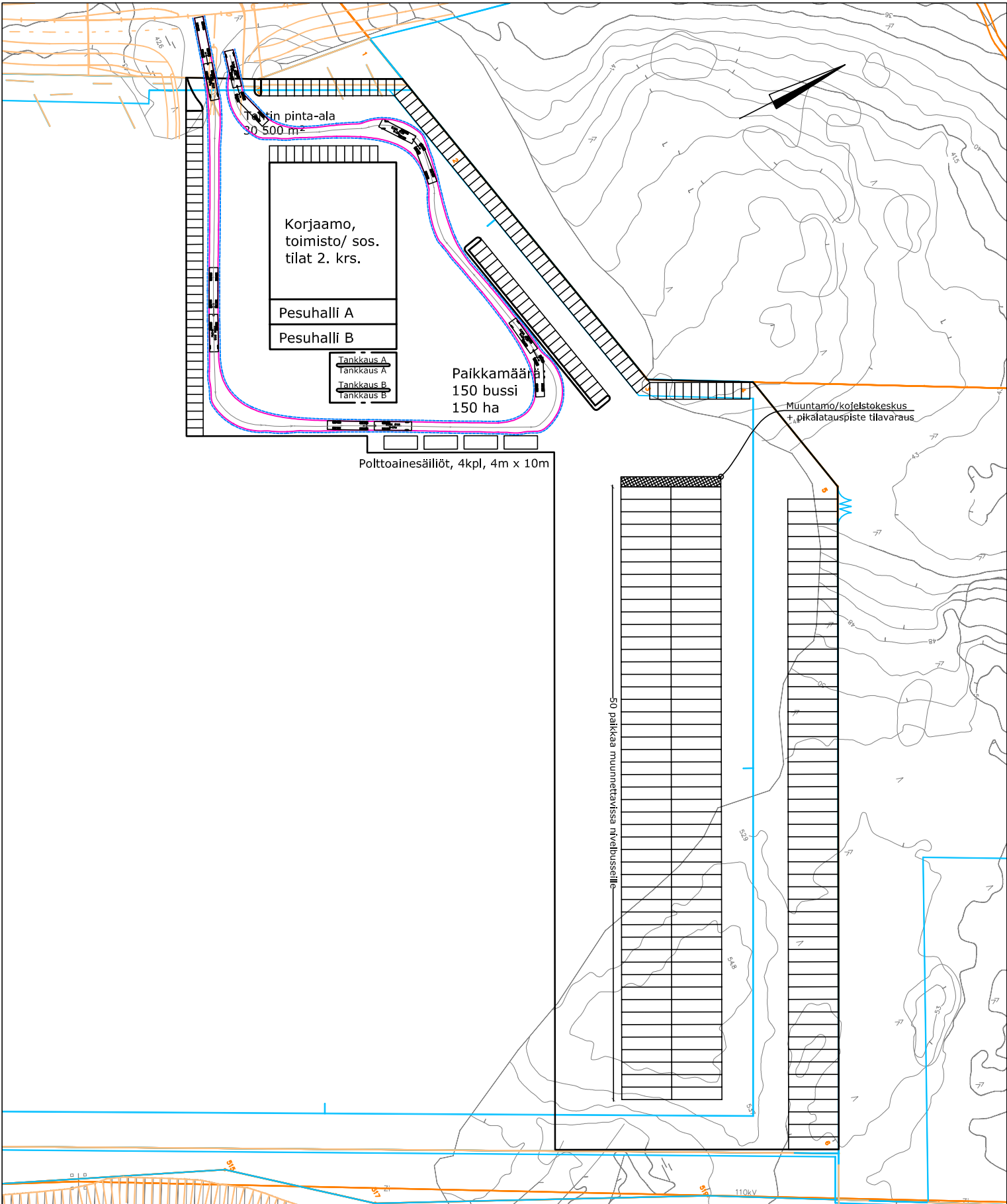
ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS	PIIRUSTUSNUMERO
VE1D HAKUNILA	PÄIVÄMÄÄRÄ
ASEMAPIIRUSTUS	1.2.2016
	KOORDINAATISTO
	ETRS-GK25/ N2000
trafix	SUUNNITTELIJA(T)
	Harri Hemming Mikko Suhonen
	SUHDE
	A3 1:1500



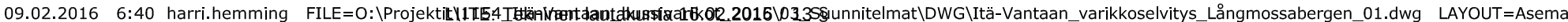
ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS	PIIRUSTUSNUMERO
VE1D HAKUNILA	-
AJOURATARKASTELU	PÄIVÄMÄÄRÄ
	1.2.2016
	KOORDINAATISTO
	ETRS-GK25/ N2000
	SUHDE
	A3 1:1500



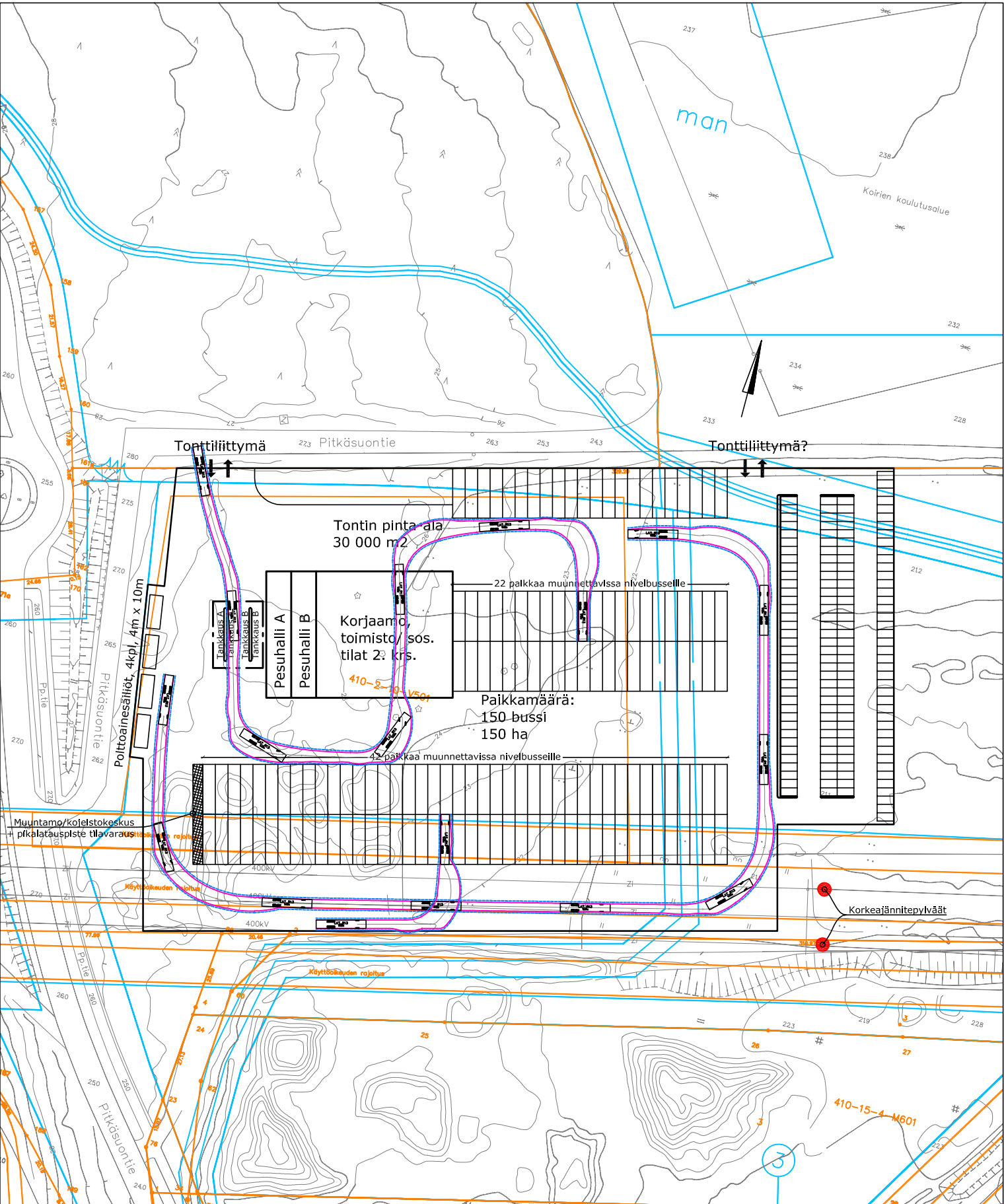
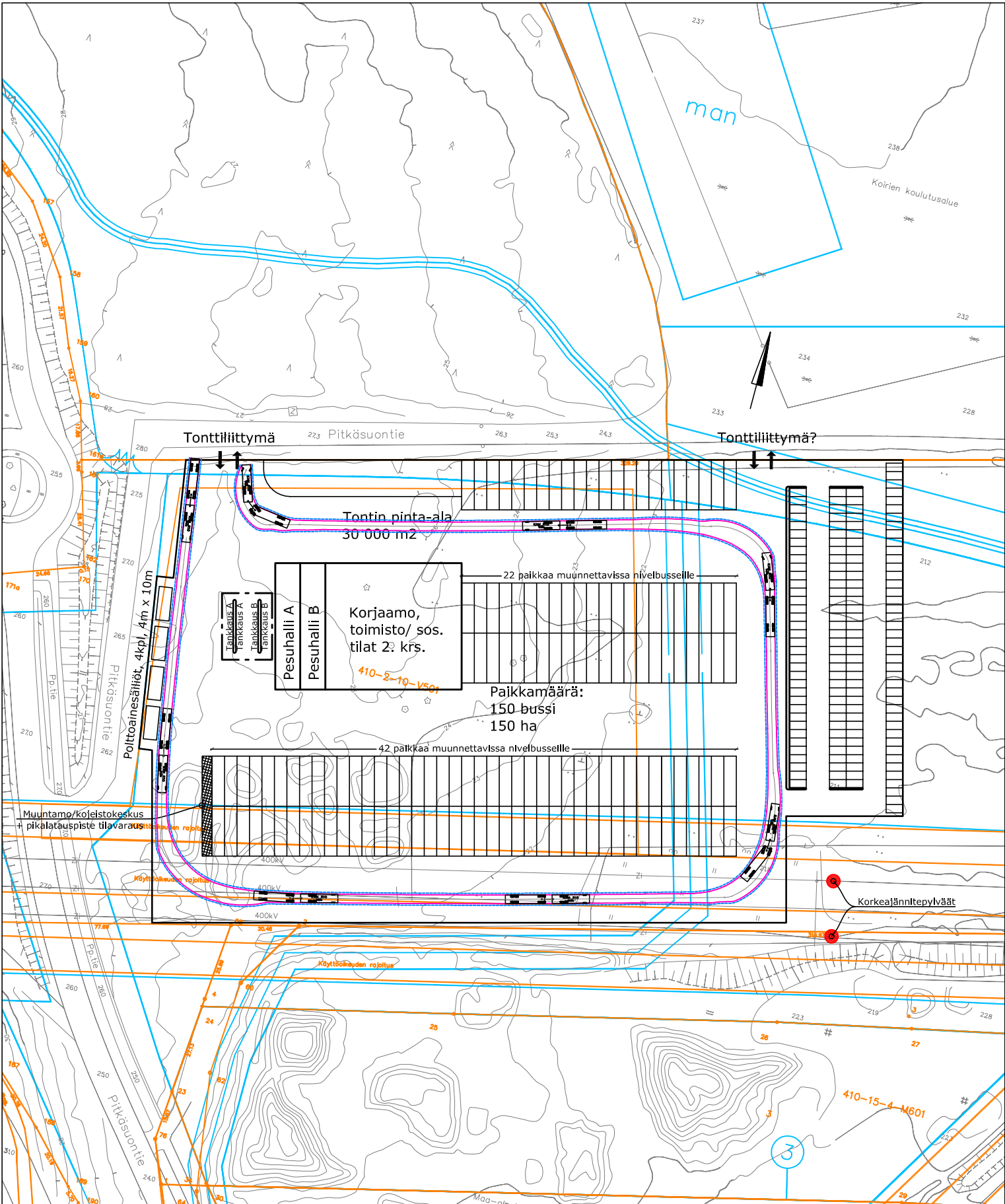
ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS	PIIRUSTUSNUMERO
VE2 HAKKILA	-
ASEMAPIIRUSTUS	PÄIVÄMÄÄRÄ
	1.2.2016
	KOORDINAATISTO
	ETRS-GK25/ N2000
trafix	SUUNNITTELIJA(T)
	Harri Hemming Mikko Suhonen
	SUHDE
	A3 1:1500



ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS		PIIRUSTUSNUMERO
VE2 HAKKILA		PÄIVÄMÄÄRÄ
AJOURATARKASTELU		1.2.2016
trafix		KOORDINAATISTO
SUUNNITTEILJA(T) Harri Hemming Mikko Suhonen		ETRS-GK25/ N2000
		SUHDE
		A3 1:1500



ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS		PIIRUSTUSNUMERO -
VE3 OJANKO		PÄIVÄMÄÄRÄ 1.2.2016
ASEMAPIIRUSTUS		KOORDINAATISTO ETRS-GK25/ N2000
	SUUNNITTELJA(T) Harri Hemming Mikko Suhonen	SUHDE A3 1:1000



MODULIREKKA

AJOTAPA=B

PITUUS :25,25 m

LEVEYS : 2.60 m

KÄÄNTÖSÄDE :10,00 m

KORKEUS : 4,20 m

TELIBUSSI

AJOTAPA=B

PITUUS :15,00 m

LEVEYS : 2.60 m

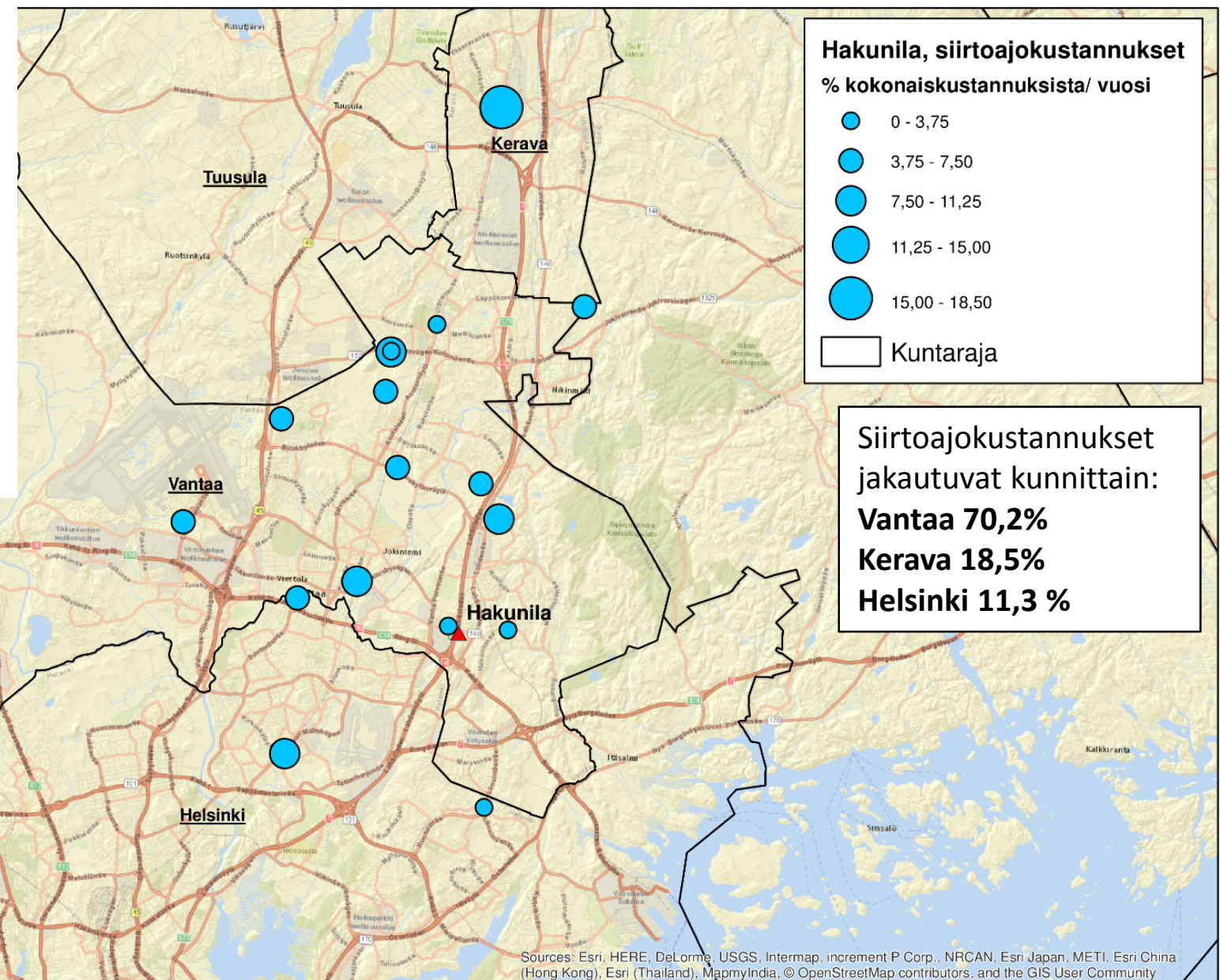
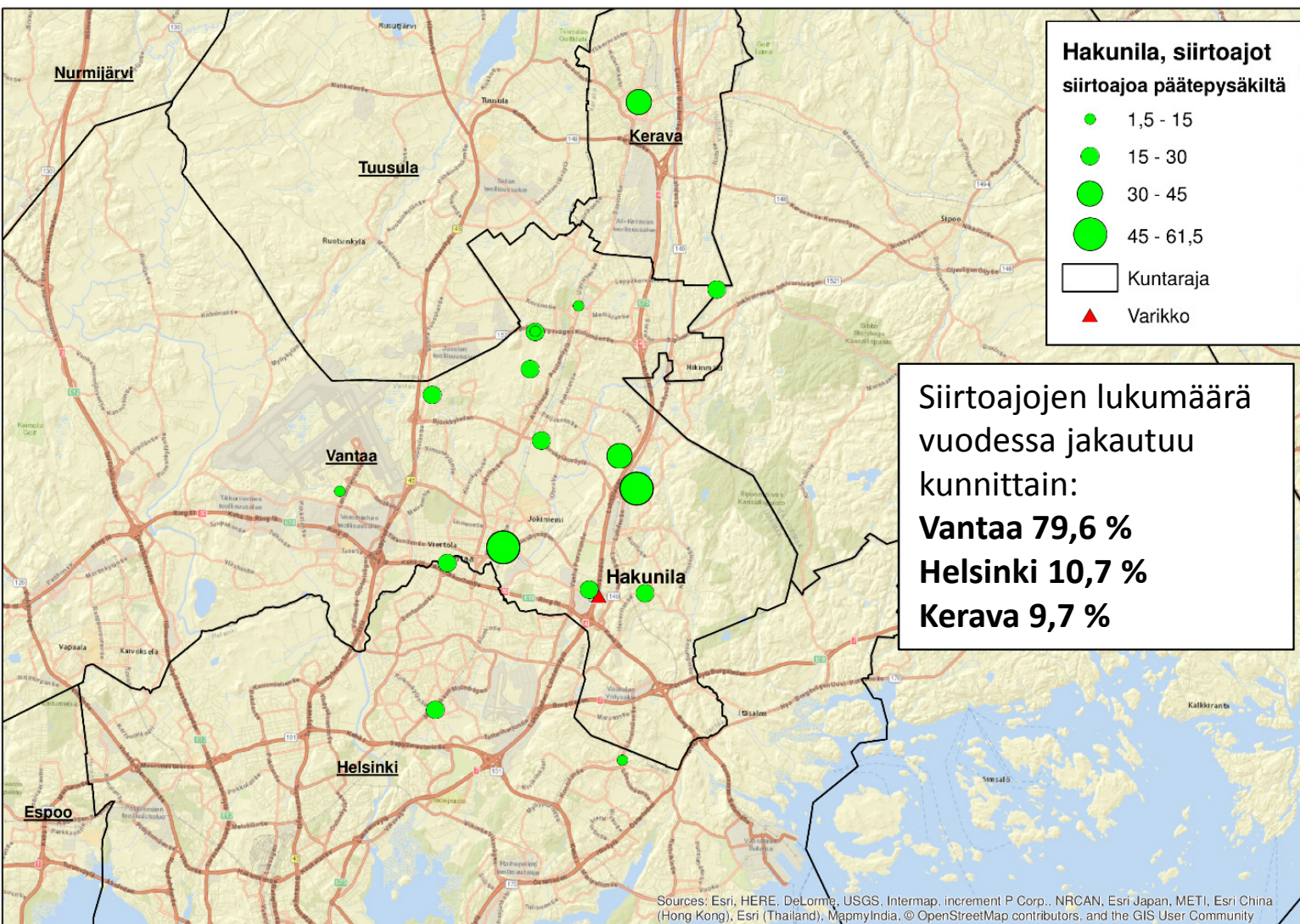
KÄÄNTÖSÄDE :13,00 m

KORKEUS : 4,20 m

ITÄ-VANTAAN VARIKKOSELVITYS	PIIRUSTUSNUMERO
VE3 OJANKO	PÄIVÄMÄÄRÄ
AJOURATARKASTELU	1.2.2016
trafix	KOORDINAATISTO
SUUNNITTELIJA(T) Harri Hemming Mikko Suhonen	ETRS-GK25/ N2000
	SUHDE
	A3 1:1500

LIITE 2: SIIRTOAJOJEN JA SIIRTOAJOKUSTANNUSTEN JAKAUTUMINEN ERI PÄÄTEPYSÄKEILLE JA ERI KUNTIEN ALUEELLE

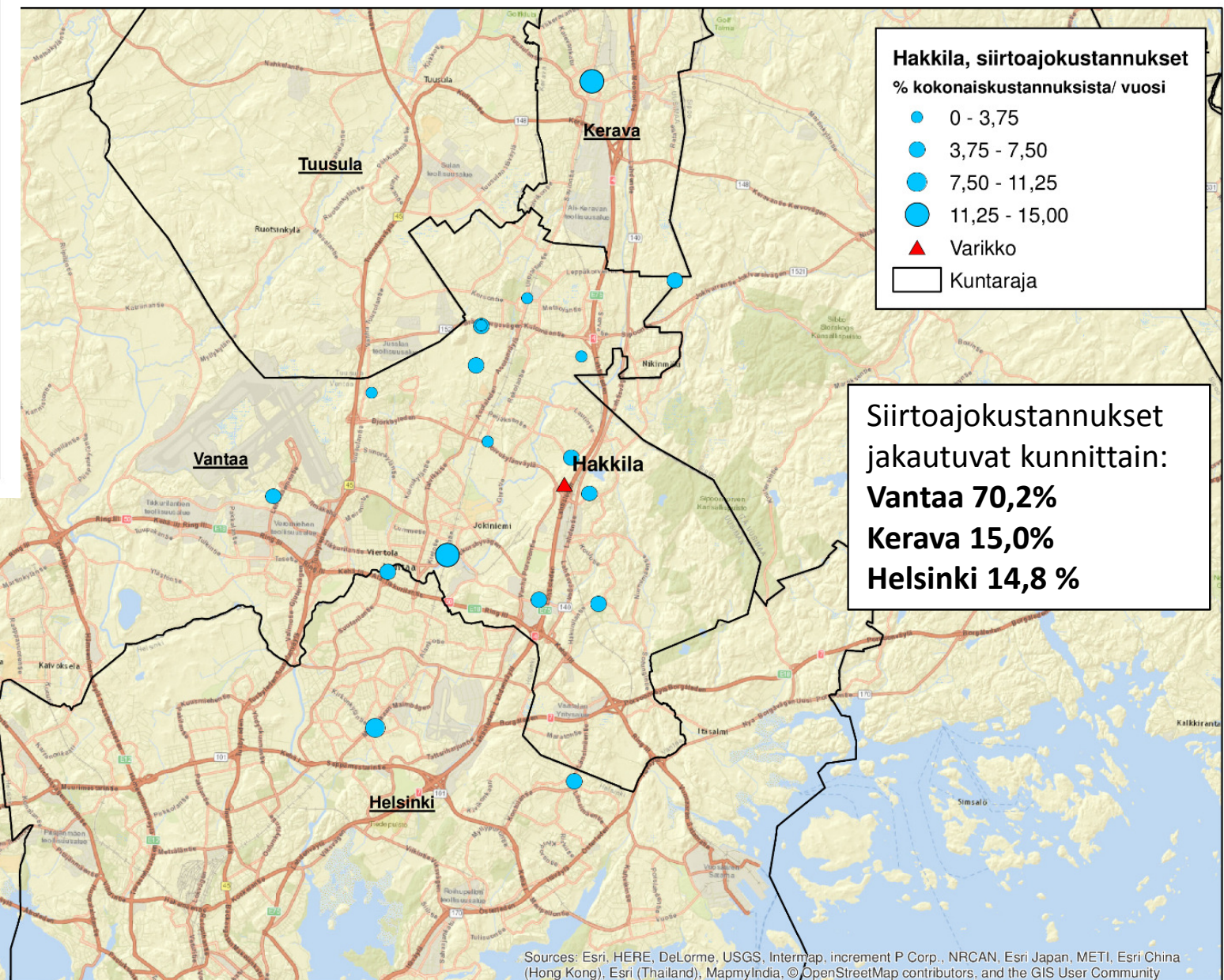
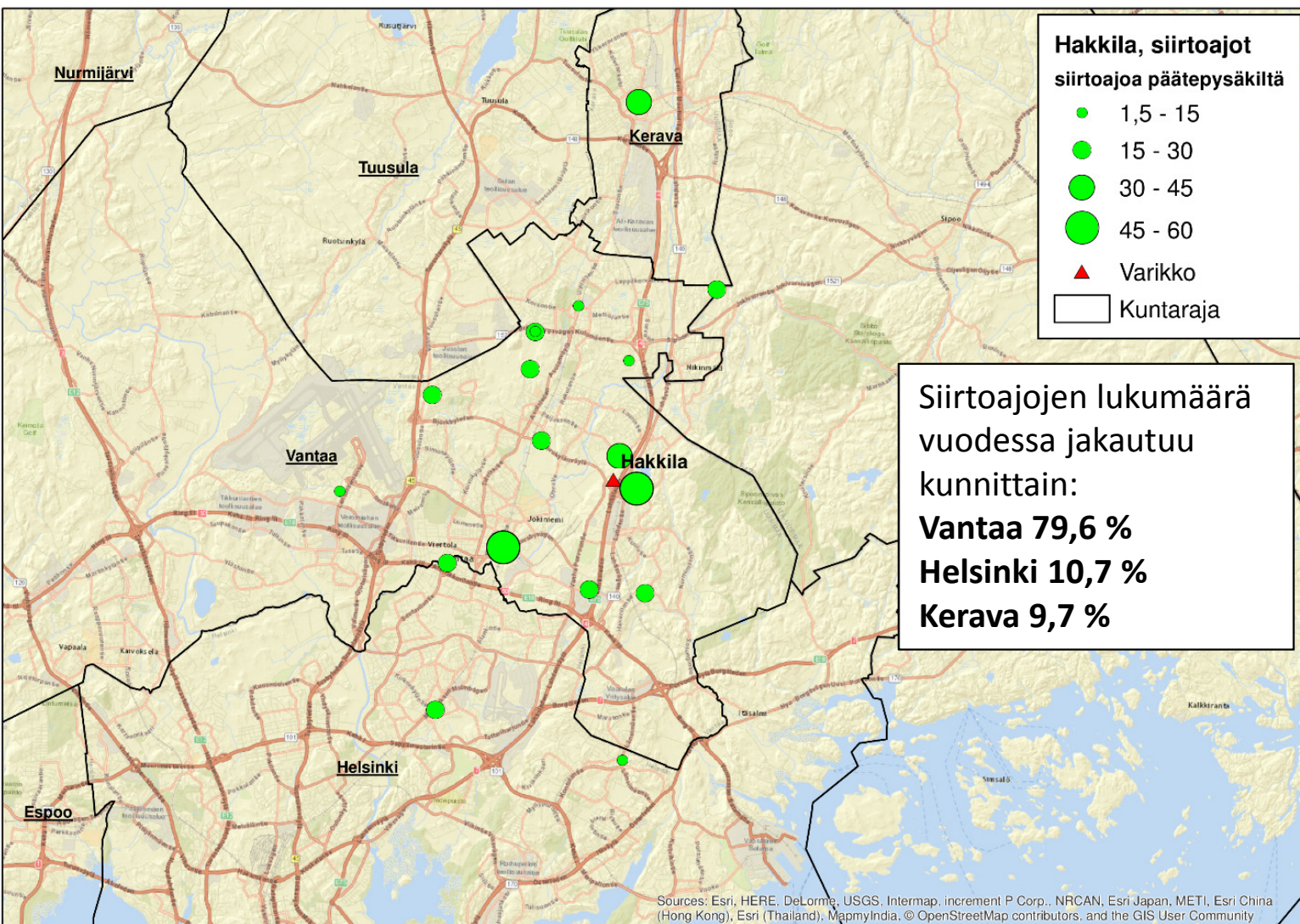
HAKUNILA



Siirtoajokustannukset yhteensä 1,10 milj. €/vuosi

Vantaan linjojen osuus 0,77 milj. €/vuosi

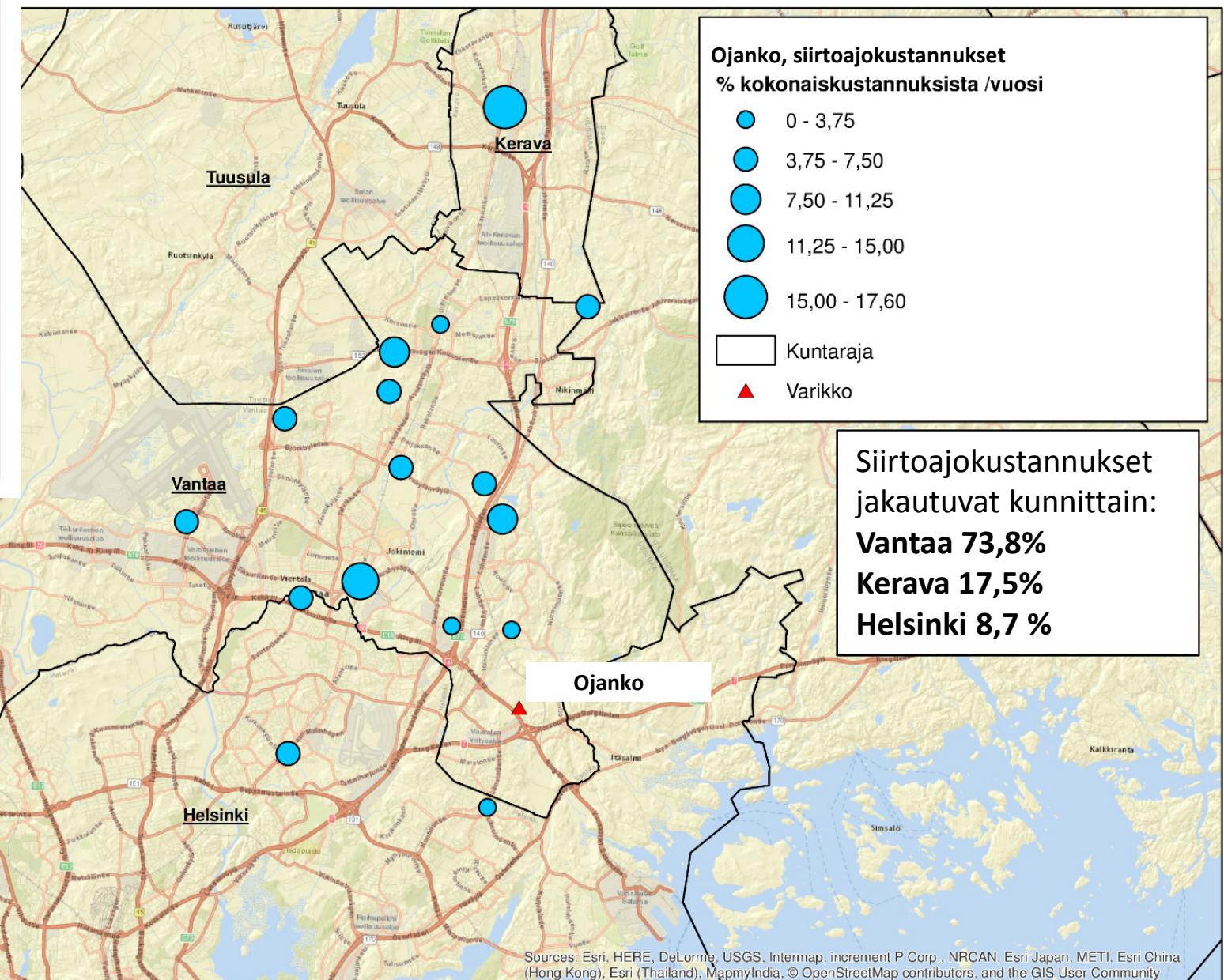
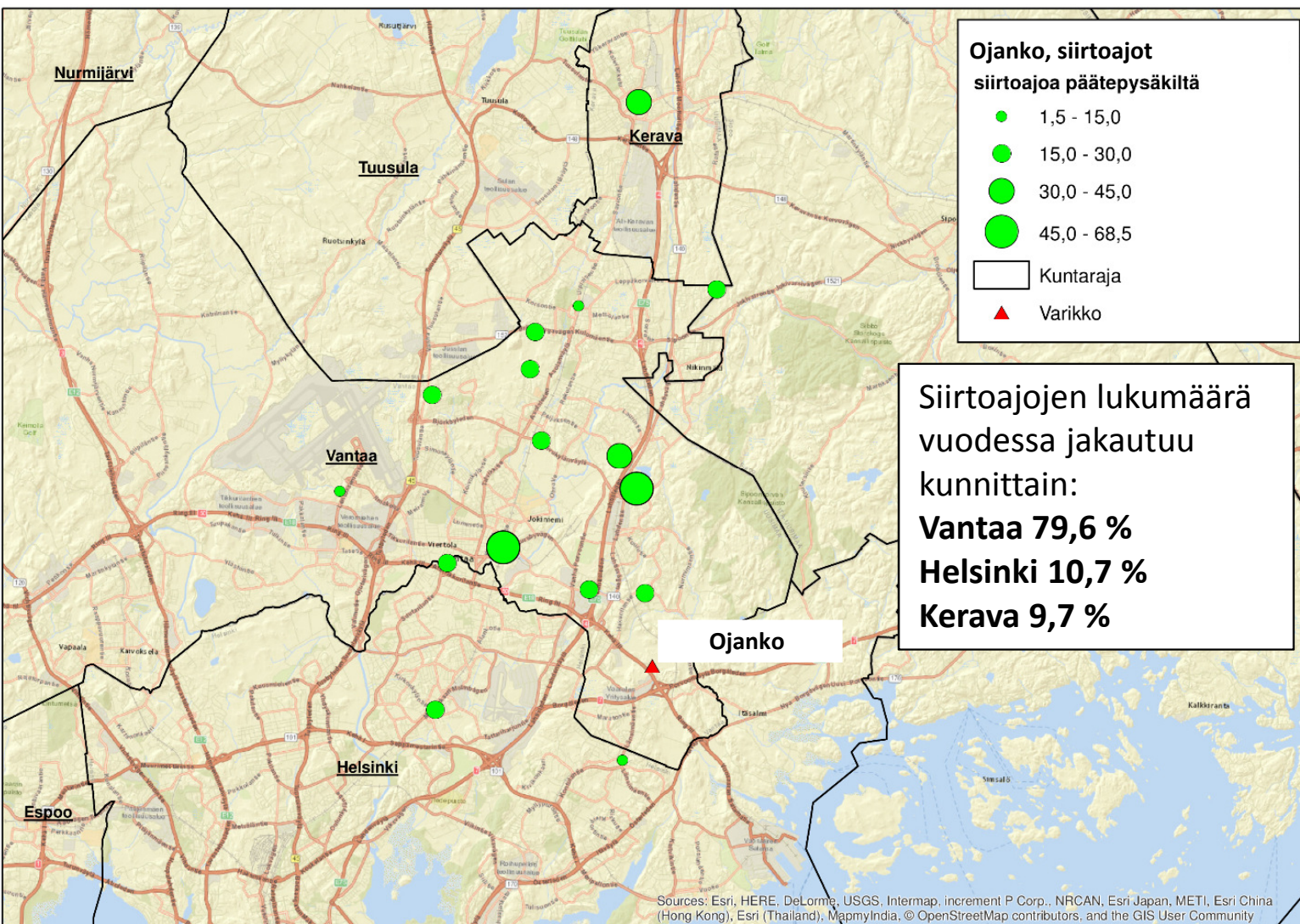
HAKKILA



Siirtoajokustannukset yhteensä 1,15 milj. €/vuosi

Vantaan linjojen osuus 0,81 milj. €/vuosi

OJANKO



Siirtoajokustannukset yhteensä 1,2 milj. €/vuosi

Vantaan linjojen osuus 0,89 milj. €/vuosi

Siirtoajokustannusten laskennassa käytetyt linjat

Itä-Vantaan suunnan linjat				
Linja	Automäärä			
518	3			
562	15	Voisi ajaa myös Tuupakasta		
576	4			
619	2			
621,622	4	Voisi ajaa myös Tuupakasta		
623,B	7	Voisi ajaa myös Tuupakasta		
624	6			
631	5			
711	2			
712	2			
717	8			
718	5			
722	5,5			
724	5,5			
731	8			
735	5			
736	4			
737	1			
739	5			
Yhteensä	97			

Koillis-Helsingin liikenne (Kohelin mukainen linjasto)				
Linja	Automäärä			
73	7	Voisi ajaa myös esim. Tattarisuolta tai Koskelasta		
74	7	Voisi ajaa myös esim. Tattarisuolta tai Koskelasta		
79	12	Voisi ajaa myös Itä-Helsingin varikoilta		
553	8	Pitkä poikittaislinja Hakunila - Leppävaara, voisi ajaa moneltakin eri varikolta		
Yhteensä	34			
Keravan liikenne				
Yhteensä	16			

Kaikki yhteensä	
Itä-Vantaa	97
Koillis-Hki	34
Kerava	16
Vara-autot	15
Yhteensä	162



14 § Viheralueohjelman 2011-2020 toteutumisen seuranta

VD/976/10.03.01.00/2016

HW/Ale, HaK

Vantaan kaupungin omistamien viheralueiden kehittämistä ohjaava Viheralueohjelma 2011-2020 on saavuttanut puolivälin eli sitä on noudatettu ja toteutettu viisi vuotta (2011-2015).

Viheralueyksikkö on valmistellut seurantaraportin kaksiosaisena : 1) kyselynä siitä, miten Viheralueohjelman tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet ovat toteutuneet ohjelmakauden puoliväliin mennessä ja 2) karttatarkasteluna siitä, miten ohjelman palveluverkkosuunnitelman muutokset ovat toteutuneet.

Kyselyn toteutti FCG Oy kesä - elokuussa 2015. Kyselyssä oli tarkoitus arvioida ohjelman seitsemän päätavoitteen ja niihin liittyvien kehittämistoimenpiteiden toteutumista. Kysely osoitettiin 124 henkilölle kaupungin organisaatiossa webropol -kyselynä. Vastauksia tuli vain 21 kpl. Vaikka kyselyn vastausaktiivisuus olisi voinut olla parempi, antoivat vastaukset silti suuntaviivaa loppuohjelmakautta ajatellen.

Eniten käytetty vastaus oli "toteutettu osittain", mikä kuvastaa tilannetta ohjelmakauden puolivälissä. Kaikissa tavoitteissa on kuitenkin päästy hyvin liikkeelle. Tässä poimintoja parhaimmasta päästä : Länsi-Vantaan Vetokannaksen alue lisäsi alueen vetovoimaa 84 %:n mielestä, kaupungin maatilojen kulttuurimaisemanhoito peltoviljelyllä oli onnistunutta 65 %:n mielestä ja viheralueiden suunnittelun vuorovaikutus on onnistunut täysin 67%:n mukaan. Lisäpanostusta loppukaudelle tarvitaan ainakin ilmastonmuutokseen sopeutumisen toimenpiteissä, luonnon monimuotoisuuden lisäämisessä sekä Korson keskuspuiston vetovoimaisuuden lisäämisessä. Liitteessä on selkeät graafiset esitykset kustakin kehittämistoimenpiteestä.

Viheralueiden palveluverkossa tapahtuneet muutokset liittyvät kohteiden uudisrakentamiseen, kehittämiseen tai poistamiseen. Palveluverkkosuunnitelman toteutuminen arvioitiin viheralueyksikössä kohdekohtaisesti asteikolla toteutunut hyvin, toteutunut osittain ja ei toteutunut. Kohteet on esitetty liitteenä olevissa suuraluekohtaisissa kartoissa.

Viheralueohjelman toteuttaminen jatkuu. Uusia haasteita ovat Sipoonkorven kansallispuiston läheisyys ja sen saavutettavuus, Kuusijärven alueen kehittäminen, Korson keskuspuiston perusparantaminen ruoppauksineen, Kivistön ja Aviapoliksen uusien puistojen suunnittelu ja rakentaminen sekä mukaanotto kunnossapitoon. Lisäksi metsäsuunnitelmien ja puistometsäsuunnitelmien uusiminen seuraavaksi kymmenvuotiskaudeksi on ajankohtaista. Purojen ja jokien virkistyskäytön ja elinvoimaisuuden kehittäminen tulee olemaan myös yhtenä painopisteenä Viheralueohjelman loppukaudella. Asiakaspalvelua ja vuorovaikutusmahdollisuuksia kehitetään koko ajan.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 14

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi Viheralueohjelman 2011-2020 toteutumisen seurantaraportti.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.

Liitteet:

- Viheralueohjelman toteutumisen seurantakysely 2015
- suuraluekohtaiset kartat

Täytäntöönpano: kuntatekniikan keskus, viheralueyksikkö

Muutoksenhakuohje: 6.2

Lisätiedot:

Aino Leino, puistopäällikkö, p. 040 5819037, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Hanna Keskinen, puistosuunnittelupäällikkö, p. 050 3038718, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaan viheralueohjelma 2011-2020

Viheralueohjelman toteutumisen seuranta

Kysely 2015



Seurantakysely, yhteenveto

Vantaan viheralueohjelman seurantaan liittynyt kysely toteutettiin kesä-elokuussa 2015. Kysely toteutettiin webropol-kyselynä sähköpostitse.

Kyselyllä selvitettiin, miten Vantaan viheralueohjelmaan sisältyvät tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet ovat toteutuneet ohjelmakauden puoliväliin mennessä. Lisäksi selvitettiin, mitkä toimenpiteet ovat tärkeimpiä toteuttaa ohjelmakauden loppupuolella.

Kyselyn vastauksista on laadittu yhteenveto, jossa on esitetty kysymyksittäin kaikkien vastausten jakautumat sekä erikseen viheralueyksikön ja muiden yksiköiden vastausten jakautumat. Lisäksi on kunkin kysymyksen osalta esitetty yhteenveto niistä toimenpiteistä, jotka vastaajien mukaan ovat tärkeimpiä toteuttaa ohjelmakauden loppupuolella.

Kysely lähetettiin 124 Vantaan kaupungin viranhaltijalle. Kyselyyn vastasi 21 henkilöä, joten kyselyn vastausprosentti oli 17 %.

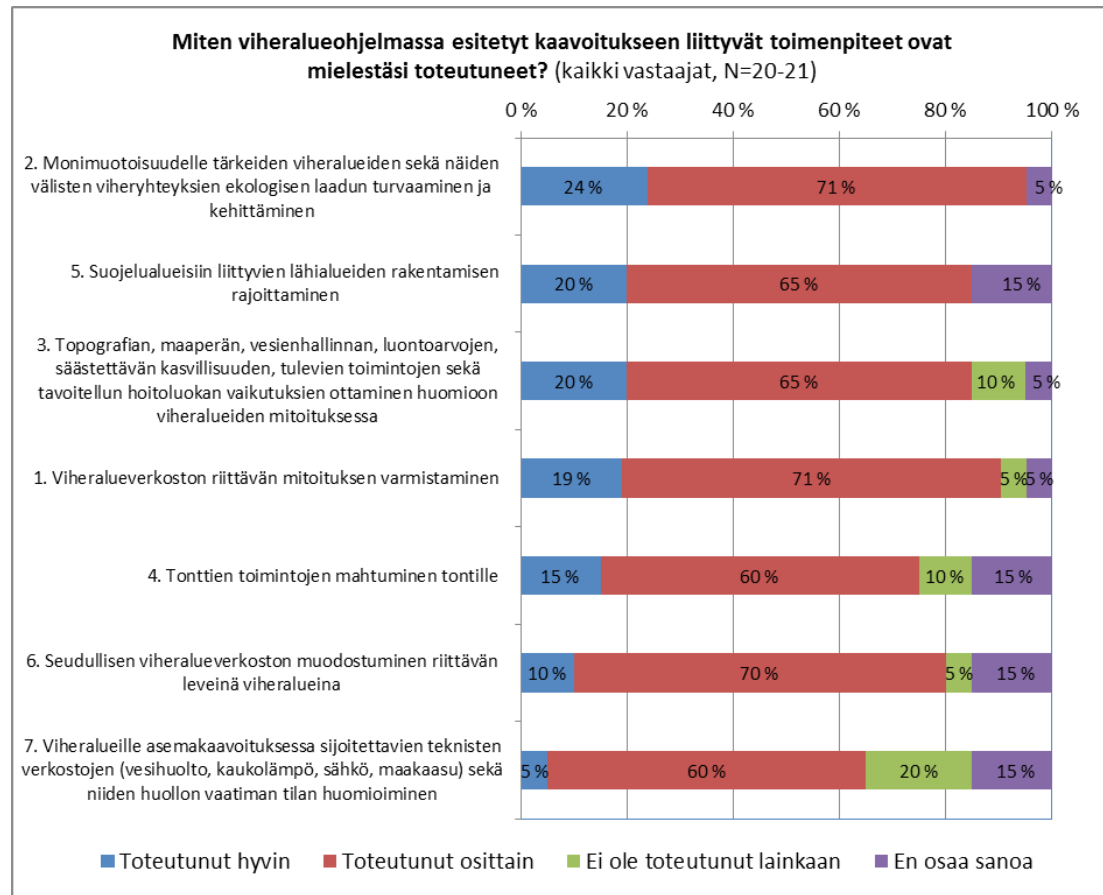
Kyselyn otos ja kyselyyn vastanneet organisaatioittain:

	Lähetetyt	Vastanneet
Viheralueyksikkö	28	13
Kuntatekniikan keskus	21	1
Kaupunkisuunnittelu	32	3
Yrityspalvelut	7	1
Ympäristökeskus	11	2
Tilakeskus	3	1
Rakennusvalvonta	2	0
Asukaspalvelut	6	0
Kaupunginmuseo	3	0
MATON hallinto	4	0
Projektit	4	0
Viestintä	3	0
YHTEENSÄ	124	21

Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 1. Vantaalla on kattava ja yhtenäinen viheralueverkosto. Viheralueet edistävät luonnon monimuotoisuutta ja elinvoimaisuutta.

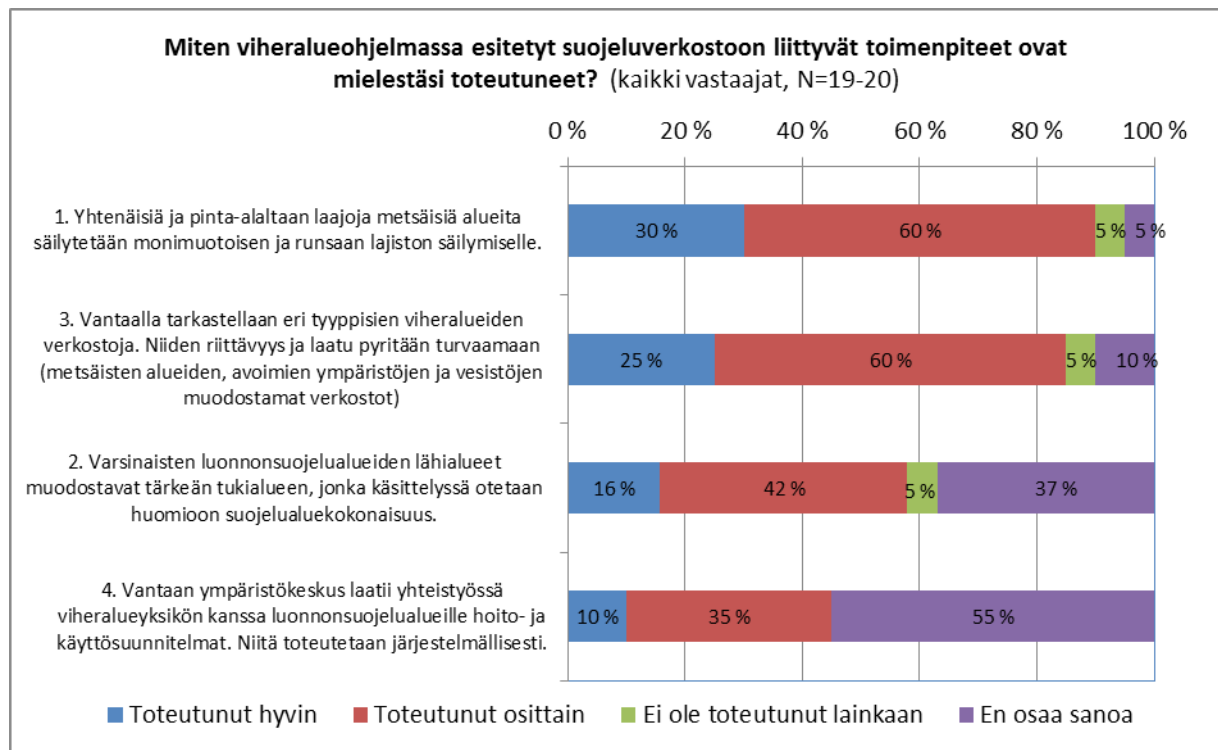
Toimenpiteet kaavoituksen yhteydessä (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 1. Vantaalla on kattava ja yhtenäinen viheralueverkosto. Viheralueet edistävät luonnon monimuotoisuutta ja elinvoimaisuutta.

Toimenpiteet suojelualueverkostoon liittyen (kaikki vastaajat)

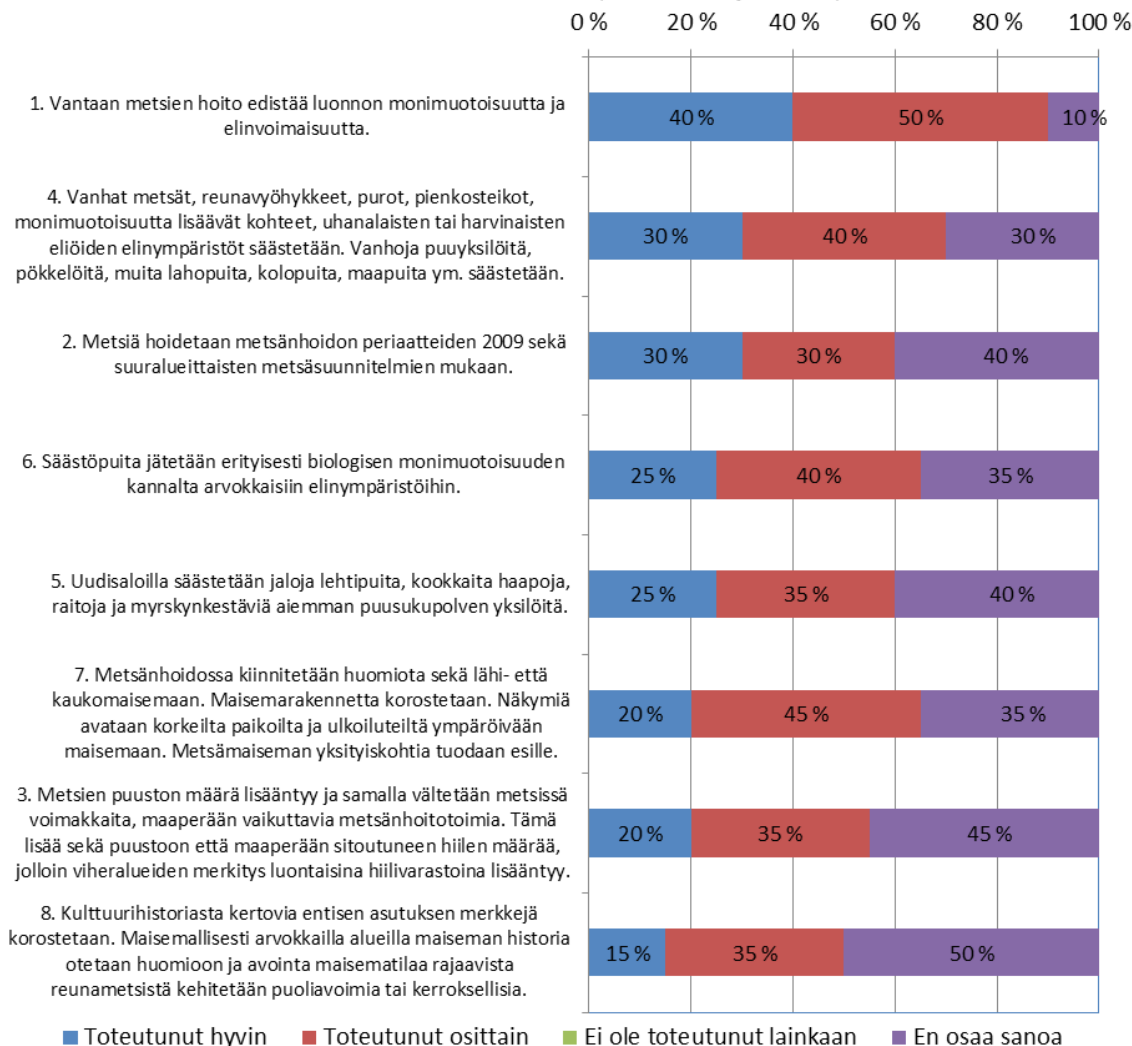


Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 1. Vantaalla on kattava ja yhtenäinen viheralueverkosto. Viheralueet edistävät luonnon monimuotoisuutta ja elinvoimaisuutta.

Toimenpiteet Vantaan metsien hoitoon liittyen (kaikki vastaajat)

Miten viheralueohjelmassa esitetyt Vantaan metsien hoitoon liittyvät toimenpiteet ovat mielestäsi toteutuneet? (kaikki vastaajat, N=20)

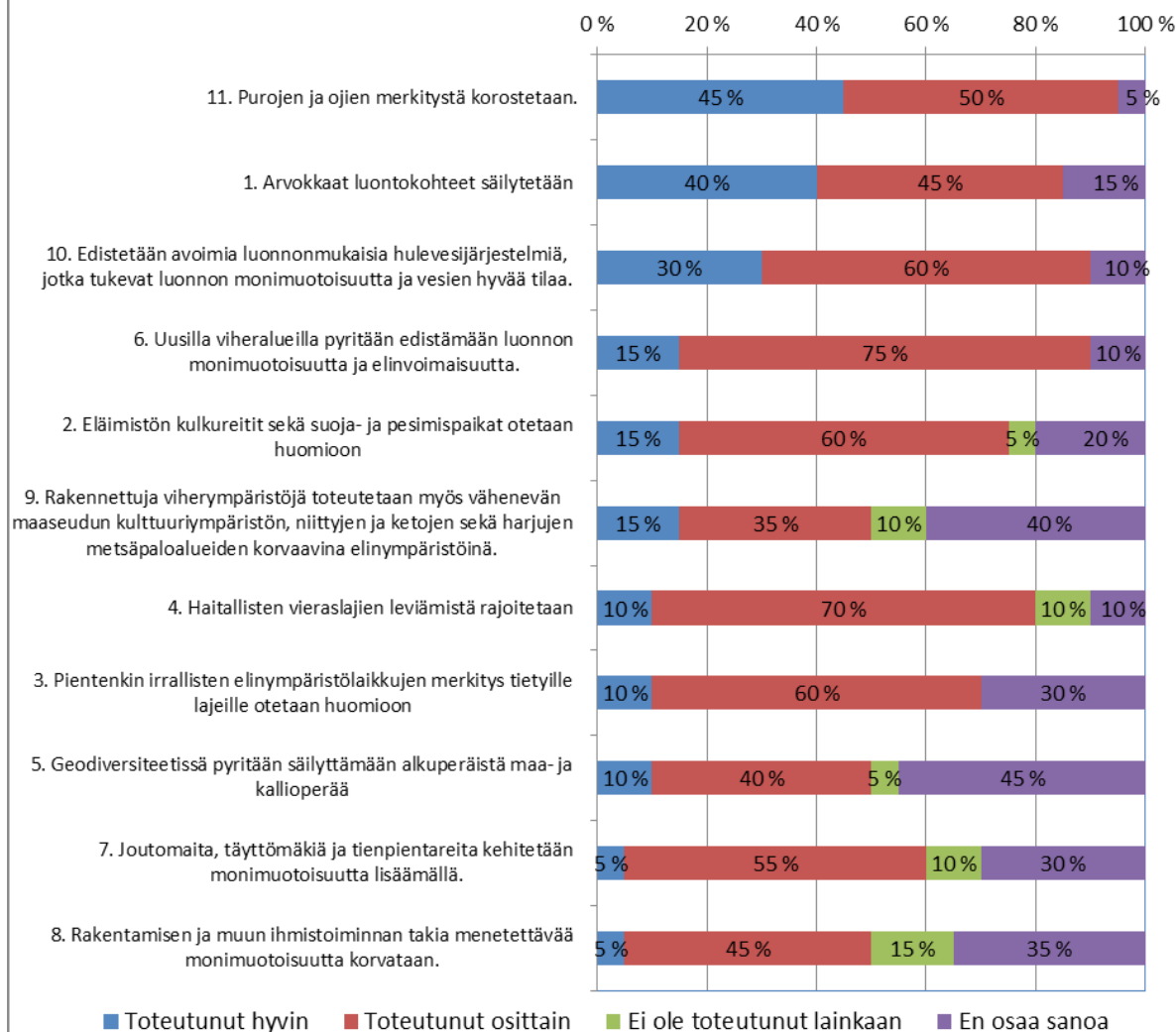


Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 1. Vantaalla on kattava ja yhtenäinen viheralueverkosto. Viheralueet edistävät luonnon monimuotoisuutta ja elinvoimaisuutta.

Muut keskeiset toimenpiteet (kaikki vastaajat)

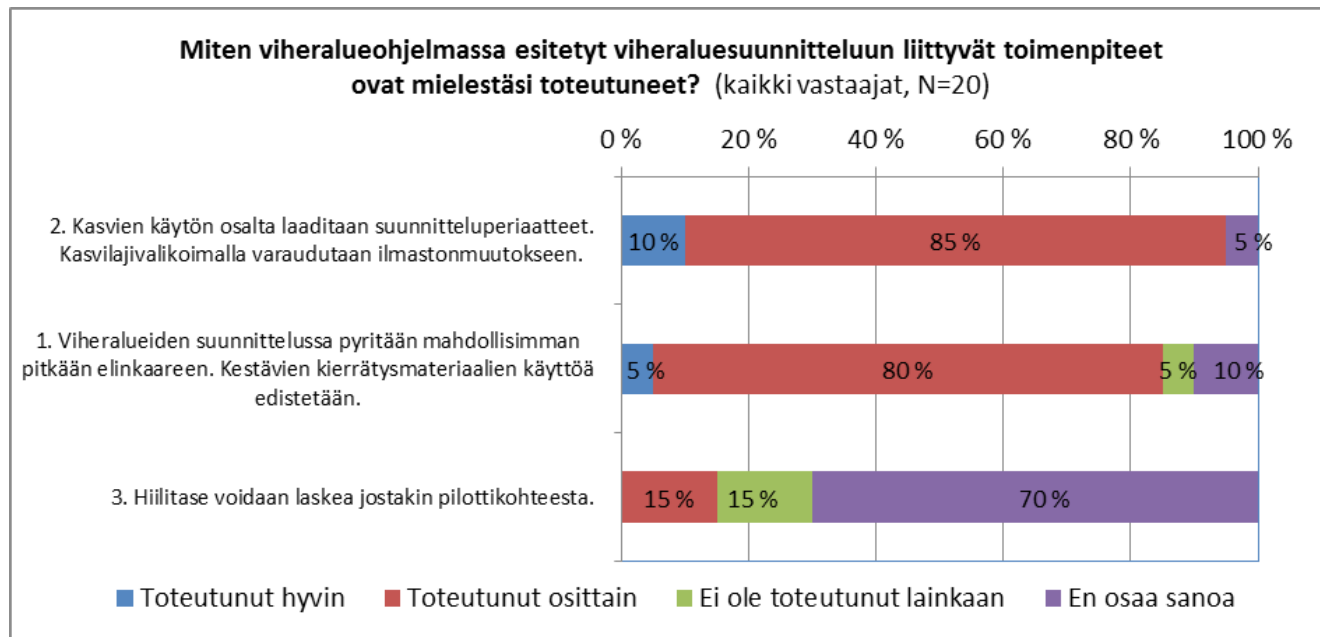
Miten viheralueohjelmassa esitetyt muut keskeiset toimenpiteet ovat mielestäsi toteutuneet? (kaikki vastaajat, N=20)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 2. Viheralueilla sopeudutaan ilmastonmuutokseen.

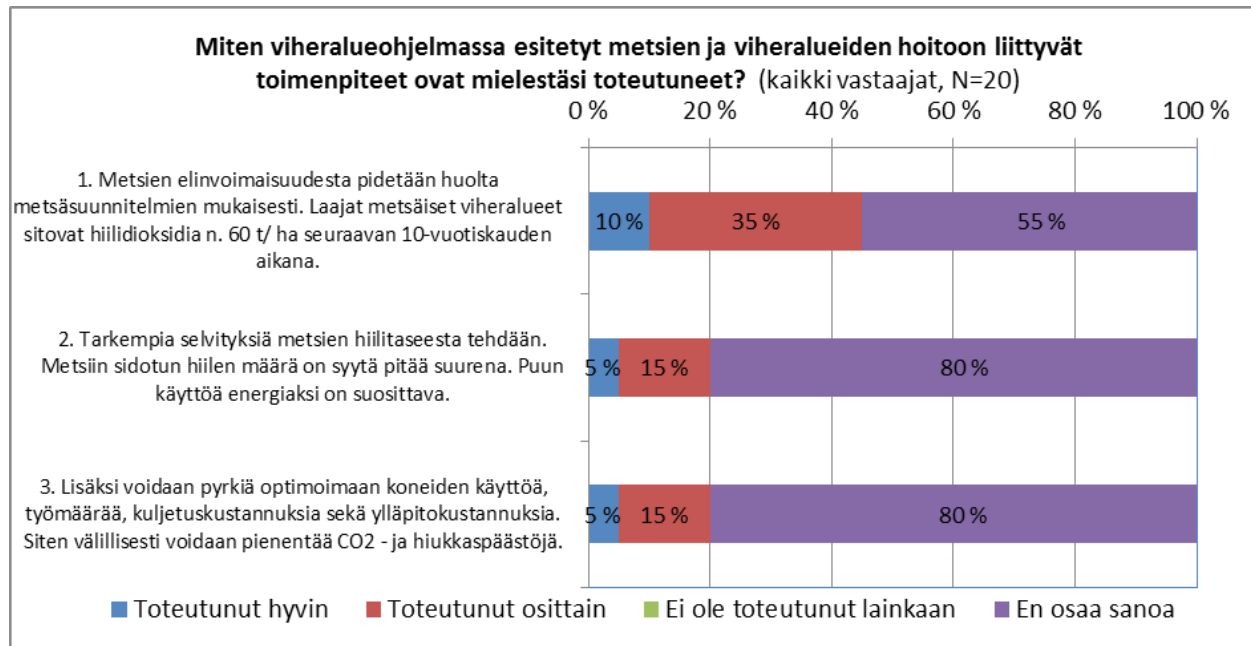
Toimenpiteet viheraluesuunnittelussa (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 2. Viheralueilla sopeudutaan ilmastonmuutokseen.

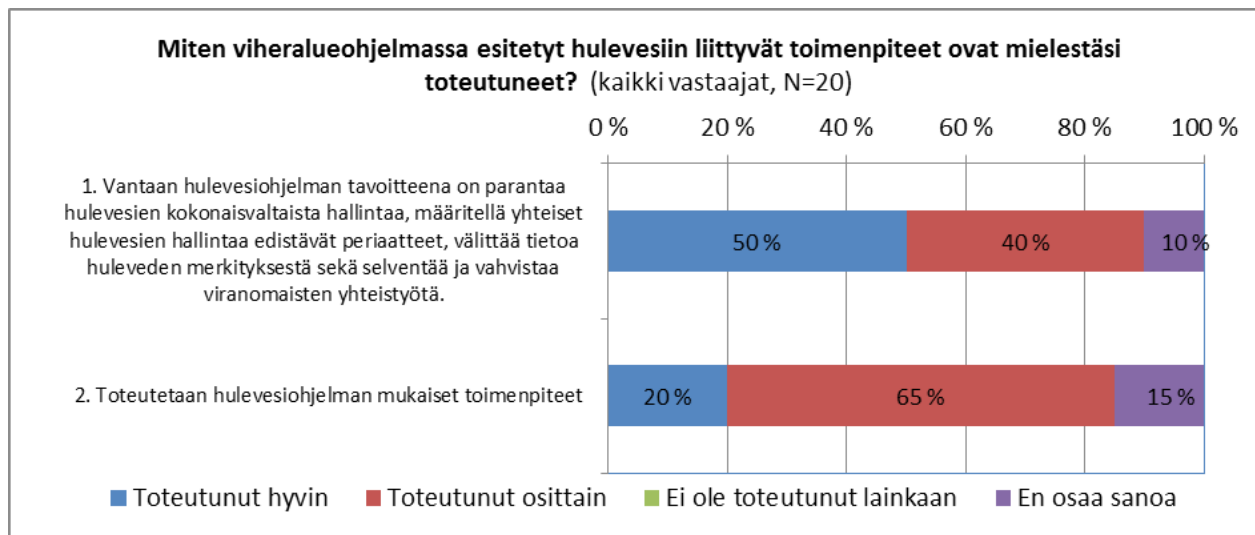
Toimenpiteet metsien ja viheralueiden hoidossa (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 2. Viheralueilla sopeudutaan ilmastonmuutokseen.

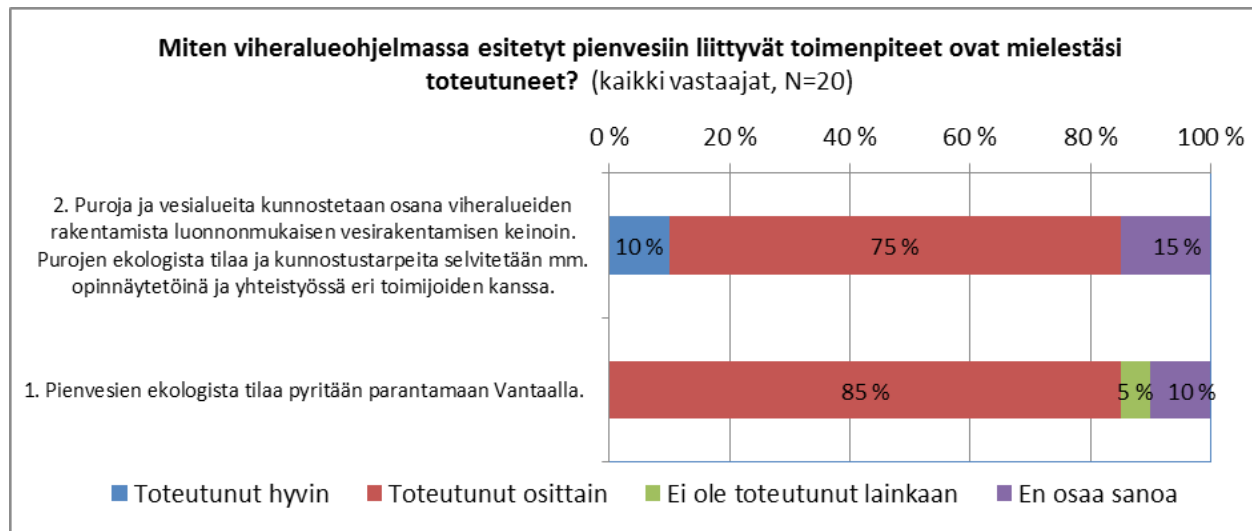
Toimenpiteet hulevesiin liittyen (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 2. Viheralueilla sopeudutaan ilmastonmuutokseen.

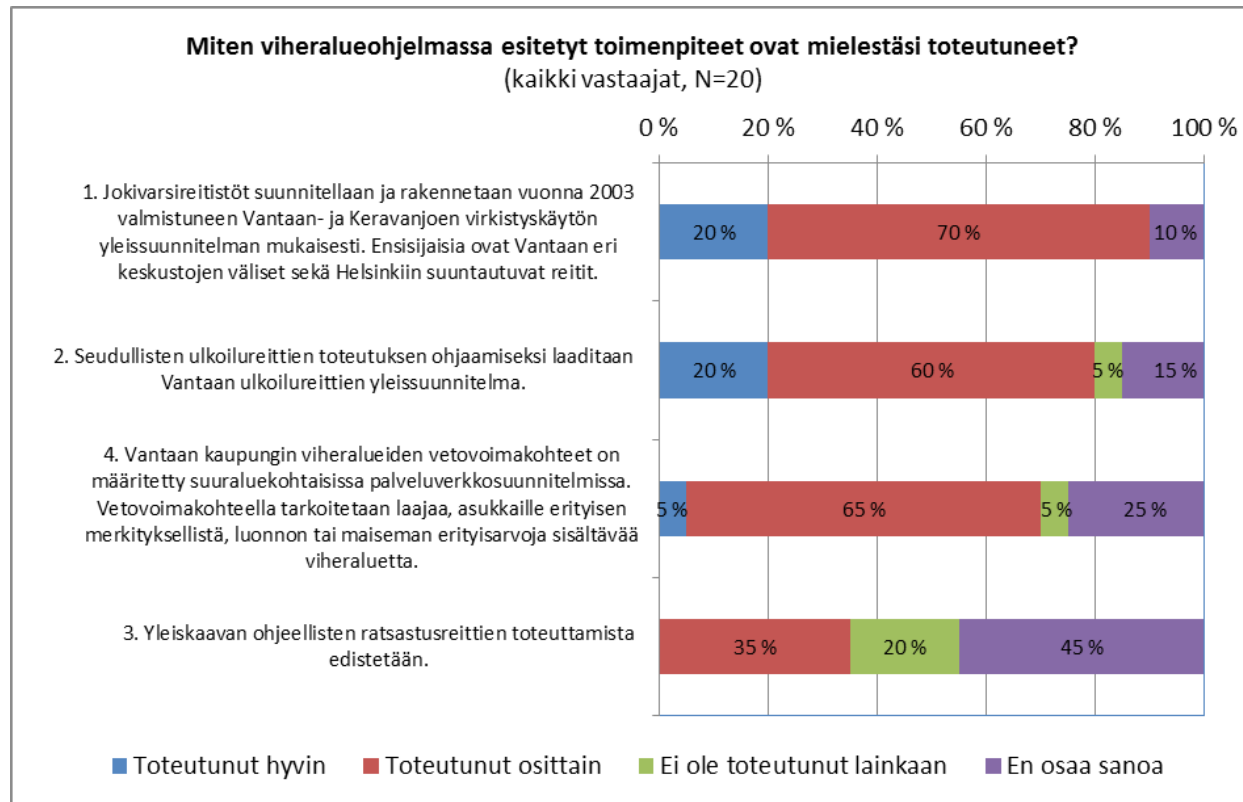
Toimenpiteet pienvesiin liittyen (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 3. Joet, vesistöt ja Vantaan vetovoimakohteet ovat viheralueiden valtteja. Vesistöjen ekologinen tila on hyvä. Viheralueiden reitit muodostavat yhtenäisen kulkuverkoston.

Toimenpiteet (kaikki vastaajat)

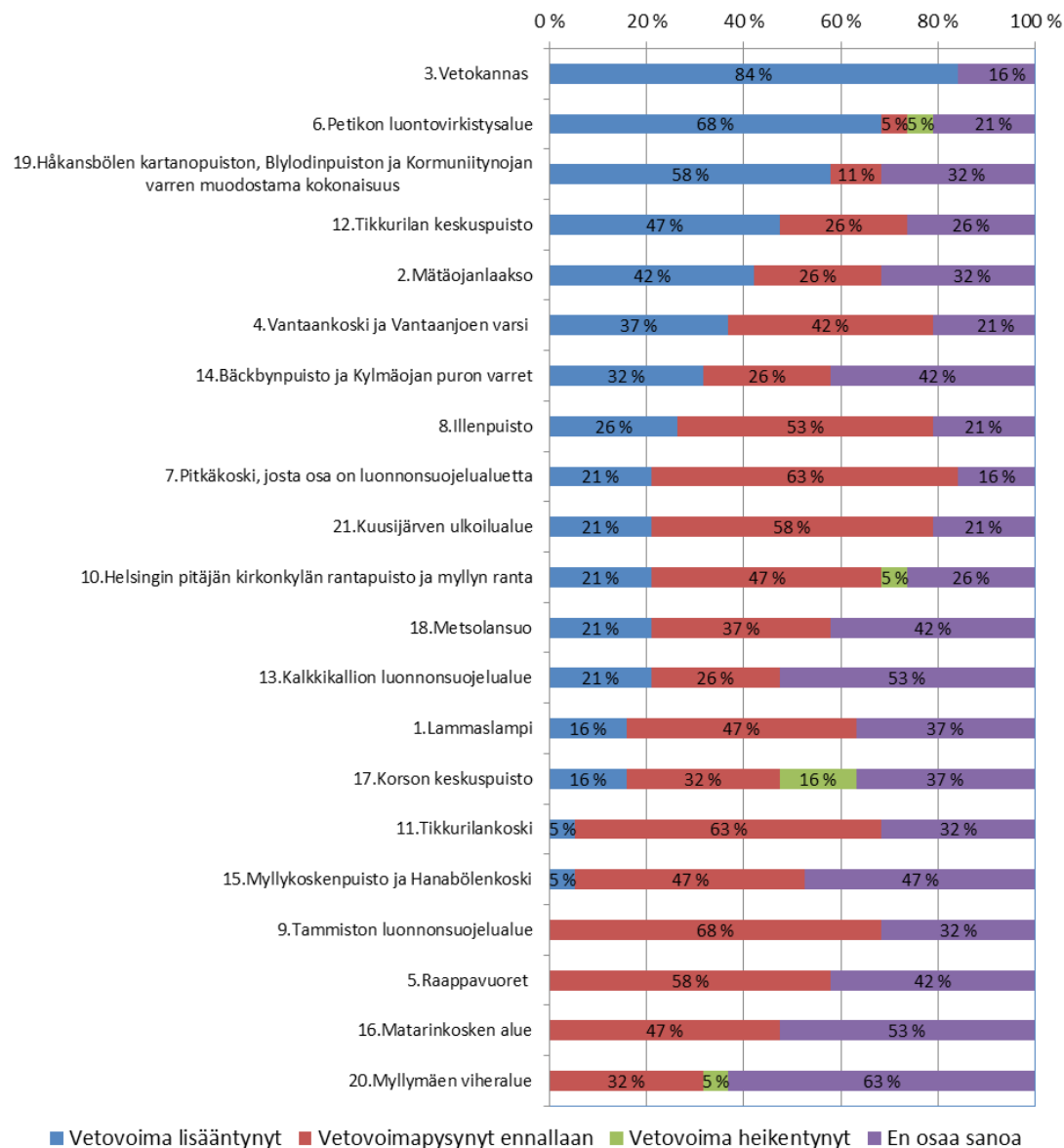


Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 3. Joet, vesistöt ja Vantaan vetovoimakohteet ovat viheralueiden valtteja. Vesistöjen ekologinen tila on hyvä. Viheralueiden reitit muodostavat yhtenäisen kulkuverkoston.

Vetovoimakohteet (kaikki vastaajat)

Miten viheralueohjelmassa esitetyt vetovoimakohteet ovat kehittyneet?
(kaikki vastaajat, N=19)



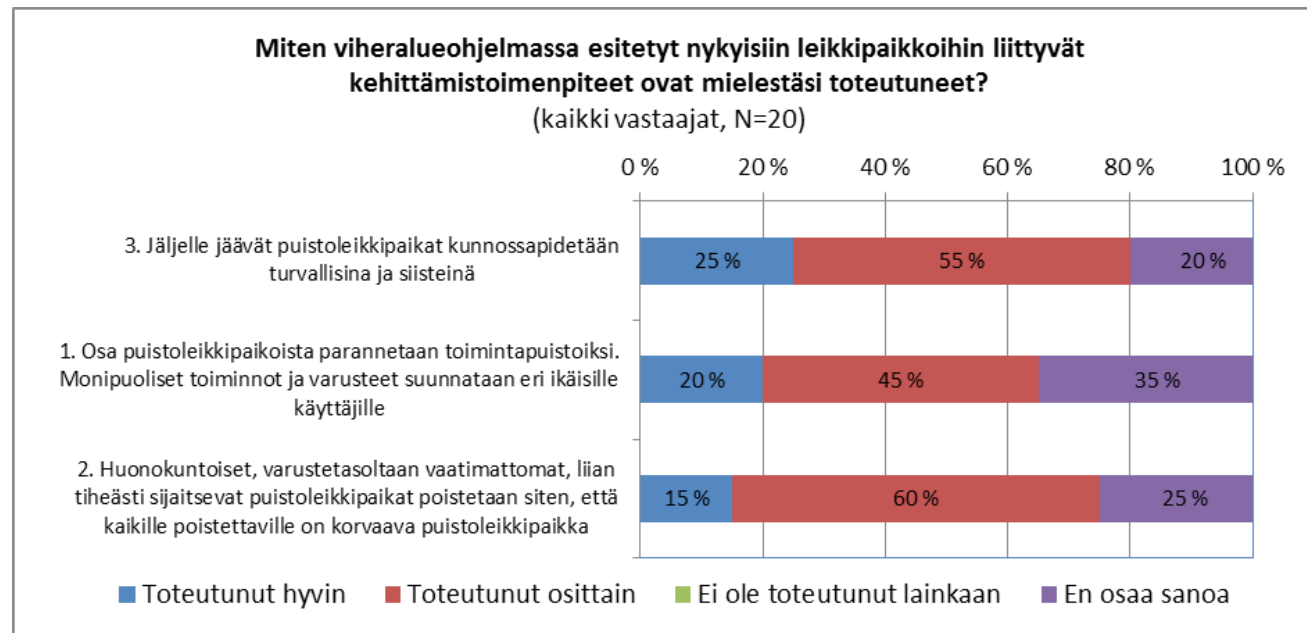
■ Vetovoima lisääntynyt ■ Vetovoimapysynyt ennallaan ■ Vetovoima heikentynyt ■ En osaa sanoa



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 4. Palvelut monipuolistetaan

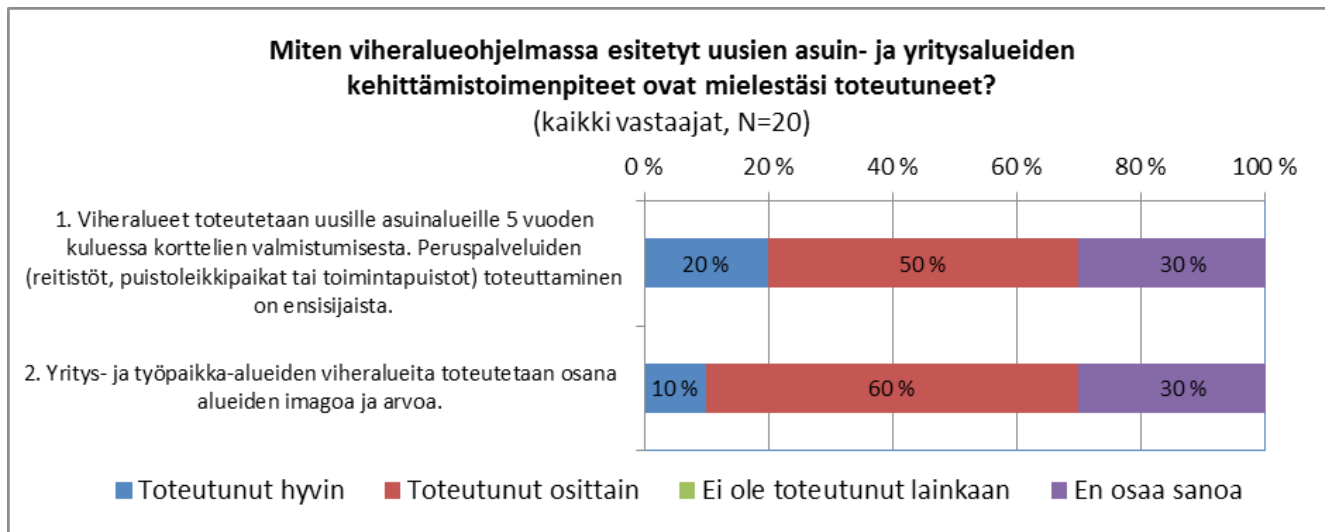
Toimenpiteet nykyisiin leikkipaikkoihin liittyen (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 4. Palvelut monipuolistetaan

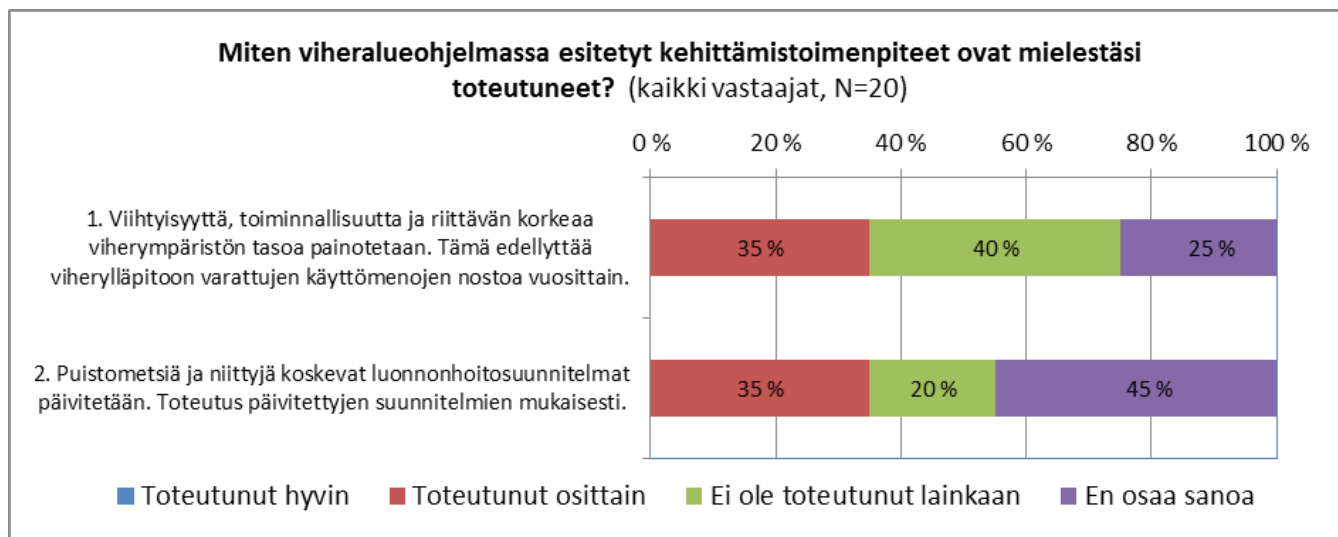
Toimenpiteet uusilla asuin- ja yritysalueilla (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 5. Viherympäristö on roskaton ja turvallinen. Viihtyisyyttä pyritään parantamaan.

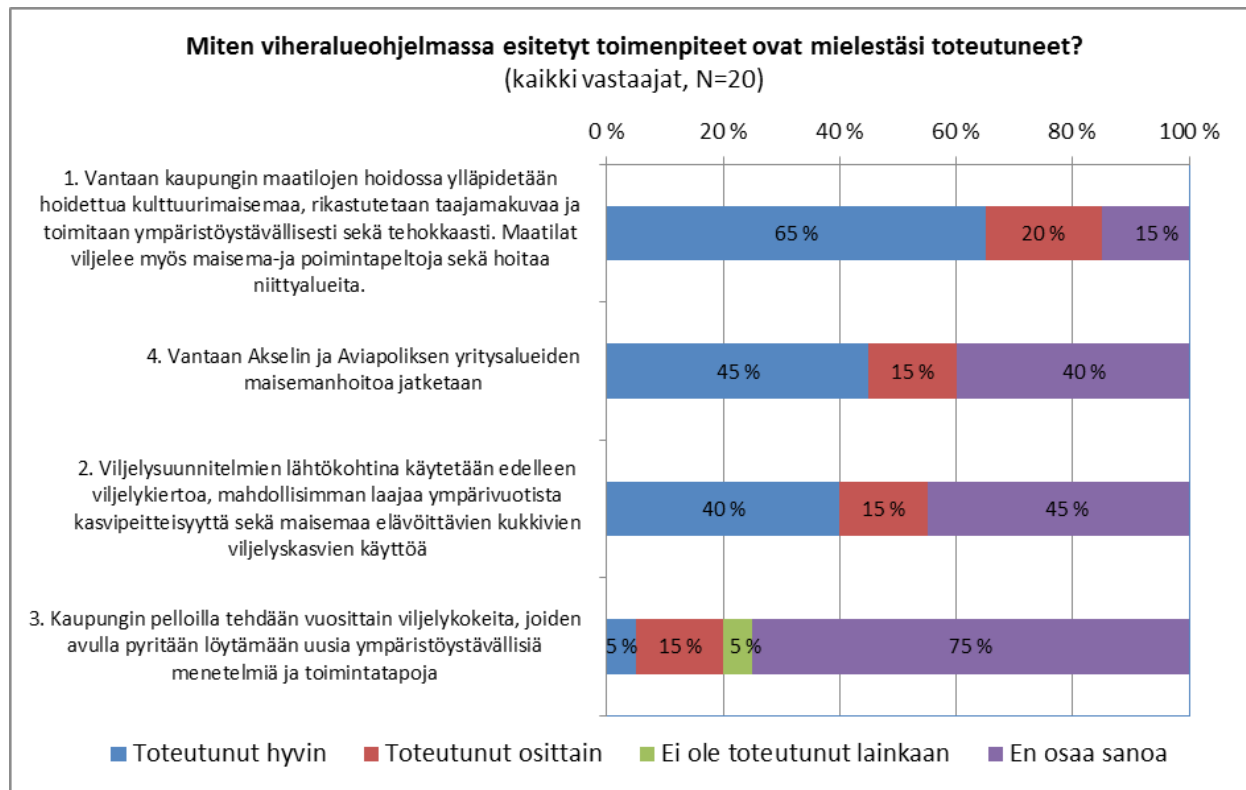
Toimenpiteet (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 6. Avoimet kulttuurimaisemat hoidetaan avoimina

Toimenpiteet (kaikki vastaajat)



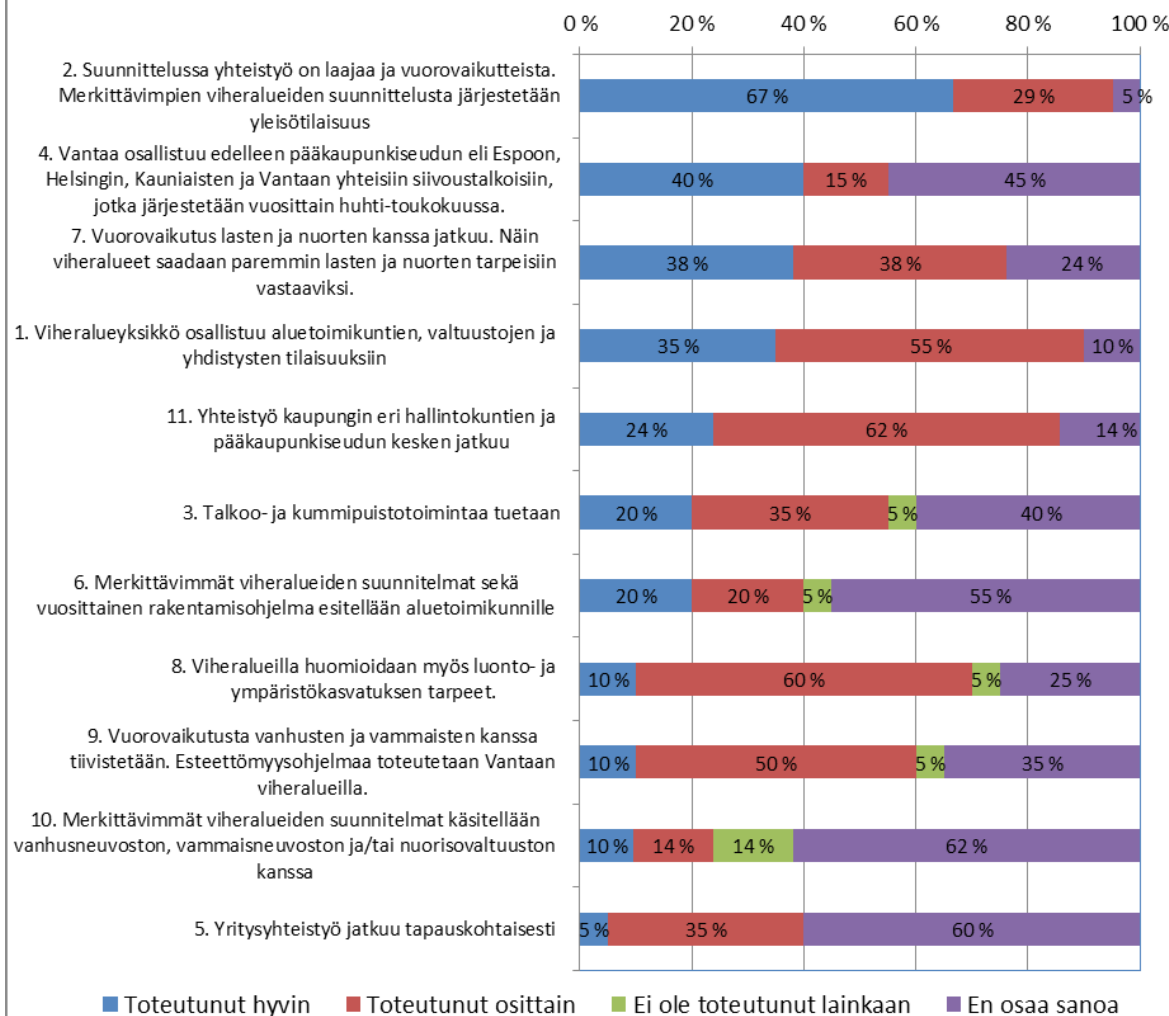
Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 7. Eri-ikäisten asukkaiden, sidosryhmien ja viranomaisten kanssa tehdään järjestelmällistä ja jatkuvaa yhteistyötä. Viheralueista tiedotetaan.

Vuorovaikutustoimenpiteet (kaikki vastaajat)

Miten viheralueohjelmassa esitetyt vuorovaikutukseen liittyvät kehittämistoimenpiteet ovat mielestäsi toteutuneet?

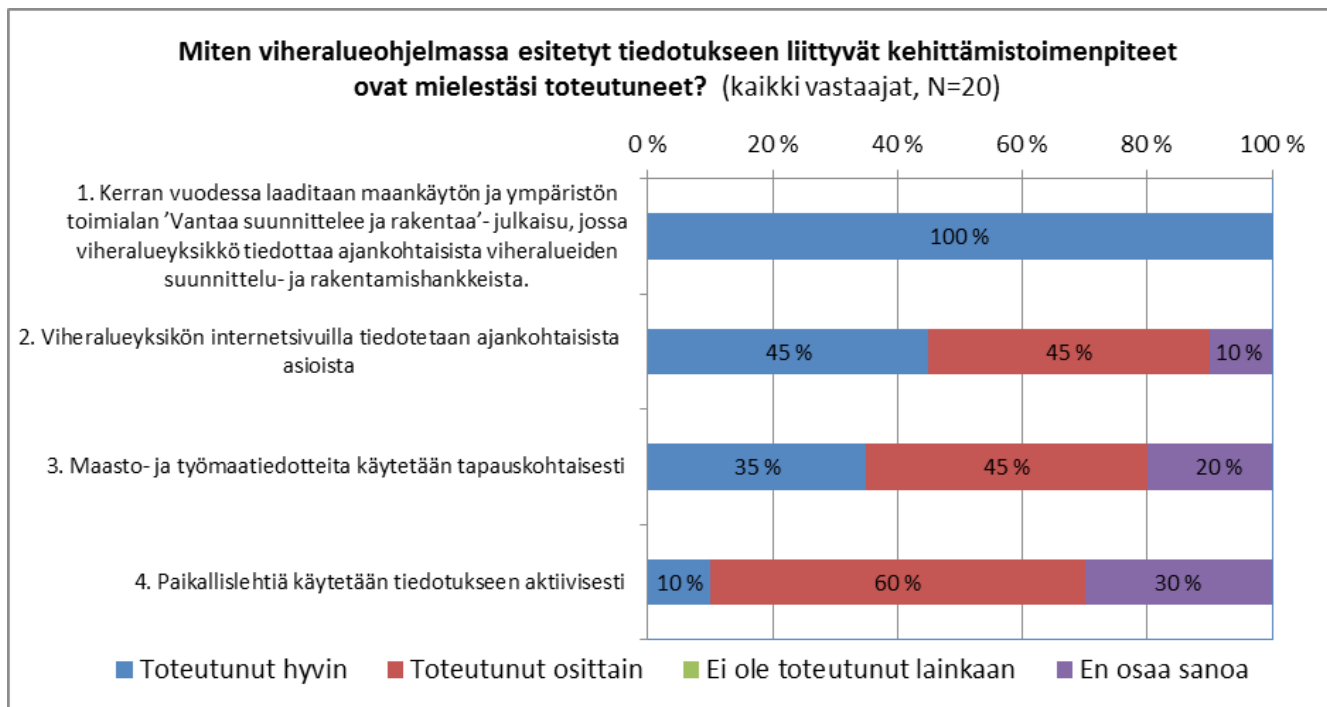
(kaikki vastaajat, N=20-21)



Seurantakysely, yhteenveto

Tavoite 7. Eri-ikäisten asukkaiden, sidosryhmien ja viranomaisten kanssa tehdään järjestelmällistä ja jatkuvaa yhteistyötä. Viheralueista tiedotetaan.

Tiedotustoimenpiteet (kaikki vastaajat)



Seurantakysely, yhteenveto

ARVIOT KOKO VIHERALUEOHJELMASTA

- **Ovatko viheralueohjelmassa esitetyt tavoitteet mielestäsi riittävän konkreettisia?**

- Kyllä 19 vastaajaa
- Ei 0 vastaajaa

- **Muut viheralueohjelmaan liittyvät kommentit?**

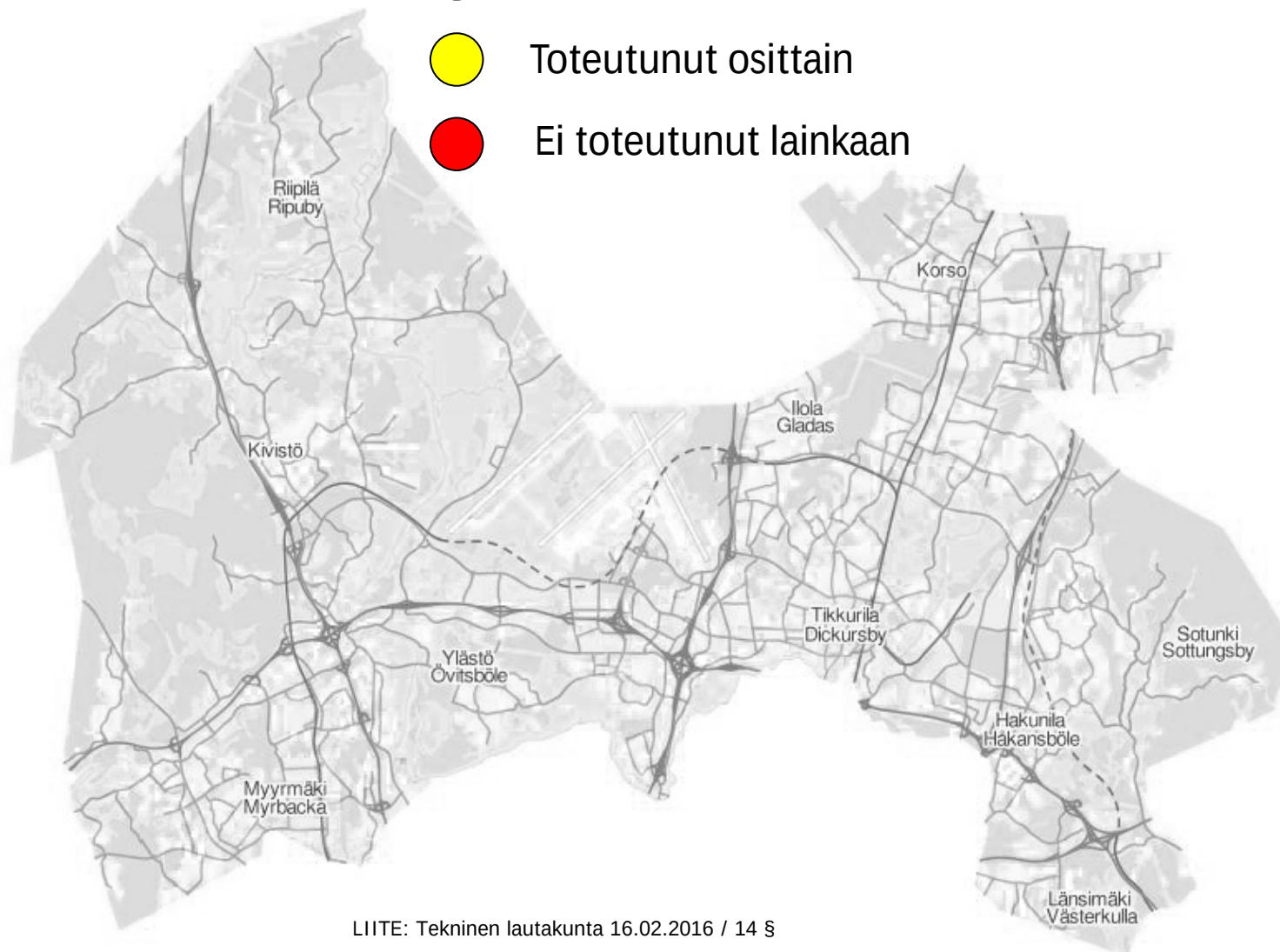
- Pitää vain aina muistaa ottaa viheralueohjelma esille...
- Viheralueohjelma pitää kehittämissankkeet edes jonkinlaisessa järjestyksessä. Suuria poliittisia kiilaamisia ei ole tapahtunut. Loppukaudella viheralueohjelmaan vaikuttaa mm. kaupungin uusi elinvoimaohjelma ja arkkitehtuuripoliittinen ohjelma. Sipoonkorven kansallispuiston olemassaolo on myös loppukauden tärkeä elementti.
- Viheralueohjelman liitteenä voisi olla henkilökunnalle suunnattu osio, jossa olisi jotain perusteita sille, miksi jollekin alueelle on suunniteltu esim. koirapuisto tai uusi leikkipaikka ja joltain toiselta alueelta se poistetaan. Jos henkilöstö vaihtuu, olisi jotain tietoa ajatuksista ohjelman takana.
- Viheralueohjelma on kattava paketti, näkökulma aika työohjelmakohtainen. Suunnitelmien sisältöjä voisi avata.
- Liian pitkä kysely!

VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKOSUUNNITELMA 2011-2020

Toteutumistilanne 31.12.2015

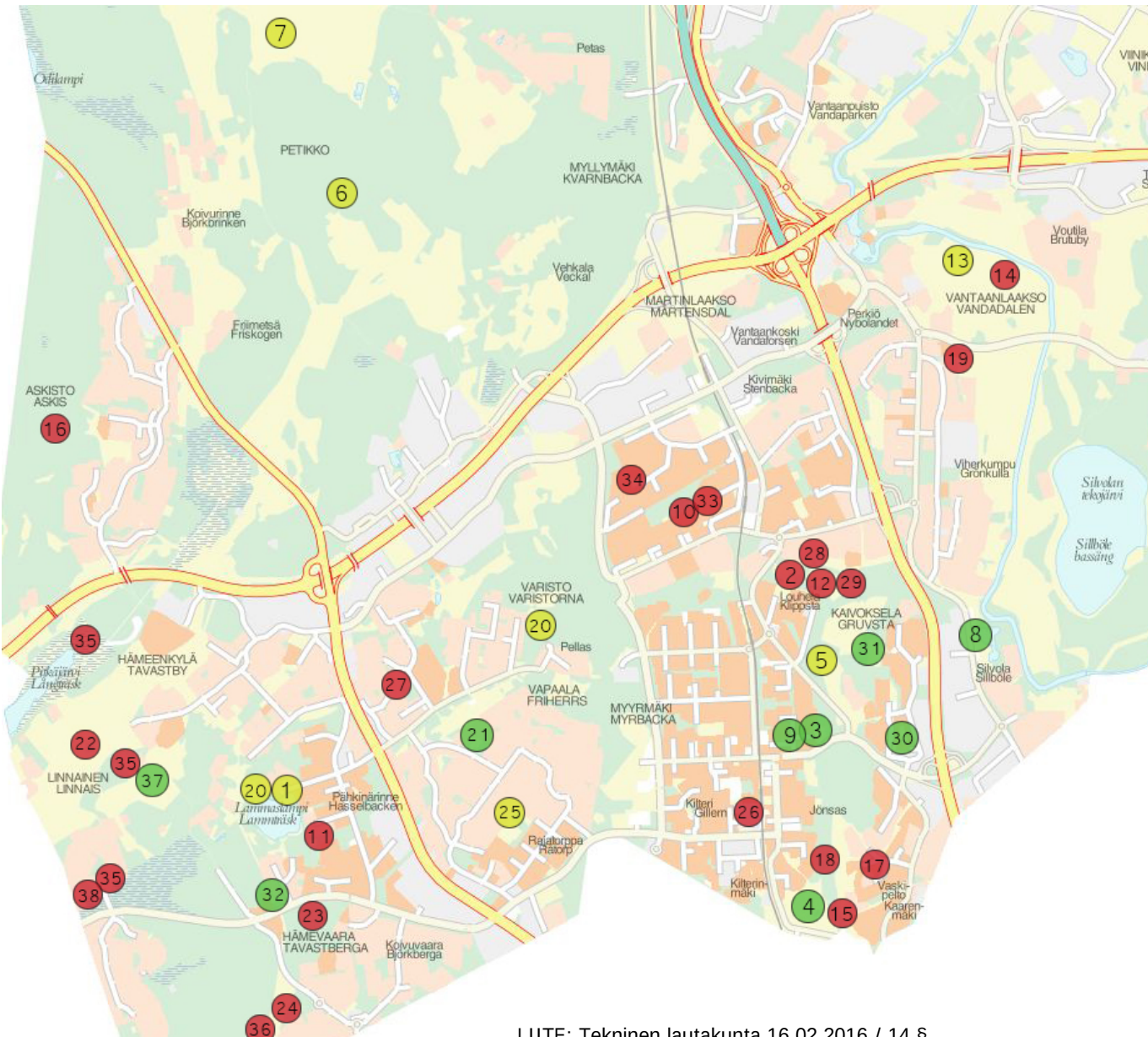
Karttamerkinnot

-  Toteutunut hyvin
-  Toteutunut osittain
-  Ei toteutunut lainkaan



VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKOSUUNNITELMA 2011-2020 / Myyrmäki

Toteutumistilanne 31.12.2015



VETOVOIMAKOhteet

1. Lammaslampi: laiturit, leikkialue, koirapuisto
2. Jokiuomanpuisto: puistoleikkipaikka
3. Ojahaanpuisto: puistoleikkipaikka
4. Mätäjanlaakson eteläosa: toimintapuisto
5. Mätäjanlaakso: ulkoilureittejä, pitkospuita
6. Petikko: luontovirkistysalue
7. Petikko: Pitkäsuon täyttömäki
8. Vetokannas: uimapaikka, skeittipuisto, rantalentopallokentät, kuntoilupaikka, puistoleikkipaikka

TOIMINTAPUISTOT

9. Ojahaanpuisto: pelikenttä, leikkipaikka
10. Laajavuorenpuisto: toimintapuisto
11. Lammaslampi: toimintapuisto
12. Jokiuomanpuisto: toimintapuisto

REITIT

13. Myyrmäen suuralue: reittiosuusia
14. Vantaanlaakso: jokivarsireittiosuus
15. Kaivoksela 3B: ulkoilureitti
16. Askisto: ulkoilureitit

MUITA TOTEUTETTAVIA PALVELUJA

17. Aapraminpuisto: puistoleikkipaikka
18. Löydöspuisto: hulevesirakenteita
19. Nybackanpuisto: reitistö
20. Mätäjanlaakson eteläosa: koirapuistoja
21. Vapaalanaukea: puistoleikkipaikka
22. Pohjois-Linnainen: puistoleikkipaikka
23. Pöllökallio: viheralue
24. Viikatepuisto
25. Sahapuisto
26. Myyrmäen keskustapuisto

POISTUVAT PALVELUT

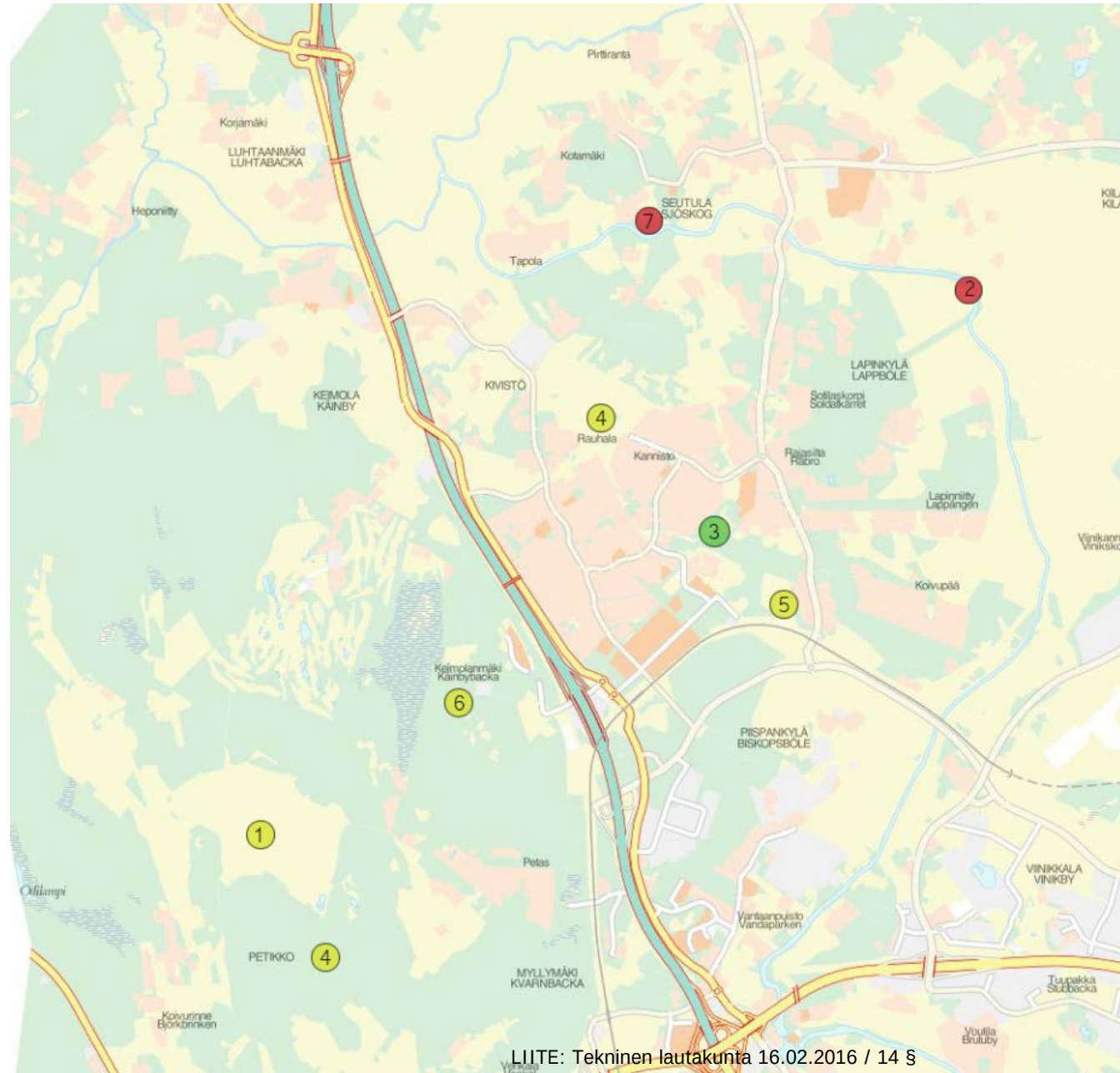
27. Haasiapuisto: puistoleikkipaikka
28. Jokiuomanpuisto: puistoleikkipaikka
29. Jokiuomanpuisto/Eräkuja: puistoleikkipaikka
30. Kaivokselantie: puistoleikkipaikka
31. Koulupuisto: puistoleikkipaikka
32. Lammaspuisto

MUITA SELVITETTÄVIÄ KOhteita

33. Tuomelan tammimetsä, Pitkäjärvi, Linnaisten kaivokset
34. Väylä Hämevaarasta Leppävaaraan
35. Pähkinärinne 4 –kaava
36. Linnaisten kaivosalueen siistiminen

VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKOSUUNNITELMA 2011-2020 / Kivistö

Toteutumistilanne 31.12.2015



VETOVOIMAKOhteet

1. Petikon luontovirkistysaluetta toteutetaan vaiheittain. Ensin rakennetaan eteläosan sisääntuloalue. Kehittämisen pääpaino on reitistön rakentamisessa, maisemanhoidossa ja Pitkäsuon täyttömaän viimeistelyssä.
2. Vantaanjoen varren reittiä välillä Vantaankoski-Katrineberg toteutetaan vaiheittain.

TOIMINTAPUISTOT

3. Kenraalinpuistoon rakennetaan uusi, monipuolinen toimintapuisto.

REITIT

4. Kivistössä ja Petikossa jatketaan reittien rakentamista.

MUITA TOTEUTETTAVIA PALVELUJA

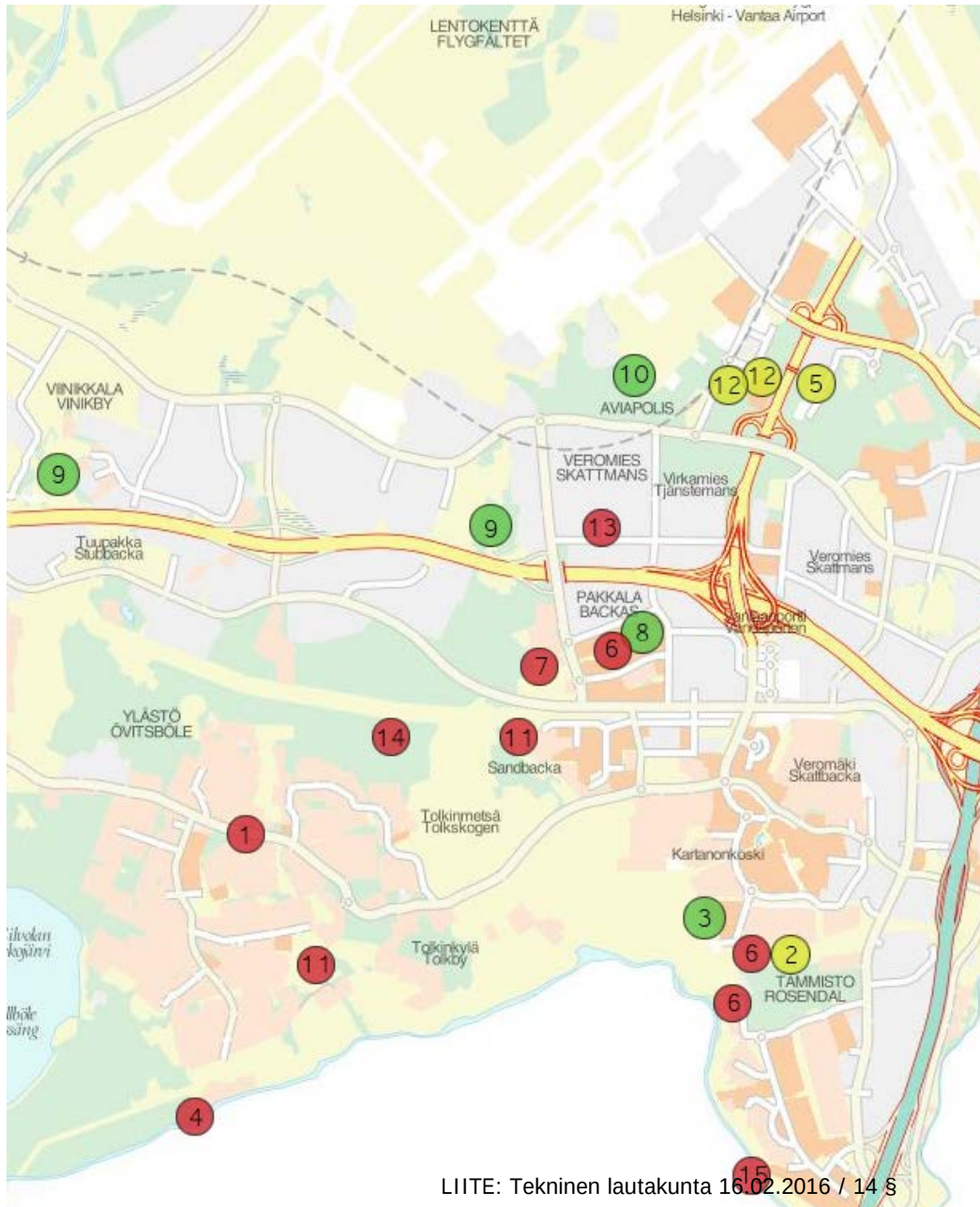
5. Marja-Vantaan keskustan viheralueille sijoittuvat hulevesialtaat.

MUITA SELVITETTÄVIÄ KOHTEITA

6. Keimonlanmäen viheralueet
7. Königstedtin alueelle esitetty ulkoilureitti

VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKOSUUNNITELMA 2011-2020 / Aviapolis

Toteutumistilanne 31.12.2015



TOIMINTAPUISTOT

1. Vanhapiiston ja Mustikkasuon viheraluekokonaisuus kehitetään toimintapuistoksi

REITIT

2. Tilkunpellon pääulkolureittiyhteys
3. Pakkalan promenadin puukujanteen uudistaminen
4. Joenvarsireittinä toimiva seudullinen ulkolureittiyhteys välillä Pitkäkoski-Pakkala
5. Veromiehen itä-länsisuuntainen pääulkolureittiyhteys
6. Krakanojan varren reittejä kehitetään kattavamaksi Tilkunpellolla, Tilkuntien eteläpuolella sekä Antaksenpuistossa

MUITA TOTEUTETTAVIA PALVELUJA

7. Pakkalan Antaksenrannan puiston rakentaminen (senioripiste ja puistokenttä)
8. Pakkalan Antaksenpuistoon rakennetaan uusi puistoleikkipaikka
9. Viinikkalan Osumapuistossa ja Vasamapuistossa toteutetaan reittejä ja hulevesien luonnonmukaista hallintaa
10. Aviapoliksen maisemanhoito jatkuu
11. Uusi koirapuisto Ylästön Isonmännynpuistoon ja Sandbackaan
12. Karhumäen kallion ja Tiiranpuiston rakentaminen

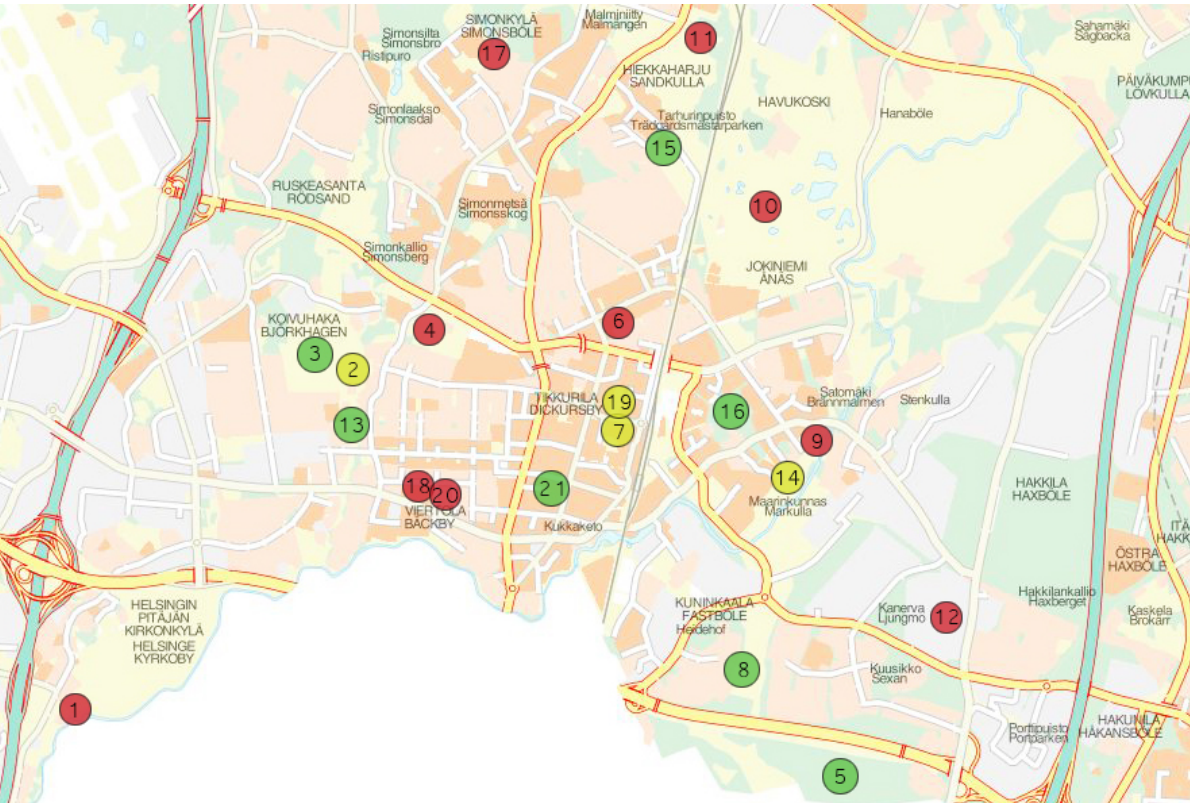
MUITA SELVITETTÄVIÄ HANKKEITA

13. Business Village –alueen viheralueen toteuttaminen
14. Mustikkasuonmäen luonnonsuojelun alueen hoito- ja käyttösuunnitelman laatiminen ympäristökeskuksen kanssa
15. Laituri- ja kanootinlaskupaikkojen toteuttaminen Tammistoon Vantaanjoelle

VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKOSUUNNITELMA 2011-2020 /

Tikkurila

Toteutumistilanne 31.12.2015



VETOVOIMAKOhteet

1. Helsingin pitäjän kirkonkylän Myllyrantaa kehitetään osana Keravanjoen varren puistokokonaisuutta yhteistyössä Tilakeskuksen kanssa.
2. Tikkurilan keskuspuistosta (Kylmäoja), ulkoilureittejä.
3. Koisojen lumenvastaaottoalueen rakentamisen yhteydessä toteutetaan myös hulevesialtaita ja viljelymaisemalle uusi reunavyöhyke.
4. Tikkurilan urheilupuiston viereen nuoriso- ja liikennepuisto sekä peli- ja leikkialueet.
5. Kalkkikallion luonnonsuojelualueella kunnostetaan olemassa olevia ja rakennetaan uusia reittejä.

ERIKOISPUISTOT

6. Tikkurilan keskustan tuntumaan erikoispuisto, Pursupuisto, joka on esteettömyyden perustason mukainen. Puiston lähettävillä on senioreille suunnattuja palveluita sekä asumista.

TOIMINTAPUISTOT

7. Tikkurilan keskustaan rakennetaan uusi toimintapuisto, Tikkurilanpuisto, joka tarjoaa toimintamahdollisuuksia kaiken ikäisille.

REITIT

8. Heidehofiin toteutetaan seudullinen pohjois-eteläsuuntainen ulkoilureittiyhteys
9. Keravanjoen rannan jokivarsireitti välille Sahamäenpuisto – Muinaispuisto
10. Rekolanojan varren reittejä Jokiniemessä täydennetään.
11. Hiekkaharju 5:n uusi itä-länsi-suuntainen pääulkoilureittiosuus
12. Useita yritysviheralueisiin liittyviä lyhyempiä pääulkoilureittiyhteyksiä mm. Hakkilan alueella

MUITA TOTEUTETTAVIA PALVELUJA

13. Matonpesupaikka Puutarharantaan.
14. Koirapuisto Maarinkunnaalle.
15. Puistoleikkipaikka Hiekkaharjun Sipulipuistoon.
16. Winterinmäen reittien valaiseminen.

MUITA SELVITETTÄVIÄ KOhteITA

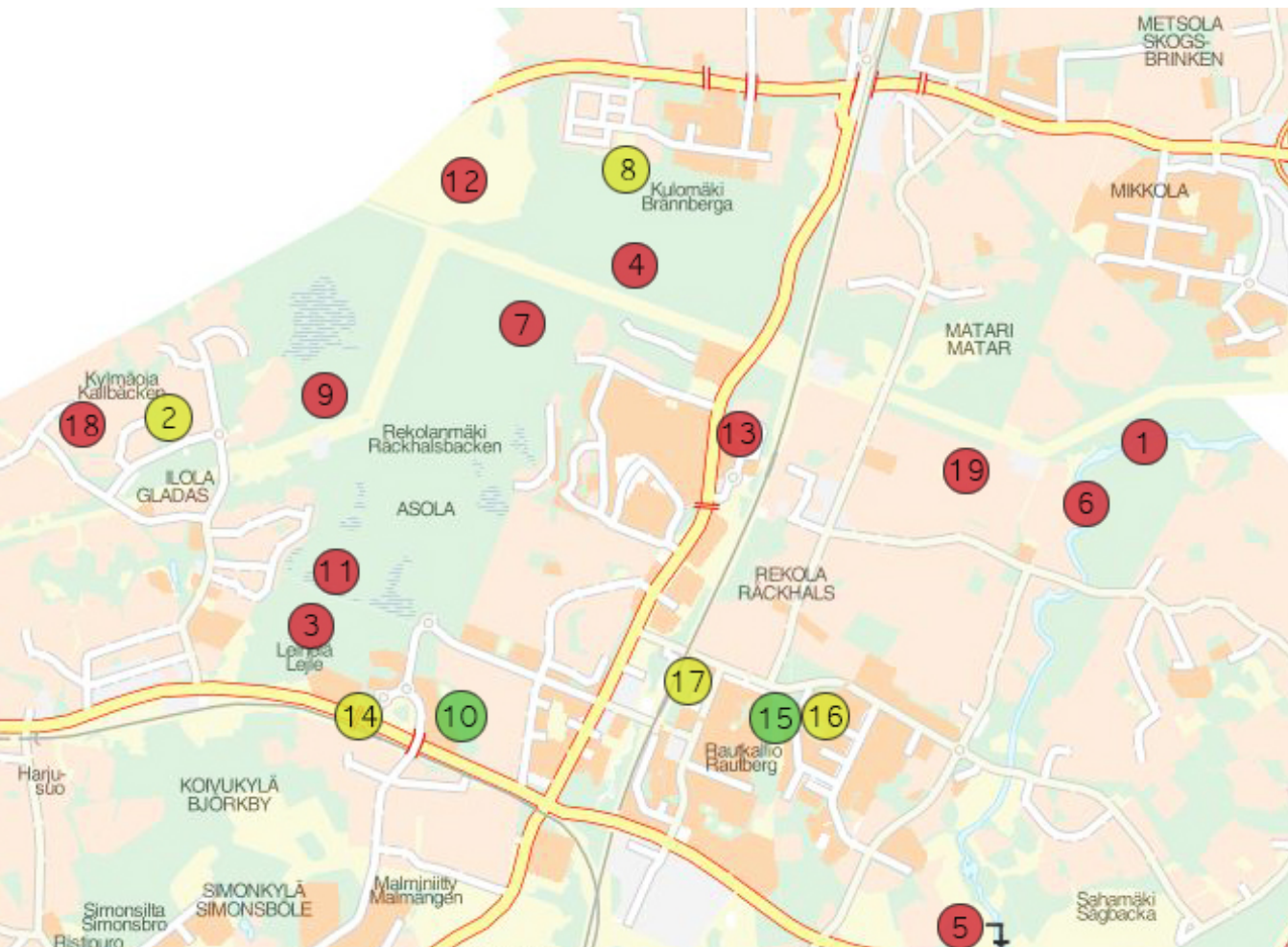
17. Muita selvitettäviä hankkeita on Hiirilampien parantaminen
18. Liljapuiston kehittäminen eri-ikäisten kuntoilupuistoksi

POISTUVAT PALVELUT

19. Keskuspuiston puistoleikkipaikka
20. Pienikokoisen Liljapuiston puistoleikkipaikka
21. Pieni Krassipuiston puistoleikkipaikka

VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKOSUUNNITELMA 2011-2020 / Koivukylä

Toteutumistilanne 31.12.2015



VETOVOIMAKOHOTEET

1. Matarinkosken reittejä toteutetaan

TOIMINTAPUISTOT

2. Ilolan Taikapuiston sekä Satupuiston ulkoilureittejä toteutetaan
3. Leinelän Epinkoskenpuistoon rakennetaan toimintapuisto ja reittiyhteydet
4. ELMO:n tuleva liikunta- ja perhepuisto tulee palvelemaan toimintapuistona.

REITIT

5. Joensvareitejä sekä Keravanjoen varteen että Rekolanojan varteen Koivukylän alueen eteläosaan.
6. Joukontien silta toteutetaan.
7. ELMO:n urheilupuistosta etelään johtava pohjois-eteläsuuntainen pääulkoilureittiyhteys.
8. Kulomäen itä-länsisuuntainen pääulkoilureitti
9. Satupuiston ulkoilureitti Tikurilan keskuspuistoon ja Kylmäojankorven luonnonsuojelualueelle.

MUITA TOTEUTETTAVIA PALVELUJA

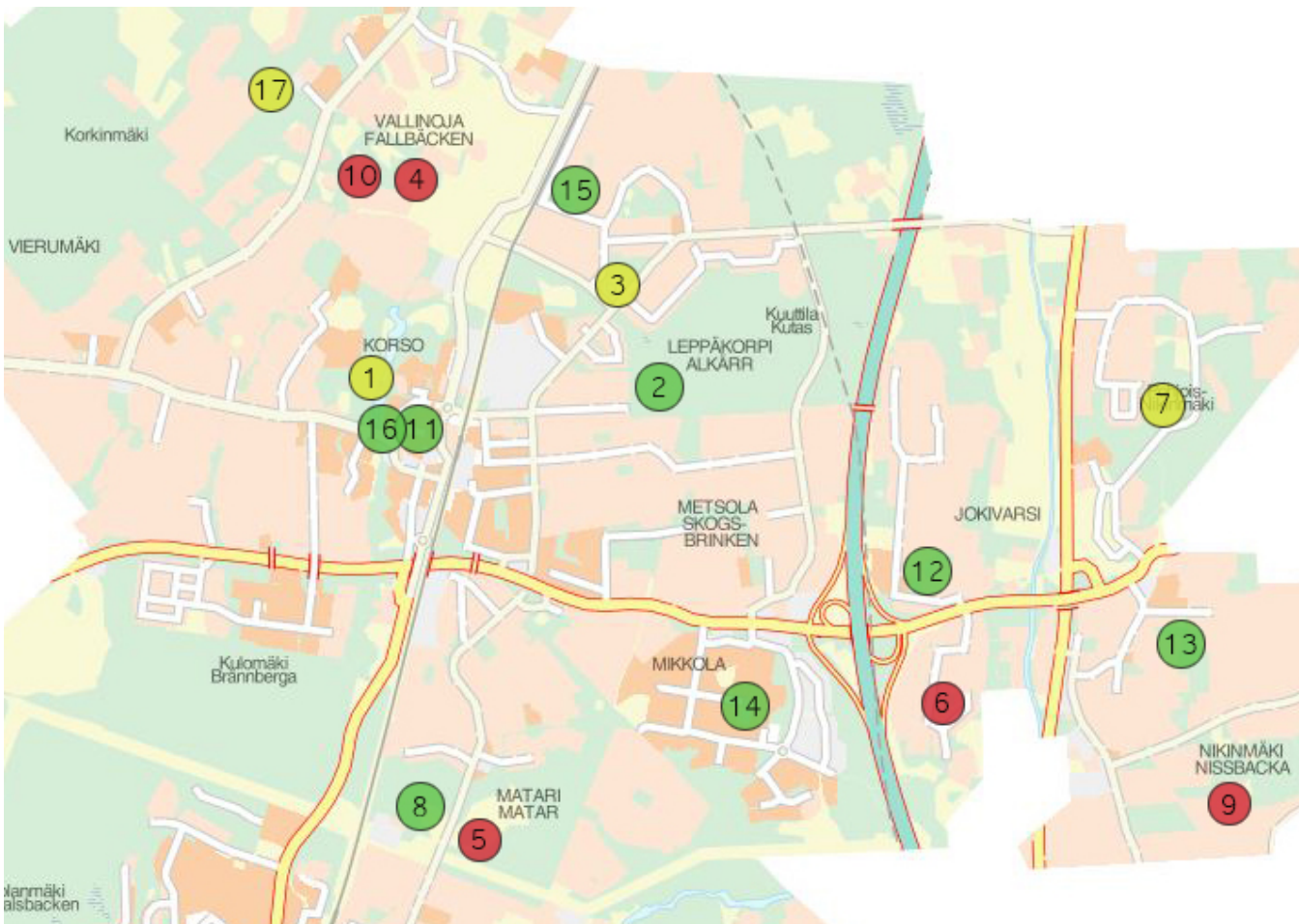
10. Leinelän alueella toteutetaan Metsänhengen puisto
11. Leinelään tullaan rakentamaan lisäksi Koivutai-paleen hulevesipainanne
12. Kulokukkula (VU-alue) tullaan viimeistelemään Viheralueyksikön ja Liikuntapalvelujen yhteistyöhankkeena
13. Ulrikanpuiston asuinalueella toteutetaan Kehtopuisto
14. Kehärataan liittyvät EV-alueet toteutetaan kauden 2011-2020 lopulla Leinelän alueella. EV-alueelle sijoittuu myös pääulkoilureitti.

POISTUVAT PALVELUT

15. Rautkallion puistoleikkipaikka
16. Rastimäen leikkialue
17. Hakopuiston puistoleikkipaikka
18. Ilolan Notkopuisto
19. Rekolan urheilupuiston UP-alueella sijaitseva puistoleikkipaikka

VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKKOSUUNNITELMA 2011-2020 / Korso

Toteutumistilanne 31.12.2015



VETOVOIMAKOhteet

1. Korson keskuspuisto perusparannetaan.
2. Metsolansuon alueen toteutus jatkuu.

ERIKOISPUISTOT

3. Leppäkorven maaumalan ympäristö viimeistellään

TOIMINTAPUISTOT

4. Vallinojan alueelle toteutetaan toimintapuisto tai puistoleikkipaikka.

MUITA TOTEUTETTAVIA PALVELUJA

5. Matarin täyttömäen viimeistely
6. Etanapuiston yhteyteen uusi seudullinen ulkoilureittiyhteys
7. Nikinmäen Siimapuistoon toteutetaan reittejä ja puiston pohjoisosa kunnostetaan.
8. Matarin täyttömäen lähistölle koirapuisto
9. Nikinmäkeen toteutetaan koirapuisto
10. Vallinojan viheralueiden rakentaminen
11. Korson keskustan Kotkanpesäpuistoa kehitetään korkeatasoiseksi keskustapuistoksi.
12. Pohjois-Jokivarteen uusi puistoleikkipaikka Kestimäkeen.

POISTUVAT PALVELUT

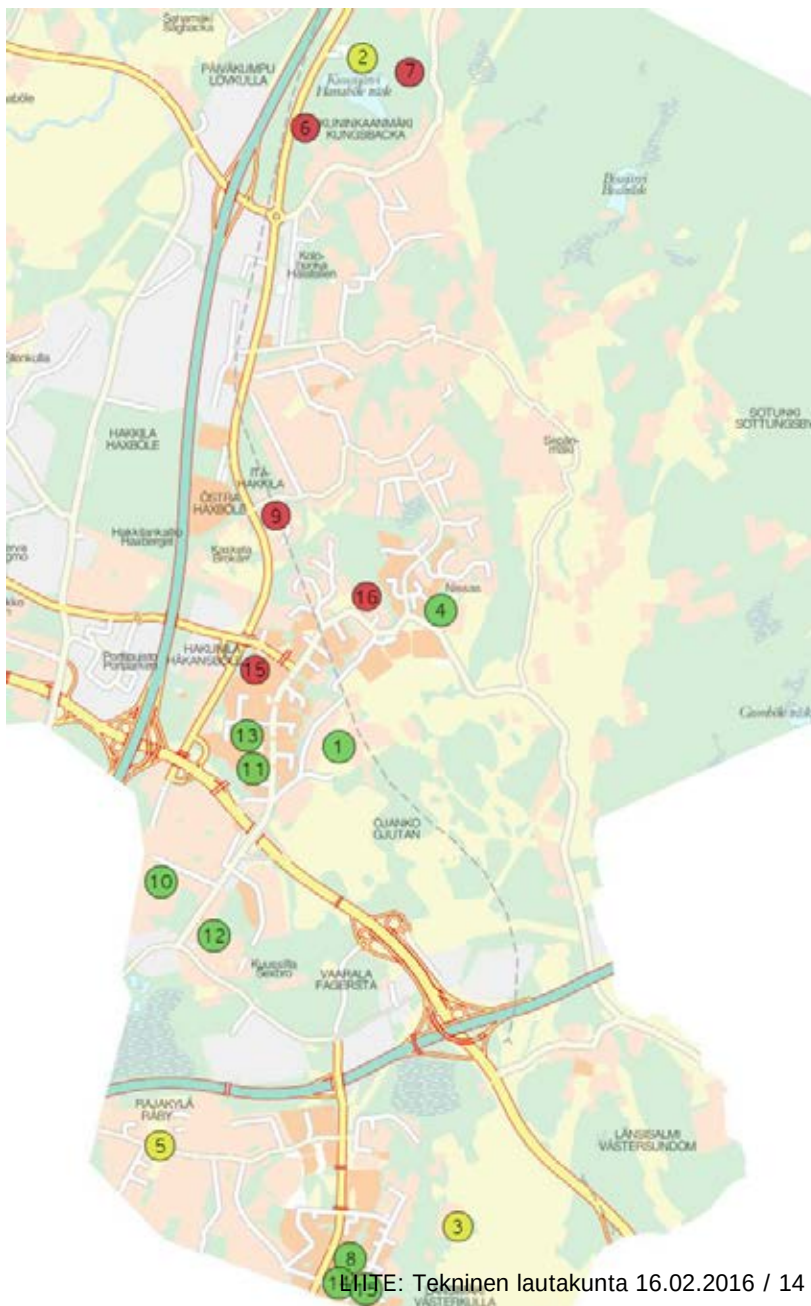
13. Perhopuiston pieni puistoleikkipaikka
14. Saturnuksenpuiston puistoleikkipaikka
15. Jäniksenkälän puistoleikkipaikka
16. Kotkanpesän pieni puistoleikkipaikka

MUITA SELVITETTÄVIÄ KOhteITA

17. Korson suuralueella Vallinojan kaupunginosassa oleva arvokas luontokohde Tussinkoski tulee sisällyttää viheralueohjelmaan kehittämällä aluetta asukkaita palvelevaksi lähivirkistysalueeksi, minkä toteuttamiseksi Vantaan kaupungin tulee hankkia alue kokonaisuudessaan kaupungin omistukseen

VIHERALUEIDEN PALVELUVERKKOSUUNNITELMA 2011-2020 / Hakunila

Toteutumistilanne 31.12.2015



VETOVOIMAKOhteet

1. Häkänbölen kartanopuiston alueen kunnostus on valmistunut
2. Kuusijärvellä metsänhoitotoimenpiteitä. Pyritään toteuttamaan pääulkoilureitin puuttuvia osuuksia
3. Myllymäen linnoitusalueella jatketaan toteutusta mm. rakentamalla ulkoilureitistöä

ERIKOISPUISTOT

4. Nissbackan palaneen kartanon rauniopuisto on kunnostettu. Raunion kunnostus toteutetaan.

TOIMINTAPUISTOT

5. Pallo- ja Rimapuistojen viheraluetta kehitetään toimintapuistona (kesällä 2015).

REITIT

6. Pääulkoilureitin puuttuvia osuuksia ohjelmakauden loppupuolella. Suunnitelmissa reitti ulottuu Kuusijärveltä Hakunilan urheilupuistoon saakka, sekä Vikkullan suuntaan kaupungin rajalle ja Tikkurilan suuntaan.
7. Kuusijärveltä siltayhteys Vanhan Porvoontien yli sekä siihen liittyvät reitit Sipoonkorven kansallispuistoon.

MUITA TOTEUTETTAVIA PALVELUJA

8. Kuntopuiston toteutus viedään loppuun.
9. Itä-Hakkilassa Kaskikallion uuteen asuinalueeseen liittyvien viheralueet toteutetaan
10. Keskeisellä paikalla sijaitseva Vaaralan Talkookenttä (UP) perusparannetaan.
11. Hakunilanraitin varren huonokuntoisia puistoja perusparannetaan.

POISTUVAT PALVELUT

12. Vaaralan Pääskylän puistoleikkipaikka
13. Hiirakkopolun puiston puistoleikkipaikka
14. Kuntopuiston asukaspuiston leikkipaikka
15. Lisäksi Länsimäentien varren ja Hakunilan Harmopuiston koiraitaukset
16. Hakunilaan toteutetaan Nissaksenpuistoon uusi koirapuisto.



15 § Metsuri- ja metsäkonepalveluiden hankinta

VD/7875/02.08.00.00/2015

Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta kilpailutettiin avoimena menettelynä. Kyseessä oli EU-kynnsarvon ylittävä hankinta. Sopimuskausi on 2 vuotta sopimuksen allekirjoituksesta. Tilaajalla on lisäksi mahdollisuus jatkaa sopimusta kahdella (1+1) vuoden mittaisella optiolla. Hankinnan vuosittainen arvo on n. 160 000€/v, josta metsuripalveluiden osuus on n. 60 000€/v ja metsäkonepalveluiden osuus yhteensä n. 100 000€/v.

Tarjoukset lähetettiin sähköisesti Tarjouspalvelu.fi -toimittajaportaalista. Tarjousaikana tarjouspyyntöön ei tullut kysymyksiä. Määräaikaan 5.1. klo 12:00 mennessä tarjouksen jättivät 12 tarjoajaa: Kondoja Metsäpalvelu Oy, Puutbois Mikkonen & Kurkinen Ay, Huumola Nature Oy, Tmi Kari Kinnunen, Uudenmaan Metsäurakointi Oy, Metsänhoitoliike Keijo Jokelainen, Puunkaato- ja metsäpalvelu O&L Oy, Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy, Himmanen Racing, HB metsuripalvelu, Ilomäen Puukauppa Ky, Harri Himmanen.

Osalta tarjoajista pyydettiin täsmennystä (mm. PEFC -sertifikaattiin ja muihin tietoihin liittyen) tarjoajien kelpoisuuden varmistamiseksi. Selvitykset tuli toimittaa hankintayksikölle viimeistään viikolla 3/2016. Tarjoajien tekemien täsmennysten jälkeen kaikki tarjoajat täyttivät kelpoisuusehdot, ja kaikki tarjoukset olivat tarjouspyynnön mukaisia.

Tarjousten vertailuperusteena oli halvin hinta osa-alueittain. Halvimman hinnan tarjonnut Tarjoaja sai tarjousvertailussa 100 pistettä ja on osa-alueen ensisijainen Toimittaja. Muiden tarjoajien pisteet suhteutettiin voittaneen tarjouksen pisteisiin ja asetettiin tämän mukaisesti etusijajärjestykseen. Kaikki tarjousten vertailuun hyväksytyt tarjoajat valittiin toimittajiksi. Tarjouksessa oli neljä (4) osa-aluetta seuraavasti: Metsuripalvelut, Metsäkonepalvelut koneellinen hakkuu ja urakatyöt, Metsäkonepalvelut puutavaran lähikuljetus maataloustraktorilla sekä Metsäkonepalvelut puutavaran lähikuljetus ajokoneella/kuormatraktorilla.

Tarjoajat sijoituivat vertailussa seuraavasti alla olevan järjestyksen mukaisesti. Jaetulle kolmannelle (3) sijalle sijoituivat Kondoja Metsäpalvelu Oy ja Metsänhoitoliike Keijo Jokelainen, kyseisten tarjoajien sijoitus arvottiin numerojärjestykseen sijoille kolme (3) ja neljä (4).

Osa-alue 1, Metsuripalvelut:

1. HB metsuripalvelu (100p)
2. Puunkaato- ja metsäpalvelu O&L Oy (95,4p)
3. Metsänhoitoliike Keijo Jokelainen (91,2p)
4. Kondoja Metsäpalvelu Oy (91,2p)
5. Uudenmaan Metsäurakointi Oy (87,3p)
6. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy (86,1p)
7. Tmi Kari Kinnunen (83,8p)
8. Ilomäen Puukauppa Ky (77,5p)
9. Huumola Nature Oy (64,6p)

Osa-alue 2, Metsätyökonepalvelut koneellinen hakkuu ja urakatyöt:

1. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy (100p)
2. Puutbois Mikkonen & Kurkinen Ay (95,3p)

Osa-alue 3, Metsätyökonepalvelut puutavaran lähikuljetus maataloustraktorilla tarjoajat sijoituivat seuraavasti. Jaetulle kolmannelle (3) sijalle sijoituivat Himmanen Racing ja Harri Himmanen, kyseisten tarjoajien sijoitus arvottiin numerojärjestykseen sijoille kolme (3) ja neljä (4).

1. Tmi Kari Kinnunen (100p)
2. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy (93,3p)
3. Himmanen Racing (88,9p)
4. Harri Himmanen (88,9p)
5. Kondoja Metsäpalvelu Oy (80p)

Osa-alue 4, Metsätyökonepalvelut puutavaran lähikuljetus ajokoneella/kuormatraktorilla:

1. Puunkaato- ja metsäpalvelu O&L Oy (100p)
2. Puutbois Mikkonen & Kurkinen Ay (95,2p)



3. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy (80p)

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 15

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään

a) valita osa-alueittain metsuri- ja metsätyökonepalveluiden toimittajat alla olevassa etusijajärjestyksessä:

Osa-alue 1, Metsuripalvelut:

1. HB metsuripalvelu
2. Puunkaatopalvelu O&L Oy
3. Metsänhoitoliike Keijo Jokelainen
4. Kondoja Metsäpalvelu Oy
5. Uudenmaan Metsäurakointi Oy
6. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy
7. Tmi Kari Kinnunen
8. Ilomäen Puukauppa Ky
9. Huumola Nature Oy

Osa-alue 2, Metsätyökonepalvelut koneellinen hakkuu ja urakkatyöt:

1. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy
2. Puutbois Mikkonen & Kurkinen Ay

Osa-alue 3, Metsätyökonepalvelut puutavaran lähikuljetus maataloustraktorilla:

1. Tmi Kari Kinnunen
2. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy
3. Himmanen Racing
4. Harri Himmanen
5. Kondoja Metsäpalvelu Oy

Osa-alue 4, Metsätyökonepalvelut puutavaran lähikuljetus ajokoneella/kuormatraktorilla:

1. Puunkaatopalvelu O&L Oy
2. Puutbois Mikkonen & Kurkinen Ay
3. Puistometsäpalvelu Oldenburg Oy (80p)

b) hyväksyä sopimusasiakirjat allekirjoitettaviksi Vantaan kaupungin Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan sekä valitun tarjoajan kanssa

c) oikeuttaa kaupungininsinöörin päättämään optiovuosien käytöstä

d) todeta että sopimus ei synny tällä päätöksellä vaan vasta myöhemmin tehtävällä erillisellä kirjallisella sopimuksella

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Vertailutaulukot osa-alueittain 1,2,3,4

Täytäntöönpano: Hankintakeskus ja Kuntatekniikan keskus / Viheralueyksikkö

Muutoksenhakuohje: 5.

Lisätiedot:

Kimmo Okko, hankinta-asiantuntija, p. 0983935666, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



TARJOUSTEN VERTAILUTAULUKKO

VD/7875/02.08.00.00/2015 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta
(Pisteytys kohderyhmittäin)

Saapuneita tarjouksia yhteensä: 12
Kelvollisia tarjouksia yhteensä: 12

METSURIPALVELUT (ilmoita alla oleviin sarakkeisiin hinta tarjottavalle palvelulle tarjouspyynnössä mainituin kriteerein, tiedoin ja vaatimuksin. Hinta tulee antaa kahden desimaalin tarkkuudella € (euroa) alv 0%.)		Huumola Nature Oy		Kondoja Metsäpalvelu Oy		Tmi Kari Kinnunen		Uudenmaan Metsäurakointi Oy		HB metsuripalvelu		metsänhoito liike keijo jokelainen		Ilomaen Puukauppa Ky		Puunkaato palvelu O & L Oy		Puistometsä palvelu Oldenburg Oy		Pisteiden laskentatapa
Metsurityö (huom. tarjottavaan hintaan tulee sisältyä mahdolliset työkohteeseen siirtymisestä aiheutuvat matkakustannukset)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Yksikköhinta	---	48,00 €/h	---	34,00 €/h	---	37,00 €/h	---	35,50 €/h	---	31,00 €/h	---	34,00 €/h	---	39,99 €/h	---	32,50 €/h	---	36,00 €/h	---	Ryhmäkohtainen
Kohderyhmän hinta yht.	100	48,00 €	64,583	34,00 €	91,176	37,00 €	83,784	35,50 €	87,324	31,00 €	100,000	34,00 €	91,176	39,99 €	77,519	32,50 €	95,385	36,00 €	86,111	pienin annettu arvo
Kohderyhmän pisteet yht.	100		64,583		91,176		83,784		87,324		100,000		91,176		77,519		95,385		86,111	_____ * maksimipisteet
		[X] 9.		[X] 3.		[X] 7.		[X] 5.		[X] 1.		[X] 3.		[X] 8.		[X] 2.		[X] 6.		tarjottu arvo



TARJOUSTEN VERTAILUTAUUKKO

VD/7875/02.08.00.00/2015 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta

(Pisteytys kohderyhmittäin)

Saapuneita tarjouksia yhteensä: 12

Kelvollisia tarjouksia yhteensä: 12

METSÄKONEPALVELUT: KONEELLINEN HAKKU JA URAKKATYÖT		Puistometsä palvelu Oldenburg Oy		Puutbois Mikkonen ja Kurkinen Ay		Pisteiden laskentatapa
Harvennushakkuu erillistyönä puutavaran määrän perusteella (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Rungontilavuus 0-100 dm3	---	16,5 €/m3	---	12 €/m3	---	
Rungontilavuus 101-125 dm3	---	12,9 €/m3	---	11 €/m3	---	
Rungontilavuus 126-150 dm3	---	10,7 €/m3	---	10 €/m3	---	
Rungontilavuus 151-200 dm3	---	9,4 €/m3	---	9 €/m3	---	
Rungontilavuus 201-250 dm3	---	8,4 €/m3	---	8 €/m3	---	
Rungontilavuus 251-300 dm3	---	7,4 €/m3	---	7,5 €/m3	---	
Rungontilavuus 301-350 dm3	---	6,5 €/m3	---	7 €/m3	---	
Rungontilavuus 351-400 dm3	---	5,9 €/m3	---	6,5 €/m3	---	
Rungontilavuus 401-500 dm3	---	5,3 €/m3	---	6 €/m3	---	
Rungontilavuus yli 500 dm3	---	5,1 €/m3	---	5 €/m3	---	



Vertailuhinta	---	881,00 €	---	820,00 €	---	(Rungontilavuus 0-100 dm3 + Rungontilavuus 101-125 dm3 + Rungontilavuus 126-150 dm3 + Rungontilavuus 151-200 dm3 + Rungontilavuus 201-250 dm3 + Rungontilavuus 251-300 dm3 + Rungontilavuus 301-350 dm3 + Rungontilavuus 351-400 dm3 + Rungontilavuus 401-500 dm3 + Rungontilavuus yli 500 dm3) * 10
Päätehakuu erillistynä puutavaran määrän perusteella (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Rungontilavuus 0-100 dm3	---	10,9 €/m3	---	11 €/m3	---	
Rungontilavuus 101-125 dm3	---	9,3 €/m3	---	10 €/m3	---	
Rungontilavuus 126-150 dm3	---	8,5 €/m3	---	9 €/m3	---	
Rungontilavuus 151-200 dm3	---	7,2 €/m3	---	8,5 €/m3	---	
Rungontilavuus 201-250 dm3	---	6,5 €/m3	---	8 €/m3	---	
Rungontilavuus 251-300 dm3	---	5,9 €/m3	---	7 €/m3	---	
Rungontilavuus 301-350 dm3	---	5,4 €/m3	---	6 €/m3	---	
Rungontilavuus 351-400 dm3	---	5 €/m3	---	5 €/m3	---	
Rungontilavuus 401-500 dm3	---	4,5 €/m3	---	4,5 €/m3	---	
Rungontilavuus yli 500 dm3	---	4 €/m3	---	4 €/m3	---	
Vertailuhinta	---	672,00 €	---	730,00 €	---	(Rungontilavuus 0-100 dm3 + Rungontilavuus 101-125 dm3 + Rungontilavuus 126-150 dm3 + Rungontilavuus 151-200 dm3 + Rungontilavuus 201-250 dm3 + Rungontilavuus 251-300 dm3 + Rungontilavuus 301-350 dm3 + Rungontilavuus 351-400 dm3 + Rungontilavuus 401-500 dm3 + Rungontilavuus yli 500 dm3) * 10



Koko korjuuketju: Harvennushakkuu ja puutavaran lähikuljetus puutavaran määrän perusteella (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Rungontilavuus 0-100 dm3	---	21,4 €/m3	---	17 €/m3	---	
Rungontilavuus 101-125 dm3	---	17,8 €/m3	---	16 €/m3	---	
Rungontilavuus 126-150 dm3	---	15,6 €/m3	---	16 €/m3	---	
Rungontilavuus 151-200 dm3	---	14,3 €/m3	---	15 €/m3	---	
Rungontilavuus 201-250 dm3	---	13,3 €/m3	---	14 €/m3	---	
Rungontilavuus 251-300 dm3	---	12,3 €/m3	---	13,5 €/m3	---	
Rungontilavuus 301-350 dm3	---	11,4 €/m3	---	13 €/m3	---	
Rungontilavuus 351-400 dm3	---	10,8 €/m3	---	12 €/m3	---	
Rungontilavuus 401-500 dm3	---	10,2 €/m3	---	12 €/m3	---	
Rungontilavuus yli 500 dm3	---	10 €/m3	---	11 €/m3	---	
Vertailuhinta	---	4 113,00 €	---	4 185,00 €	---	(Rungontilavuus 0-100 dm3 + Rungontilavuus 101-125 dm3 + Rungontilavuus 126-150 dm3 + Rungontilavuus 151-200 dm3 + Rungontilavuus 201-250 dm3 + Rungontilavuus 251-300 dm3 + Rungontilavuus 301-350 dm3 + Rungontilavuus 351-400 dm3 + Rungontilavuus 401-500 dm3 + Rungontilavuus yli 500 dm3) * 30



Koko korjuuketju: Päätehakkuu ja puutavaran lähikuljetus puutavaran määrän perusteella (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Rungontilavuus 0-100 dm3	---	15,3 €/m3	---	16 €/m3	---	
Rungontilavuus 101-125 dm3	---	13,7 €/m3	---	15 €/m3	---	
Rungontilavuus 126-150 dm3	---	12,9 €/m3	---	13 €/m3	---	
Rungontilavuus 151-200 dm3	---	11,6 €/m3	---	13 €/m3	---	
Rungontilavuus 201-250 dm3	---	10,9 €/m3	---	12 €/m3	---	
Rungontilavuus 251-300 dm3	---	10,3 €/m3	---	12 €/m3	---	
Rungontilavuus 301-350 dm3	---	9,8 €/m3	---	11,5 €/m3	---	
Rungontilavuus 351-400 dm3	---	9,4 €/m3	---	11,5 €/m3	---	
Rungontilavuus 401-500 dm3	---	8,8 €/m3	---	11 €/m3	---	
Rungontilavuus yli 500 dm3	---	8,4 €/m3	---	10 €/m3	---	
Vertailuhinta	---	3 333,00 €	---	3 750,00 €	---	(Rungontilavuus 0-100 dm3 + Rungontilavuus 101-125 dm3 + Rungontilavuus 126-150 dm3 + Rungontilavuus 151-200 dm3 + Rungontilavuus 201-250 dm3 + Rungontilavuus 251-300 dm3 + Rungontilavuus 301-350 dm3 + Rungontilavuus 351-400 dm3 + Rungontilavuus 401-500 dm3 + Rungontilavuus yli 500 dm3) * 30



Koneellinen hakkuu tuntityönä. Hinta pyydetään sellaisia työmaita varten, joita ei voi hinnoitella puutavaran määrän perusteella kohteen erityispiirteiden vuoksi. (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Ilmoita tuntityönä suoritettava koneellinen hakkuu	---	105 €/h	---	98 €/h	---	
Vertailuhinta	---	525,00 €	---	490,00 €	---	<i>Ilmoita tuntityönä suoritettava koneellinen hakkuu * 5</i>
Lähikuljetus erillistyyönä puutavaran määrään ja kuljetusajomatkaan perustuva urakkahinta (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Ilmoita ajotaksa etäisyydelle (0-300m)	---	4,6 €/m3	---	6 €/m3	---	
Ilmoita ajotaksa alkavalle 100 metrin ylitykselle	---	0,4 €/m3	---	0,33 €/m3	---	
Vertailuhinta	---	75,00 €	---	94,95 €	---	<i>(Ilmoita ajotaksa etäisyydelle (0-300m) + ilmoita ajotaksa alkavalle 100 metrin ylitykselle) * 15</i>
Kohderyhmän hinta yht.	100	9 599,00 €	100,000	10 069,95 €	95,323	pienin annettu arvo _____ * maksimipisteet tarjottu arvo
Kohderyhmän pisteet yht.	100		100,000		95,323	

[X] 1.

[X] 2.





TARJOUSTEN VERTAILUTAUUKKO

VD/7875/02.08.00.00/2015 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta

(Pisteytys kohderyhmittäin)

Saapuneita tarjouksia yhteensä: 12

Kelvollisia tarjouksia yhteensä: 12

METSÄKONEPALVELUT: Puutavaran lähikuljetus erillisenä tuntityönä; Maataloustraktori		Kondoja Metsäpalvelu Oy		Harri Himmanen		Tmi Kari Kinnunen		Puistometsä palvelu Oldenburg Oy		Himmanen Racing		Pisteiden laskentatapa
Lähikuljetus (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Yksikköhinta	---	70,00 €/h	---	63,00 €/h	---	56,00 €/h	---	60,00 €/h	---	63,00 €/h	---	Ryhmäkohtainen
Kohderyhmän hinta yht.	100	70,00 €	80,000	63,00 €	88,889	56,00 €	100,000	60,00 €	93,333	63,00 €	88,889	pienin annettu arvo
												----- * maksimipisteet
												tarjottu arvo
Kohderyhmän pisteet yht.	100		80,000		88,889		100,000		93,333		88,889	
		[X] 5.		[X] 3.		[X] 1.		[X] 2.		[X] 3.		



TARJOUSTEN VERTAILUTAUUKKO

VD/7875/02.08.00.00/2015 / Metsuri- ja metsätyökonepalveluiden hankinta

(Pisteytys kohderyhmittäin)

Saapuneita tarjouksia yhteensä: 12

Kelvollisia tarjouksia yhteensä: 12

METSÄKONEPALVELUT: Puutavaran lähikuljetus erillisenä tuntityönä; Ajokone/Kuormatraktori		Puunkaato- ja Ivelu O & L Oy		Puistometsä palvelu Oldenburg Oy		Puutbois Mikkonen ja Kurkinen Ay		Pisteiden laskentatapa
Lähikuljetus (huom. mahdollinen koneen siirtomaksu työmaalle tulee sisällyttävä tarjottavaan hintaan)	Max pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Yksikköhinta	---	60,00 €/h	---	75,00 €/h	---	63,00 €/h	---	Ryhmäkohtainen
Kohderyhmän hinta yht.	100	60,00 €	100,000	75,00 €	80,000	63,00 €	95,238	pienin annettu arvo
								----- * maksimipisteet
								tarjottu arvo
Kohderyhmän pisteet yht.	100		100,000		80,000		95,238	
		[X] 1.		[X] 3.		[X] 2.		



16 § **Ullantie välillä Pirjontie - Leenantie; 80 Matari, katusuunnitelman hyväksyminen**

VD/4705/10.03.01.00/2015

HW/JJJ/OLa

Katutekniikka on laatinut katusuunnitelmaehdotuksen, jonka katupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville. Hanketunnus on 718304/8.

Suunnitelma on ollut nähtävillä ajalla 21.01. - 3.2.2016.
Katusuunnitelmaehdotuksesta ei ole jätetty muistutuksia.

Kustannusarvio on
katu: 698 000 €
vesihuolto: 183 000 €
Yhteensä 881 000 € (alv 0 %)

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 16

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään hyväksyä seuraava katusuunnitelma:

Nimi: Ullantie välillä Pirjontie - Leenanpolku
Asemapiirustus nro 56663, 56664
Poikkileikkaus nro 56663, 56664

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Karttaote
- Katusuunnitelmapiirustukset
- Katusuunnitelmaselostus

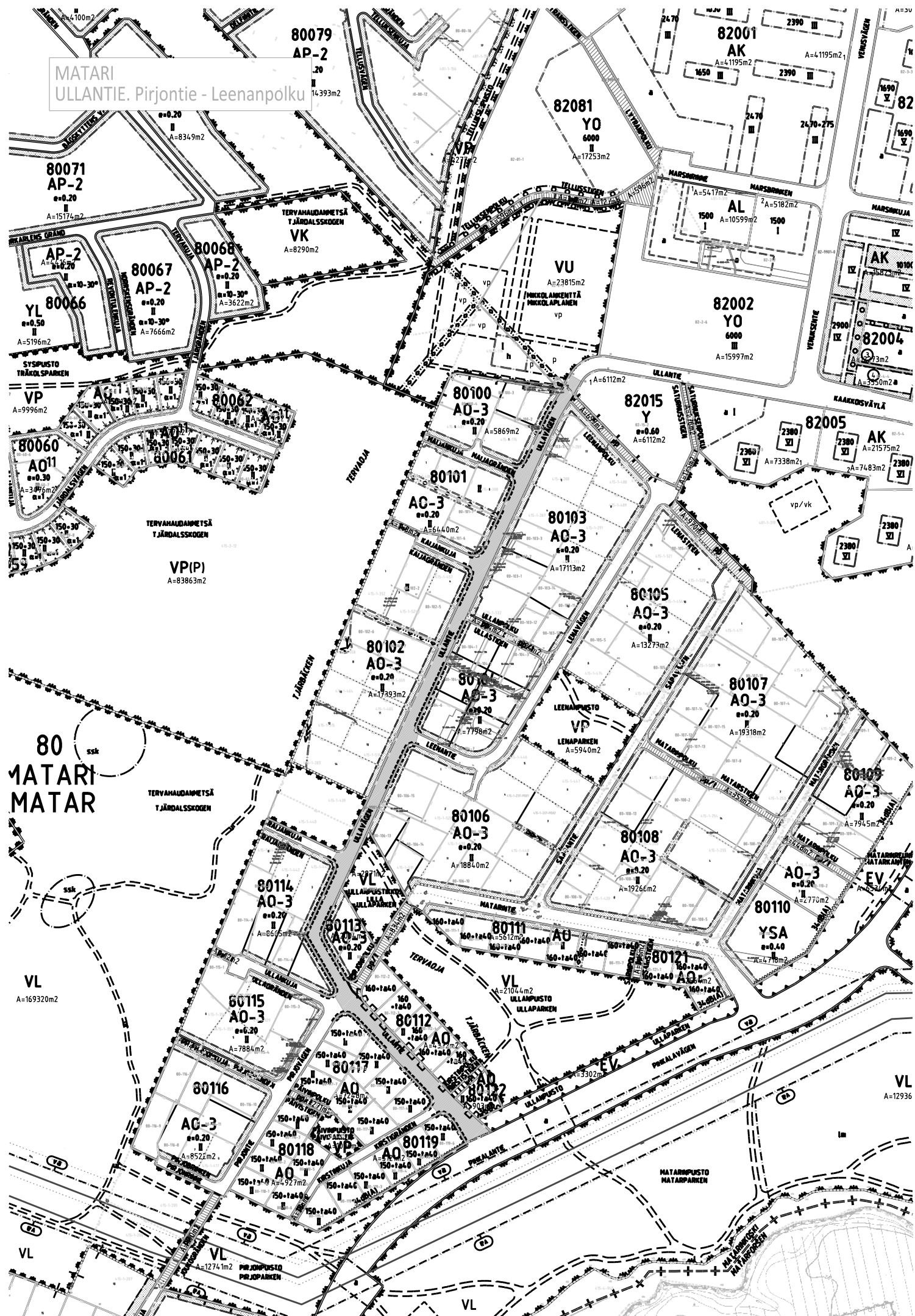
Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 3.

Lisätiedot:

Katupäällikkö Janne Juntunen p. 8392 2699, etunimi.sukunimi[at] vantaa.fi

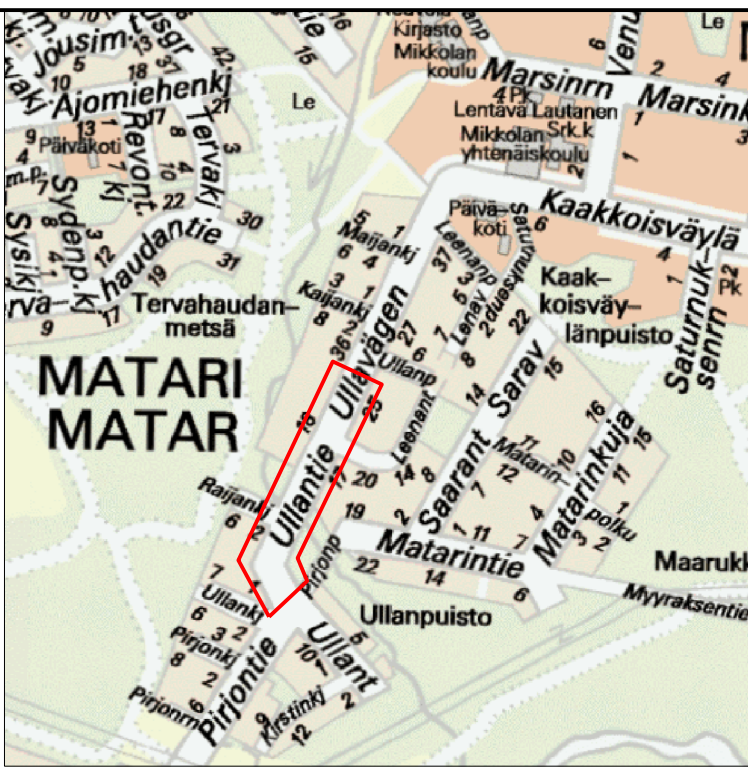
MATARI
ULLANTIE. Pirjontie - Leenanpolku



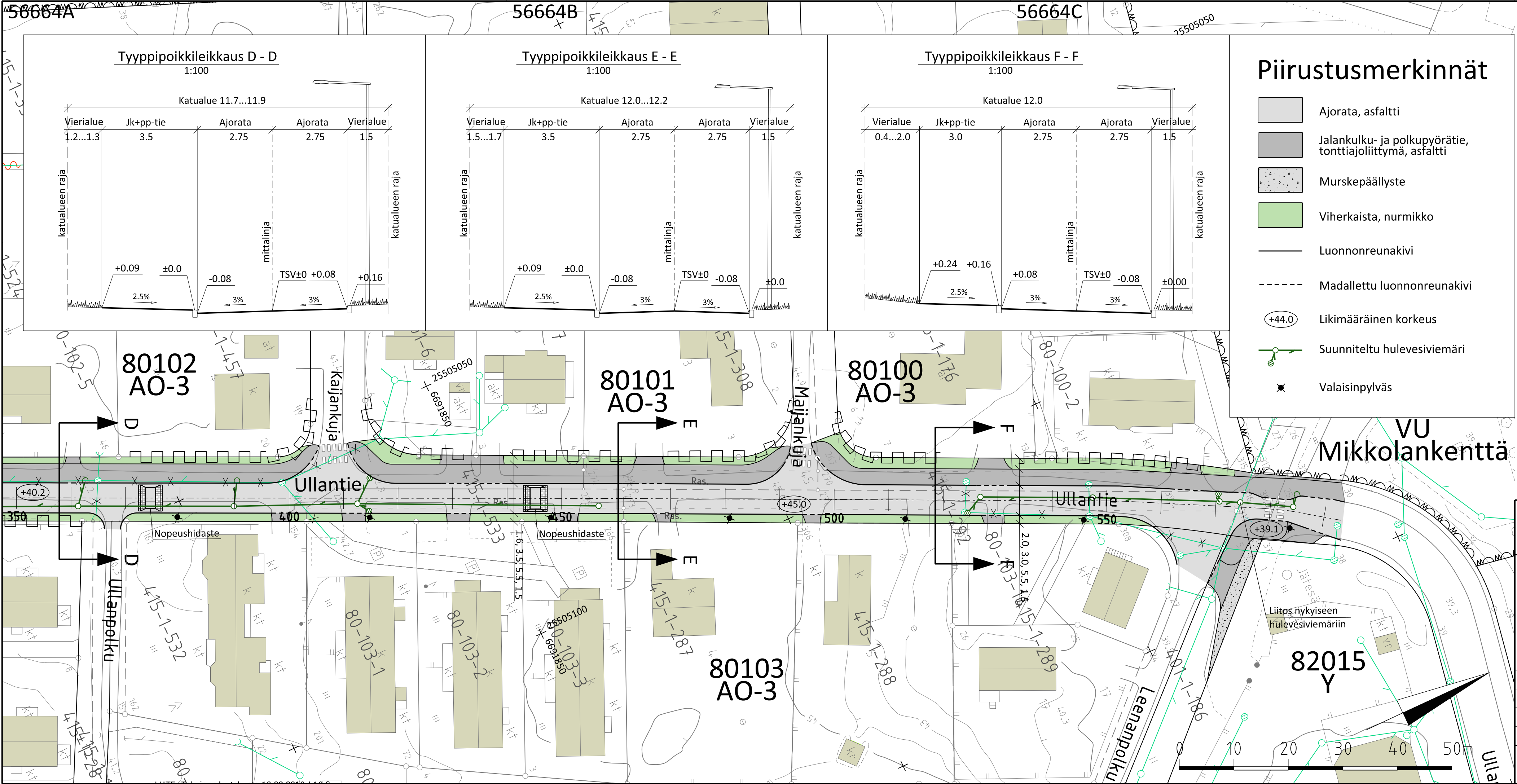
56663D

Tyypipöikkileikkaus C - C
1:100

- [illegible]



 VANTAAN KAUPUNKI KUNTATEKNIIKAN KESKUS		Hyv.
		Tark.
	11.12.2015	Suunn. Mikko Valkonen
80 MATARI ULLANTIE VÄLILLÄ PIJONTIE-LEENANPOLKU PLV 0-350 KATUSUUNNITELMA ASEMAPIIRUSTUS JA TYYPPIPOIKKILEIKKAUS		Mittakaava 1:500 1:100 Koord.järj. ETRS-GK25 Korkeusjärj. N2000
		Liitt. piir.nro
209	KATUSUUNNITELMAT	Hyv.
		Hyv.
		Piir.nro
		56663
GEOTEK- NIIKKA	Tark.	Tark.
		Suunn.



Vantaan kaupunki
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

1 (2)

Kohteiden nimet:	ULLANTIE	Piirustus nro	56663 ja 56664
Selostuksen laati:	Mikko Valkonen Suunnitteluinsinööri	pvm:	11.12.2015
Selostuksen hyväksyi:	Olli Lappalainen Kadunsuunnittelupäällikkö	pvm:	11.12.2015
Tiedoksi:	Tekninen lautakunta		

Kohde

Ullantie sijaitsee Matarin (80) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Ullantietä välillä Pirjontie - Leenanpolku ja se on esitetty piirustuksissa nro 56663 ja 56664.

Katusuunnitelma on voimassa olevien asemakaavojen (*Matari 3A, Matari 3B*) mukainen.

Lähtökohdat ja suunnittelun tavoitteet

Ullantiella ei nykytilanteessa ole eroteltu kevyttä liikennettä ajoneuvoliikenteestä. Kadun kapeudesta johtuen tilanne on koettu turvattomaksi. Katu sijoittuu rakennetulle pientaloalueelle.

Ullantien rakentaminen mahdollistaa kevyen liikenteen erottamisen muusta liikenteestä.

Kadun pääasiallisia käyttäjiä ovat alueen asukkaat.

Liikenteellinen ratkaisu

Ullantie on asuinalueen kokoojakatu, johon liittyvät tonttikadut Rajankuja, Leenantie, Ullanpolku, Kaijankuja, Maijankuja ja Leenanpolku.

Ullantien katualueen leveys on noin 12,0 metriä. Ajoradan leveys on 5,0–5,5 metriä. Ajoradan länsireunaan rakennetaan 3,0–3,5 metriä leveä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Nopeushidasteita rakennetaan Ullanpolun pohjoispuolelle (PL 375) sekä Kaijankujan ja Maijankujan välille (PL 445). Leenantien pohjoispuolelle (PL 275) rakennetaan nopeushidaste, joka vastaa rakenteeltaan korotettua suojatietä. Leenanpolun kohdalle rakennetaan ajoradan kavennus.

Ullantien eteläpäähän Pirjontien liittymän lähelle (PL 15) sekä Leenanpolun kohdalle tutkittiin mahdollisuutta rakentaa korotettu suojatie. Molemmissa kodissa maape-
rä on löysää ja laihaa savea, joten korotettua suojatietä ei voida rakentaa. Lisäksi Pirjontien liittymän kohdalla talot sijaitsevat lähellä, joten tärinäriski olisi liian suuri.

Vantaan kaupunki
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

2 (2)

Suunniteltu ratkaisu on Kuntatekniikan keskuksen liikennesuunnittelun laatiman liikennesuunnitelman nro 23721 ja siihen myöhemmin tehtyjen tarkistuksien mukainen.

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Ajorata ja yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie päällystetään asfaltilla. Reunatuet ovat harmaata graniittia. Vierialueen luiskat kivetään kenttäkiveyksellä Leenantien eteläpuolella paaluvälillä 190–250.

Valaistus

Ullantie valaistaan uusilla 8 metriä korkeilla pylväsvalaisimilla, jotka sijoitetaan vierialueelle.

Tasaus ja kuivatus

Ullantien tasaus noudattaa pääpiirteissään alueen nykyistä maanpintaa. Ullantie liittyy molemmista päistään nykyisten katujen tasaukseen.

Ullantien eteläosan hulevedet kuivatetaan hulevesiviemärillä, joka liittyy Pirjontien hulevesiviemäriin, joka laskee Pirjonpuistoon ja edelleen Keravanjokeen. Ullantien keskiosan hulevedet johdetaan hulevesiviemärillä Tervaojaan Raijankujan pohjoispuolella olevan purkuputken kautta sekä Leenantien ja Ullanpolun välillä olevan purkuputken kautta. Ullantien pohjoisosan hulevedet johdetaan Leenanpolun kohdalla kadun länsipuoliseen ojaan joka laskee edelleen Tervaojaan.

Esteettömyys

Ullantien suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyydelle asetetun perustavoitteen.

Kustannusarvio

Rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 881 000 euroa (alv 0 %), josta kadunrakentamisen osuus on 698 000 euroa ja vesihuollon 183 000 euroa.



17 § **Tikkurilantie, Turbiinitien ja Toinen savun liittymä; 52 Veromies, katusuunnitelman hyväksyminen**

VD/445/10.03.01.00/2016

HW/JJ/OLa

Katutekniikka on laatinut katusuunnitelmaehdotuksen, jonka katupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville. Hanketunnus on 415112/6.

Suunnitelma on ollut nähtävillä ajalla 21.01. - 3.2.2016.
Katusuunnitelmaehdotuksesta ei ole jätetty muistutuksia.

Kustannusarvio on
katu: 51 400 €
vesihuolto: - €
Yhteensä 51 400 € (alv 0 %)

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 17

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään

a) hyväksyä seuraava katusuunnitelma:

Nimi: Tikkurilantie, Turbiinitien ja Toinensavun liittymä
Asemapiirustus nro 56675
Poikkileikkaus nro 56675

b) määrätä maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti katusuunnitelman hyväksymispäätös tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Karttaote
- Katusuunnitelmapiirustukset
- Katusuunnitelmaselostus

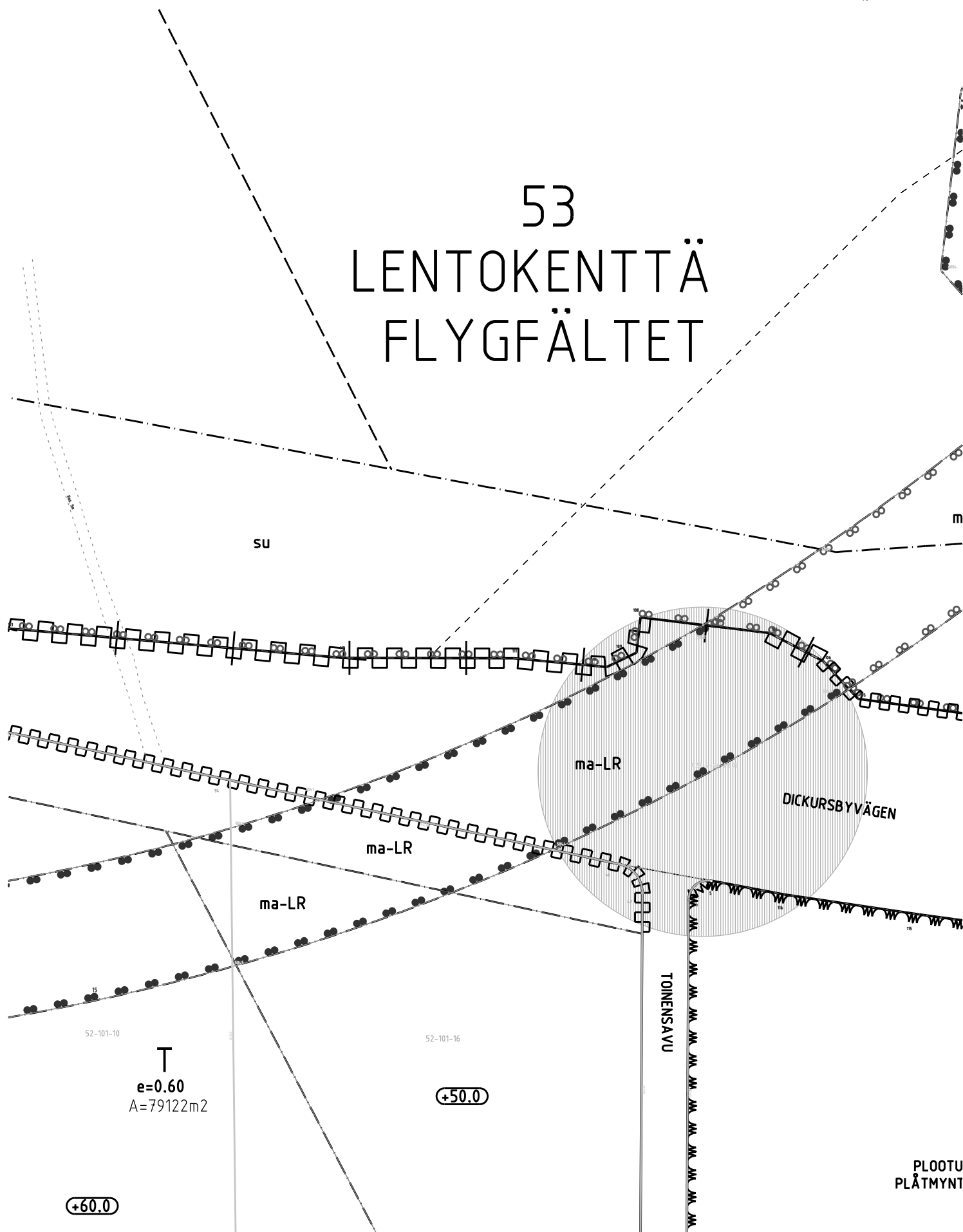
Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

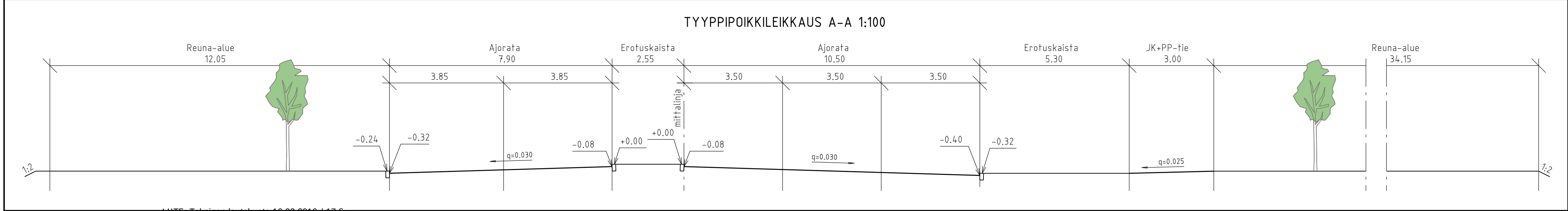
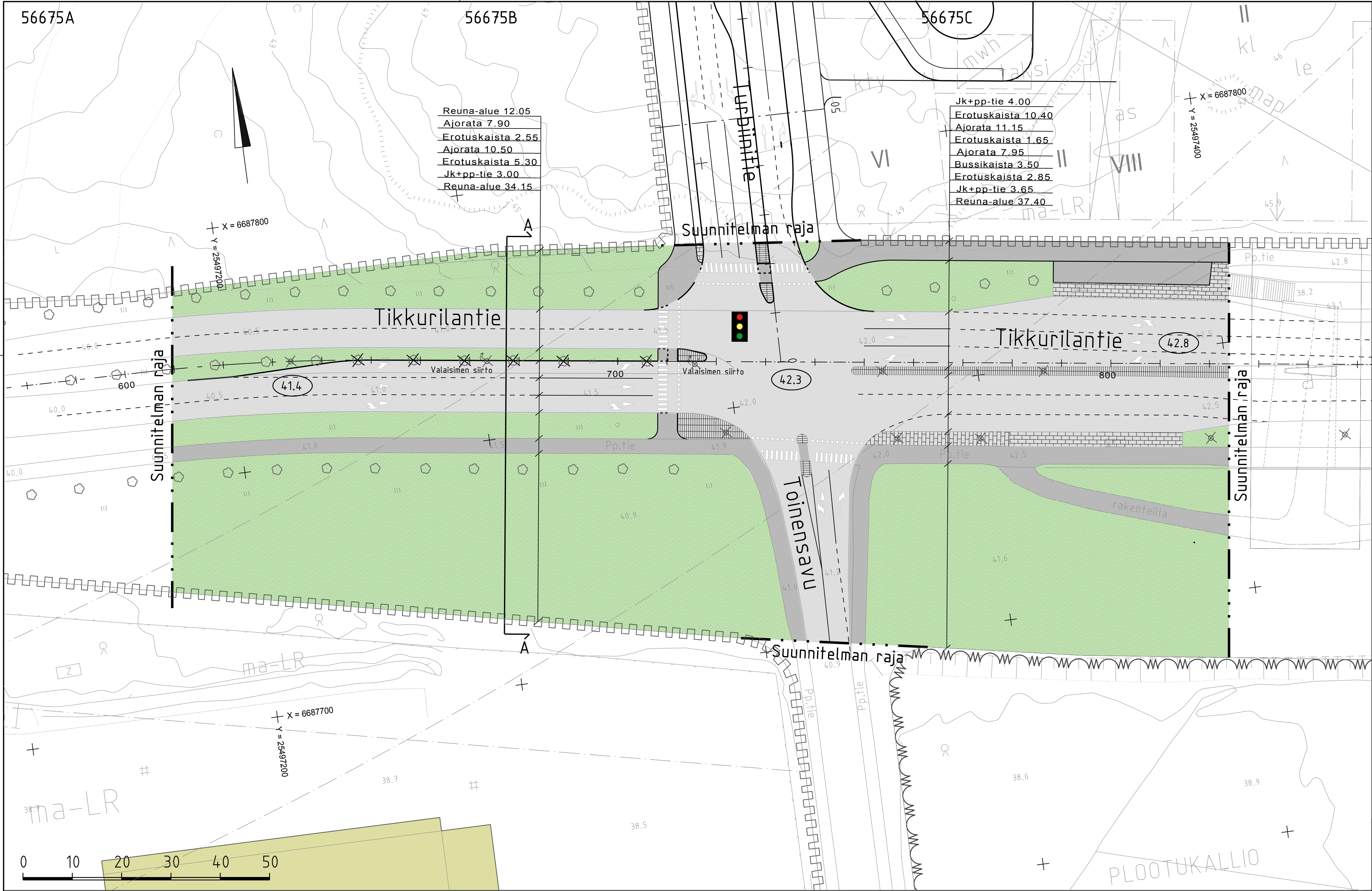
Muutoksenhakuohje: 3.

Lisätiedot:

Katupäällikkö Janne Juntunen p. 8392 2699, etunimi.sukunimi[at] vantaa.fi

53 LENTOKENTTÄ FLYGFÄLTET





Merkintöjen selitykset:

- Ajorata, asfaltti
- JK+pp-tie, asfaltti
- Betonikivi, harmaa, iso sauvakivi
- Nupukivi, harmaa
- Nurmikko
- Likimääräinen korkeus- asema (nykyinen)
- Luonnonreunatuki, V220, harmaa
- Madallettu reunatuki
- Nykyinen valaisin
- Nykyinen puu



VANTAAN KAUPUNKI KUNTATEKNIKAN KESKUS			
52	VEROMIES	1:500	ETRS-GK25 N2000
TIKKURILANTIE, TURBIINTIEN JA TOINEENSAVUN LIITTYMÄ			
KATUSUUNNITELMA			
209	KATUSUUNNITELMA		
			56675
GEOTEK- NIIKKA		RAMBOLL	18.11.2015 Jani Rantainen 18.11.2015 Veli-Pekka Niemi

KATUSUUNNITELMAN SELOSTUS

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

1 (2)

Kohteiden nimet:	TIKKURILANTIE, Turbiinitien ja Toinensavun liittymä	Piirustus nro	56675
Selostuksen laati:	Jani Rantalainen Ramboll Finland Oy Projektipäällikkö	pvm:	18.11.2015
Selostuksen hyväksyi:	Olli Lappalainen Kadunsuunnittelupäällikkö	pvm:	18.11.2015
Tiedoksi:	Tekninen lautakunta		

Kohde

Tikkurilantie, Turbiinitien ja Toinensavun liittymä, sijaitsee Veromiehen (52) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Tikkurilantietä Turbiinitien ja Toisen savun liittymässä ja se on esitetty piirustuksessa nro 56675.

Katusuunnitelma on voimassa olevan asemakaavan (nro 001134 Veromies, Lentokenttä) mukainen.

Lähtökohdat ja suunnittelun tavoitteet

Tikkurilantie on nykyinen katu, jonka eteläpuolella on nykyinen Toinensavu niminen katu ja pohjoispuolella uusi suunnittelun alla oleva Turbiinitie.

Kadun pääasialliset käyttäjät ovat alueen asukkaat, työmatka- ja julkinen liikenne sekä raskas liikenne.

Liikenteellinen ratkaisu

Tikkurilantien, Turbiinitien ja Toinensavun liittymä sijaitsee pääkatuluokan kadulla. Tikkurilantiehen liittyy valo-ohjatulla nelihaaraliittymällä Toinensavu ja Turbiinitie.

Tikkurilantie katualueen leveys on 60,0 - 84,1 metriä. Kadulla on kaksi ajorataa. Ajoratojen leveys on 8,0–11,0 metriä. Eteläiselle ajoradalle rakennetaan uusi vassemmalle, Turbiinitielle kääntyvä kaista. Ajokaistan leveys on 3,5 metriä. Ajoradan pohjoisreunaan nykyiselle nurmialueelle rakennetaan 4,0 metriä leveä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie välille Tikkurilantien kevyen liikenteen alikulku – Turbiinitie. Ajoradan eteläreunaan ei tehdä muutoksia.

KATUSUUNNITELMAN SELOSTUS

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

2 (2)

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Ajoradat ja yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie päällystetään asfaltilla. Erotuskaistat kivetään harmaalla nupukivellä ja osittain nurmetetaan/istutetaan. Reunatuot ovat harmaata graniittia. Reuna-alueilla on nykyisiä lehtipuita.

Valaistus

Tikkurilantie, Turbiinitien ja Toinensavun liittymä, valaistaan nykyisillä pylväsvalaisimilla. Kahta valaisinta siirretään uuden ajokaistan lisäämisen johdosta.

Tasaus ja kuivatus

Tikkurilantien tasausta ei muuteta. Tikkurilantien kuivatetaan nykyisellä hulevesiviemärillä.

Mahdollisessa tulvatilanteessa Tikkurilantien vedet virtaavat katua pitkin länteen.

Esteettömyys

Tikkurilantien suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyydelle asetetun perustavoitteen.

Kustannusarvio

Rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 51 400 euroa (alv 0 %), josta kadunrakentamisen osuus on 51 400 euroa ja vesihuollon 0 euroa.

Muuta

Liittymän muutostöistä on sovittu Vantaan kaupungin ja Finavia Oyj:n välisessä sopimuksessa. Rakentaminen on Finavian vuoden 2016 rakentamisohjelmassa.



18 § **Lentoasemantie, Keikarikujan liittymä; 51 Pakkala, katusuunnitelman hyväksyminen**

VD/336/10.03.01.00/2016

HW/JJ/OLa

Katutekniikka on laatinut katusuunnitelmaehdotuksen, jonka katupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville. Hanketunnus on 110903/80.

Suunnitelma on ollut nähtävillä ajalla 21.01. - 3.2.2016.
Katusuunnitelmaehdotuksesta ei ole jätetty muistutuksia.

Kustannusarvio on
katu: 28 800 €
vesihuolto: - €
Yhteensä 28 800 € (alv 0 %)

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 18

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään hyväksyä seuraava katusuunnitelma:

Nimi: Lentoasemantie, Keikarikujan liittymä
Asemapiirustus nro 53710
Poikkileikkaus nro 53710

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Karttaote
- Katusuunnitelmapiirustukset
- Katusuunnitelmaselostus

Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 3.

Lisätiedot:

Katupäällikkö Janne Juntunen p. 8392 2699, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

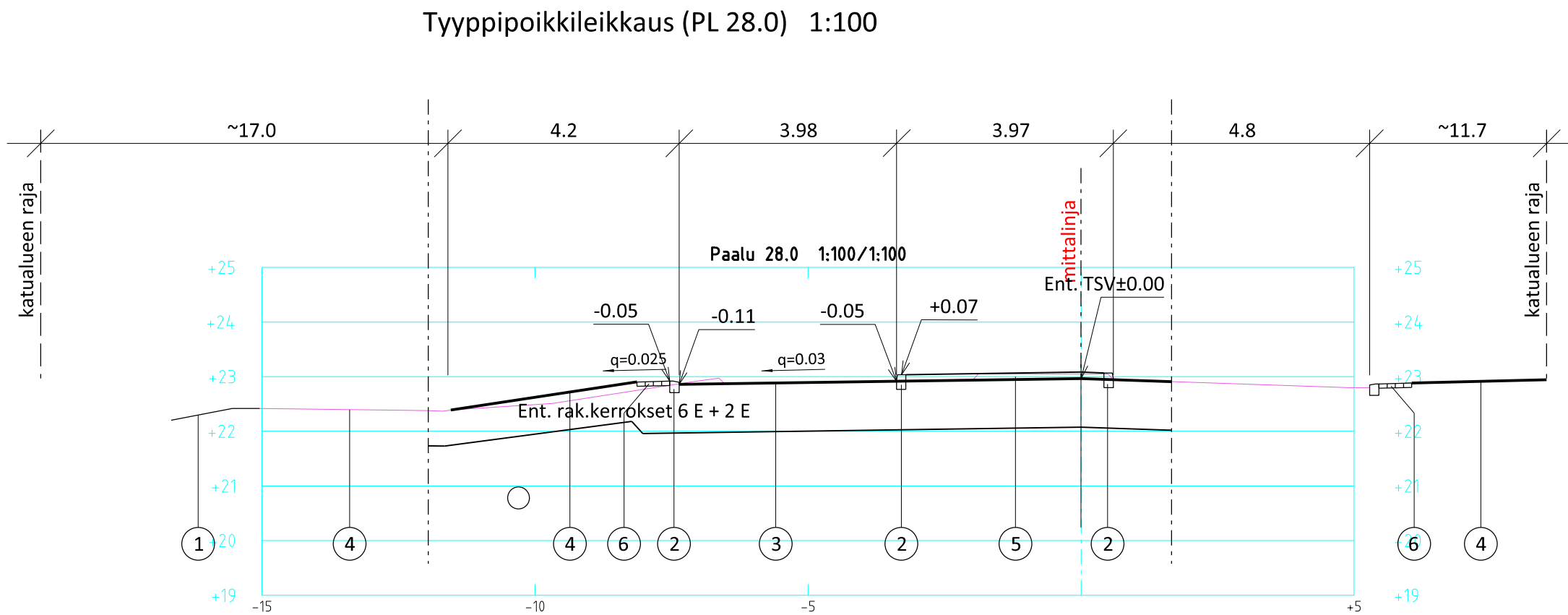
53357B

53357D

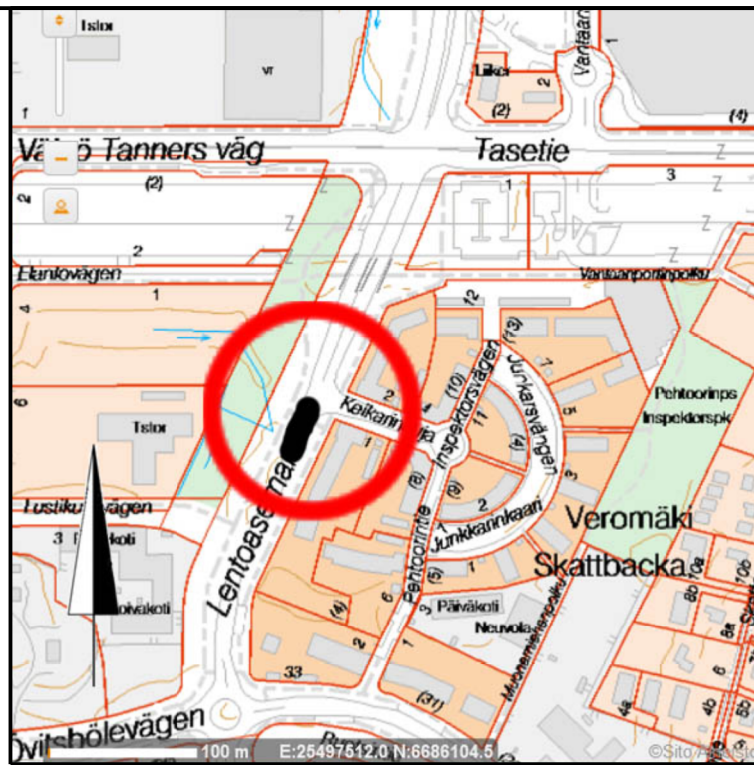
ML1 Mihtalinja				
Piste	Paalu	Y	X	R
1	0.00	25497700.65	6686163.42	
2	12.32	25497705.68	6686174.68	
3	36.74	25497715.88	6686196.86	
4	51.93	25497721.30	6686211.05	

RK3 Saareke 2				
Piste	Paalu	Y	X	R
31	0.00	25497715.61	6686195.14	
32	6.66	25497712.92	6686189.04	
33	10.66	25497709.22	6686190.55	
34	11.04	25497709.34	6686190.92	10
35	15.62	25497711.66	6686194.81	
36	17.30	25497712.82	6686196.03	
37	19.81	25497715.13	6686196.44	2
38	21.35	25497715.61	6686195.14	1

RK2 Saareke 1				
Piste	Paalu	Y	X	R
21	0.00	25497705.67	6686179.42	20
22	8.17	25497708.15	6686187.20	
23	11.78	25497711.50	6686185.84	
24	14.62	25497710.35	6686183.25	
25	19.65	25497707.77	6686178.95	
26	20.22	25497707.41	6686178.50	1
27	23.00	25497705.67	6686179.42	



- ① NURMETUS
- ② REUNATUKI, LUONNONKIVI V170, h=12 cm (suojatien kohdalla madallettu)
- ③ AJORATA, ASFALTTI
- ④ JALANKULKU- JA POLKUPYÖRÄTIE, ASFALTTI
- ⑤ KESKISAAREKE, KENTTÄKIVIPÄÄLLYSTE
- ⑥ VALKOINEN 60 CM LEV. HUOMIORAITA BETONIKIVEÄ
esim. Rudus Kartano 80 (278x138x80 mm).



 VANTAAN KAUPUNKI KUNTATEKNIIKAN KESKUS			Hyv.	
			Tark.	
		23.11.2015	Suunn. Martti Rautiainen	
51 PAKKALA	LENTOASEMANTIE, PAKKALA 1 B		Mittakaava	Koord.järj.
			1:500	ETRS-GK25
			1:100	Korkeusjärj. N2000
			Liitt. piir.nro	
			35368 32037 53357su.dgn	
201	KADUT	Piir.nro 53357		
313	KATUJOHDOT			
GEOTEK- NIIKKA		Tark.	Tark.	
			Suunn.	
 HSY PL 300 00066 HSY p.(09) 15611	Nro	Hyv.		
		Tark.		
		Hyv.		
		Tark.		

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

1 (2)

Kohteiden nimet:	LENTOASEMANTIE	Piirustus nro	53710
Selostuksen laati:	Martti Rautiainen Suunnitteluassistentti	pvm:	23.11.2015
Selostuksen hyväksyi:	Olli Lappalainen Kadunsuunnittelupäällikkö	pvm:	24.11.2015
Tiedoksi:	Tekninen lautakunta		

Kohde

Lentoasemantie sijaitsee Pakkalan (51) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Keikarinkujan liittymän suojatiesaarekkeiden levittämistä ja levittämisestä aiheutuvaan länsipuolen ajokaistan siirtoa, ja se esitetään suunnitelmaehdotuksessa nro 53710 .

Katusuunnitelma on voimassa olevan asemakaavan (*Lentoasemantie / Pakkala 1 B*) mukainen.

Lähtökohdat ja suunnittelun tavoitteet

Pakkalan alueen pyöräilyn ja jalankulun turvallisuuden parantaminen.

Risteyksen liikennejärjestelyt eivät täytä liikenneturvallisuuden eikä nykyisen kadunsuunnittelun kriteereitä.

Kadun pääasialliset käyttäjät ovat alueen asukkaat, sekä vilkasta läpiajoliikennettä.

Liikenteellinen ratkaisu

Lentoasemantiella olevan suojatiesaarekkeen oikeaoppinen rakentaminen parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta Lentoasemantietä ylitettäessä.

Suunniteltu ratkaisu on Kuntatekniikan keskuksen liikennesuunnittelun periaatteiden mukainen.

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Suojatiealue on asfaltoitu. Kadun reunatuet ovat harmaata graniittikiveä. Suojateiden eteen reunatuen viereen tehdään valkoisesta sauvakivestä 60 cm leveä turvairaita. Suojatien keskisaarekkeet päällystetään kenttäkiveyksellä.

Valaistus

Valaistukseen ei tehdä muutoksia.

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

2 (2)

Tasaus ja kuivatus

Lentoasemantien tasaus noudattaa nykyistä linjaa.

Lentoasemantien kuivatukseen ei tehdä muutoksia.

Mahdollisessa tulvatilanteessa Lentoasemantien vedet virtaavat katua pitkin etelään kadun hulevesikaivoihin.

Esteettömyys

Lentoasemantien suojatiealueen suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyydelle asetetun perustavoitetaso.

Kustannusarvio

Rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 28800 euroa (alv 0 %), joka on kokonaan kadunrakentamisen osuutta.

Muuta

Lentoasemantien suojatiemuutoksen rakentaminen on vuoden 2016 rakentamisohjelmassa.



19 § Turbiinitie, eteläosa; 52 Veromies, katusuunnitelman hyväksyminen

VD/447/10.03.01.00/2016

HW/JJ/OLa

Katutekniikka on laatinut katusuunnitelmaehdotuksen, jonka katupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville. Hanketunnus on 415112/6.

Suunnitelma on ollut nähtävillä ajalla 21.01. - 3.2.2016.
Katusuunnitelmaehdotuksesta ei ole jätetty muistutuksia.

Kustannusarvio on	
katu:	848 700 €
vesihuolto:	23 600 €
Yhteensä	872 300 € (alv 0 %)

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 19

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään

a) hyväksyä seuraava katusuunnitelma:

Nimi:	Turbiinitie, eteläosa
Asemapiirustus nro	55940
Poikkileikkaus nro	55940

b) määrätä maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti katusuunnitelman hyväksymispäätös tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Karttaote
- Katusuunnitelmapiirustukset
- Katusuunnitelmaselostus

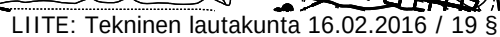
Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 3.

Lisätiedot:

Katupäällikkö Janne Juntunen p. 8392 2699, etunimi.sukunimi[at] vantaa.fi

423-4-44-V521



Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

1 (2)

Kohteiden nimet:	TURBIINITIE, eteläosa	Piirustus nro	55940
Selostuksen laati:	Jani Rantalainen Ramboll Finland Oy Projektipäällikkö	pvm:	14.1.2016
Selostuksen hyväksyi:	Olli Lappalainen Kadunsuunnittelupäällikkö	pvm:	14.1.2016
Tiedoksi:	Tekninen lautakunta		

Kohde

Turbiinitie sijaitsee Veromiehen (52) ja lentokentän (53) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Turbiinitien eteläosaa, ja se on esitetty piirustuksessa nro 55940.

Katusuunnitelma on valtuuston 14.12.2015 hyväksymän asemakaavan (nro 002151) mukainen.

Lähtökohdat ja suunnittelun tavoitteet

Turbiinitien eteläosa on katu, joka muodostaa uuden katuyhteyden Tikkurilantien ja Aviapolis-korttelin välille.

Kadun pääasiallisia käyttäjiä ovat alkuvaiheessa huoltoliikenne ja alueen työntekijät. Tulevaisuudessa Turbiinitielle siirtyy Ilmakehän ja Tikkurilantien välistä läpiajo-liikennettä ja se toimii myös erikoiskuljetusreittinä.

Liikenteellinen ratkaisu

Turbiinitie on alueen kokoojakatu, joka liittyy eteläpäästään nelihaaraliittymällä nykyiseen Tikkurilantiehen ja Toinensavu -katuun. Pohjoispäässä Turbiinitien eteläosa liittyy Aviapolis -korttelin pysäköintitalon tonttiliittymään. Myöhemmässä vaiheessa Turbiinitie jatketaan pohjoisessa Ilmakehä -kadulle asti.

Turbiinitien eteläosan katualueen leveys vaihtelee 27,0 metrin ja 34,5 metrin välillä. Turbiinitieellä on kaksi ajorataa, joiden leveys on 4,5 m – 10,5 m. Ajoratojen välissä on 2,5 m leveä erotuskaista. Ajoradan länsireunassa on 1,5 m leveä erotuskaista, 4,0 metriä leveä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie sekä min. 1,5 m leveä reuna-alue. Ajoradan itäreunassa on 3,0 – 3,5 m leveä erotuskaista sekä 4,0 m leveä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Lisäksi itäreunan pohjoisosassa on 5,0 m leveä reuna-alue.

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

2 (2)

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Ajorata sekä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie päällystetään asfaltilla. Ajoradan ja jk/pp-tien väliset 1,5 m leveät erotuskaistat kivetään harmaalla nupukivellä ja 3,0 – 3,5 m leveille tehdään pensasistutusalue. Ajoratojen välinen keskisaareke kivetään harmaalla nupukivellä. Reuna-alueet nurmetetaan.

Reunatuet ovat harmaata graniittia.

Valaistus

Turbiinitien valaistus hoidetaan uusilla 10 m korkeilla valaisinpylväillä. Valaisimet sijoitetaan ajoratojen väliselle erotuskaistalle.

Tasaus ja kuivatus

Turbiinitien eteläosa on louhittu Aviapolis-korttelin louhintojen yhteydessä. Turbiinitie liittyy eteläpäässä Tikkurilantien nykyiseen tasaukseen.

Turbiinitien eteläosan uusi hulevesiviemäri liittyy Tikkurilantien nykyiseen hulevesiviemäriin.

Esteettömyys

Turbiinitien suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyydelle asetetun perustavoitteen.

Kustannusarvio

Rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 872 300 euroa (alv 0 %), josta kadunrakentamisen osuus on 848 700 euroa ja vesihuollon 23 600 euroa.

Muuta

Turbiinitien eteläosan suunnittelusta ja rakentamisesta on tehty Vantaan kaupungin ja Finavian Oyj välinen sopimus. Kohde on vuoden 2016 rakentamisohjelmassa.



20 § Sinisafiiripolku, 23 Kivistö, katusuunnitelman hyväksyminen

VD/443/10.03.01.00/2016

HW/JJ/OLa

Katutekniikka on laatinut katusuunnitelmaehdotuksen, jonka katupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville. Hanketunnus on 312415.

Suunnitelma on ollut nähtävillä ajalla 21.01. - 3.2.2016.
Katusuunnitelmaehdotuksesta ei ole jätetty muistutuksia.

Kustannusarvio on

katu:	420 000 €
vesihuolto:	23 000 €
Yhteensä	443 000 € (alv 0 %)

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 20

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään

a) hyväksyä seuraava katusuunnitelma:

Nimi: Sinisafiiripolku
Asemapiirustus nro 56896
Poikkileikkaus nro 56896

b) määrätä maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti katusuunnitelman hyväksymispäätös tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

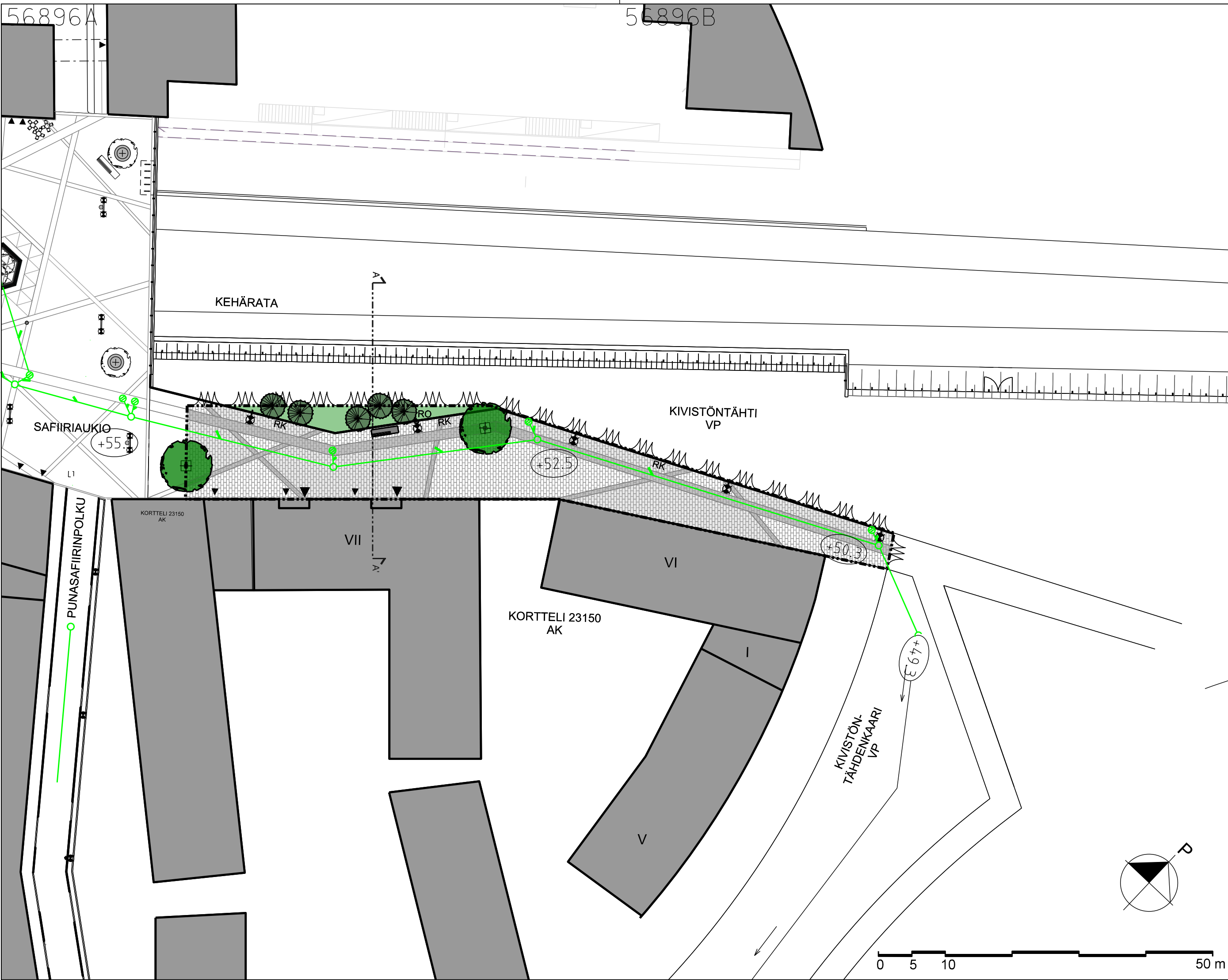
- Karttaote
- Katusuunnitelmapiiirustukset
- Katusuunnitelmaselostus

Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 3.

Lisätiedot:

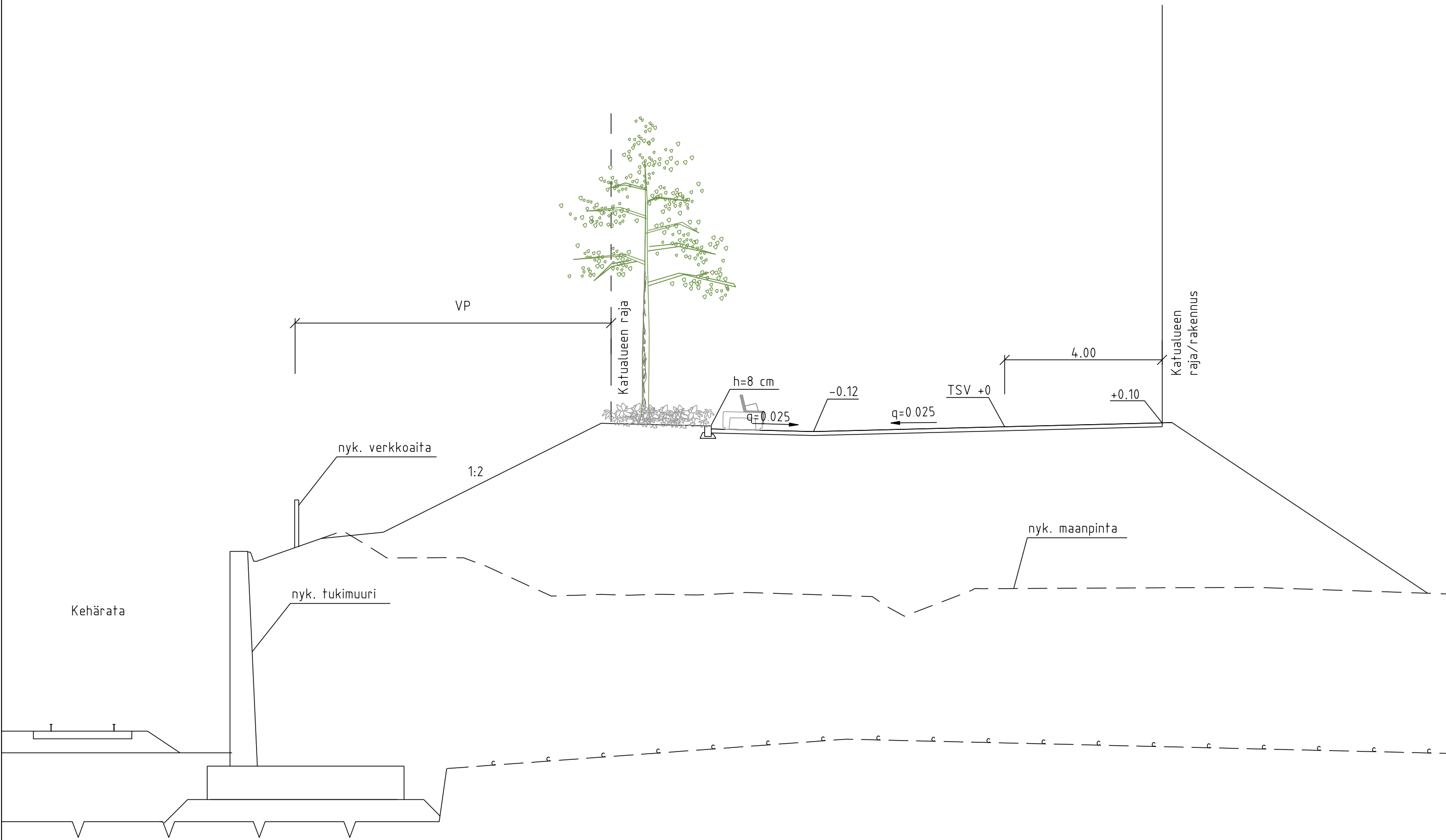
Katupäällikkö Janne Juntunen p. 8392 2699, etunimi.sukunimi[at] vantaa.fi



MERKKIEN SELITYKSET

- ISTUTETTAVA LEHTIPUU MAARITILÄLLÄ JA RUNKOSUOJALLA
- ISTUTETTAVA HAVUPUU
- PENSAS- TAI PERENNAISTUTUKSET
- LUONNONKIVEYS
- BETONIKIVEYS
- REUNAKIVI
- VALAISINPYLVÄS
- PENKKI
- KORKEUSASEMA
- HULEVESIVIAMÄRI JA HULEVESIKAIVO
- ASEMAKAAVARAJA

ASEMAPIIRUSTUS 1:500



TYYPPIPOIKKILEIKKAUS A-A' 1:100



KARTTAINDEXI 1:10 000

 VANTAAN KAUPUNKI KUNTATEKNIIKAN KESKUS		Hyv.	
		Tark.	
		Suunn.	
23 KIVISTÖ		Mittakaava 1:500 1:100	Koord.järj. ETRS-GK25 Korkeus.järj. N2000
SINISAFIIRINPOLKU KATUSUUNNITELMA ASEMAPIIRUSTUS TYYPPIPOIKKILEIKKAUKSET		Liitt.piiir.n:o 56896.su	
209	KATUSUUNNITELMAT	Hyv.	Hyv.
			Piir. n:o 56896
GEOTEK- NIIKKA		Tark.	Tark. M.Liski, M.Eriksson
		maaseppäarkkitehtitoimisto NÄKYMÄ Oy WSP Finland Oy	Suunn. MLi, STi, ML

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

1 (2)

Kohteiden nimet:	SINISAFIIRINPOLKU	Piirustus nro	56896
Selostuksen laati:	Marja Lindroos Suunnittelija Sofia Tigerstedt Suunnittelija	pvm:	14.1.2016
Selostuksen hyväksyi:	Olli Lappalainen Kadunsuunnittelupäällikkö	pvm:	14.1.2016
Tiedoksi:	Tekninen lautakunta		

Kohde

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön (23) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Sinisafiirinpolkua ja se on esitetty piirustuksessa nro 56896.

Katusuunnitelma on Kivistön keskusta-asuminen 5 asemakaavan (kaava nro 231800) mukainen.

Lähtökohdat ja suunnittelun tavoitteet

Sinisafiirinpolku on uusi yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, joka sijoittuu asuinkorttelin 23150, Safiiriaukion, Kehäradan ja Kivistöntähti -puistoalueen väliin yhdistäen tulevan Safiiriaukion ja Kivistöntähti -puistoalueen. Kadun pääasialliset käyttäjät ovat alueen asukkaat.

Kadun rakentaminen mahdollistaa asemakaavan mukaisen asuntorakentamisen Kivistön alueella.

Liikenteellinen ratkaisu

Sinisafiirinpolut kokonaisleveys vaihtelee 5,5 metristä 14 metriin. Katu levenee Safiiriaukiota kohti.

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Sinisafiirinpolku päällystetään pääosin harmaalla betonikivellä. Tummat luonnonkivilaattaraidat jakavat kadun monikulmaisiin kiveysalueisiin. Reunatuot ovat harmaata graniittia. Kadun luoteisreunaan tehdään kapea istutusalue, joka tulevaisuudessa liittyy viereiseen puistoalueeseen. Kivetylle alueelle istutetaan pari lehtipuuta ja istutusalueelle muutama havupuu sekä maanpeitekasveja. Kadun kalusteet sijoitetaan luoteisreunalle.

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

2 (2)

Valaistus

Sinisafiirinpolkua valaistaan 6 metriä korkeilla pylväsvalaisimilla, jotka sijoitetaan kadun luoteisreunaan.

Tasaus ja kuivatus

Sinisafiirinpolkua laskee 1,8 - 5 % pituuskaitevuudella Kivistöntähden suuntaan. Katu kuivatetaan hulevesiviemäreillä. Katu rakennetaan täytölle, joka on suurimmillaan n. 4 metriä.

Esteettömyys

Kadun suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyyden perustason vaatimukset.

Kustannusarvio

Sinisafiirinpolkua rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 443 000 euroa (alv 0 %), josta kadunrakentamisen osuus on 420 000 euroa ja vesihuollon 23 000 euroa. Kustannusarvio ei sisällä operaattoreiden kaapeleita.

Muuta

Sinisafiirinpolkua rakentaminen on alustavasti vuoden 2016 rakentamishjelmassa.

[illegible]



21 § Yksityistieavustukset vuodelle 2016

VD/1325/02.03.01.03/2016

HW/JV

Vantaan kaupungin alueella on yli kaksisataa toimivaa, rekisteröitynyttä yksityistä tiekuntaa, joita kaupunki on vuosittain avustanut erilaisten hakemusten ja tarpeiden mukaan. Vantaalla toimiville tiekunnille, joilla ei ole erillistä kunnossapitosopimusta kaupungin kanssa, ilmoitetaan keväisin kirjeitse mahdollisuudesta hakea vuotuista yksityistieavustusta. Määräaikaan mennessä vastaanotettujen hakemusten perusteella tiekunnille jaetaan avustuksia, jotka määräytyvät tien pituuden, liikenneviikkauuden ja mahdollisen joukkoliikennereititysten mukaan. Näiden tiekuntakohtaisten avustuksien suuruus vaihteli viime vuonna 200:sta 2 700:een euroon. Tämän lisäksi tiekunnat ovat voineet hakea avustuksia yksittäisiin korjauskohteisiin. Korjauskohteiden avustukset vaihtelivat viime vuonna 700:sta 3 000:een euroon.

Kaupunki on avustanut yksityisteitä vuosittain noin 80 000 eurolla. Tämä summa on jaettu em. keväisin jaettavien tiekuntakohtaisten kunnossapitoanomuksien mukaan (35 000 euroa) sekä erikseen anottavien valaistus-, perusparannus- ja päällystämiskohteisiin (45 000 euroa) kohdistuvien anomusten perusteella. Näiden lisäksi kaupunki on antanut kunnossapidollista luontaisavustusta (hiekoitusta, lanausta yms.) joillekin tiekunnille heidän pyyntöään tai tilaustaan vastaan.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan vuoden 2016 talousarviossa on kadunpidon käyttösuunnitelman menokohdalle "Toiminta-avustukset" varattu 80 000 euroa yksityistiekuntien avustamiseen. Keväällä anottavien vuotuisten tiekunta-avustuksien jakoperiaatteet ja avustusrahamäärä pysyvät samoina kuin vuonna 2015 samoin kuin valaistus-, perusparannus- ja päällystyskohteiden yhteenlaskettu avustusrahamäärä. Vuotuisten kunnossapitoavustuksien osuus on 35 000 euroa, erillisiin valaistuskohdeisiin varataan 5 000 euroa, perusparannuskohteisiin 28 000 euroa ja päällystämiskohteisiin 12 000 euroa.

Esityslistan liitteenä on avustusten jakoehdotus perusteluineen.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 21

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään myöntää yksityisteiden avustamiseen kadunpidon määrärahoista (menokohta 145052000/474020) yhteensä 80 000 euroa (ALV 0 %), josta yksityisteiden kunnossapitoavustuksia (liitteen mukaisin perustein) tiekuntien hakemuksiin nojautuen 35 000 euroa (ALV 0 %) sekä yksityistieavustuksia erillisiin valaistus-, perusparannus- ja päällystyskohteisiin tiekuntien hakemuksiin ja toteutuneisiin kustannuksiin perustuen yhteensä 45 000 euroa (ALV 0 %)

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite

Yksityistieavustukset ja niiden jakoperusteet vuodelle 2016

Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus/Kadunpito

Muutoksenhakuohje: 1 Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

Kunnossapitopäällikkö Jyrki Vättö, puh. 09 8392 3077, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaan kaupungin alueella on yli kaksisataa toimivaa, rekisteröitynyttä yksityistä tiekuntaa, joita kaupunki vuosittain avustaa tarpeiden mukaan. Yksityistieavustuksia on jaettu vuosittain toimitettavia kunnossapitoanomuksia vastaan sekä erikseen anottaviin valaistus-, perusparannus- ja päällystämiskohteisiin. Kadunpidon vuoden 2016 talousarviossa on käyttösuunnitelman menokohdalle "Toiminta-avustukset" varattu 80.000 euroa yksityistiekuntien avustamiseen. Varaussumma on ollut yhtä suuri myös aikaisempina vuosina.

Vuonna 2015 yleisiin tiekuntien kunnossapitoavustuksiin varattiin 35.000 euroa, erillisiin valaistuskohteisiin 10.000 euroa, erillisiin perusparannuskohteisiin 15.000 euroa ja erillisiin päällystyskokohteisiin 20.000 euroa. Lisäksi kaupunki antoi kunnossapidollista luontaisavustusta joillekin tiekunnille heidän pyyntöään tai tilaustaan vastaan. Yksistään perusparannuskohteisiin anottiin yhteensä lähes 30.000 euroa.

Vuonna 2016 varataan tiekunnille, joilla ei ole kunnossapitosopimusta kaupungin kanssa, kunnossapitoavustuksia yhteensä 35.000 euroa, eli yhtä paljon kuin edellisvuosina. Erillisiin valaistuskohteisiin varataan 5.000, perusparannuskohteisiin 28.000 ja päällystyskokohteisiin 12.000 euroa. Yhteensä avustussumma on talousarvion mukainen 80.000 euroa.

RAHALLINEN KUNNOSSAPITOAVUSTUS 2016 (35.000 euroa)

Avustusta voivat hakea ne Vantaan kaupungin alueella toimivat tiekunnat, joilla ei ole kunnossapitosopimusta kaupungin kanssa. Avustussumma jaetaan niiden tiekuntien kesken, jotka jättävät kaupungille määräaikaan mennessä tätä tarkoitusta varten suunnitellun hakemuksen. Avustussumma määräytyy yksityistien pituuden, liikennemäärän ja mahdollisen joukkoliikennereitityksen perusteella. Tiekuantakohtainen avustus on viime vuosina ollut keskimäärin noin 500 €/km. Kadunpito valmistelee hakuprosessin ja avustusjaon, joka toimitetaan kevään aikana Teknisen lautakunnan (TELA) päätettäväksi.

VALAISTUS 2016 (5.000 euroa)

Valaistusavustuksia jaetaan erillisten hakemusten perusteella. Tiekuunnan osuus on noin 40 % valaistuksen rakentamiskustannuksista. Energia- ja kunnossapitokustannukset maksaa kaupunki. Hankekohtaiset avustushakemukset käsitellään yhdessä valaistuksesta vastaavan työpäällikön kanssa ja avustuspäätökset tekee kunnossapitopäällikkö.

PERUSPARANNUS 2016 (28.000 euroa)

Perusparannusavustus myönnetään hakemusta ja toteutuneesta työstä syntyneitä kuitteja vastaan. Työt ovat olleet esim. rumpujen uusimisia, kallion louhintaa, routavaurioiden korjausta jne. Tiekuunnat osallistuvat hankkeisiin myös omalla osuudellaan. Kaupungin avustukset vaihtelivat vuonna 2015, hankkeen laajuudesta riippuen 700:sta 3.000:een euroon. Hankekohtaiset avustuspäätökset tekee kunnossapitopäällikkö.

PÄÄLLYSTÄMINEN 2016 (12.000 euroa)

Päällystämistyöt toteutetaan yhdessä yksityistiekuntien kanssa käytännössä siten, että tiekuunnat anovat kaupungilta päällystystä ja kaupunki tarkastaa tilanteen sekä teettää päällystystyöt tarvittaessa. Tiekuunnat osallistuvat kustannuksiin maksamalla päällysteen hinnasta puolet. Vuotuisesta päällystysohjelmasta päättää Tekninen lautakunta (TELA) ja pienemmistä yksittäisistä kohteista, joihin yleensä yksityistiet kuuluvat, päätöksen tekee kunnossapitopäällikkö.

LUONTAISAVUSTUS 2016

Vantaan kaupunki suorittaa tilauksesta yksityisteiden höyläystä, liukkauden torjuntaa, lanausta, kesäsuolausta ja harjausta niille tiekunnille, joilla ei ole kunnossapitosopimusta kaupungin kanssa. Työt suoritetaan katujen ylläpidon oman organisaation tai ulkopuolisen urakoitsijan toimesta. Kesäsuolauksessa käytetyn suolan sekä liukkauden torjunnassa käytetyn hiekan kaupunki usein laskuttaa tiekunnilta kulutuksen mukaisesti. Kaikki tiekuntien esittämät kohtuulliset toivomukset pyritään täyttämään. Töiden suorittamisesta päättää kunnossapitopäällikkö.

(Lisätietoja: kunnossapitopäällikkö Jyrki Vättö, puh. 09 8392 3077)



22 § Hankintaoikaisu / Puitejärjestely kunnossapidon rakennustyöt 2015-2017

VD/2345/02.08.00.00/2015

PW/PS/JS

Asian tausta

Vantaan kaupungin Tilakeskus yhteistyössä hankintakeskuksen kanssa on kilpailuttanut kunnossapidon rakennustyöt tuntiveloitusperusteisena laskutyönä sopimuskaudelle 1.12.2015 - 30.11.2017 siinä laajuudessa kuin tarjouspyynnössä ja sen liiteasiakirjoista ilmeni.

Tekninen lautakunta on 13.10.2015 tehnyt päätöksen § 34 ja päättänyt

a) hylätä Oy Malgon Ltd:n tarjous, koska tarjous ei täyttänyt tarjouspyynnön vähimmäisvaatimuksia.
b) valita kunnossapidon rakennustöiden urakoitsijoiksi seuraavat yritykset:
Ensisijainen toimittaja Itä-Vantaa, Rakennus-Ferdi Oy
Ensisijainen toimittaja Länsi-Vantaa, City-Air Oy sekä
ensisijaisuusjärjestyksessä:

2. Suomen Rakennuslogistiikka Oy
3. Parmatic Oy
4. ES-Urakointi Oy
5. Rakennusveikara Oy

Oy Malgon Ab on tehnyt asiassa hankintaoikaisuvaatimuksen ja vaatinut Vantaan kaupunkia kumoamaan päätöksensä hylätä Malgon Oy:n tarjous sekä suorittamaan tarjousten vertailu uudestaan.

Mijorak Oy on tehnyt asiassa hankintaoikaisuvaatimuksen ja vaatinut Vantaan kaupunkia muuttamaan päätöksen Mijorak Oy:n pisteytyksen osalta lisäämällä Mijorak Oy:lle yhden pisteen.

Vantaan kaupunki oli korjannut seuraavan kohdan Mijorak Oy:n itselleen antamista pisteytyksistä poiketen: toisen työnjohtajan kokemus työnjohtotehtävistä sekä toiminta vastaavana mestarina 3 viime vuoden aikana vaadituissa kolmessa kohteessa ei täytynyt ja tämän vuoksi pisteitä vähennettiin 2 x -1 p eli -2 pistettä.

Päätöksen taustaa

Tarjouspyynnössä on vaadittu, että tarjoajalla on omassa palveluksessaan ammattitaitoinen työjohto. Tarjouspyynnössä työnjohdosta oli esitetty seuraava vaatimus: työssä onnistuminen ja siinä kehittyminen edellyttää urakoitsijalta suorassa kokopäiväisessä työsuhteessa olevan tilaajan kohteisiin ja toimintaan perehdytetyn ja kokeneen suomenkielentaitoisen työnjohdon.

Oy Malgon Ltd:n tarjous ei täyttänyt tarjouspyynnön vaatimuksia tältä osin. Oy Malgon Ltd:ltä pyydettiin lisäselvitystä työnjohtajien työsuhteista. Annetun selvityksen mukaan työnjohtajat toimivat projektimuotoisella sopimuksella, joten vaatimus suorasta kokopäiväisestä työsuhteesta ei täyty. Näin ollen Oy Malgon Ltd:in tarjous ei ollut tarjouspyynnön mukainen, eikä sitä otettu mukaan vertailuun.

Tarjouspyynnössä on saanut yhden pisteen, mikäli tarjoajan työnjohtaja täyttää RakMK 1, kohdassa 4.1 määritellyt rakennustöistä vastaavan työnjohtajan pätevyysvaatimukset ja on toiminut vastaavana mestarina kolmen viime vuoden aikana vähintään kolmessa (3) kohteessa.

Mijorak Oy:n toimittaman selvityksen mukaan työmaan vastuuhenkilöksi nimetty Anna Ekberg ei ole toiminut viranomaisen hyväksymänä rakennustöistä vastaavana työnjohtajana kolmen viimeisen vuoden aikana vähintään kolmessa kohteessa, eikä Mijorak Oy ole tämän vuoksi oikeutettu saamaan yhtä lisäpistettä.

Päätöksen perustelut



Oy Malgon Ltd:in tarjous ei ollut tarjouspyynnön mukainen, joten hankintapäätöstä ei tule muuttaa Oy Malgon Ltd:in vaatimuksen mukaisesti.

Mijorak Oy:n esittämän työnjohtajan työkokemus ei täyttänyt tarjouspyynnössä vaadittuja työkokemuksia saadakseen yhden lisäpisteen, joten hankintapäätöstä ei tule muuttaa Mijorak Oy:n vaatimuksen mukaisesti.

Tekninen lautakunta 16.2.0216 § 22

Tilakeskusjohtajan esitys:

Päätetään edellä mainittujen seikkojen perusteella hylätä Oy Malgon Ltd:n ja Mijorak Oy:n tekemät hankintaoikaisut.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Oy Malgon Ltd, Mijorak Oy

Muutoksenhakuohje: Päätöksestä ei voi valittaa.

Lisätiedot:

Jussi-Pekka Sojakka p. 839 25050, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



23 § Tilapäisten päiväkotien vuokraaminen määräajaksi Länsimäen, Tikkurilan ja Aviapoliksen alueille

VD/2/02.08.00.00/2016

HP/PW/JV

Tilantarpeen perustelut:

Sivistystoimi esitti huolensa kaupunginjohtajalle varhaiskasvatuksen akuutista tilatarpeesta kaupunginjohtajan ja sivistystoimen 26.11.2015 pidetyssä toimialatapaamisessa. Syyksi akuuttiin tilatarpeeseen todettiin virallista väestöennustetta suurempi päivähoitoikäisten lasten määrän kasvu sekä päivähoidossa olevien lasten määrän lisääntyminen. Taloussuunnittelun tietopalveluysiköstä saadun tiedon mukaan päivähoitoikäisten lasten määrän ennakoitiin 1.1.2016 olevan noin 100 lasta enemmän kuin virallisessa väestöennusteessa 2015 -2025 oletettiin. Syyksi tähän tietopalveluysikkö totesi kotimaan nettomuuton kääntymisen tappiollisista vuosista voitolliseksi.

Sivistystoimi totesi, että akuuteimmilla Tikkurilan, Länsimäen ja Aviapoliksen alueilla kaikkien päiväkotien kapasiteetti on jo käytössä ja kaikkiin mahdollisiin päiväkoteihin on otettu lisähenkilöstöä ja lapsimäärää kasvatettu. Kiinteistöjen kantokyky ei mahdollista määrän kasvattamista. Myös alueen koulu- ym. tilakapasiteetti tarkastettiin. Lisäksi todettiin, että tilakeskuksen työohjelmassa olevien päiväkotien teknisiä osakorjauksia on jouduttu siirtämään väistötilojen puuttuessa.

Tilojen hankintajärjestelyt:

Sivistystoimelta joulukuussa 2015 saadun tilatarvepyynnön perusteella on haettu mahdollisia rakennuspaikkoja sijoittaa tarvittavat uudet päiväkotipaikat. Selvityksen perusteella tilakeskus pyysi tilaelementtitoimittajilta vuokraustarjouksia Rajakylän päiväkodin (Länsimäki), Jokirannan ja Peltolan koulun (Tikkurila) sekä Illenpihan päiväkodin (Aviapoliksen) tonteille sijoitettavista vuokrapäiväkodeista. Tarjoukset pyydettiin 2-, 3- ja 4-ryhmäisistä päiväkotiratkaisuista, tilaajan rakentamille perustuksille. Tarjouksia pyydettiin sekä 3- että 5 vuoden vuokrakausista. Hankintailmoitus asiasta julkaistiin HILMassa. Tarjousten vertailuperusteena oli kokonaistaloudellisuus seuraavasti:

- vuokrakauden kustannus 50 %
- ratkaisun toiminnallisuus ja kaupunkikuva 25 %
- energiatehokkuus 15 %
- toimitusaika 10 %.

Tarjouskilpailun aikana tarkentui käyttäjätoimialan edustajien kanssa näkemys, että vuokrakausi tulee kaikissa kohteissa olla 5 vuotta (15.8.2021 saakka eli 64 kk).

Tarjouksia saatiin neljältä toimittajalta. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen antaneen yrityksen hintatasolla päiväkotien tilavuokrat vuositasolla tulevat olemaan:

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| - 2 ryhmäinen päiväkoti | n. 94 000 eur/vuosi |
| - 3 ryhmäinen päiväkoti 2 kpl | n. 125 000 eur /vuosi |
| - 4 ryhmäinen päiväkoti | n. 156 000 eur/vuosi |

Huomioiden myös ylläpito ja perustusten/pihojen tarvittava rakentaminen on toimialalle kertyvä kokonaiskustannus kaikista em. tilapäisistä tiloista noin yhteensä 790 000 eur / vuosi.

Koska päiväkoteja ei ole huomioitu marraskuussa valtuuston hyväksymässä investointiohjelmassa tai käyttötalousbudjetissa, ei myöskään päiväkotien perustamiseen ja rakennuttamiseen liittyviä kustannuksia ole voitu huomioida tilakeskuksen budjetissa. Perustamistöistä järjestetään erillinen tarjouskilpailu heti, kun kilpailun järjestämiseen tarvittavat lähtötietoaineistot on saatu. Tilakeskus



arvioi aiemmin toteutettujen vastaavien kohteiden perusteella, että vuokratilakustannusten lisäksi tulee yhteensä 1 000 000 – 1 200 000 eur kustannukset päiväkotien perustamis-, aitaus- ja välttämättömistä pihatöistä. Kohdekohtaisen vaihteluvälin ollessa arviolta 300 000 – 600 000 eur .

Lopullisessa muodossa päiväkodit tultaisiin rakentamaan seuraavasti:

- Rajakylän päiväkodin tontille 3 ryhmäisenä
- Illenpihan päiväkotitontille 3 ryhmäisenä
- Peltolan koulun rakentamattomalle osalle 4 + 2 ryhmäisenä, jolloin Jokivarren koulun tontille ei sijoitettaisi vuokratilaa.

Jotta päiväkodit saadaan käyttöön mahdollisimman nopeasti, joudutaan rakentamisen valmistelut ja perustustyöt aloittamaan ennen rakennuslupien lopullista lainvoimaisuutta MRL:n sallimissa rajoissa. Samoin sitovat tilaukset vuokranantajalle on tehtävä ennen rakennuslupien lainvoimaa. Nopeutetussa aikataulussa lupariskiä hallitaan siten, että lopullisia sitovia tilauksia tehdään vasta kun rakennuslupiin liittyvät naapurien kuulemiset ja viranomaisten kanssa käytävät neuvottelut ovat niin pitkällä, että rakennuslupaan liittyvä riski on saatu minimoitua.

Tavoitteena on, että kaksi ensimmäistä päiväkotia olisi käyttöönottovalmiina maaliskuun -16 loppuun ja viimeinen valmistuisi viimeistään toukokuun puoliväliin mennessä.

Päiväkotien vuokraaminen on käsiteltyssä opetuslautakunnassa ja hankejohtoryhmässä 15.2.2016

Lopullisen päätöksen tilojen vuokraamisesta määrääjäksi / vuokranantajan valinnan tekee tilakeskuksen toimitilapäällikkö myönnettyjen delegointivaltuuksien puitteissa.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 23

Tilakeskusjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä esittelyosassa kerrotun mukaisesti tilapäisten päiväkotien määräaikainen vuokraaminen
- b) oikeuttaa tilakeskus asian nopeaan jatkovalmisteluun
- c) todeta, että tilakeskus tekee määrärahan korotusesityksen investointi- ja käyttötalousbudjettiinsa myöhemmin siinä vaiheessa, kun määrärahan muutostarpeet ovat tarkentuneet.
- d) tarkistaa tämä päätös heti kokouksessa.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupungin hankejohtoryhmä ja opetuslautakunta ovat hyväksyneet esityksen.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin tämä päätös heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Tilakeskus

Muutoksenhakuohje: 1.

Lisätiedot:

Juha Vuorenmaa, puh. 040 534 6960, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



24 § Teknisen lautakunnan alaisen toiminnan vuosiraportti 2015/HP

VD/1008/02.01.02.00/2016

HP, RNo

Vuosiraportissa on tiivistetysti kuvattu toimialan toimintaa ja taloutta. Toimiala arvioi talousarvionsa toteutumista sekä käyttötalouden että investointien tulojen ja menojen osalta perusteluineen. Vuoden 2015 viimeisessä osavuositarkastuksessa toimialat raportoivat sitovien tavoitteiden, strategisten päämäärien ja TVO -jatkotoimenpiteiden toteutumisesta.

Käyttötalouden osalta tarkastuksessa käytetään seuraavaa otsikointia:

1. Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset
2. Talousarvion toteutumisen keskeiset onnistumiset ja haasteet

Investointien osalta raportoidaan hankeryhmittäin työohjelmien eteneminen ja poikkeamat talousarvioon nähden.

Tekninen lautakunta 16.2.2016 § 24

Apulaiskaupunginjohtaja vs:n esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi vuoden 2015 vuosiraportti ja toimittaa se edelleen kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

Teknisen lautakunnan alaisen toiminnan vuosiraportti 2015

Vuoden 2015 sitovien tavoitteiden raportointi

Valtuustokauden strategisten päämäärien raportointi

TVO -jatkotoimenpiteiden raportointi

Täytäntöönpano: Taloussuunnittelu

Muutoksenhakuohje: 6.2

Lisätiedot:

talous- ja hallintojohtaja Ralf Nordström, puh. 0400 809 532, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



VUOSIRAPORTTI 2015

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA

TEKNINEN LAUTAKUNTA

Sisällys

Maankäytön rakentamisen ja ympäristön toimiala	3
Tekninen lautakunta.....	5
Tekninen lautakunta.....	5
Tilakeskus	6
Joukkoliikenne	8
Kuntatekniikan keskus.....	9
Varikko.....	11
Investoinnit.....	12
Rakentaminen	12
Uudisrakennukset.....	12
Peruskorjaukset.....	14
Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt.....	16
Julkinen käyttöomaisuus	17
Kiinteä omaisuus	19
Projektitoiminnan raportointi vuodelta 2015	20
Kestävän vihreän kasvun palvelut - Helsinki Region Eco HUB	20
Ilmastokatu – kokeilualusta ilmastoystävällisille ratkaisuille.....	20
Kiinteistönhallinta	21
SuKaRe- projekti	21
Maaomaisuuden kirjanpito	21

MAANKÄYTÖN RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA

Toiminta ja keskeiset muutokset vuonna 2015

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala oli vahvasti mukana Vantaan kaupungin huippuvuodessa. Kehäradan avajaisia vietettiin tavoitteiden mukaisesti 1.7.2015. Avajaispäivänä kehäradan junissa matkusti arviolta 80 000 matkustajaa. Kehäradan ansiosta yhä useampi taittaa matkojaan junalla HSL -alueella. Marraskuussa 2015 junalla kuljettiin arkivuorokauden aikana noin 171 000 kertaa. Lukema kasvoi vuoden 2014 marraskuusta peräti 20 000:lla, eli noin 13,5 prosentilla. Kesällä Vantaan Kivistössä järjestettiin onnistuneesti Asuntomessut. Messujen media näkyvyys oli laajaa ja pääsääntöisesti positiivista. Asuntomessujen kävijämäärä ylitti edellisvuosien tason.

Vantaalle rakennettiin vuoden 2015 aikana uutta kerrosalaa kaikkiaan 37 prosenttia enemmän kuin vuonna 2014. Syntyneestä kerrosalasta kolme viidennestä valmistui asuinrakennuksiin ja loput toimitiloihin ja muihin rakennuksiin. Asuinkerrosalaa rakennettiin 41 prosenttia enemmän kuin vuonna 2014. Uusia asuntoja valmistui vuoden 2015 aikana 2 629, mikä on 600 asuntoa enemmän kuin vuonna 2014. Lisäksi vanhuksille valmistui palvelukotiin 60 asuntolapaikkaa. Uusista asunnoista yli neljä viidennestä rakennettiin kerrostaloihin. Asunnoista kolmasosa oli vuokra-asuntoja ja runsas kymmenesosa asumisoikeusasuntoja. Asuntorakentaminen keskittyi Kehäradan varteen: asuntoja rakennettiin eniten Tikkurilan, Kivistön ja Myyrmäen suuralueille.

Vantaalla siirryttiin marraskuussa sähköiseen asiointiin kaikissa rakennusvalvonnan myöntämissä luissa. Yhden luukun -periaatteen mukaisesti mm. lupahakemus, liitteet, kyselyt hoidetaan täysin sähköisesti Lupapiste.fi – järjestelmän avulla. Samalla Vantaalla siirryttiin myös Yhden luukun -periaatteen mukaisesti hakemuksen lisäksi myös lupien täydelliseen sähköiseen käsittelyyn. Hakija voi nyt reaaliaikaisesti seurata lupansa lausuntojen ja käsittelyn etenemistä. Kaupungin organisaatioiden lisäksi toiminta ulotetaan lähiaikoina käsittämään myös käyttövesi- ja sähköliittymät.

Toimialan merkittävin tietohallinnollinen kehittämishanke vuosiin, nk. Sukare -hanke, käynnistyi syksyllä 2014 ja hanketta on edistynyt vuoden 2015 aikana kilpailutusvaiheeseen. Kyseessä on toimialan suunnittelu, kartantuotanto- ja rekisterijärjestelmä - kokonaisuuden kehittämishanke. Tilakeskuksen kiinteistöhallintajärjestelmä on edennyt vuoden aikana toteutusvaiheeseen ja maaomaisuuden kirjanpito -hanke on päättynyt ja järjestelmä on otettu käyttöön.

Valtuustokauden strategisten päämäärien toteuttaminen vuonna 2015

Valtuustokauden strategisten päämäärien tavoitteet toteutuivat pääosin hyvin:

- Kehäradan liikennöinti alkoi 1.7.2015
- Asuntomessut toteutettiin onnistuneesti
- Maanmyyntitulot ylittivät tavoitteet
- Arkkitehtuuripoliittinen strategia hyväksyttiin (KV 11.5.2015)
- Rakennusvalvonnassa siirryttiin sähköiseen asiointiin kaikkien lupien osalta

Toimialan talousarvion toteutuminen 2015 (käyttötalous)

	Talousarvio 2015	Toteutuma 1-12/ 2015	Kum. toteuma %	Ylitys / alitus
TOIMINTATUOTOT	188 448 635	224 533 958	119,1	-36 085 323
TOIMINTAKULUT	-176 664 844	-175 139 166	99,1	-1 525 678
TOIMINTAKATE	11 783 791	49 394 792	419,2	-37 611 001

Toimialan käyttötalouden tulot ylittyivät 36 miljoonaa euroa. Toimialan tulot ylittivät budjetin etenkin kuntatekniikan keskuksen sopimus- ja maanlajitystuloissa sekä maanmyyntituloissa. Menot pysyivät budjetoidussa tasossa pois lukien tilakeskuksen vuokramenojen sekä liikuntayhtiöiden ja VTK:n sulautumisesta aiheutuvien ylläpitomenojen kasvusta aiheutuneet määrärahaylitykset.

Investoinnit: Irtaimen omaisuuden määrärahojen toteutuminen

	Talousarvio yhteensä 2015	Kumulatiivinen toteuma 1-12/2015	Kum. Tot. %
94 Irtain omaisuus	-1 460 000	-1 273 629	87,2
TOIMINTATUOTOT		0	
TOIMINTAKULUT	-1 460 000	-1 273 629	87,2

Irtaimen omaisuuden määräraha alittui noin 0,2 milj. eurolla. Irtaimistohankintaohjelma toteutui pääosin suunnitelman mukaisesti.



Aviapolis-aseman uloskäynti

TEKNINEN LAUTAKUNTA

Vastuuhenkilö: Hannu Penttilä

Toimielin: Tekninen lautakunta
Puheenjohtaja: Jari Porthén

	Talousarvio 2015	Toteutuma 1-12/ 2015	Kum. toteuma %	Ylitys / alitus
TOIMINTATUOTOT	147 042 635	175 636 211	119,4	-28 593 576
TOIMINTAKULUT	-160 449 809	-160 637 806	100,1	187 998
TOIMINTAKATE	-13 407 173	14 998 404	-111,9	-28 405 578

Toiminnan kuvaus

Teknisen lautakunnan alaiseen toimintaan kuuluvat sitovina bruttobudjetoituina yksiköinä tekninen lautakunta, tilakeskuksen tulosalue ja joukkoliikenne. Nettobudjetoituina yksiköinä toimivat kuntatekniikan keskus ja varikko.

15 01

Tekninen lautakunta

	Talousarvio 2015	Toteutuma 1-12/ 2015	Kum. toteuma %	Ylitys / alitus
TOIMINTAKULUT	-76 000	-45 525	59,9	-30 474

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen vuonna 2015

Vuoden aikana lautakunta tutustui Vantaan asuntomessuihin. Lautakunta kokoontui 12 kertaa.

	Talousarvio 2015	Toteutuma 1-12/ 2015	Kum. toteuma %	Ylitys / alitus
TOIMINTATUOTOT	126 057 635	127 580 281	101,2	-1 522 646
TOIMINTAKULUT	-75 709 586	-77 179 603	101,9	1 470 017

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen vuonna 2015

Keskeisiä toiminnan laajuuteen ja samalla myös resurssien tarpeisiin vaikuttavia muutoksia olivat Kehäradan uusien asemien valmistumiseen ja käyttöönottoon liittyvien sopimusten ja hankintojen valmistelu ja kohteiden ylläpidon aloittaminen, mikä on aiheuttanut myös talousarviokehityksen pitävyyteen ylimääräisiä paineita. Kiinteistö Oy Länsi-Vantaan liikuntalaitos, kiinteistö Oy Tikkurilan urheilutalon ja Rajakylän Tenniskeskus Oy sulautuivat VTK Kiinteistöt Oy:hyn. Tähän liittyen tehtiin em. yhtiöiden toimitiloista pääomavuokrasopimus, jonka ehtojen mukaan Vantaan kaupunki vastaa yhtiöiden toimitilojen käytöstä ja ylläpidosta. Tilapäisasuntojen vuokraamiseen liittyviä tehtäviä annettiin tilapäisasumisen kehittämistyöryhmän esityksen mukaisesti tilahallinnan tehtäväksi. Lisäksi myös VAV:n organisaatorakenteen muuttamisen yhteydessä siirrettiin palveluasuntojen vuokraamiseen ja isännöintiin liittyviä tehtäviä tilahallinnalle.

Kokonaisuutena tulosalueen henkilöstömäärä on jäänyt alle henkilöstösuunnitelman, mikä johtuu lähinnä hankevalmistelussa vapautuneiden vakanssien rekrytointien pitkittymisestä. Kaksi hankekehitysarkkitehdin paikkaa ja kustannusinsinöörin tehtävä olivat uudelleen haussa ja paikat saatiin täytettyä vasta kesälomakauden jälkeen. Rakennuttamisessa vapautunut rakennustöiden valvojan tehtävä saatiin täytettyä kesän aikana. Kaupunginarkkitehti valittiin joulukuun lopulla toisiin tehtäviin toimialalla.

Vuoden 2015 aikana kilpailutettiin ja tehtiin uudet sopimukset kaikista kunnossapitotöihin liittyvistä puitejärjestelyistä tiiviissä yhteistyössä hankintakeskuksen kanssa. Hankintojen osalta suuri ponnistus oli myös uuden kiinteistöhoitosopimuksen valmistelu Vantaan tilapalvelut Vantti Oy:n kanssa.

Tilahallinta on vastannut myös EVTEK -kuntayhtymän purkamisen jälkeen VTK Kiinteistöt Oy:lle myydyn Leiritien rakennusten myynnin valmistelusta. Tilakeskus on ollut mukana mahdollistamassa Kivistön keskustan kehittymistä vuokraamalla rakennettavasta ostoskeskuksesta tilat terveysasemaa, kirjastoa ja nuorisotilaa varten. Martinlaakson vanhan ostoskeskuksen osaketila myytiin, jotta alueen kiinteistökehitysprojektit voivat edetä. Vantaan kaupunki myi myös alun perin tilakeskuksen aloitteesta asuntotuotantoon kaavoitetun Tarhapuiston koulun tontin.

Entisestään niukentuva investointirahoitus on pakottanut pohtimaan edelleen uusia toimintamalleja investointisuunnittelussa ja hankkeiden valmistelussa. Konsulttityönä tilattu investointisuunnittelun toimintamalli valmistui kesän lopulla ja mallin käytettävyydestä on saatu konkreettisia tuloksia alueellisten koulu- ja päiväkotinvestointiesitysten muodossa. Mallin avulla on mahdollista saada ajantasaisempi tilannekuva toimitilojen kunnosta, käytettävyydestä ja investointitarpeista. Malli mahdollistaa paremmin tunnistamaan ja vertailemaan eri vaihtoehtoja suurempina kokonaisuuksina sekä arvioimaan valintojen vaikutuksia pidemmällä aikavälillä. Mallin soveltaminen seuraavissa esiselvityksissä on aloitettu. Suppeampi selvitys tehtiin Tikkurilan keskustan toimitiloista, jossa keskityttiin lähinnä lähtötilanteen kartoitukseen ja alustavaan vaihtoehtotarkasteluun.

Tilakeskuksen tulevaisuuden kannalta tärkeä päätös syntyi toukokuussa, kun uusi kokonaisvaltainen kiinteistönhallintajärjestelmähankinta saatiin päätökseen. Järjestelmän käyttöönottotestaukset ajoittuivat loppuvuoteen ja ensimmäisten toiminnallisuuksien käyttö aloitettiin vuoden vaihteessa. Uusi järjestelmä edellyttää luopumista vanhasta ja uuden oppimista. Pääkäyttäjien koulutus toteutettiin loppuvuodesta ja kiinteistötietojen siirto uuteen järjestelmään aloitettiin. Varsinaisesti uusi järjestelmä tulee korvaamaan vanhat järjestelmät vaiheittain pääosin vuoden 2016 aikana.

Talousarvion toteutuminen

Kokonaisuudessaan tilakeskuksen toimintakulut toteutuivat pääosin käyttösuunnitelman mukaisesti. Menoissa määrärahat ylitettiin tilakeskuksen vuokramenojen sekä liikuntayhtiöiden ja VTK:n sulautumisesta aiheutuvien ylläpitomenojen kasvun vuoksi.

Tunnusluvut

TILAKESKUS	TP2014	TA2015	TP2015
Vuokrattujen tilojen määrä (m2)	172 735	172 764	219 491
Tilat yhteensä (m2)	773 006	767 828	768 996
Rakennusten lukumäärä	795	787	782
Asiakastyytyväisyys	3,3	3,3	ei ole mitattu
Talonrakennusinvestoinnit (€)	32 299	38 782	37 735
Uudisrakentaminen	8 788	17 500	14 768
Rakennusten perusparannus	22 655	20 062	21 298
Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt	856	1 220	1 669
Talonrakennusinvestoinnit (€)	32 299	38 782	37 735
Suunnittelu	3 012	2 327	2 560
Rakentaminen	26 779	33 422	32 715
Muut kustannukset	2 508	3 033	2 460
Vuosikorjaus yhteensä (€)	1 636	1 403	1 408
Ennakoimaton korjaus	3 511	3 123	3 453
Kiinteistönhoito	8 043	8 826	8 317

	Talousarvio 2015	Toteutuma 1-12/ 2015	Kum. toteuma %	Ylitys / alitus
TOIMINTATUOTOT	6 900 000	6 653 250	96,4	246 750
TOIMINTAKULUT	-47 009 000	-43 559 593	92,7	-3 449 407

Toiminta ja keskeiset muutokset vuonna 2015

Vantaan joukkoliikenne muuttui merkittävästi vuonna 2015. Kehäradan liikennöinti aloitettiin 1.7.2015 ja liityntäliikennepainotteiseen bussilinjastoon siirryttiin syysliikenteen alkaessa elokuussa. Tällöin otettiin käyttöön myös alueellinen palvelulinjasto, jonka kehittämistä jatketaan vuonna 2016.

Talousarvion toteutuminen

Vantaan HSL:n maksama kuntaosuus ja infra-laskutus olivat talousarvion mukaisia. Vantaan ylijäämäkertymä kasvoi edelleen vuonna 2015 operointikustannusten, lähinnä poltto- ja voiteluaineiden alhaisen maailmanmarkkinahinnan sekä alhaisen korkotason ansiosta. Vuoden 2015 arvioitu ylijäämä (4 M€) kirjattiin menovähennykseksi. Kuntaosuuteen kohdistuu lähivuosina merkittäviä korotuspaineita.



Kehäradan avajaiset Kivistössä 1.7.2015

	Talousarvio 2015	Toteutuma 1-12/ 2015	Kum. toteuma %	Ylitys / alitus
TOIMINTATUOTOT	8 534 000	35 210 845	412,6	-26 676 845
TOIMINTAKULUT	-32 813 269	-34 998 032	106,7	2 184 763
TOIMINTAKATE	-24 279 269	212 814	-0,9	-24 492 083

Toiminta ja keskeiset muutokset ja palveluiden kehittäminen vuonna 2015

Kuntatekniikan keskuksen toiminta jatkui koko vuoden ennallaan.

Talousarvion toteutuminen

Kuntatekniikan keskuksen nettotulostavoite ylitettiin. Tulot ylittivät talousarvion noin 26,7 milj. eurolla pääasiassa sopimustulojen (24,5M€) ja maanläjityksen vastaanottomaksujen ansiosta. Sopimustulot sisältää Koy Vantaan Erikaksen yhdyskuntarakentamisen korvaukset (5,3M€) vuodelta 2014. Tulosalueen kulut kokonaisuudessaan ylittivät talousarvion noin 2,2 milj. eurolla.

Vuoden 2015 talviajat olivat lumimäärän suhteen maltillisia. Lunta kuljetettiin lumenvastaanottoalueille noin 12 000 kuormaa, kun pitkän ajan keskiarvo vuodesta 1988 lähtien on noin 14 000 kuormaa vuodessa. Leuto talvi aiheutti märän ja pehmeän asfaltin reikiintymistä sekä kulumista. Syntyneet vauriot lisäsivät päällysteiden paikkaus- ja uudelleenpäällystystarpeita sekä -kustannuksia. Asuntomessuihin liittyvät poikkeukselliset järjestelyt lisäsivät kesällä katujen puhtaana- ja kunnossapitotarpeita.

Maanläjityslippujen hintoihin on sisältynyt osuus täyttömäkien viimeistely- ja maisemointitarpeisiin. Vuoden 2015 tuloksesta siirrettiin 1,0 milj. euroa Pitkäsuon ja Kulomäen täyttömäkien viimeistelyyn tilille ympäristövastuut (212100). Lisäksi Sotungin kaatopaikan viimeistelyä varten avattiin tili 212200 Sotungin kaatopaikka, jonne siirrettiin 0,5 milj. euroa.

Valmistus omaan käyttöön kuvaa julkisia käyttöomaisuusinvestointeja, joiden toteuttaminen lopulta hieman alitti talousarvion määrärahamuutosten jälkeen. (toteuma 97 %).

Tunnusluvut

KUNTATEKNIIKAN KESKUS	TP2014	TA2015	TP2015
Taloudellisuus			
Liikenneväylien ylläpito €/m ²	1,62	1,57	1,42
Rakennettu katuvihreä ylläpito €/ha	2 544	2 297	2 300
Rakennettu puisto (A) ylläpito €/ha	5 550	5 754	5 650
Rakennetut viheralueet yhteensä €/ha	3 977	4 043	3 950
Toiminnan laajuus			
Liikenneverkon laajuus ha	795	807	810
Rakennettu katuvihreä ha	428	439	447
Rakennettu puisto (A) ha	390	449	450
Rakennetut viheralueet yhteensä ha	818	888	897
Maanlajityöalueille tuodut massat milj. m ³ /a	0,5	0,7	0,5
Mittausosasto	TP2014	TA2015	TP2015
Kestoaikatavoitteet (pv)			
tonttijaon laadinta	56	55	36
tontin lohkominen	66	65	56
Suoritetavoitteet (kpl)			
tontteja lohkottu	292	350	289
tonttijaoissa uusia kaavatontteja	279	350	292
yleisiä alueita lohkottu	60	100	48
merkitty rakennuksen paikkoja	432	450	482
johtojen sijaintiselvityksiä	2 498	2 300	2 607
nettikartan käyttö (kpl / kk)	15 000	15 000	37 346
Voimavarat ja tuottavuus			
toimintatuotot (M€)	1,97	1,94	2,05
toimintakate (M€)	-1,77	-1,99	-168
henkilötyövuodet	73	77	73
suoritteita (kpl)/henkilötyövuosi	18,4	21,0	19,2

	Talousarvio 2015	Toteutuma 1-12/ 2015	Kum. toteuma %	Ylitys / alitus
TOIMINTATUOTOT	5 551 000	6 191 834	111,5	-640 834
TOIMINTAKULUT	-4 841 953	-4 855 054	100,3	13 100
TOIMINTAKATE	709 047	1 336 781	188,5	-627 734

Toiminta ja keskeiset muutokset ja palveluiden kehittäminen vuonna 2015

Varikon varsinainen toiminta jatkui pääsääntöisesti ennallaan, oma korjaamo keskittyi pääasiassa työkone- ja raskaan kaluston akuuttikorjauksiin sekä lisälaitteiden ja sesonkikoneiden kausihuoltoon ja korjauksiin. Kaluston huolto- ja korjauskustannuksista ostopalveluiden osuus oli noin 46 %. Ajoneuvoista leasing-kaluston osuus on noin 57 %.

Talousarvion toteutuminen

Toteutuneet toimintatuotot olivat noin 11 % käyttösuunnitelmaa suuremmat, toimintatuottoja lisäsi ajoneuvojen hyvä käyttöaste sekä arvioitua suuremmat poistetun kaluston myyntituotot. Toimintakulut olivat käyttösuunnitelman mukaiset, leasingvuokrat sekä vakuutusmaksut olivat käyttösuunnitelmaa suuremmat. Polttoainekulut oli arvioitua pienemmät johtuen vähälumisesta talvesta sekä polttoaineiden hintojen laskusta. Myös henkilöstökulut olivat käyttösuunnitelmaa pienemmät johtuen henkilövajeesta.

Varikon sitova nettotavoite saavutettiin. Irtaimistohankintaohjelma toteutui suunnitelman mukaisesti.

Tunnusluvut

VARIKKO	TP2014	TA2015	TP2015
Ajoneuvojen määrä kpl	430	405	433
Polttoaineen kulutus l / v	656 000	720 000	685 000
Korjaamon työmääräimiä kpl / v	2 298	2 400	2 378

INVESTOINNIT

91

RAKENTAMINEN

Kaupunginvaltuuston hyväksyi 17.11.2014 vuoden 2015 toimitilainvestointeihin 38 782 000 euron määrärahan sekä 14.12.2015 muutokset hankeryhmien määrärahoihin, kokonaismäärärahan ollessa yhteensä 38 700 000 euroa tarkistuksen jälkeen.

	TA2015	TA2015 14.12.(KV)	Muutos
Uudisrakentaminen	17 500 000	15 500 000	+ 2 000 000
Peruskorjaukset	20 062 000	21 500 000	-1 438 000
Vuokra- ja osaketilat	1 220 000	1 700 000	-480 000
Yhteensä	38 782 000	38 700 000	-82 000

91 1

Uudisrakennukset

	Talousarvio yhteensä 2015	Kumulatiivinen toteuma 1-12/2015	Kum. Tot. %
9 11 Uudisrakennukset	-15 500 000	-10 336 854	66,7
TOIMINTATUOTOT		4 431 468	
TOIMINTAKULUT	-15 500 000	-14 768 321	95,3

Tilakeskus hankki tehtävänsä mukaisesti yhteistyössä asiakkaidensa ja yhteistyökumppaneidensa kanssa toimitiloja palvelutuotannon tarpeisiin toteuttaen lautakuntansa hyväksymää uudisrakentamisen työohjelmaa.

Vuonna 2015 määrärahalla toteutettiin seuraavat väliaikaiset uudisrakennukset vuokratilahankkeina: kuljettajien taukotila Kivistön asemalle sekä koulujen peruskorjausten väistötiloiksi paviljonkikoulu Pähkinärinteen koulun pihalle ja Kivistöön väliaikainen päiväkotipaviljonki helpottamaan päivähoitopaikkojen vajausta alueella.

Konserniyhtiöiden hankkeista valmistuivat VAV:n toimesta Myyrmäen alueella vammaisten asumispalveluyksikön Lehtikallio –hanke (VAV) ja toinen vammaispalveluasuntohanke osoitteessa Hämeenkylläntie 27 sekä Korson alueella pitkäaikaisasunnottomille peruskorjatut asuntokohteet osoitteissa Näätäkuja 4 ja Pyykuja 1. VTK vuokrasi toimitilaa ja rahoitti Koi-

vukylässä omistamassaan kiinteistössä tehdyt muutostyöt pesulapalvelutiloiksi ja ruoka-aputoiminnan varastotiloiksi. Lisäksi Kivistöön valmistuneesta Rubiiniparkista vuokrattiin asukastiloja.

Konserniyhtiöiden ulkopuolelta tehtiin seuraavia tilavuokrajärjestelyjä. Kivistöön 2018 valmistuvasta kauppakeskuksesta vuokrattavien kirjasto- ja nuorisotilojen sekä sosiaali- ja terveysasematilojen osalta saatiin valmiiksi hankesuunnitelmat sekä esivuokrasopimukset. Aviapolis -aseman läheisyydestä vuokrattiin linja-autokuljettajien taukotila. Myyrmäessä Korutie 3:ssa toimineelle A-klinikalle päädyttiin vuokraamaan korvaavat toimitilat Myyrmäestä ja Vantaan päihdevieroitusyksikölle löytyi vuokratilat Helsingistä. Tikkurilan vapaaehtoistalo Violan korvaavien toimitilojen osalta tehtiin uusi vuokrasopimus osoitteessa Leinikkitie 22. Vammaisten toimintakeskukselle vuokrattiin toimitiloja Aviapoliksesta Väinö Tannerintie 3:sta sekä 2016 helmikuusta alkaen Korsosta osoitteesta Tavitie 1.

Vuoden lopulla määrärahalla toteutettavista hankkeista rakennusvaiheessa olivat 2016 valmistuvat:

- Aurinkokivi – hankkeen ensimmäinen vaihe
- Itä-Hakkilan uudet päiväkotitilat
- Simonkallion päiväkoti
- Petikon tukikohdan huoltorakennus
- Lisäksi käynnissä oli VTK:n ja Kuntekin rahoittaman Hakunilan harjoitusjalkapallohallin hankkeen rakennustyöt

Uudisrakennushankkeista 2015 suunnitteluvaiheessa oli Vaaralanpuiston päiväkoti.

Tarveselvitys ja hankesuunnitteluvaiheessa oli seuraavia uudiskohteita:

- Kuuselan perhekuntoutuskeskus
- Martinlaakson päiväkoti
- Myyrmäen ja Kartanonkosken urheilupuistojen huoltorakennukset
- Katrinebergin maatilan konehalli ja katos
- Voimalatien tukikohdan puuntyöstötila ja katos
- Lisäksi konserniyhtiö VAV:n hankkeiden osalta tilakeskuksessa valmisteltiin Myyrmäen palvelukeskuksen hankesuunnitelma.

Tilakeskus tekee toimialojen palvelu- ja toimitilatarpeisiin liittyviä esiselvityksiä yhdessä kaupunkisuunnittelun ja toimialojen kanssa. 2015 valmistuivat konsulttitoimeksiantona tehdyt Länsi-Vantaan kouluverkkoselvitys, Korson alueen kouluverkkoselvitys sekä Korson ja Koivukylän alueiden päiväkotikiinteistöjä koskeva selvitys. Tikkurilan alueella tilakeskuksen työnä valmistuivat Tikkurilan terveys- ja sosiaaliaseman peruskorjaukseen ja mahdolliseen laajentumiseen liittyvä esiselvitys sekä Tikkurilan alueen toimistotiloja koskeva esiselvitys.

Uudisrakennushankeryhmän määrärahaa jäi käyttämättä n. 4,7 prosenttia. Alitus 0,7 miljoonaa euroa johtuu pääosin Simonkallion päiväkotihankkeen urakoiden maksuerien ja Vaaralanpuiston päiväkotihankkeen suunnittelun maksuerien laskutusviiveistä.

Peruskorjaukset

	Talousarvio yhteensä 2015	Kumulatiivinen toteuma 1-12/2015	Kum. Tot. %
9 12 Peruskorjaukset	-21 500 000	-20 536 096	95,5
TOIMINTATUOTOT		745 742	
TOIMINTAKULUT	-21 500 000	-21 281 838	99,0

Tilakeskus vastasi tehtävänsä mukaisesti omistuksessaan olevien rakennusten ja niiden pihojen peruskorjauksista toteuttaen lautakuntansa 9.12.2014 hyväksymää peruskorjausohjelmaa.

Merkittävimpiä vuoden 2015 aikana valmistuneita korjaus- ja muutostöitä olivat:

- Hakunilanrinteen koulun salirakennuksen korjausten 1. vaihe
- Päiväkotien osittaiset peruskorjaukset: Autioniityn, Hämeenkyllän, Lehdokin, Näätäpuiston, Ristipuron ja Vantaanlaakson päiväkodeissa. Kesäkaudella tehtiin myös Kurjenpolven päiväkodissa mittavia korjaustöitä.
- Myyrmäkitalon muutos- ja korjaustyöt
- Myyrmäen urheilutalon korjaustyöt
- Martinlaakson ja Myyrmäen asemien korjaustyöt
- Martinus -salin perusparannus- ja korjaustyöt.

Vesikatto- ja julkisivukorjauksista valmistuivat:

- Jokiniemen koulun vesikattokorjausten ensimmäinen vaihe
- Koivukylän koulun ja päiväkodin katosrakenteiden korjaustyöt
- Sotungin koululla ikkunakorjaukset
- Varia Tennistien ikkunakorjaukset
- Simonmetsän päiväkodin vesikattokorjaus
- Riihipellon päiväkodin vesikattokorjaukset
- Håkansbölen kartanon julkisivun maalaustyöt
- Korson urheilupuiston huoltorakennuksen korjaustyöt
- 4T-tallin kattorakenteiden korjaustyöt Hakunilassa.

Keittiökorjaustöitä tehtiin seuraavissa kohteissa:

- Simonmetsän päiväkodissa
- Katriinan sairaalassa
- Jokivarren, Peltolan ja Simonkylän koulut

Piha-alueiden peruskorjauksista valmistuivat Lehdokin ja Pähkinäsärkijän päiväkodin pihakorjaukset.

Peruskorjausmäärärahoihin sisältyviä sisäilmakorjauksia tehtiin n. 4,2 miljoonan euron arvosta. Lisäksi sisäilmakorjauksia tehtiin VO –hankeryhmässä. Tilakeskuksen energiasäästöhankeet ja elohopealamppuja korvaavan valaistuksen uusimishankkeet jatkuivat 2015.

Vuoden 2015 lopussa suurempia rakennusvaiheessa olevia hankkeita olivat:

- Korson vanhustenkeskuksen peruskorjaus- ja muutostyö
- Hämeenkylässä koulun pihakorjaukset
- Kaivokselan päiväkodin korjaustyöt
- Sandkullan Navethalian korjaus- ja muutostyöt

Suunnitteluvaiheessa 2015 merkittävimpiä peruskorjaushankkeita olivat Katriinan sairaalan B-osan peruskorjaus- ja potilasarkistomuutostyöt sekä Pähkinärinteen koulun peruskorjaus. Peruskorjausten osalta tarveselvityksiä ja hankesuunnittelua 2015 tehtiin mm. seuraavissa kohteissa: Simonkodin peruskorjaus, Rajatorpan vanhan koulun ja pääkoulurakennuksen korjaustyöt, Husaaritien neuvolan muutostyöt päiväkodiksi, kahdeksan päiväkodin osittaiset peruskorjaustyöt ja Vantaankosken paloaseman peruskorjaustyöt.

Seuraavia korjaushankkeita ei aloitettu 2015: Muutostöitä Tikkurilan kirjastotalo mediakeskuksessa, Yrttitien päiväkodin korjaukset, Metsälinnun päiväkodin korjaukset, Tikkurilan tukikohdan muutostyöt, Spanskis asuinrakennuksen korjaustyöt. Näiden tilalla vuoden varrella toteutettiin alkuperäiseen työohjelmaan sisällytettymiä uusia kiireisiä hankkeita kuten: Myyrmäkitalon yhteispisteen muutostyöt, Tikkurilan neuvolan poistumistiepoortaan rakentaminen, Kivimäen koulun saliosan IV-koneen uusiminen, Viertolan koulun purunpoistolaitteet ja kolmen päiväkodin aitakorjaukset.

Peruskorjausten hankeryhmän määräraha alittui yhdellä prosentilla eli n. 0,2 miljoonaa euroa.



Myyrmäkitalon muutos- ja korjaus työt valmistuivat 2015

Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt

	Talousarvio yhteensä 2015	Kumulatiivinen toteuma 1-12/2015	Kum. Tot. %
9 13 Vuokra- ja osaketilat	-1 700 000	-1 669 066	98,2
TOIMINTAKULUT	-1 700 000	-1 669 066	98,2

Tilakeskus vastasi tehtävänsä mukaisesti muutoksista ja korjauksista hallinnassaan olevista vuokra- ja osaketiloissa toteuttaen lautakuntansa 9.12.2014 hyväksymää työohjelmaa.

Merkittävimpiä 2015 valmistuneita määrärahalla toteutettuja hankkeita olivat:

- Hakunilan terveysaseman korjaustyöt
- Myyrmäen A-klinikan uusissa vuokrataloissa tehdyt muutostyöt
- Myyrmäen terveysaseman korjaustyöt
- Lumon lukion talotekniset korjaustyöt
- Håkansbölen ja Variston päiväkotien korjaustyöt
- Eppilän ja Karhunpesän päiväkotien piha-alueiden korjaustyöt.

VTK:n rahoituksella tehtiin muutos- ja korjaustöitä Lumossa ja Varia Rälssitien kiinteistöissä. Sisäilmakorjauksia tehtiin n. 0,6 miljoonan euron arvosta.

Tarveselvitysvaiheessa vuoden 2015 aikana oli Länsimäen Kirjaston ja nuorisotilojen muutos- ja korjaustyöt.

Vuokra- ja osaketilojen muutos- ja korjaustöissä määräraha käytettiin täysimääräisesti.



Lumon lukion talotekniset korjaustyöt valmistuivat vuonna 2015

Julkinen käyttöomaisuus

Kunnallistekniset työt

	Talousarvio yhteensä 2015	Kumulatiivinen toteuma 1-12/2015	Kum. Tot. %
9 31 Liikennealueet	-24 750 000	-23 168 324	93,6
TOIMINTATUOTOT	500 000	882 839	176,6
TOIMINTAKULUT	-25 250 000	-24 051 163	95,3
9 32-35 Muu kunnallistekniikka	-20 992 000	-18 723 952	89,2
TOIMINTATUOTOT	1 058 000	418 464	39,6
TOIMINTAKULUT	-22 050 000	-19 142 416	86,8
Kunnallistekniikka yhteensä	-45 742 000	-41 892 275	91,6
TOIMINTATUOTOT	1 558 000	1 301 303	83,5
TOIMINTAKULUT	-47 300 000	-43 193 579	91,3
9 37 Kehärata	-20 000 000	-19 487 982	97,4
TOIMINTATUOTOT		2 806 514	
TOIMINTAKULUT	-20 000 000	-22 294 496	111,5

Liikennealueiden, urheilualueiden, virkistysalueiden, ympäristörakentamisen ja yhteishankkeiden investointeihin oli vuoden 2015 budjetissa varattu 42,7 milj. euroa ja Kehärataan 17,9 milj. euroa eli yhteensä 60,6 milj. euroa. Alkuvuodesta Kehäradan kustannuspaikalta siirrettiin 6,8 milj. euroa Tikkurilan linja-autotermiinalin osakkeisiin, jolloin Kehäradan talousarvio aleni 11,1 milj. euroon ja julkinen käyttöomaisuus kokonaisuudessaan 53,8 milj. euroon.

Julkisen käyttöomaisuuden toteuma kokonaisuudessaan ylitti alkuperäisen budjetin yhteensä noin 4,9 milj. eurolla. Investointimäärärahojen ylityksen ollessa näköpiirissä kuntatekniikan keskus haki loppuvuodesta 2015 yhteensä 13,5 milj. euron määrärahamuutosta yhteishankkeiden ja Kehäradan kustannuspaikoille. Määrärahamuutosten ja Tikkurilan linja-autotermiinalin osakesiirron jälkeen julkisen käyttöomaisuuden talousarvioksi muodostui yhteensä 67,3 milj. euroa, jonka lopulliset julkisen käyttöomaisuuden kustannukset alittivat yhteensä 1,8 milj. eurolla.

Vuoden 2015 budjetissa arvioitiin kaupungin osuuden Kehäradan kustannuksista olevan 17,9 milj. euroa. Projektin laati loppuvuodesta kustannusennusteen vuodelle 2015, jonka mukaan kaupungin osuuden toteutuskustannuksista arvioitiin nousevan noin 20,0 milj. euroon. Em. kustannusnousuun varauduttiin hakemalla hankkeelle kaupunginvaltuustolta 8,93 milj. euron lisärahoitusta. Kehäradan vuoden 2015 lopullinen toteuma oli 22,3 milj. eli vielä 2,3 milj. euroa loppuvuoden arviota suurempi. Lopulliseen kustannustoteumaan vaikutti

merkittävästi Lentoaseman urakan viivästymisen vaikutus muiden tunneliosuuden läpime-nevien LVIS-urakoiden kustannuksiin sekä Lentoaseman ja Ruskeasannan asemien heikosta kalliolaadusta johtuvien lujitustöiden ja vesivuotojen hallintatöiden lisääntyminen.

Kehäradan liikenne käynnistettiin suunnitellusti 1.7.2015 ennen Asuntomessujen avautumista ja Lentoaseman asema otettiin käyttöön 10.7.2015. Lentoaseman asema valmistuu koko laajuudessaan vuoden 2016 alussa.

Liikennealueiden ja yhteishankkeiden (931+935) rakentamiseen määrärahoja oli talousarviossa varattu alun perin 34,2 milj. euroa ja niitä käytettiin noin 34,5 milj. euroa. Loppuvuodesta arvioitiin yhteishankkeiden kustannusten nousevan mm. Kehä III:n arvioitua nopeamman valmistumisen vuoksi noin 13,6 milj. euroon. Em. kustannusnousuun varauduttiin hakemalla hankkeelle lisärahoitusta kaupunginvaltuustolta yhteensä 4,5 milj. euroa. Em. määrärahakorotuksen jälkeen liikennealueiden ja yhteishankkeiden talousarvio oli yhteensä 38,8 milj. euroa ja siten toteutuneet kustannukset alittivat talousarvion yhteensä 4,3 milj. eurolla. Helsingin kaupungin kanssa yhteishankkeena toteutettavan Valimotien ja Tapaninkyläntien liittymän rakennustyöt käynnistyvät vasta keväällä 2016, joten hankkeelle ei ehtinyt kertyä investointikustannuksia vuonna 2015.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymälle (HSY) tehtiin erilaisia laskutettavia vesihuollon investointitöitä lisäksi yhteensä noin 6,1 milj. eurolla.

Urheilu- ja virkistysalueiden (932+933) rakentamiseen oli varattu yhteensä 3,0 milj. euroa ja toteuma oli 2,9 milj. euroa. Urheilualueita rakennettiin hyväksytyjen työohjelmien mukaisesti ja virkistysalueita vähemmän kuin työohjelmassa. Jäädytyskonttien rakentamishanke (arvo 0,4 milj. euroa) viivästyi ja siirrettiin vuodelle 2016. Määräraha käytettiin muihin työohjelmakohteisiin.

Ympäristörakentamiseen (934) oli varattu talousarviossa 5,5 milj. euroa ja määrärahoja käytettiin hyväksytyjen työohjelmien mukaisesti noin 5,9 milj. euroa.

Avustukset

Valtionapupäätöksiin perustuvista ARA-hankkeista laskutettiin yhteensä noin 0,9 milj. euroa. Urheilualueisiin ja ympäristörakentamiseen saatiin valtionapua yhteensä noin 0,4 milj. euroa ja Kehärataan EU-tukea noin 2,8 milj. euroa.

Kiinteä omaisuus

	Talousarvio yhteensä 2015	Kumulatiivinen toteuma 1-12/2015	Kum. Tot. %
95 Kiinteä omaisuus	-16 900 000	-15 176 418	89,8
TOIMINTATUOTOT	3 500 000	2 315 724	66,2
TOIMINTAKULUT	-20 400 000	-22 521 909	110
Kiinteän omaisuuden osto	-12 000 000	- 15 639 386	130
TOIMINTATUOTOT	3 500 000	2 315 724	66,2
TOIMINTAKULUT	-15 500 000	-17 955 110	116
Maa-alueiden kunnostus	- 4 900 00	- 4 566 799	93
TOIMINTAKULUT	- 4 900 00	- 4 566 799	93

Maa-alueiden kunnostus

Maankäytön toimialan investointiosan lukuun 95 2, maa-alueiden kunnostus oli vuoden 2015 budjetissa varattu yhteensä 3,4 milj. euroa. Investointimäärärahojen ylityksen ollessa näköpiirissä kuntatekniikan keskus haki kaupunginvaltuustolta loppuvuodesta 2015 1,5 milj. euron määrärahamuutosta, jolloin määrärahaksi muodostui 4,9 milj. euroa. Maa-alueiden toteutuneet kunnostusmenot olivat vuonna 2015 yhteensä noin 4,6 milj. euroa, jolloin investointimäärärahan alitusta muodostui yhteensä noin 0,3 milj. euroa korotettuun määrärahan nähden.

Vuonna 2015 suurimmat työpaikkatonttien esirakentamiskohteet sijaitsivat Vehkalan itäosassa sekä Tuupakka 9 asemakaava-alueella. Vehkalan esirakentamisurakan kustannukset olivat n. 2,8 milj. euroa ja Tuupakan urakan esirakentamisen kustannukset n. 1,2 milj. euroa. Talousarviota laadittaessa em. urakoiden oli oletettu valmistuvan vasta vuonna 2016, mutta infrarakentamiselle suotuisten sääolosuhteiden ansiosta molemmat urakat valmistuivat ennakoitua ripeämmin jo vuoden 2015 aikana, jolloin kustannuksetkin kohdistuivat kokonaisuudessaan vuodelle 2015. Lisäksi urakoiden kokonaishinnat muodostuivat arvioitua korkeammiksi mm. louhintamäärien kasvamisen vuoksi.

Pilaantuneiden maa-alueiden puhdistamisen kulut olivat budjetoidun mukaiset, n. 0,4 milj. euroa.

PROJEKTITOIMINNAN RAPORTOINTI VUODELTA 2015

Maankäytön- rakentamisen ja ympäristön toimialan projektisalkussa oli vuonna 2015 seuraavat projektit:

Kestävän vihreän kasvun palvelut - Helsinki Region Eco HUB

Projektipäällikkö: Leena Maidell-Munster (ympäristökeskus)

Hankkeessa on tavoitteena tuottaa avoimeen dataan pohjautuva ympäristöliiketoiminnan kehittämisympäristö, IlmastoAtlas, pääkaupunkiseudulle ja kehittää kaupunkien kanssa valittuja asemanseutuja low carbon district pilotointi- ja kehittämisalustoina. Hankkeessa rakennetaan avoimeen tietoon ja avoimeen yhteistyöhön pohjautuvaa monialaista vähähiilisyteen tähtäävän liiketoiminnan yhteistyö- ja kehittämisverkostoa, joka juurrutetaan osaksi olemassa olevaa avoimen datan HRI yhteistyötä ja seudullista kehittämisverkostoa. Tämä on HSY:n yhteishanke, jossa kaupunkien lisäksi mukana myös Suomen Ympäristökeskus, Greenet Finland

Tilanne: Hanke on keskeytetty, koska hankkeelle ei ole saatu rahoitusta.

Ilmastokatu – kokeilualusta ilmastoystävällisille ratkaisuille

Projektipäällikkö: Leena Maidell-Munster (ympäristökeskus)

Helsingin keskustaan ja Vantaan Tikkurilaan perustetaan ilmastoystävällisten ratkaisujen katu, jossa alueen yritykset ja asukkaat lähtevät kaupungin ja yhteistyöyritysten kanssa kehittämään tulevaisuuden keskustaa, joka tähtää vähähiiliseen yhteiskuntaan ja on sopeutunut muuttuvaan ilmastoon.

Hankkeen tavoitteena on vähentää alueen kasvihuonekaasupäästöjä tavalla, joka hyödyttää sekä alueen asukkaita, yrityksiä ja muita toimijoita. Hankkeessa yhdistetään yritysten liiketoiminnan kehittäminen ja ympäristövastuullisuus tavalla, joka näkyy myös asiakkaille. Tämä lisää alueiden vetovoimaisuutta, elävyyttä ja viihtyvyyttä. Hankkeen tärkeä tavoite on myös luoda uusia, ympäristön viihtyisyyteen ja ilmastoystävällisyyteen liittyviä palveluja ja tuotteita sekä luoda demonstraatio- ja testausympäristö jossa yritykset voivat testata ja kehittää palvelujaan yhdessä loppukäyttäjän kanssa.

Tilanne: Hanke on suunnitteluvaiheessa.

Kiinteistönhallinta

Projektipäällikkö: Isto Rantaniemi (tietohallinto)

Kiinteistönhallinnan kokonaisjärjestelmän käyttöönotto sisältää Vantaan kiinteistönhallinnan ja käyttäjäpalvelujen järjestelmät ja niihin liittyvät palvelut, jotka toimitetaan avaimet käteen kokonaispalveluna, joka sisältää mahdollisen järjestelmien ja palveluiden kehittämisen ja ylläpidon, käyttöönoton, valmiuden virheiden korjauksiin ja palvelun sisällön ylläpidon sekä, optiona käyttöympäristöt ja niiden ylläpidon ja niihin liittyvien tukipalveluiden toimittamisen.

Tilanne: Hanke on toteutusvaiheessa.

SuKaRe- projekti

Projektipäällikkö: Suvi Sulanko (tietohallinto)

Vantaan kaupungin tietohallinnon tavoitteena on Maankäytön suunnittelujärjestelmän kilpailutus julkisen hallinnon suositusten mukaisesti (JHS 179). Kilpailutuksen kohteena on nykyisin käytössä olevan Bentley paikkatietoalustan pohjalle perustuva järjestelmäkokonaisuus, sisältäen suunnittelun (kaavoitus, muu suunnittelu), kartantuotannon (ml. geotekniikka), rekisterit (Facta), sekä sähköinen asiointi ja asiakirjojen hallinta ja arkistointi. Kilpailutuksessa huolehditaan, että ratkaisu tulee täyttämään niin toimialan ja muiden keskeisten sidosryhmien tarpeet hyödyntäen yhteistä paikkatietoa, ja tarjoten näkyvyyden sidosryhmien tarvitsemaan tietoon.

Tilanne: Hanke on kilpailutusvaiheessa.

Maaomaisuuden kirjanpito

Projektipäällikkö: Jyrki Usva (tietohallinto)

Tarkoituksena on muuttaa manuaalisesti ylläpidettävä A4 paperi/kansiomuodossa oleva kiinteistökirjanpito nykyaikaiseen sähköiseen järjestelmään. Tällä hetkellä tiedot eivät ole palo- ja vesivahinkosuojattuja. Uusi järjestelmä mahdollistaa kiinteistöomaisuuden paremman seurannan ja erilaisten raporttien ajantasaisen tuottamisen maaomaisuuden arvosta ja laadusta: mitä kaupunki omistaa ja missä, mitä ja milloin kaupunki on myynyt, ostanut ja vaihtanut sekä minkä arvoisia maaomistukset ovat.

Tilanne: Hanke on päättynyt syksyllä 2015.

Lisäksi toimiala oli vuonna 2015 mukana koko kaupunkia koskevissa projekteissa mm. :

- kaupungin yhteiset projektisalkku
- ICT salkku / sähköisen asioinnin salkku
- 6Aika-ohjelmaa toteuttavien projektien salkku

Vantaan projektimallia ei sovelleta rakennushankkeisiin eikä tutkimuksiin.

Vuoden 2015 sitovat tavoitteet | Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö

Sitova tavoite vuodelle 2015	Sitovan tavoitteen mittari	Mittarin lähtötaso, v:n 2013 loppu	Mittarin tavoitetaso 2015	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit	Vastuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2015 sitovan tavoitteen toteuttamiseksi	Mittari(e)n tilanne 31.12.2015	Tavoitteen toteutumisarvio Tavoite toteutui: - täysin - melko hyvin - jossain määrin - ei lainkaan
Kaupungin talous tasapainossa								
Strateginen päämäärä 1. Talouden tasapainottamis- ja velkaohjelma toteutetaan								
1.3. Joukkoliikenteen kuntaosuus on n. 50 % (tulot/menot) ilman joukkoliikenteen infrakorvauksia. Infrakorvaukset (menot/tulot) tarkentuvat HSL:n talousarvioesityksen yhteydessä.	Joukkoliikenteen kuntaosuus- % ilman infrakorvauksia	49,7% (lähtötaso korjattu)	n. 50 % (tavoitteen saavuttamiseen voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen tarjonnan ja lipunhintojen kautta)	Merkittävä kustannustennousu liikennöinnin osalta (esim. polttoaineen hinta), mutta kuntatalouden osalta tätä voidaan tarvittaessa tasapainottaa edellisinä vuosina kertyneen ylijäämän käytöllä.	Hannu Penttilä	Vantaan vuoden 2015 joukkoliikenteen käyttösuunnitelma on 47 milj. euroa.	Kuntien osuus HSL:n toimintatuloista vuonna 2015 oli 48,6 %.	Tavoite toteutui täysin.
1.4. Talouden tasapainottamis- ja kehittämistoimenpiteet päivitetään ja ne käsitellään kevään 2015 valtuustoseminaarissa.	Toimenpiteet määriteltä	Vuoden 2013 loppuun mennessä toteutetut TVO-toimenpiteet	Toimenpiteet on päivitetty ja käsitelty kevään 2015 valtuustoseminaarissa	Talouden kehitys, tuottavuuden kehittämistä vaikeuttavat tekijät (esim. liian tarkka sääntely)	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat Raportointivastuu: Patrik Marjamaa	Toimenpiteiden määrittely tehty toimialalla.	Toimenpiteet käsitelty kaupunginvaltuuston seminaarissa 21.-22.5.2015.	Tavoite toteutui täysin.
Strateginen päämäärä 3. Kaupungin tulopohjaa vahvistetaan								
3.1. Kaupunki saa maanmyyntivoitoja vähintään 32 milj. euroa vuoden 2015 aikana.	Maanmyyntivoitot, lisäksi raportoidaan Kivistön osuus maanmyyntivoitoista.	30 + 4 milj. euroa	32 milj. euroa	Tarjonta ja kysyntä.	Hannu Penttilä	Tonttimyynti, erityisesti asuntotonttien myynti, on ollut vilkasta.	Maanmyyntivoitto 31.12.2015 37,3 M€, josta Kivistön alueelta 6,7M€	Tavoite toteutui täysin.
Strateginen päämäärä 4. Kumppanuuksien hyödyntäminen								
4.1. Kivistön kumppanuushankkeiden ja asuntomessujen onnistuminen.	Kumppanuushankkeiden onnistuminen.	Ei valmis.	Tehty onnistuneesti kumppaneiden kanssa.	Kumppaniriskit.	Hannu Penttilä	Kivistön asuntorakentaminen on kumppaneiden toimesta vilkasta ja uuden asuntorakentamisen edistymistä on edistetty ripeällä kaavoituksella.	Yhteistyö kumppaneiden kanssa on edistynyt hyvin. Kivistön keskustassa on valmistunut 15 kerrostaloa ja 14 kerrostaloa rakenteilla. Keimolanmaässä on rakenteilla 6 kerrostaloa.	Tavoite toteutui täysin.
	Asuntomessujen näkyvyys		Asuntomessujen näkyvyys eri medioissa	Loma-aika, taloustaantuma + sääriski.	Hannu Penttilä	Asuntomessut järjestettiin Kivistössä 10.7.–9.8.2015. Messukävijöitä oli 138 748. (vrt. v. 2014 Jyväskylä 114 941 kävijää ja v. 2013 Hyvinkää 131 030 kävijää.) Tiedotustoimisto, jossa työskentelivät kaupungin ja Osuuskunnan viestinnän edustajat, palvelivat tiedotusvälineitä messualueella. Messutapahtuman aikana lähetettiin 13 mediatiedotetta, joissa nostettiin esiin kiinnostavia yksityiskohtia messutapahtumasta sekä markkinoitiin Kivistöä asuinpaikkana, Kehärataa unohtamatta. Sisältöä tuotettiin aktiivisesti myös sosiaalisen median eri kanaviin.	Asuntomessuista tehdyn julkisuusanalyysin mukaan julkisuuden sävy messutapahtuman aikaan oli valtaosin positiivista. Osuuskunta Suomen Asuntomessujen käyttämän Cision –mediaseurantatyökalun mukaan mediaosumia Vantaan messujen aikana oli 648 kpl (vrt. v. 2014 Jyväskylä 261 kpl). Tiedotusvälineiden edustajia Vantaan asuntomessuilla kävi 826 (vrt. v. 2014 Jyväskylä 464).	Tavoite toteutui täysin

Vuoden 2015 sitovat tavoitteet | Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö

Sitova tavoite vuodelle 2015	Sitovan tavoitteen mittari	Mittarin lähtötaso, v:n 2013 loppu	Mittarin tavoitetaso 2015	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit	Vastuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2015 sitovan tavoitteen toteuttamiseksi	Mittari(e)n tilanne 31.12.2015	Tavoitteen toteutumisarvio Tavoite toteutui: - täysin - melko hyvin - jossain määrin - ei lainkaan
Kaupunkirakenne eheytyy								
Strateginen päämäärä 5. Kaupunkirakenne ja palvelurakenne tukeutuvat raideliikenteeseen ja joukkoliikenteen laatuikäyväin								
5.1. Priorisoidaan keskustojen ja joukkoliikenne-vyöhykkeiden kaavoittamista ja toteuttamista sekä vihervyöhykkeiden säilyttämistä.	Martinlaakson ja Korson keskustojen kumppanuuskilpailujen toteutuminen aikataulussa.	Ei valmis.	Tehty onnistuneesti kumppaneiden kanssa.	Kilpailun onnistuminen / valitukset.	Hannu Penttilä	Korson tornin, Korsotalon ja keskustan kaavoitustyö.	Korson kilpailu pidetty. Korson Tornin kaava ollut nähtävillä 21.10-19.11.2015	Tavoite toteutui täysin
	Myymäen kumppanuuskilpailun järjestäminen ja keskustan kaavoittaminen uudelta pohjalta yhdessä kumppaneiden kanssa.	Ei valmis.	Tehty onnistuneesti kumppaneiden kanssa.	Kilpailun onnistuminen / valitukset.	Hannu Penttilä	Neuvottelut Martinlaakson keskustakorttelin (Laajavuoren koulu) ja Martinkeskuksen kilpailun voittajien kanssa alueiden toteuttamiseksi.	Martinlaakson keskustakorttelin ja Martinkeskuksen ostoskeskuksen kilpailut pidetty ja voittajat valittu. Kaupunginvaltuusto hyväksynyt 14.12.2015 Keskustakorttelin (nro 002031) ja	
	Tikkurilaan kaavoitettujen uusien asuntojen ja työpaikkojen määrä.	Nykytila	500 asuntoa ja 50 työpaikkaa	Tarjonta ja kysyntä.	Hannu Penttilä	Kilpailuehdotusten arviointi.	Kilpailu pidetty. Kilpailuehdotuksia tuli 9 kpl. Kaupunginhallitus valinnut voittajan 14.12.2015.	
						Luottamuselinten käsittelyssä kaavoja, joiden asuntojen lukumäärä on 500 kpl.	Kaavoja tullut voimaan, joiden asuntojen lukumäärä on 970 kpl ja työpaikkojen 75 kpl.	
5.2. Kehäradan liikennöinti käynnistyy viimeistään 1.7.2015.	Kehäradan liikennöinnin alkamisajankohta	Kehäradan rakentaminen käynnissä.	1.7.2015	Rakentamisen aikataulussa pysyminen.	Hannu Penttilä	Kehäradan liikennöinti alkoi 1.7.2015	Kehäradan liikennöinti alkoi 1.7.2015	Tavoite toteutui täysin
5.3. Kaupunki teettää yhdessä Vantaan Energia Oy:n kanssa selvityksen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 30 prosentilla vuoteen 2020 mennessä ja 40 prosentin vähentämisestä vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 1990.	Päästöjen vähentämisselvitys tehty.	Kaupungilla ei ole tehty kaupunginjohtajien ilmastoverkoston aloitteen mukaista selvitystä keinoista aikaisempaa tiukemman tavoitteen saavuttamiseksi mahdollisimman kustannustehokkaasti.	Päästövähennysselvitys osoittaa keinot, joilla kustannustehokkaimmin päästään 30 prosentin tavoitteeseen vuoteen 2020 mennessä ja 40 prosentin tavoitteeseen vuoteen 2030 mennessä.	Taloudellinen tilanne ja poliittinen päätöksenteko ei tue kasvihuonekaasujen vähentämistoimia. Valtio ei tue kuntien työtä.	Hannu Penttilä	Selvitystyö valmistuu alku vuodesta 2016. Sen tulokset esitellään ympäristölautakunnalle ja edelleen kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle keväällä 2016.	Selvitysluonnoksessa esitys keinoista.	Tavoite toteutui melko hyvin

Vuoden 2015 sitovat tavoitteet | Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö

Sitova tavoite vuodelle 2015	Sitovan tavoitteen mittari	Mittarin lähtötaso, v:n 2013 loppu	Mittarin tavoitetaso 2015	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2015 sitovan tavoitteen toteuttamiseksi	Mittari(e)n tilanne 31.12.2015	Tavoitteen toteutumisarvio Tavoite toteutui: - täysin - melko hyvin - jossain määrin - ei lainkaan
Strateginen päämäärä 8. Asuntorakentaminen on laadukasta ja kohtuuhintaista								
8.1. Kaupunki luo edellytykset 2 000 asunnon laadukkaalle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.	Valmistuneiden asuntojen määrä (valmistuneiden asuntojen määrästä raportoidaan myös hallintamuodittain MAL-seurannan aikataulussa ja tilinpäätöksen yhteydessä)	1 675	2 000	Tarjonta ja kysyntä sekä talouden kehitys.	Hannu Penttilä	Kivistön asuntorakentaminen on vilkasta ja asuntorakentamisen mahdollisuuksia on edistetty ripeällä kaavoituksella, erityisesti Kivistössä ja keskustoissa. Vuonna 2015 asuntorakentaminen keskittyi Kehäradan varrelle. Vuonna 2015 asunnoista runsas kolmannes rakennettiin Tikkurilan, vajaa kolmannes Kivistön ja vajaa neljännes Myyrmäen suuralueelle. Vähiten asuntoja valmistui Koivukylän ja Hakunilan suuralueille.	Ennakkotiedon mukaan vuonna 2015 Vantaalle valmistui 2 622 uutta asuntoa. Asunnoista 197 on omakotitaloissa, 98 paritaloissa, 124 rivitaloissa ja 2 203 kerrostaloissa tai muissa rakennuksissa.	Tavoite toteutui täysin.
8.2. Kaupunki luovuttaa 80 omakotitalotonttia.	Luovutettujen omakotitalotonttien määrä	83	80	Tarjonta ja kysyntä sekä talouden kehitys.	Hannu Penttilä	Jatkuvassa myynnissä on ollut 37 tonttia, tarjouskilpailu järjestettiin 4 tontista keväällä 2015, 2 tontista järjestettiin tonttihaku asuntomessujen aikana, syksyllä 2015 järjestettiin yleinen haku 19 tontista. Kaupungilla on ollut asuntomessualueelta tarjolla 7 pientalotonttia, joista kaikki tontit ovat myyty.	Luovutettu yhteensä 33 tonttia. (Syksyn tonttihaun tonttikauppoja tehdään vuoden 2016 puolella)	Tavoite ei toteudu lainkaan.
Kaupungin elinvoima vahvistuu								
Strateginen päämäärä 10. Kaupungin vetovoimaisuus asuinpaikkana paranee ja asukkaat tuntevat oman kylänsä ja sitä kautta Vantaan kotikaupunkikseen								
10.3. Toteutetaan teemavuosi, jolla kiinnitetään huomiota kaupungin puoluontoon.	Raportoidaan toteutuneet toimenpiteet.		Teemavuoden toimenpiteet.	Aikataulu on liian nopea teemavuoden toteuttamiseksi.	Hannu Penttilä	Puroluonnosta on viestitty eri tavoin, mm. näyttely Dixissä, Asukaslehti, someviestintää, oltu mukana tapahtumissa, järjestetty vieraslajitalkoita purojen varsilla ja kutuaiheisia luontoretkeä, tehty yhteistyötä järjestöjen kanssa, ja järjestetty vesiaiheinen Ekoteko-kilpailu (sivi).	Toimenpiteet tehty	Tavoite toteutui melko hyvin.

Strategisten päämäärien mittareiden raportti 31.12.2015

Strat. pää-määrä nro	Strateginen päämäärä	Mittari	Lähtötaso 31.12.2012	Tavoitetaso 31.12.2017	Vastuuhenkilö(t)	Toimenpiteet vuonna 2015	Mittarin tilanne 31.12.2015	Tilanne-arvio väreinä
Kaupungin talous tasapainossa								
3.	Kaupungin tulopohjaa vahvistetaan	Maanmyyntitulot strategiakaudella kasvavat maapolittisen ohjelman mukaisesti	Maanmyyntivoittojen budjettitaso 30 milj. euroa	Maanmyyntivoitot vuosina 2013–2017 yhteensä vähintään 150 milj. euroa	Hannu Penttilä	Maapolittisten linjausten mukainen tulostavoite 30 miljoonaa euroa	Maanmyyntivoitto vuonna 2015 37,3 M€	
4.	Kumppanuusien hyödyntäminen	Rakentuminen ja tontinmyynti tehostuvat	Kivistön asemakaavat voimaan	Kivistön maanmyyntivoitot 8 milj. euroa/vuosi ja Kivistön keskusta-alueesta Kehäradan pohjoispuolella puolet on rakennettu tai rakenteilla	Hannu Penttilä	Kivistön asuntorakentaminen on kumppaneiden toimesta vilkasta ja uuden asuntorakentamisen edistymistä on edistetty ripeällä kaavoituksella.	Maanmyyntivoitto Kivistön alueelta 2015 6,7M€.	
Kaupunkirakenne eheytyy								
5.	Kaupunkirakenne ja palvelurakenne tukeutuvat raideliikenteeseen ja joukkoliikenteen laatuikäytöihin	Asukasmäärän kehittyminen 1000 metrin vyöhykkeellä asemista/joukkoliikenteen runkovyöhykkeellä	92 300/120 000	100 000 /127 000	Hannu Penttilä	Asemakaavojen toteuttaminen	Tieto ei ole vielä saatavilla.	
		Kasvihuonekaasupäästöt	Asukaskohtaiset päästöt: 6,5 t CO2-ekv, kokonaispäästöt: 1,335 milj. t CO2-ekv (v. 2012)	Vuotuinen väheneminen kokonais- ja asukaskohtaisissa päästöissä jatkuu	Hannu Penttilä	Toimialan valtuustokaudelle hyväksytyn ympäristöohjelman toimenpiteet tukevat tavoitteen toteutumista.	Asukaskohtaiset päästöt olivat 5,8 t CO2-ekv ja ne vähentyivät vuonna 2014 8 % verrattuna vuoteen 2013 ja kokonaispäästöt vähenivät 7 % (1,223 milj.t CO2-ekv). Vuoden 2015 tiedot ovat käytössä vasta kesällä 2016.	
		Asemien liityntäpysäköintipaikat	1530	2700	Hannu Penttilä	Kivistössä on käytössä yhteensä 450 liityntäpysäköintipaikkaa ja Vehkalassa noin puolet suunnitelluista 500 paikasta.	Rakentamisen vuoksi pysäköintipaikkojen määrä vaihtelee jatkuvasti. Valtuustokauden tavoitteen ennustetaan toteutuvan.	
		Kivistön, Leinelän sekä Vehkalan, Aviapoliksen asemaseutujen kaavoittaminen	Kaavoitusohjelma	Kaavat hyväksytty	Hannu Penttilä	Kaavat ovat valmistuneet	Kivistön, Vehkalan ja Leinelän liityntäpysäköintipaikat valmistuneet. Aviapoliksen aseman eteläistä sisäänkäyntiä ympäröivän korttelin asemakaava valmistunut. Asuntomesuun eteläpääkka käytetään	
		Kehä III ja Kehärata valmistuvat 2015	Rakentaminen käynnissä	Hankkeet valmistuneet	Hannu Penttilä	Kehä III ja Kehärata valmistuivat vuonna 2015	Kehärata on valmis ja otettiin käyttöön 7/2015. Kehä III ja Lentoasemantien parantaminen on valmis ja otettiin käyttöön 10/2015. Kehä III välillä Lahdenväylä-Porvoonväylä otettiin vastaan urakoitsijalta liikenneväylien osalta 11/2015. Viimeistelytyötä tehdään keuhällä 2016.	
6.	Keskustat ovat eläviä, uudistuvia ja turvallisia	Keskustojen valmistuvien kaavojen kerrosala/vuosi	100 000 k-m2/v	100 000 k-m2/v	Hannu Penttilä	KV:ssä hyväksytyt kaavat	306 485	
		Pyöräteiden pituus yhteensä	685 km	716 km	Hannu Penttilä	Tavoitetta edistetty.	708	
		Arkkitehtuuristrategian päivitys	Päivityksen valmistelu	Arkkitehtuuristrategian päivitys valmis	Hannu Penttilä	Päivityksen aloitus ja ohjelmointi	Strategia valmis	
7.	Investointiohjelma vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheytymistä	Investointiohjelman toteutuminen	TVO:n taso	TVO:n taso	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat Raportointivastuu: Hannu Penttilä	Investointiohjelmat on laadittu TVO-tasoon.	Toteuma 31.12.2015 94 M€ (investointimenot ilman Kehärataa, Kehä III:a, ja rahastoa).	
		Kaupungin toimitilamäärä, m2	884 192 m2	Toimitilamäärä kasvaa enintään 0,5 prosenttia vuodessa	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat Raportointivastuu: Hannu Penttilä	Toimitilamäärä on noussut noin 14% vuodesta 2014.	Toimitilojen määrä 2015: 980 086 m ² .	
8.	Asuntorakentaminen on laadukasta ja kohtuuhintaista	Asuntojen määrä (MAL-sopimus)	Toteutunut uusi tuotanto	Sopimusten mukainen	Hannu Penttilä	Tavoite sopimuksen mukaisesti 2000 asuntoa	Toteutui 2 222 asuntoa.	

Palvelut uudistuvat								
16.	Kuntalaisten osallisuus ja yhteissuunnittelu palvelujen kehittämisessä lisääntyy	Asukkaiden ja palvelujen käyttäjien kanssa kehitetyt palvelut ja niiden järjestämistavat (palvelumuotoilu)	Nykytilanne	Uudet asiakkaiden ja palvelujen käyttäjien kanssa kehitetyt palvelut	Apulaiskaupunginjohtajat	Asukkaat on otettu mukaan eri tavoin maankäytön suunnitteluun. Erityisenä painopisteenä ovat olleet lapset ja nuoret. Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala ja sivistystoimen toimiala ovat sopineet Lapset ja nuoret asuin ympäristönsä rakentajina - yhteistyömallista. Mallin toiminta käynnistyi toukokuussa. Kaupunkisuunnittelussa asukkaita on osallistettu mm. Aviapoliksen kaavarunkotyöhön, Kivistön ja Backaksen kartanon alueiden suunnitteluun sekä Kuusijärven kehittämissuunnitelmatyöhön. Kaupunkisuunnittelu on myös järjestänyt loppukesästä asuntomessujen yhteydessä Kaupunki kaupunkilaisille -näyttelyn Galleria K:ssa sekä yhteistyössä kulttuuri- ja nuorisopalvelujen kanssa 8.-15.8. Mun Mikkola -tapahtuman OurHouse-festivaalin yhteydessä. Tapahtumassa kerättiin tietoa asukkaita Mikkolan alueesta. Kaupunkisuunnittelu ja viheralueyksikkö ovat lisäksi yhteistyössä osallistaneet asukkaita mm. Martinlaaksonpolun, Topaasiaukion ja Tikkurilan jokirannan suunnitteluun. Asukkaita on otettu mukaan myös puistojen suunnitteluun. Myös päiväkotien ja koulujen pihoja on kehitetty yhdessä asukkaiden kanssa. Toimialalla on osallistuttu erilaisten hyvinvointiohjelmien toteuttamiseen. Osallisuus on kirjattu vahvasti myös päivitettyyn arkkitehtuuriohjelma Apoliin.	Mato: Ks. Toimenpiteet.	
19.	Lisätään sähköistä asiointia ja itsepalveluja	Toimialojen tarjoamat sähköiset asiointi- ja itsepalvelut	Arvio sähköisen asiointin ja itsepalvelujen käytöstä, määrä/toimiala 31.12.2012	Sähköinen asiointi kasvaa olemassa olevien palveluiden käytön lisäämisen sekä uusien kehitettävien sähköisten palveluiden kautta	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat	Rakennusvalvonnan yhden luukun periaate -hanke on toteutunut.	Yhden luukun -periaate ja täysin sähköinen hakeminen ja käsittely otettiin käyttöön kaikessa luvituksessa marraskuussa 2015.	

Valtuustokauden 2013 - 2017 strategiaan sisältyvien ohjelmien raportointi

	Ohjelma	Raportointivastuu	Ohjelman tilanne 31.12.2015
5.	Kaupungin ympäristöohjelma valtuustokaudelle 2013 - 2016	mato	Kaupunginvaltuusto hyväksynyt 7.10.2013.
8.	Arkkitehtuuripoliittinen ohjelma	mato	Arkkitehtuuripoliittinen ohjelma hyväksytty kaupunginvaltuustossa 11.5.2015
11.	Maapoliittiset linjaukset	mato	Kaupunginvaltuusto hyväksynyt 17.12.2012. Noudatetaan kattavasti.
12.	Asunto-ohjelma	mato	Kaupunginhallitus 2.3.2009. Noudatetaan.

Maankäytön-, ympäristön ja rakentamisen toimialan TVO jatkotoimenpiteet

Tulosalue / vastuuta ho	Tavoite / toimenpide	Vaikutukset	Aikataulu	Riskit	Tavoitetaso 2015	Tavoitteesta toteutunut, %	Sanallinen arviointi edistymisestä
<i>tulosalue/ tulosalueet, joita toimenpide</i>	<i>tiivis kuvaus mahdollisimman konkreettisesta tavoitteesta / toimenpiteestä</i>	<i>tiivis kuvaus toimenpiteen ennakoituista vaikutuksista</i>		<i>-tiivis kuvaus tavoitteen toteuttamiseen liittyvistä riskeistä</i>	<i>Euroa, mittari tai muut taloudellinen vaikutus</i>	<i>Tavoitteen toteuma-%</i>	
Johto ja kaikki tulosalueet	Yhden luukun periaatteen laajentaminen ja palvelupisteen keskittäminen	Toiminnan tehokkuus paranee ja samalla asiakastytyväisyys lisääntyy	2015-2016	Resurssien riittämättömyys	Tilatehokkuus paranee Lupakäsittelyajat lyhenee Asiakastytyväisyys lisääntyy	0% 50%	Tilajärjestelyjä ei ole vielä toteutettu 1.11.2015 sähköiseen asiointiin kaikissa rakennusvalvonnan myöntämissä luissa. Yhden luukun -periaatteen mukaisesti lupahakemus, liitteet kyselyt yms. hoidetaan täysin sähköisesti Lupapiste.fi -järjestelmän avulla. Kaupungin organisaatioiden lisäksi toiminta ulotetaan lähiaikoina käsittämään myös käyttövesi- ja sähköliittymät.
Kaupsu/ Tike/ Kuntek/ Rava	Mallinnuksen laajentaminen koko toimialan toimintoihin. Kaikki merkittävä suunnittelu tehdään tietomallinnuksella, esim. 3D. Lisää työtä, mutta havainnollistaa lopputulosta	Toiminnan tehokkuus ja laatu lisääntyvät kun mallinnuksen hyödyt konkretisotuvat	2015-2018	Resurssien riittämättömyys	Mallinnuksen hyödyt konkretisoituvat. Kustannustehokkuus paranee	50 %	SuKaRen kilpailutus käynnissä
Kuntek/ Henry Westlin, Tike/ Pekka Wallenius	Investointisuunnittelun uusi toimintamalli	Toiminnan tehokkuus, suunnitelmallisuus ja kustannustietoisuus lisääntyy	2015-2016	Toimintamallin vieminen käytäntöön kumppaneiden kanssa	Korjausvelan alentuminen. Laadukkaiden tilojen riittävyys. Toimitilamäärän kasvu hallittua. Investointimäärärahojen riittävyys.	50% 10 %	Toimintamalli valmis ja perehdyttäminen aloitettu Toimintamalliin perehdytty

Maankäytön-, ympäristön ja rakentamisen toimialan TVO jatkotoimenpiteet

Tulosalue / vastuuta ho	Tavoite / toimenpide	Vaikutukset	Aikataulu	Riskit	Tavoitetaso 2015	Tavoitteesta toteutunut, %	Sanallinen arviointi edistymisestä
<i>tulosalue/ tulosalueet, joita toimenpide</i>	<i>tiivis kuvaus mahdollisimman konkreettisesta tavoitteesta / toimenpiteestä</i>	<i>tiivis kuvaus toimenpiteen ennakoituista vaikutuksista</i>		<i>-tiivis kuvaus tavoitteen toteuttamiseen liittyvistä riskeistä</i>	<i>Euroa, mittari tai muut taloudellinen vaikutus</i>	<i>Tavoitteen toteuma-%</i>	
Kaupsu/ Tarja Laine YPA/ Leea Markkula- Heilamo	Asuntokaavoituksen lisääminen +25%	Asuntotuotanto lisääntyy ja asiakastytyväisyys paranee	2015-2018	Resurssien riittämättömyys	Uusi asuntokerrosala 200 000 k-m2	168 %	Tavoitteet ylitetty 2015
Kuntek/ Henry Westlin, Tike/ Pekka Wallenius	Hankintojen johtamisen kehittäminen. Hankintaprosessit kuvataan (IMS) ja selkeytetään sekä yhteen sovitetaan hankintakeskuksen vastaavien kanssa	Toimialan hankintojen tehokkuus ja laatu sekä kustannustietoisuus lisääntyy	2015-2016	Toimintamallin vieminen käytäntöön kumppaneiden kanssa	Hankintaprosessin hallinnan kautta kustannustehokkuus lisääntyy	Toimenpideet 100%	Tulosalueiden yhteiset koulutustilaisuudet pidetty, hankintaohjeet laadittu hankintaprosessikuvausten (IMS) muodossa, hankintakeskuksen kanssa yhteistyömalleista suositettu. Käytössä vuoden 2015 lopun hankinnoissa.
Kuntateknii- kan keskus/Hen- ry Westlin	Julkisen kaupunkitilan laatutason optimointi rakentamis- ja ylläpitokustannusten kannalta	Toiminnan tehokkuus ja kustannustietoisuus lisääntyy	2015-2018	Resurssien riittämättömyys Kustannukset siirtyvät ylläpitoon	Suoritteet (m2) lisääntyvät (Kadut ja puistot)	Vuonna 2015 puistojen pinta- alat kasvoivat arviolta n. 3 % ja katujen 7,5 %.	Uusia puistoja valmistui 23,2ha. Kaduilla syynä suureen kasvuun syynä mm. v. 2015 valmistuneet pitkäaikaiset aluerakennuskohteet kuten Kivistön asunotomessut, Kehä III:n kadut ja Kehäradan kadut.

Maankäytön-, ympäristön ja rakentamisen toimialan TVO jatkotoimenpiteet

Tulosalue / vastuuta ho	Tavoite / toimenpide	Vaikutukset	Aikataulu	Riskit	Tavoitetaso 2015	Tavoitteesta toteutunut, %	Sanallinen arviointi edistymisestä
<i>tulosalue/ tulosalueet, joita toimenpide</i>	<i>tiivis kuvaus mahdollisimman konkreettisesta tavoitteesta / toimenpiteestä</i>	<i>tiivis kuvaus toimenpiteen ennakoituista vaikutuksista</i>		<i>-tiivis kuvaus tavoitteen toteuttamiseen liittyvistä riskeistä</i>	<i>Euroa, mittari tai muut taloudellinen vaikutus</i>	<i>Tavoitteen toteuma-%</i>	
THP/ Sari Saarinen ja kaikki tulosalueet	Sairauspoissaolojen vähentäminen ja ennaltaehkäiseminen	Poissaolojen vähentäminen 4,1 % -> 3,6 %	2015 - 2017	Esimiesten sitoutuminen toimintamalliin, pitkäaikaiset sairauspoissaolot, joihin ei ole vaikutusmahdollisuuksia	3,6% (vaikutus n. 100t€)	n. 50 %	Alentunut 0,2% (tavoite 0,5%)
Johto ja kaikki tulosalueet	Pitkäaikaistyöttömien työllistäminen (sis. kuntouttavan työtoiminnan asiakkaat ja muut työllistetyt)	Työmarkkinatuen määrän hillintä	2015 - 2017	Sitoutuminen toimintamalliin. Työn organisointi.	31 kuntouttavan työtoiminnan asiakasta toimialalla muut työllistetyt xx	Toteutunut 39% (12 kuntouttavan työtoiminnan asiakasta) muut työllistetyt 5	Toimintamallin vakiinnuttaminen on hakenut vielä muotoaan vuoden 2015 aikana. Kuntatekniikan keskuksessa ylläpidon puolelle on saatu otettua ryhmä palkkatuen avulla palkatun työnjohtajan vetämänä. Haasteena tällaiselle ryhmätoiminnalle on, että se vaatii ylimääräistä resurssointia, sillä ryhmän työskentelyssä täytyy olla työnjohtaja mukana. Yksittäisiä avustavia tehtäviä maastossa saadaan jatkossakin tarjottua kuntouttavan työtoiminnan asiakkaille. Toimistoapulaisen tehtäviin eri tulosalueilla on mahdollista saada muutama kuntouttavan työtoiminnan asiakas vuodessa.

Maankäytön-, ympäristön ja rakentamisen toimialan TVO jatkotoimenpiteet

Tulosalue / vastuuta ho	Tavoite / toimenpide	Vaikutukset	Aikataulu	Riskit	Tavoitetaso 2015	Tavoitteesta toteutunut, %	Sanallinen arviointi edistymisestä
<i>tulosalue/ tulosalueet, joita toimenpide</i>	<i>tiivis kuvaus mahdollisimman konkreettisesta tavoitteesta / toimenpiteestä</i>	<i>tiivis kuvaus toimenpiteen ennakoituista vaikutuksista</i>		<i>-tiivis kuvaus tavoitteen toteuttamiseen liittyvistä riskeistä</i>	<i>Euroa, mittari tai muut taloudellinen vaikutus</i>	<i>Tavoitteen toteuma-%</i>	
Tike / Pekka Wallenius	Energiatehokkuuden parantaminen Esco-hankkeiden kokemusten perusteella	Energiansäästö erikseen valituissa kohteissa säästövaroin toteutettavien investointien avulla	2015-	Toimittajien hankintamenettelyn haasteet mm. valitukset hankintapäätöksistä	Energiansäästö n. 200 t€/v	100 %	Ensimmäisen vaiheen säästöt toteutuneet tavoitteen mukaisesti. Toisen vaiheen kilpailutus käynnissä.
Kaupunkisuunnittelu Tilakeskus	Uusiutuvan energian käytön edistäminen	Mahdollistetaan kaavoituksella aurinkoenergian tehokas hyödyntäminen rakentamisessa	2015-	Hyödyt jäävät saavuttamatta, mikäli investointeja ei tehdä	Kaavoituksessa otetaan huomioon aurinkoenergian hyödyntäminen Uudisrakennuksiin toteutetaan aurinkoenergiajärjestelmä, jonka energiantuotto voidaan täysin hyödyntää rakennuksessa	Kaavat mahdollistavat vapaaehtoisen aurinkoenergian käytön kaavoituksessa	Systemaattisesti kaavoissa 2016 alkaen Aurinkoenergia tulossa rakenteilla oleviin kohteisiin.
Tike / Pekka Wallenius	Kustannustehokas ja laadukkaampi kiinteistönpito uuden kiinteistöhallintajärjestelmän avulla	Toiminnan ohjaus ja tuottavuus tehostuu, tiedonhallinta paranee, asiakaspalvelu paranee, investointisuunnittelu ja hankehallinta tehostuu, kiinteistöjen kunnon seuranta ja kunnossapito tehostuu jne.	2015-	Uuden järjestelmän toimivuus ja hyödyntäminen riittävän laajasti kaikilla osa-alueilla.	Taloudelliset säästöt järjestelmähankinnan kannattavuuslaskelman mukaisesti	10 %	Järjestelmän käyttö aloitettu ensimmäisten toimintojen osalta vuoden vaihteessa testausvaiheen jälkeen käyttöönottosuunnitelman mukaisesti.



Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Tässä kokouksessa tehtyihin päätöksiin, ellei pöytäkirjassa ole päätöksen osalta erikseen toisin mainittu, tyytymätön voi tehdä oikaisuvaatimuksen **Vantaan tekniselle lautakunnalle**.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta.

- ☐ Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu julkisesti nähtäväksi.
- ☐ Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana taikka kolmantena päivänä sähköisen viestin lähettämisestä.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimus on toimitettava kirjallisena oikaisuvaatimusajassa **Vantaan tekniselle lautakunnalle**.

Oikaisuvaatimusasiakirjat on muutoksenhakijan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä, tai mikäli määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimuksen voi toimittaa myös telekopiona (faksina) tai sähköpostina. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä, eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Sähköisen viestin (faksin tai sähköpostin) katsotaan saapuneen viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Oikaisuvaatimuksen sisältö ja allekirjoittaminen

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa
- päätös, johon vaaditaan oikaisua
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla oikaisua vaaditaan.

Kirjallinen oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava. Jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai, jos oikaisuvaatimuksen laatijana on muu henkilö, on oikaisuvaatimuksessa ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Vantaan teknisen lautakunnan yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, Asematie 7, 01300 Vantaa
Puhelin: (09) 8392 2184
Faksi: (09) 8392 4163
Sähköposti: kirjaamo@vantaa.fi



Virka-aika: klo 8.15 - 16.00



Muutoksenhakuohje 3. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa

Katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksymispäätökseen § - tyytymätön voi hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta.

Valituksen voi tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

Valitusaika

Valitus on jätettävä **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäville. Asianosaiselle lähetetään päätöstä koskeva pöytäkirjanote erikseen tiedoksi kirjeellä. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluessa kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erikseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Valituksen toimittaminen

Valitus on tehtävä kirjallisena **Helsingin hallinto-oikeudelle**. Valittajalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa 250 euroa.

Valitusasiakirjat on valittajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä, tai mikäli määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusasiakirjat voi toimittaa myös telekopiona (faksina) tai sähköpostina. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä, eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Sähköisen viestin (faksin tai sähköpostin) katsotaan saapuneen viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Valituskirjelmän sisältö ja allekirjoittaminen

Kirjallisessa valituskirjelmässä on ilmoitettava

- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai, jos valituskirjelmän laatijana on muu henkilö, on valituskirjelmässä ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valitukseen tulee liittää virallisesti oikeaksi todistettu ote pöytäkirjasta sen päätöksen kohdalla, johon vaaditaan muutosta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 0295642000

Faksi: 0295642079

Sähköposti: helsinki.hao@oikeus.fi



virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 5. Hankintaoikaisu ja markkinaoikeusvalitus hankinta-asiassa

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista annetun lain (hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi, mikäli hankinnan arvo ylittää hankintalain 15 §:n mukaisen kynnysarvon.

5.1 Oikaisuohje

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi tehdä hankintalain 81-83 §:n mukaan **hankintayksikölle** kirjallisen hankintaoikaisun. Hankintaoikaisun voi tehdä tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas eli se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen).

Hankintaoikaisun tekoaika

Asianosaisen on tehtävä hankintaoikaisu **14 päivän kuluessa** siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös oheisasiakirjoineen katsotaan saaduksi tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen oheisasiakirjoineen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisun sisältö

Hankintaoikaisusta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Hankintaoikaisusta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Hankintaoikaisuun on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, jolleivät ne jo ole hankintayksikön hallussa.

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Tekninen lautakunta
Asematie 7, 01300 Vantaa
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puh. 09- 8392 2184, 050- 318 1625, fax: 09- 8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

5.2 Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.



Julkisista hankinnoista annetun lain 86 §:n mukaan puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea valittamalla muutosta, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa. Lupa on myönnettävä, jos:

asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää; tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Jollei toisin säädetä, valitus on tehtävä kirjallisesti **14 päivän kuluessa** siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen.

Valitus on tehtävä **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintasopimuksen hankintalain 78 §:n 1 nojalla noudattamatta odotusaikaa.

Valitus on tehtävä **kuuden kuukauden kuluessa** hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös oheisasiakirjoineen katsotaan saaduksi tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen oheisasiakirjoineen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä. Itse tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan.

Hakemuksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona tai sähköpostin avulla kuten laissa sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensiksi seuraavana arkipäivänä.

Valituskielto



Hankintalain 102 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 86 §:n mukaisesti.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 88 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa 6.1 mainittuun osoitteeseen.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot:

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5
00520 HELSINKI
puh. 029 56 43300
fax. 029 56 43314
sähköposti: markkinaoikeus@oikeus.fi



Muutoksenhakuohje 6. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6.1

Tässä kokouksessa tehtyyn, hankintaoikaisua koskevaan päätökseen §- ei saa hakea muutosta

6.2

Tässä pöytäkirjassa oleviin päätöksiin, jotka koskevat vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei kuntalain 91 §:n nojalla saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.